

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Raportor: **dl Edgardo Maria IOZIA**

La 7 martie 2014, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele

COM(2013) 913 final.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 21 mai 2014.

În cea de-a 499-a sesiune plenară, care a avut loc la 4 și 5 iunie 2014 (ședința din 4 iunie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 132 de voturi pentru și 3 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul Economic și Social European (CESE) subscrie la comunicarea Comisiei din 17 decembrie 2013 și consideră că este deosebit de important ca programele de susținere a dezvoltării unei mobilități urbane eficiente și durabile, ca, de exemplu, Civitas, EIE (Energie Inteligentă – Europa) ș.a. să continue. Pentru a realiza proiecte ambițioase, precum cel propus, cu resurse financiare insuficiente, este nevoie de o analiză riguroasă și atentă a tuturor soluțiilor posibile pentru inițiativele din domeniul mobilității durabile, care nu suportă amânare.

1.2 Comitetul consideră că este absolut necesar:

- să se adopte planuri integrate și coordonate realiste, monitorizate în permanență, care să se axeze atât pe mobilitatea persoanelor, cât și pe lanțul logistic și să-i vizeze pe toți membrii societății, în special pe cei cu mobilitate redusă;
- să fie pus în valoare principiul subsidiarității, conform echilibrului stabilit în mod judicios de către Comisie între diversele niveluri de responsabilitate, în special prin implicarea activă a statelor membre;
- să fie încurajată mobilizarea resurselor financiare, inclusiv prin implicarea capitalurilor private;
- să fie implicați cetățenii și organizațiile cu profil social ale societății civile, astfel încât planul de mobilitate durabilă să devină o provocare pentru întreaga comunitate;
- să se acorde sprijin schimbului de bune practici, prin intermediul unui mare și unic portal european;
- să fie relansată Convenția primarilor;
- să sporească angajamentul financiar al UE și al BEI, care ar trebui să constituie forța motrice a realizării la scară europeană a proiectului privind mobilitatea urbană durabilă, ce implică 70 % din cetățenii Uniunii;

- să fie mai bine coordonate autoritățile publice și private care prestează servicii complementare de transport urban, printr-o abordare globală și ținută;
- să se acționeze în sensul realizării unei logistici coerente și orientate în mod activ către îndeplinirea obiectivelor unui „oraș rezilient” (*transition town*), în care toate componentele conlucrează pentru îmbunătățirea condițiilor de viață a cetățenilor;
- să fie gestionată complementaritatea public-privat, prin deschiderea pieței către concurență, cu condiția de a fi respectate pe deplin garanțiile sociale, controlul tarifelor, durabilitatea mediului;
- să se identifice linii directe standard pentru caracteristicile vehiculelor din transportul public, prin crearea unei piețe europene unde să poată fi realizate economii de scară, prin centrale de achiziții.

1.3 CESE împărtășește opinia potrivit căreia mobilitatea urbană joacă un rol strategic în evoluția către orașe inteligente, cu dimensiune umană, în măsură să facă față provocărilor în materie de mediu și să se adapteze la contexte noi, și pune accent pe nevoia permanentă de depășire a caracterului sectorial predominant în politicile din domeniul transporturilor, întâlnit și în prezent, în multe cazuri.

1.4 Va trebui ca acțiunile ce urmează a fi întreprinse să țină cont cum se cuvine de necesitatea unui echilibru între aspectele sociale, economice și de mediu, cele trei axe ale dezvoltării durabile.

1.5 CESE nu are nimic împotriva măsurilor de deschidere pentru concurență a pieței transportului urban, cu condiția de a menține drepturile lucrătorilor și locurile lor de muncă, garanțiile păstrării unei rețele de distribuție, îmbunătățirea reală a serviciului și tarifele. Va trebui desfășurată o activitate permanentă de monitorizare, pentru a se verifica respectarea strictă a termenilor contractuali.

1.6 CESE consideră că o politică eficace, eficientă și sustenabilă în domeniul transporturilor se bazează pe:

La nivel european

- transformarea planurilor de mobilitate durabilă într-o amplă experiență europeană, care să implice orașele cu inițiative în teritoriu, pentru a îmbunătăți percepția cetățenilor cu privire la exigențele schimbării, inclusiv a obiceiurilor înrădăcinate;
- relansarea, pe scară largă, a Convenției primarilor privind eficiența energetică, care include o eficiență sporită a mobilității urbane;
- finanțarea inițiativelor necesare, prin mobilizarea resurselor europene, precum fondurile structurale, programul Orizont 2020, în ceea ce privește componenta cercetare-inovare a acestui sector;
- împrumuturi ale BEI cu dobândă redusă și dezvoltarea, acolo unde este posibil, a unor parteneriate public-privat (PPP) pentru realizarea și administrarea marilor infrastructuri urbane;

La nivel național

- acordarea de stimulente pentru un transport mai eficient și mai puțin poluant, utilizarea noilor tehnologii;
- garantarea exercitării efective a dreptului la mobilitate durabilă, în special pentru persoanele cu mobilitate redusă (PMR);

La nivel local și regional

- intermodalitate;
- înființarea unor centre de muncă la distanță;

- politici comune în domeniul formării, adresate funcționarilor publici și specialiștilor din domeniu, pentru dezvoltarea unor competențe și strategii unitare;
- politici țintite și sustenabile de reglementare a accesului în zonele centrale ale orașelor;
- coordonarea cu zonele limitrofe marilor centre urbane, pentru strategii unitare;
- implicarea cetățenilor, femei și bărbați, în căutarea celor mai bune soluții;
- activitatea constantă de monitorizare a rezultatelor obținute și modificări adecvate și rapide ale măsurilor lipsite de eficiență;
- educarea în sensul utilizării responsabile a transportului public și privat;
- dezvoltarea cooperării dintre întreprinderi pentru coordonarea transportului dinspre și înspre centrele de producție și zonele meșteșugărești;
- implicarea grupurilor-țintă, adică a grupurilor cu exigențe similare, pentru a evalua în comun caracteristicile serviciilor pentru necesități specifice.

1.7 CESE subliniază importanța unei cooperări mai strânse între organismele publice de resort și cetățeni și face trimitere la recomandările Comisiei din Planul de acțiune privind mobilitatea urbană⁽¹⁾, acordând o atenție specială exigențelor mobilității grupurilor vulnerabile, precum persoanele vârstnice, persoanele cu venituri reduse și persoanele cu mobilitate redusă, care necesită politici specifice.

1.8 CESE consideră că Comisia ar fi trebuit să reafirme hotărât aceste aspecte, care constituie o discriminare intolerabilă. Comisia ar trebui să își asume sarcina de a veghea ca în statele membre să le fie garantat cetățenilor acest drept fundamental european, dreptul la mobilitate, fără nicio discriminare.

1.9 Comitetul solicită să fie abordată și soluționată și tema sărăciei din punctul de vedere al mobilității, după cum a procedat Uniunea și în cazul sărăciei energetice și în alte domenii; statele membre ar trebui să ia măsuri în favoarea categoriilor sociale mai vulnerabile și sărace. Dreptul la mobilitate este al tuturor, nu se poate limita doar la cetățenii înstăriți.

1.10 CESE atrage atenția asupra potențialului logisticii urbane, ca element de îmbunătățire a eficienței și durabilității. Ca atare, ar trebui să se acorde atenția corespunzătoare logisticii, în contextul urbanismului și al proiectelor de cooperare. De asemenea, CESE întâmpină cu satisfacție inițiativele pe care le are în vedere Comisia în acest domeniu.

1.11 CESE solicită Comisiei să concentreze într-un singur instrument toate inițiativele și politicile din domeniul mobilității urbane. Există cel puțin cinci portaluri pe această temă, fapt ce duce la risipă de resurse și la eficiență redusă.

1.12 Europa și statele membre au nevoie de elaborarea unei politici comune și integrate, împărtășind o viziune ambițioasă. Trebuie să fie educați cetățenii pentru utilizarea unor forme de transport alternativ, mai puțin poluant. Educația reprezintă prima formă a schimbării, de pildă, în direcția redescoperirii plăcerii unei plimbări prin oraș, a deplasării cu bicicleta pentru a merge la muncă sau la întâlniri cu prietenii. Autoritățile publice ar trebui să încurajeze această mobilitate durabilă prin inițiative culturale, creând trasee istorice sau arhitecturale în centrele orașelor, prin organizarea unor vizite ghidate, prin sprijinirea organizării unor excursii pe bicicletă, care atrag atenția prin dinamism, însuflând privitorilor dorința de a participa.

1.13 În următoarele decenii, orașele de azi vor fi supuse unor schimbări profunde din punct de vedere arhitectural și urbanistic. CESE recomandă diseminarea tuturor măsurilor disponibile. Mulțumită tehnologiilor informației și comunicațiilor (TIC), inovării urbane și inițiativelor locale, este posibilă îmbunătățirea mobilității și amenajarea unor orașe care să înlesnească viața de zi cu zi a generațiilor viitoare.

1.14 CESE recomandă să se acorde atenția cuvenită necesității de a distribui în mod echitabil și omogen rețeaua de transport urban, pentru ca persoanele care locuiesc în zone mai puțin deservite sau fără transport public să nu fie izolate în ghetouri urbane moderne.

⁽¹⁾ COM(2009) 490 final/2.

1.15 Este indispensabilă dezvoltarea unei coordonări strânse și armonioase între toate instanțele cu competențe decizionale, publice și private, de la toate nivelurile. Planurile de mobilitate urbană durabilă, în concordanță cu obiectivele din domeniul climei, mediului și energiei, al protecției sănătății, al economisirii timpului și energiei, care reprezintă o uriașă forță motrice a economiei, trebuie să devină o prioritate la toate nivelurile în UE.

1.16 CESE recomandă adoptarea unor măsuri concrete, îndreptate către realizarea unor piste de biciclete și pietonale dedicate în exclusivitate acestui tip de mobilitate durabilă, care să fie amplasate acolo unde este posibil și legate de nodurile intermodale de transport public.

2. Introducere

2.1 Europa se numără printre cele mai urbanizate continente din lume. Peste două treimi din populația europeană trăiește în prezent în zone urbane, iar proporția aceasta este în continuă creștere (Raportul „Orașele viitorului”, Comisia Europeană, 2011). În multe orașe, mobilitatea este din ce în ce mai dificilă și lipsită de eficiență din punctul de vedere al resurselor, fiind adesea caracterizată de o congestiune cronică a traficului, cu un cost anual care se ridică, potrivit estimărilor, la 80 de miliarde de euro [Costul total al congestiunii: a se vedea SEC(2011) 358 final], cu o calitate a aerului care lasă de dorit, accidente, poluare fonică și nivel ridicat al emisiilor de CO₂. De fapt, în Europa mobilitatea în mediul urban se bazează în mare parte pe utilizarea autoturismelor particulare, care folosesc carburanți convenționali.

2.2 Siim Kallas, vicepreședinte al Comisiei Europene și comisar responsabil cu mobilitatea și transporturile, a declarat: „Abordarea problemelor legate de mobilitatea urbană este una dintre cele mai mari provocări ale sectorului transporturilor din zilele noastre. Prin acțiuni coordonate putem avea mai mulți sorți de izbândă.” (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_ro.htm)

2.3 Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene au recunoscut că, pentru o eficiență sporită și pentru a economisi mai multă energie, trebuie adoptate strategii corespunzătoare în sectorul transporturilor, în vederea abordării problemei utilizării energiei și a emisiilor de gaze cu efect de seră. În acest scop a fost adoptată **Directiva 2009/33/CE din 23 aprilie 2009**, care își propune să stimuleze piața autovehiculelor destinate transportului rutier ecologice și cu consum redus de energie, ținând cont de impactul energetic și asupra mediului pe durata întregului ciclu de viață.

2.4 Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, COM(2011) 144 din 28 martie 2011, are ca obiectiv construirea unui sistem de transport modern și competitiv, stimulând creșterea economică și ocuparea forței de muncă, reducerea dependenței de petrol a Europei și scăderea emisiilor de carbon.

2.5 În prezent, în UE transporturile sunt cauza unui sfert din emisiile totale de CO₂ și contribuie semnificativ, mai ales în zonele urbane, la deteriorarea calității aerului (particule, NO_x, HC și CO). Utilizarea altor carburanți decât benzina sau motorina ar reduce impactul transportului rutier asupra mediului, cu condiția să fie produși în mod durabil.

2.6 Prin avizul său referitor la „Planul de acțiune privind mobilitatea urbană”⁽²⁾, CESE și-a exprimat aprecierea pentru publicarea de către Comisie, în 2009, a Planului de acțiune privind mobilitatea urbană, prin care aceasta prezenta autorităților locale, regionale și naționale o serie de propuneri de îmbunătățire – pe cât posibil și în mod durabil – a calității vieții din zonele urbane. Majoritatea măsurilor propuse nu aveau însă caracter obligatoriu din punct de vedere juridic.

2.7 Printre obiectivele pentru un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor care au fost propuse de Comisie se numără și cel privind „înjumătățirea utilizării autovehiculelor «alimentate în mod convențional» în transportul urban până în 2030; dispariția lor progresivă din orașe până în 2050; implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ în marile aglomerări urbane până în 2030”, precum și cel privind „apropierea de obiectivul «zero decese» în transportul rutier până în 2050”⁽³⁾.

2.8 Dintr-o trecere în revistă sintetică a inițiativelor lansate de Uniunea Europeană în domeniul mobilității urbane durabile, prezentul aviz atrage atenția asupra comunicării recente a Comisiei „Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”. Într-adevăr, posibilitatea de reorientare a actualului model de dezvoltare către o utilizare mai eficientă a resurselor disponibile este specifică orașelor, care se caracterizează printr-o densitate mare a populației.

⁽²⁾ JO C 21, 21.1.2011, pp. 56-61.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

2.9 Noile provocări în materie de mediu cu care se vor confrunta orașele și locuitorii lor în viitorul apropiat au contribuit la reliefa mobilității urbane, ca temă centrală a construirii orașelor „reziliente” (*transition town*). În analiza politicilor din domeniul mobilității urbane, conceptul de reziliență ar trebui să imprime un impuls decisiv către o integrare mai eficientă a transformărilor urbane, asigurând o abordare de guvernare integrată a politicilor energetice cu cele din domeniul mediului și al mobilității.

2.10 CESE este de acord cu utilizarea unei abordări integrate, care să promoveze măsuri în diverse sectoare, precum mediul și sănătatea, tehnologiile ecologice și eficiente sub aspect energetic, îmbunătățirea infrastructurilor, planificarea urbană și a transporturilor, logistica serviciilor de livrare de marfă, cercetarea și inovarea, siguranța rutieră și sensibilizarea opiniei publice.

2.11 CESE subliniază importanța atenției acordate reducerii accidentelor rutiere și îmbunătățirii sănătății cetățenilor, prin adoptarea unor strategii pe termen lung, vizând punerea în aplicare a tuturor măsurilor adecvate pentru atingerea unor obiective ambițioase. Fiecare viață omenească salvată prin aceste politici, fiecare accident evitat, fiecare cetățean protejat reprezintă o valoare inestimabilă pentru societate: acesta trebuie să fie etalonul cu care trebuie apreciat cât de urgente sunt măsurile ce urmează a fi adoptate.

3. Inițiativele europene în contextul mobilității urbane

3.1 Strategiile și inițiativele de la nivel european au fost îndreptate către promovarea unor forme de mobilitate urbană durabilă care să încurajeze inovarea în ceea ce privește modurile și mijloacele de transport urban, promovarea unui sistem urban intermodal, politicile în favoarea transportului public și a deplasărilor pe jos și cu bicicleta și includerea mobilității urbane într-un cadru integrat și strategic de dezvoltare urbană. Din păcate, fondurile disponibile au fost reduse și nu sunt suficiente pentru inițiativele care trebuie lansate la diverse niveluri. La rândul lor, statele membre au tăiat din fondurile administrațiilor locale, care au fost obligate să scadă ritmul de punere în aplicare a planurilor de îmbunătățire a mobilității urbane. Trebuie să se producă de urgență o schimbare de direcție, să continue înaintarea pe calea investițiilor și muncii și, mai ales, să se îmbunătățească rapid calitatea vieții persoanelor.

3.2 Orașele și comunitățile inteligente

3.3 Parteneriatul european pentru inovare (PEI) în domeniul orașelor și comunităților inteligente este rezultatul inițiativei privind orașele și comunitățile inteligente, lansată de Comisia Europeană; el îi reunește pe reprezentanții cetățenilor, ai întreprinderilor și comunităților și le oferă un spațiu în care pot identifica, dezvolta și pune în aplicare soluții inovatoare, transformându-le în realitate. Mobilitatea urbană durabilă este unul dintre filioanele principale pe care se va concentra PEI, alături de durabilitatea cartierelor și a mediului construit, de infrastructurile și procesele integrate din sectorul energetic, al tehnologiilor informației și comunicațiilor și al transporturilor.

3.4 Inițiativa Civitas

3.5 Începând din 2002, inițiativa Civitas, cofinanțată de Comisia Europeană, a adus un suflu proaspăt în orașe, prin introducerea sistemelor durabile de transport în peste 200 de orașe europene, în prezent constituind o rețea foarte activă în acest sector. În contextul programului Orizont 2020, Comisia intenționează să consolideze această inițiativă, orientând-o în direcția utilizării unor tehnologii inovatoare pentru realizarea unei mobilități competitive și care utilizează eficient resursele. CESE a subliniat în repetate rânduri importanța acestei inițiative și a altora, asumate în domeniul promovării mobilității durabile.

3.6 Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)

3.7 Uniunea Europeană susține proiecte de interes comun în zonele urbane vizând, de exemplu, îmbunătățirea operațiunilor de logistică urbană care fac parte din lanțurile de aprovizionare naționale sau internaționale.

3.8 Convenția primarilor

3.9 Trecerea la moduri de transport mai durabile este extrem de lentă. Inițiativa Convenției primarilor, lansată de Comisie în 2008, încurajează orașele semnatare să includă teme referitoare la transporturi și mobilitate urbană în planurile lor de acțiune pentru energie durabilă (PAED), garantând implicarea cetățenilor și, în general, participarea societății civile (Convenția primarilor – Linii directe ale planurilor de acțiune pentru energie durabilă).

4. Conținutul comunicării

4.1 Comunicarea Comisiei așază în centrul atenției actuala dificultate și lipsă de eficiență a mobilității din orașele europene, abordând probleme precum nivelul ridicat de congestionare a traficului și de emisii de CO₂, calitatea aerului, accidentele mortale din mediul urban și impactul asupra sănătății omului.

4.2 Obiectivul comunicării este acordarea unui sprijin sporit orașelor europene, în confruntarea cu problemele de mobilitate urbană, pentru a garanta o dezvoltare durabilă și pentru a îndeplini obiectivele unui sistem european de transport mai competitiv și eficient în utilizarea resurselor.

4.3 Pentru aceasta, Comisia își va intensifica acțiunile de sprijinire a mobilității durabile în sectoarele cu valoare adăugată europeană, după cum urmează:

4.3.1 Împărtășirea experiențelor și reliefaarea celor mai bune practici; adoptarea unor măsuri adecvate de diseminare a celor mai bune practici, crearea unor portaluri specializate și înființarea unui grup de experți europeni constituie aspectele principale ale activității pe care Comisia a hotărât să o desfășoare în acest scop.

4.3.2 *Garantarea unui sprijin financiar cu destinație precisă:* cu ajutorul fondurilor structurale și de investiții ale UE vor putea fi puse în aplicare acțiuni concrete și comune, în special în regiunile mai dezavantajate. Din fondurile structurale, Fondul social european și alte fonduri disponibile se va finanța în continuare angajarea cheltuielilor în sectorul transportului urban.

4.4 Susținerea cercetării și inovării: Inițiativa Civitas 2020 din cadrul programului „Orizont 2020” va permite orașelor, întreprinderilor, universităților și altor părți interesate să dezvolte și să testeze noi abordări ale problemelor de mobilitate urbană.

4.4.1 Comisia propune în special următoarele căi de acțiune:

4.5 Implicarea statelor membre: Comisia invită statele membre să creeze condițiile propice pentru ca orașele și metropolele să poată elabora și pune în aplicare planurile lor de mobilitate urbană durabilă. Aceasta este axa principală abordată de Comisie și este esențial ca ea să primească răspunsuri convingătoare și pozitive din partea statelor membre. În acest caz, subsidiaritatea este o strategie indispensabilă și câștigătoare, cu condiția ca fiecare să se achite în mod responsabil de propria sarcină.

4.6 Conclucrare: Comisia formulează o serie de recomandări specifice pentru o acțiune coordonată a tuturor nivelurilor de guvernare și între sectorul public și cel privat, pe patru planuri:

- logistică urbană;
- reglementarea accesului;
- punerea în aplicare a unor soluții bazate pe sisteme de transport inteligente (STI);
- siguranța rutieră în zonele urbane.

Brussels, 4 iunie 2014.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE
