

Miercuri, 2 decembrie 2015

P8\_TA(2015)0423

## Mobilitatea urbană durabilă

### Rezoluția Parlamentului European din 2 decembrie 2015 referitoare la mobilitatea urbană durabilă (2014/2242(INI))

(2017/C 399/02)

Parlamentul European,

- având în vedere Comunicarea Comisiei din 17 decembrie 2013, intitulată „Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele” (COM(2013)0913),
- având în vedere Rezoluția sa din 15 decembrie 2011 referitoare la „Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor” <sup>(1)</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 23 iunie 2011 referitoare la Agenda urbană europeană și viitorul acesteia în cadrul politicii de coeziune <sup>(2)</sup>,
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 30 septembrie 2009 intitulată „Planul de acțiune privind mobilitatea urbană” (COM(2009)0490),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 18 iulie 2014 intitulată „Dimensiunea urbană a politicilor UE – Principalele caracteristici ale unei agende urbane a UE” (COM(2014)0490),
- având în vedere Cartea verde a Comisiei din 25 septembrie 2007 intitulată „Către o nouă cultură a mobilității urbane” (COM(2007)0551),
- având în vedere sondajul special Eurobarometru nr. 406 al Comisiei din decembrie 2013 privind „Atitudinea europenilor față de mobilitatea urbană”,
- având în vedere lansarea de către Comisie a Platformei europene pentru planurile de mobilitate urbană durabilă,
- având în vedere Cartea verde a Comisiei din 29 noiembrie 1995 intitulată „Rețeaua cetățenilor: realizarea potențialului transportului public de călători în Europa” (COM(1995)0601),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 31 martie 1998 intitulată „Transportul și CO<sub>2</sub> – Dezvoltarea unei abordări comunitare” (COM(1998)0204),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 25 februarie 2015 intitulată „Protocolul de la Paris – Un plan de acțiune pentru combaterea schimbărilor climatice după 2020” (COM(2015)0081),
- având în vedere Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa <sup>(3)</sup>,
- având în vedere Regulamentele (CE) nr. 715/2007 <sup>(4)</sup> și (CE) nr. 595/2009 <sup>(5)</sup> referitoare la reducerea emisiilor poluante provenind de la vehiculele rutiere,
- având în vedere Rezoluția sa din 27 octombrie 2015 referitoare la măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor <sup>(6)</sup>,
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 18 decembrie 2013 referitoare la Programul „Aer curat pentru Europa” (COM(2013)0918),

<sup>(1)</sup> JO C 168 E, 14.6.2013, p. 72.

<sup>(2)</sup> JO C 390 E, 18.12.2012, p. 10.

<sup>(3)</sup> JO L 152, 11.6.2008, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p.1.

<sup>(5)</sup> JO L 188, 18.7.2009, p.1.

<sup>(6)</sup> Texte adoptate, P8\_TA(2015)0375,

Miercuri, 2 decembrie 2015

- având în vedere orientările Organizației Mondiale a Sănătății privind calitatea aerului și instrumentul de evaluare economică a sănătății,
  - având în vedere raportul Organizației Mondiale a Sănătății intitulat „Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe” (Povara afecțiunilor provocate de zgomotul ambiental – Cuantificarea anilor de viață sănătoasă pierduți în Europa”,
  - având în vedere raportul TERM al Agenției Europene de Mediu din decembrie 2013 intitulat „O privire mai atentă asupra transportului urban”,
  - având în vedere Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități,
  - având în vedere Rezoluția Parlamentului European din 3 iulie 2013 referitoare la siguranța rutieră 2011-2020 – primii pași către o strategie în privința vătămarilor <sup>(1)</sup>,
  - având în vedere Rezoluția sa din 12 octombrie 1988 privind protecția pietonilor și Carta europeană a drepturilor pietonilor <sup>(2)</sup>,
  - având în vedere Convenția de la Viena privind traficul rutier,
  - având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa” (COM(2012)0636),
  - având în vedere Rezoluția sa din 10 decembrie 2013 referitoare la CARS 2020: către o industrie a autovehiculelor puternică, competitivă și durabilă în Europa <sup>(3)</sup>,
  - având în vedere Comunicarea Comisiei din 2 iulie 2014 intitulată „Spre o economie circulară: un program «deșeuri zero» pentru Europa” (COM(2014)0398),
  - având în vedere Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale <sup>(4)</sup>,
  - având în vedere Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi <sup>(5)</sup>,
  - având în vedere Raportul special nr. 1/2014 al Curții de Conturi Europene intitulat „Eficacitatea proiectelor de transport public urban cofinanțate de UE”,
  - având în vedere Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile,
  - având în vedere Convenția primarilor,
  - având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, precum și cel al Comisiei pentru dezvoltare regională (A8-0319/2015),
- A. întrucât, potrivit estimărilor, un procent de până la 82 % dintre cetățenii UE vor locui în zone urbane până în 2050;
- B. întrucât posibilitatea creșterii semnificative a densității populației urbane, indicată de aceste estimări, creează pentru centrele urbane o serie de provocări de natură societală, legate de calitatea vieții și de dezvoltarea durabilă, care vor trebui abordate prin măsuri de planificare holistică;
- C. întrucât mobilitatea urbană se bazează încă într-o măsură covârșitoare pe folosirea autoturismelor cu propulsie convențională și, în consecință, sectorul transporturilor din UE este dependent în proporție de peste 96 % de petrol și de derivații acestuia, în ceea ce privește nevoile sale energetice, reprezentând aproximativ o treime din consumul total de energie;

<sup>(1)</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2013)0314.

<sup>(2)</sup> JO C 290, 14.11.1988, p. 51.

<sup>(3)</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2013)0547,

<sup>(4)</sup> JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 307, 28.10.2014, p. 1.

**Miercuri, 2 decembrie 2015**

- D. întrucât transportul urban produce aproximativ 25 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> și aproximativ 70 % din totalul emisiilor din zonele urbane, care sunt responsabile pentru schimbările climatice, fiind singurul sector din UE în care emisiile de gaze cu efect de seră continuă să crească;
- E. întrucât, potrivit Raportului special Eurobarometru nr. 406, publicat în 2013, aproximativ 50 % dintre cetățenii europeni își folosesc autoturismele proprii în fiecare zi, în timp ce numai 16 % utilizează transportul public și numai 12 % bicicletele;
- F. întrucât, potrivit aceluiași raport, cetățenii europeni consideră că reducerea prețului biletelor pentru transportul public (59 %), servicii de transport public de calitate mai bună (56 %) și facilități ameliorate pentru bicicliști (33 %) constituie modalități eficiente de îmbunătățire a mobilității urbane;
- G. întrucât aproximativ 50 % dintre deplasările în zone urbane sunt mai scurte de 5 km și, în multe orașe, aceste deplasări s-ar putea realiza pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public/în comun sau folosind orice alt mijloc de transport disponibil, cum ar fi cel pus la dispoziție de serviciile de utilizare în comun a autovehiculelor;
- H. întrucât folosirea pe scară largă a motorinei în transport, în special pentru vehiculele din generațiile mai vechi și pentru cele care nu sunt dotate cu filtre de particule reprezintă una dintre principalele cauze ale concentrării mari de particule în orașele UE și, prin urmare, în cadrul transportului urban ar trebui promovată folosirea carburanților alternativi, precum și o schimbare a obiceiurilor legate de folosirea acestor moduri de transport, fără a periclita totuși mobilitatea urbană;
- I. întrucât, conform Agenției Europene de Mediu, peste 125 de milioane de cetățeni europeni au fost expuși în 2011 unor niveluri de poluare sonoră peste limita de siguranță de 55 dB, cauza principală fiind traficul rutier;
- J. întrucât serviciile de transport de înaltă calitate au o importanță fundamentală pentru locuitorii zonelor urbane în vederea satisfacerii nevoilor de mobilitate ale acestora, legate de viața profesională și activitățile de formare, turistice și recreative; întrucât transportul urban sustenabil poate contribui la reducerea consumului de energie, a poluării atmosferice și a poluării fonice, a numărului de accidente, a congestionării traficului, a gradului de utilizare a terenurilor și a impermeabilizării solului;
- K. întrucât adoptarea de măsuri specifice pentru a sprijini mobilitatea urbană durabilă este posibilă și necesară pentru a atinge obiectivele UE și a asigura respectarea legislației în domeniile transportului și mediului;
- L. întrucât UE ar trebui să acționeze, cu respectarea principiului subsidiarității, pentru a sprijini acțiunile locale întreprinse cu scopul de a dezvolta o abordare integrată, pe termen lung, pentru mobilitatea urbană, care va reduce poluarea, congestia, zgomotul și accidentele rutiere, va include măsuri adecvate de sprijin pentru orașe și va asigura o mai bună informare, coordonare și cooperare între statele membre ale UE;
- M. întrucât este important să se sublinieze rolul important pe care îl joacă transportul public pentru economiile urbane, inclusiv pentru regiunile dezavantajate, precum și să se recunoască avantajele create de acesta pe plan social, printre care se numără, de exemplu, contribuția sa la combaterea sărăciei și a excluziunii sociale și la asigurarea accesului tuturor cetățenilor la locuri de muncă;
- N. întrucât un sistem de transport public în comun de bună calitate și ușor de folosit este factorul optim de descurajare a utilizării transportului privat și unul dintre cele mai bune mijloace de reducere a ambuteiajelor;
- O. întrucât 73 % dintre cetățenii europeni consideră că siguranța rutieră este o problemă importantă în orașe și întrucât mai mult de 30 % din decesele și vătămările grave cauzate de accidente rutiere survin în zonele urbane și implică adesea utilizatori vulnerabili ai drumurilor și pietoni;
- P. întrucât 38 % din totalitatea deceselor cauzate de accidente rutiere survin în zonele urbane, iar 55 % dintre acestea pe drumurile interurbane și întrucât victimele sunt cel mai adesea cicliști sau alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor, în condițiile în care accidentele sunt legate de factori precum concentrarea mare de vehicule și viteza;
- Q. întrucât transportul urban sustenabil constituie unul dintre aspectele unor politici de amenajare a teritoriului mai cuprinzătoare și întrucât zonele urbane verzi pot compensa într-o anumită măsură efectele poluării generate de traficul rutier;
- R. întrucât utilizarea mijloacelor de propulsie și de transport alternative presupune depunerea unor eforturi în vederea dezvoltării infrastructurii necesare, precum și în vederea schimbării comportamentului oamenilor în ceea ce privește mobilitatea;

Miercuri, 2 decembrie 2015

- S. întrucât orașele și alte zone urbane mari, ca importante centre de activitate economică și inovare, au fost recunoscute pe bună dreptate drept noduri esențiale în noua strategie TEN-T și sunt principala verigă a lanțului de transport de călători și de marfă;
- T. întrucât rețelele multimodale și integrarea diferitelor moduri și servicii de transport în zonele urbane și în jurul acestora pot fi benefice pentru îmbunătățirea eficienței transportului de marfă și de călători, contribuind astfel la reducerea emisiilor de carbon și a altor emisii nocive;
- U. întrucât șefii de stat și de guvern, reuniți cu ocazia Conferinței Organizației Națiunilor Unite privind dezvoltarea durabilă Rio+20 din 2012, s-au angajat să sprijine dezvoltarea rețelelor de transport durabile <sup>(1)</sup>;
- V. întrucât nu există o soluție universală pentru toate zonele urbane, iar orașele din întreaga Uniune Europeană se confruntă cu situații și nevoi specifice, legate în special de condițiile geografice și climatice, de structura demografică, de tradițiile culturale și de alți factori;
- W. întrucât mobilitatea urbană și gestionarea transportului urban sunt de competența autorităților locale și regionale, care elaborează și pun în aplicare aceste politici publice în zona lor, în concordanță cu cadrul național în vigoare și cu agenda urbană a UE;
- X. întrucât Parlamentul este preocupat de abordarea Comisiei, care preconizează elaborarea de formule de transport la nivel european, deoarece acestea vor trebui, ulterior, să fie adaptate la circumstanțele existente în statele membre; întrucât, în loc de a adopta o astfel de abordare descendentă și fără a trece cu vederea nevoia de norme și standarde comune, ar fi de preferat o abordare ascendentă, implicând în paralel experimentele la fața locului și încurajând astfel inovarea; întrucât, prin urmare, susține ferm instituirea unor platforme pentru schimburi de experiență între părțile interesate de la nivel local, în vederea difuzării pe scară mai largă a poveștilor de succes,
1. subliniază faptul că munca realizată până acum la nivel european și în multe orașe a fost pozitivă și ar trebui continuată și, prin urmare, salută Comunicarea Comisiei menționată anterior privind mobilitatea urbană;

### **Măsuri având drept scop restituirea spațiului și a infrastructurilor către toți cetățenii și îmbunătățirea accesibilității**

2. subliniază faptul că planificarea utilizării terenurilor este cea mai importantă fază pentru crearea de rețele viabile și sigure de transport, care să fie durabile și să aibă un impact real asupra volumelor de trafic și a distribuției traficului; subliniază că siguranța trebuie să fie considerată întotdeauna un element cheie al tuturor planurilor de transport urban durabil;
3. își exprimă convingerea că informarea și consultarea cetățenilor UE, a comercianților cu amănuntul, a operatorilor de transport de marfă și a altor părți interesate implicate în mobilitatea urbană sunt esențiale pentru a spori transparența procesului de planificare, dezvoltare și a procesului decizional; subliniază faptul că aceste informații ar trebui să fie publice și ușor accesibile; subliniază faptul că este recomandabil să se promoveze cooperarea între actorii relevanți și orașe la nivelul UE, cu scopul de a asigura o informare reciprocă privind soluțiile de mobilitate durabilă;
4. își exprimă convingerea că planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pe termen lung sprijinite de tehnologiile TIC reprezintă instrumente importante cu ajutorul cărora pot fi puse la dispoziția tuturor cetățenilor soluții de mobilitate adecvate și sigure; invită autoritățile competente să țină seama, în cadrul PMUD, de nevoile speciale în ceea ce privește comunicarea ale persoanelor cu mobilitate redusă (PMR); subliniază că o infrastructură fără bariere este esențială pentru a asigura mobilitatea PMR; subliniază faptul că este necesar ca PMUD să includă strategii specifice privind siguranța rutieră și să prevadă dezvoltarea unei infrastructuri sigure, cu spații adecvate pentru utilizatorii rutieri cei mai vulnerabili;
5. subliniază importanța PMUD pentru realizarea obiectivelor UE în materie de emisii de CO<sub>2</sub>, zgomot, poluare a aerului și reducere a numărului de accidente; consideră că, în cadrul procesului de finanțare a proiectelor UE în domeniul transportului urban, un element important care ar trebui avut în vedere este elaborarea PMUD și că, în acest context, finanțarea și sprijinul informațional puse la dispoziție de UE ar putea oferi stimulente pentru dezvoltarea și implementarea acestor planuri; invită Comisia să ofere autorităților competente consilierea și asistența tehnică necesare în vederea elaborării PMUD, cu respectarea deplină a principiului subsidiarității;

<sup>(1)</sup> Rezoluția 66/288 a Organizației Națiunilor Unite intitulată „Viitorul pe care ni-l dorim”, punctul 135.

**Miercuri, 2 decembrie 2015**

6. încurajează autoritățile din statele membre să elaboreze planuri de mobilitate urbană durabilă care să acorde prioritate modurilor de transport cu un nivel scăzut de emisii, inclusiv mobilității electrice și vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, care presupun utilizarea de sisteme de transport inteligente; sprijină ideea creării unor zone de trafic și a unor platforme intermodale în cadrul cărora să se acorde prioritate transportului public;
7. încurajează statele membre și orașele europene să elaboreze o politică privind parcare (oferta de spații de parcare, utilizarea unor sisteme inteligente de parcare, precum și un sistem adecvat de tarify) care să poată fi încadrată într-o politică urbană integrată și, în același timp, să depună mai multe eforturi pentru dezvoltarea unor noduri intermodale funcționale, care să ofere diferite servicii de transport și să permită combinarea facilă a soluțiilor de transport, precum transportul colectiv, transportul în comun, deplasările cu bicicleta și serviciile de închiriere; solicită să se asigure o mai bună conectivitate a locurilor de parcare de la periferii cu serviciile de transport în comun sau pe calea ferată, de pildă prin intermediul așa-numitelor opțiuni „park and ride”; subliniază necesitatea de a elimina deficiențele din dispozițiile care vizează cetățenii cu dizabilități;
8. subliniază că, având în vedere necesitatea de a reduce impactul negativ asupra mediului generat de dependența de petrol a sistemului de transport din UE (care utilizează în mod preponderent petrolul și produsele derivate din acesta), fondurile ESI ar trebui utilizate în mod sistematic pentru dezvoltarea și implementarea unor PMUD cuprinzătoare și integrate, pentru o consolidare complementară și reciprocă a măsurilor de mobilitate urbană în contextul planificării spațiale mai largi, fără a genera necesități de transport adiționale pentru utilizări excesive ale autovehiculelor și prin consolidarea unui sistem de transport integrat, bazat pe cooperare între tipurile individuale de transport;
9. este ferm convins că Platforma dedicată planurilor de mobilitate urbană durabilă a Comisiei ar trebui să sprijine în mod ferm orașele și regiunile în elaborarea și punerea în aplicare a PMUD; subliniază că este important ca toate orașele, indiferent de dimensiunea lor, să fie luate în considerare pentru investiții în mobilitatea urbană, orașele și regiunile europene având un rol fundamental în stimularea și promovarea mobilității urbane durabile; solicită implicarea reprezentanților autorităților locale și regionale de diferite dimensiuni, precum și a reprezentanților diverselor părți interesate (de exemplu, asociații ale biciclistilor) în Platforma europeană și în Grupul de experți ai statelor membre în materie de transport și mobilitate urbană;
10. subliniază că ar trebui să se asigure faptul că PMUD sunt coerente cu agenda și obiectivele actuale ale UE, în special cu cele referitoare la transferul modal de la transportul rutier la cel feroviar, prevăzut în Cartea albă din 2011;
11. îndeamnă Comisia, statele membre și autoritățile regionale și locale să evalueze și să auditeze planurile de mobilitate urbană în conformitate cu obiectivele și țintele Strategiei de transport 2050;

**Îmbunătățirea mediului, a calității vieții și a sănătății**

12. subliniază în special numeroasele efecte nocive al modelului de transport actual asupra elementelor fundamentale ale mediului natural, inclusiv asupra aerului, apei, solului și asupra diverselor ecosisteme;
13. are convingerea că poluarea atmosferică are o dimensiune locală, regională, națională și transfrontalieră și că impune adoptarea de măsuri la toate nivelurile de guvernare; solicită, prin urmare, consolidarea abordării care are la bază guvernarea pe mai multe niveluri, în cadrul căreia toți actorii își asumă responsabilitatea pentru măsurile care pot fi luate și ar trebui luate la nivelul respectiv;
14. invită orașele să evalueze atent nevoile cetățenilor și ale întreprinderilor, precum și caracteristicile specifice ale fiecărui mod de transport, pentru a asigura o mobilitate urbană durabilă și să adopte măsurile necesare pentru a îmbunătăți calitatea vieții persoanelor care locuiesc în orașe, prin măsuri precum promovarea unei schimbări modale către moduri de transport durabile, cum ar fi mersul pe jos și cu bicicleta, sau prin promovarea unei politici integrate bazate pe intermodalitate și/sau co-modalitate;
15. invită autoritățile locale să țină seama de bunăstarea cetățenilor atunci când elaborează planuri de mobilitate urbană durabilă: în special, invită autoritățile competente să ia măsuri de reducere a zgomotului provocat de trafic în orașe;
16. încurajează autoritățile competente să ia măsuri preventive, în conformitate cu principiile precauției și proporționalității, pentru a îmbunătăți calitatea aerului în orașe și a garanta faptul că nivelurile concentrației de poluanți nu depășesc nivelurile stabilite în orientările Organizației Mondiale a Sănătății; în acest scop, sprijină instituirea la nivel local de zone cu nivel redus de emisii; subliniază faptul că ține de responsabilitatea autorităților competente să ofere cetățenilor lor soluții de mobilitate sigure și sănătoase; consideră că aceste soluții ar putea să se bazeze pe sisteme de transport public inteligente, fiabile, accesibile și la prețuri abordabile; încurajează statele membre, precum și autoritățile locale, ca, în cazul în care există riscul depășirii valorilor prevăzute în orientările OMS menționate mai sus, să adopte măsuri pentru îmbunătățirea accesului la transportul public, spre exemplu prin alternarea traficului;

Miercuri, 2 decembrie 2015

17. subliniază că este necesar să se adopte o abordare globală în ceea ce privește problema poluării atmosferice din orașele europene; invită, prin urmare, Comisia să instituie măsuri eficiente pentru a permite statelor membre să respecte dispozițiile Directivei privind calitatea aerului (2008/50/CE), în special prin stabilirea unor plafoane de emisii eficiente și ambițioase pentru 2025 și 2030, pe baza Directivei privind plafoanele naționale de emisii (NEC), prin asigurarea unei mai bune coordonări a măsurilor adoptate în temeiul Directivei NEC și al Directivei privind calitatea aerului înconjurător, precum și prin demararea unei revizuiri oportune a Regulamentului (CE) nr. 443/2009 privind emisiile de CO<sub>2</sub> și autoturismele, în urma căreia să se stabilească standarde ambițioase de performanță privind emisiile pentru autoturisme pentru 2025 și 2030, și prin stabilirea unui calendar ambițios pentru punerea în aplicare a testelor de emisii în condiții de rulare reale pentru autovehiculele personale;
18. invită Comisia să realizeze evaluări, în cadrul planurilor individuale ale statelor membre, privind amplasarea stațiilor folosite pentru măsurarea și monitorizarea poluării atmosferice în principalele aglomerări urbane cu probleme de calitate a aerului, ținând seama de faptul că amplasarea necorespunzătoare a acestor stații face ca deseori datele să fie inexacte, existând astfel posibilitatea apariției unor riscuri la adresa sănătății publice;
19. ia act de schimbările comportamentale în domeniul deținerii și utilizării vehiculelor, reflectate de practica folosirii în comun a vehiculelor (car-sharing, car-pooling); încurajează Comisia să dezvolte și să susțină sistemele de transport care implică forme de mobilitate publică și colectivă;
20. consideră că Comisia ar trebui să evalueze modul în care societatea ar putea fi afectată de noile forme de mobilitate, bazate pe modelul partajării economice, inclusiv folosirea în comun a vehiculelor (ride-sharing); consideră că, la nivel național, statele membre ar trebui să susțină conceptul unui „oraș partajat” în ceea ce privește mobilitatea și transportul, deoarece ar fi în beneficiul cetățenilor, în special în orașe mici și medii, în care rețeaua de transport în comun este mai redusă și ar permite dezvoltarea unor soluții de mobilitate colaborativă;
21. subliniază faptul că transportul public foarte dezvoltat, eficient, accesibil și la prețuri abordabile reprezintă un element constitutiv al dezvoltării urbane sustenabile; își exprimă convingerea că serviciile fiabile de transport public joacă un rol important în reducerea congestionării traficului, a poluării aerului și a zgomotului în orașe, invită, așadar, statele membre să promoveze transportul public în vederea sporirii ratei de utilizare a acestuia până în 2030; încurajează totodată autoritățile naționale și locale să promoveze sporirea disponibilității serviciilor digitale în cadrul sistemului de transport public și în stații, pentru a sprijini formele inovatoare de mobilitate urbană și a pune în aplicare soluții de transport inteligente, precum și alte tehnologii de vârf; subliniază faptul că serviciile de utilizare în comun a autovehiculelor (car-sharing, ride-sharing și car-pooling) permit utilizarea mai eficientă a resurselor existente și ajută la reducerea numărului de autovehicule în orașe; recunoaște importanța programelor europene de navigare prin satelit Galileo și EGNOS, precum și a rețelelor mobile de mare viteză; sprijină crearea unui cadru de reglementare care permite utilizarea noilor forme de mobilitate și a noilor modele de partaj care îmbunătățesc utilizarea resurselor existente;
22. subliniază importanța informațiilor publice privind oferta de servicii de transport public urban, ținând seama totodată de necesitățile lingvistice ale turiștilor și de avantajele oferite de o politică în domeniul turismului durabil; încurajează autoritățile locale să asigure punerea la dispoziție a unor informații în timp real pe internet și utilizând un număr suficient de afișaje în orașe; invită autoritățile și operatorii de transport să îmbunătățească gradul de disponibilitate a serviciilor digitale gratuite în cadrul sistemului de transport public și în stații;
23. pune în evidență beneficiile sociale asociate soluțiilor care implică transportul public pe calea ferată în ceea ce privește accesibilitatea zonelor urbane, regenerarea urbană, incluziunea socială și îmbunătățirea imaginii orașelor;
24. recunoaște calitatea și diversitatea locurilor de muncă oferite de operatorii de transport public și beneficiile acestora pentru economie; invită Comisia să monitorizeze și să evalueze contribuția transportului public la crearea de locuri de muncă ecologice și la strategii de creștere ecologică la nivel național și european;
25. invită statele membre să ia măsuri eficiente pentru a garanta securitatea în transportul public, respectând în același timp nivelurile locale de autoritate;
26. reamintește că mobilitatea individuală nemotorizată, cum este deplasarea pe jos și pe bicicletă, oferă cel mai bun potențial de neutralitate în materie de CO<sub>2</sub>;

**Miercuri, 2 decembrie 2015**

27. încurajează statele membre să își revizuiască strategiile pentru a ameliora posibilitățile de utilizare a transportului nemotorizat, cu scopul de a îndeplini obiectivele convergente referitoare la îmbunătățirea mobilității și a calității mediului în zonele urbane; încurajează statele membre să promoveze, atunci când este posibil, transportul cu bicicleta, inclusiv prin stabilirea unor obiective ambițioase pentru 2030 privind ratele de utilizare a bicicletei și prin asigurarea unor condiții mai bune pentru persoanele care se deplasează pe jos sau pe bicicletă;
28. încurajează Comisia și statele membre să sensibilizeze publicul cu privire la modalitățile alternative de transport și la deplasările cu bicicleta, pentru a contribui astfel la un transfer modal către modalitățile durabile de transport și să continue să sprijine campania legată de Săptămâna europeană a mobilității; invită orașele să creeze sisteme de utilizare în comun a bicicletelor care să fie coordonate cu sistemul de transport public; salută inițiativele de la nivel național, regional și local care au drept obiectiv promovarea și organizarea la nivelul Uniunii a unor evenimente de tip „Duminica fără mașini” și „Ziua UE a bicicletei”, cu scopul de a îmbunătăți calitatea aerului în orașe;
29. încurajează întreprinderile private, administrațiile și instituțiile UE să îmbunătățească și mai mult serviciile de management al mobilității pentru membrii lor, angajați și vizitatori; invită Comisia și statele membre să promoveze politici menite să încurajeze întreprinderile să reducă deplasările către și dinspre locul de muncă, prin mijloace precum încurajarea muncii la distanță și adoptarea de măsuri pentru a permite angajaților să opteze pentru acest regim de muncă, precum și încurajarea tehnologiilor TIC și a utilizării teleconferințelor; consideră că măsurile de mobilitate, cum sunt cele coordonate de Platforma europeană privind managementul mobilității (EPOMM), au un potențial considerabil pentru rezolvarea congestiei traficului și asigurarea accesibilității pentru toți;
30. încurajează statele membre și autoritățile locale să definească cerințe privind performanța de mediu în cadrul procedurilor de achiziții publice, în special la achiziționarea vehiculelor destinate transportului în comun sau a vehiculelor utilizate de autoritățile publice;

***Economia de energie și protejarea climei***

31. consideră că eficiența energetică și folosirea energiei din surse regenerabile, care presupun un nivel redus de emisii de carbon sunt esențiale pentru realizarea mobilității urbane durabile, îmbunătățind în același timp condițiile de mediu, și subliniază că ar trebui respectată neutralitatea tehnologică la adoptarea măsurilor menite să asigure îndeplinirea obiectivelor UE privind emisiile de CO<sub>2</sub> și economia de energie;
32. încurajează statele membre să sprijine obiectivele enunțate în Cartea albă privind transporturile, care preconizează reducerea la jumătate, până în 2030, a numărului de autoturisme care folosesc combustibili convenționali utilizate în cadrul transportului urban și eliminarea treptată a utilizării lor în orașe până în 2050; invită orașele să promoveze și să sprijine tranziția către modalitățile alternative de transport și către vehiculele mai puțin poluante, ținând seama de amprenta reală de carbon a acestora, cu scopul de a îndeplini obiectivele UE privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60 % până în 2050; salută stimulentele menite să încurajeze călătorii să combine diferite moduri de transport;
33. atrage atenția asupra importanței utilizării vehiculelor electrice și a vehiculelor pe bază de combustibili alternativi [biocombustibili de a doua și de a treia generație, hidrogenul bazat pe surse regenerabile, gaz natural comprimat (GNC) și gaz petrolier lichefiat (GPL)] cu scopul de a reduce emisiile în orașe; reamintește dispozițiile Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și încurajează statele membre, în strânsă cooperare cu autoritățile regionale și locale și cu sectorul industrial relevant, să adopte măsuri pentru a dezvolta rapid infrastructura de acest tip, în paralel cu dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T); invită sectorul public și sectorul privat să promoveze instalarea de dispozitive de încărcare în spațiile de parcare colective;
34. solicită Comisiei și autorităților naționale și locale să promoveze, atunci când este posibil, navigația pe căile interioare, ca soluție integrată de mobilitate pentru mobilitatea ușoară în orașe;
35. subliniază importanța abordării ascendente; își exprimă, prin urmare, sprijinul ferm pentru inițiative precum Convenția primarilor, care reunește peste 6 000 de părți semnatare și vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și salută apelul comisarului Cañete lansat la 13 octombrie 2015 la Bruxelles pentru a stabili o convenție mai ambițioasă; încurajează Comisia să joace un rol pozitiv de catalizator activ al acestor inițiative;
36. îndeamnă Comisia și statele membre să plaseze măsuri ambițioase privind „Mobilitatea urbană durabilă” printre prioritățile agendei COP 21 care va avea loc la Paris în decembrie 2015; încurajează Comisia să acorde un sprijin activ inițiativelor din cadrul Agendei de acțiune privind mobilitatea urbană durabilă integrată;

Miercuri, 2 decembrie 2015

***Inovația în centrul unei politici de cercetare care vizează abordările de mobilitate inteligentă***

37. reamintește că sistemele de transport inteligente (STI) fac posibilă o mobilitate mai sigură, mai eficientă, mai prietenoasă pentru mediu și mai fluidă și invită, așadar, Comisia și statele membre să își intensifice eforturile privind STI, inclusiv în ceea ce privește inovarea tehnologică și punerea în aplicare în legătură cu aspecte precum furnizarea de informații în timp real privind călătoriile, vehiculele cu grad ridicat de automatizare, infrastructura inteligentă și sistemele inteligente de semnalizare rutieră; reamintește rolul important jucat de STI în ceea ce privește furnizarea de informații fiabile și în timp real cu privire la trafic și călătorii și invită, așadar, Comisia să abordeze mobilitatea urbană în cadrul Agendei digitale; încurajează părțile interesate să coopereze îndeaproape pentru a dezvolta servicii de mobilitate interoperabile și integrate, cum ar fi transportul public multimodal, mobilitatea partajată și facilitățile intermodale integrate de emiteri a biletelor; solicită Comisiei să acorde prioritate dezvoltării de aplicații inovatoare și de noi tehnologii, care să permită participanților la trafic să joace un rol mai proactiv în ceea ce privește dezvoltarea și producerea de date în sistemul de transport, pentru a contribui la platforme pentru serviciile de mobilitate, în conformitate cu normele UE și protecția datelor;

38. încurajează toate părțile să utilizeze pe deplin posibilitățile oferite de mediul digital și de digitalizare și să aplice metode de dereglementare pentru a promova noi modele de afaceri;

39. invită Comisia și statele membre să sprijine programele de cercetare privind noile tehnologii, noile modele de afaceri și noile practici integrate de mobilitate urbană durabilă și logistică urbană; sprijină prioritățile programului Orizont 2020 care fac referire la provocări societale legate de transportul și mobilitatea urbană inteligente, ecologice și integrate, precum și dezvoltarea unor inițiative precum „Mobilitatea-ca-serviciu” (Maas) în întreaga Europă; consideră că Orizont 2020 trebuie să stimuleze cercetarea și inovarea în domeniile calității vieții, locurilor de muncă durabile, demografiei, evoluțiilor în materie de mobilitate activă, mediului și politicilor climatice; consideră că Comisia ar trebui să țină seama de aceste priorități, să asigure o finanțare suficientă din partea UE pentru viitoarele activități de C&D în domeniul transportului feroviar urban și să îmbunătățească performanța soluțiilor de transport durabil;

***O mobilitate urbană mai durabilă, mai sigură și securizată***

40. subliniază faptul că stabilirea unor condiții prealabile de siguranță, precum și un sistem avansat de gestionare a traficului și a vitezei permit reducerea drastică a deceselor cauzate de accidentele rutiere și a vătămărilor grave în orașe; relevă faptul că instituirea unei forțe de securitate care să fie mandată să gestioneze și să controleze traficul și să efectueze în mod sistematic verificări pentru a depista cazurile de încălcare a normelor privind siguranța în trafic, cum ar fi excesul de viteză, condusul sub influența alcoolului, a drogurilor și a medicamentelor și folosirea celularului și a altor dispozitive de comunicare și informare la volan contribuie la reducerea accidentelor rutiere din orașe;

41. invită statele membre și autoritățile locale să regândească gestionarea vitezei în trafic până în 2020, ținând seama de condițiile locale, cu scopul de a garanta siguranța, în spații precum zonele rezidențiale și în jurul școlilor și al infrastructurilor sociale și educaționale și să aibă în vedere necesitatea proiectării și dezvoltării în viitor a unei infrastructuri rutiere mai sigure; invită statele membre și autoritățile locale să utilizeze toate soluțiile moderne, inclusiv sisteme inteligente avansate de gestionare a traficului, pentru a garanta siguranța tuturor participanților la trafic, inclusiv a pietonilor; încurajează orașele europene să facă schimb de bune practici în ceea ce privește gestionarea aspectelor legate de siguranță;

***Inovarea în sectorul transportului durabil de mărfuri***

42. consideră că elaborarea unor strategii inovatoare, sustenabile și ecologice în materie de logistică urbană, în colaborare cu actorii publici și privați, este de cea mai mare importanță pentru soluționarea problemelor de congestie și mediu în orașe; consideră că logistica ar trebui să se bazeze pe moduri de transport durabile; solicită să se depună eforturi pentru a optimiza în mai mare măsură lanțul de aprovizionare în zonele urbane, asigurând că acesta se bazează pe noi tipuri de operațiuni, tehnologii și modele de afaceri, care sunt eficiente din punctul de vedere al costurilor; subliniază importanța PMUD care integrează strategii de logistică bazate pe co-modalitate și subliniază că, după caz, căile ferate, navigația nepoluantă pe căile interioare și porturile maritime trebuie să fie integrate în strategiile de logistică și în planurile de mobilitate urbană durabilă; invită autoritățile competente să restricționeze, dacă este posibil, traficul cu vehicule grele în zonele centrale ale orașelor;

43. relevă faptul că zonele intens populate și alte zone, precum centrele comerciale și centrele de vânzări cu amănuntul sunt puncte focale pentru intensificarea traficului rutier și problemele de congestie și subliniază rolul important al politicilor de planificare urbană eficace și cuprinzătoare în vederea conectării acestor zone la transportul public eficient și la servicii inteligente de livrare la domiciliu;



Miercuri, 2 decembrie 2015

44. invită Comisia să dezvolte politici prin care să încurajeze industria de transport de mărfuri să își modernizeze parcul de vehicule prin achiziționarea de vehicule mai puțin poluante și să încurajeze autoritățile locale să ofere sprijin și/sau stimulente operatorilor pentru a asigura un transport urban de mărfuri mai sustenabil; reamintește că transportul feroviar și alte moduri de transport mai sustenabile, alături de sisteme de schimb modal și de o logistică bine planificate pot juca un rol important prin transportul mărfurilor către periferia zonelor urbane;

#### ***Reducerea la minimum a costurilor și realizarea unor investiții de mai bună calitate***

45. subliniază că evaluările investițiilor în privința costului și beneficiilor ar trebui orientate către maximizarea beneficiilor societale externe și reducerea la minim a costurilor externe generate, de exemplu, de schimbările climatice, accidente, problemele de sănătate, zgomot, poluarea aerului și utilizarea spațiului;

46. subliniază că mobilitatea urbană ar trebui să fie pe deplin integrată în obiectivele stabilite de UE în ceea ce privește utilizarea eficientă a resurselor și să contribuie la realizarea acestor obiective, în special a celor legate de economia circulară;

47. reamintește că stabilirea prețurilor de folosire a drumurilor și parcarilor urbane în conformitate cu principiile nediscriminării, interoperabilității și poluatorul plătește poate fi inclusă într-o politică integrată privind mobilitatea urbană;

48. reamintește principiul „utilizării veniturilor” cu privire la taxele de folosire a drumurilor și solicită, dacă este cazul, ca un procent din veniturile obținute pe baza taxelor de utilizare a infrastructurii rutiere (taxe de folosire a drumurilor și/sau Eurovigneta) să fie dedicat îmbunătățirii serviciilor de mobilitate urbană durabilă;

49. consideră că obiectivul legat de mobilitatea urbană ar trebui să se reflecte în măsurile privind Mecanismul pentru interconectarea Europei/rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), ori de câte ori este posibil și în conformitate cu legislația privind TEN-T, inclusiv în măsurile de sprijin pentru nodurile urbane și de integrare a planurilor de mobilitate pentru orașe în cadrul planurilor pentru regiunile transfrontaliere, deoarece în acest fel se promovează dezvoltarea economică și socială și o mai mare accesibilitate; consideră că asigurarea unei interconexiuni eficiente între diferitele moduri de transport și între rețelele de transport, inclusiv rețelele periurbane și interregionale ar îmbunătăți mobilitatea cetățenilor; sprijină dezvoltarea unor servicii integrate de emiteră a biletelor, care au potențialul de a îmbunătăți gradul de accesibilitate a transportului public;

50. solicită Comisiei, statelor membre și autorităților locale să utilizeze noile posibilități de finanțare a proiectelor urbane în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) în nodurile urbane; reamintește posibilitatea de a obține finanțare din partea MIE, cu o rată suplimentară de cofinanțare, în cazul proiectelor sinergice din domeniul transporturilor a căror tematică este relevantă pentru sectorul energiei și al telecomunicațiilor, acestea având un potențial enorm pentru proiectele urbane; invită Comisia ca, la revizuirea bugetelor Fondului european de dezvoltare regională și Fondului de coeziune, să aibă în vedere nevoia de a acorda o finanțare adecvată din partea UE pentru proiectele de mobilitate urbană durabilă; solicită autorităților competente să asigure o relație strânsă între politica de mobilitate urbană inteligentă și durabilă și proiectele de mobilitate urbană finanțate din fonduri UE și să elaboreze obiective și indicatori de utilizare clari pentru a evita utilizarea deficitară a proiectelor și subminarea beneficiilor lor economice și sociale; recunoaște necesitatea unor noi forme de finanțare durabilă a transportului public, care să fie în conformitate cu obiectivele referitoare la sustenabilitatea ecologică, digitalizare și accesibilitate, să stimuleze economia zonelor urbane și să creeze noi locuri de muncă;

51. salută recent adoptatul Fond european pentru investiții strategice (FEIS) și atenția specială care a fost acordată în acest instrument priorităților orizontale și proiectelor urbane inteligente și durabile; invită Comisia și statele membre să sprijine proiectele de mobilitate urbană durabilă, să asigure sinergiile necesare între diferitele surse și programe de finanțare și să stabilească legături între mobilitatea urbană, noua agendă digitală și uniunea energetică;

52. subliniază importanța consolidării capacităților în cadrul autorităților locale și în zonele periurbane pentru elaborarea și implementarea strategiilor de dezvoltare integrată pentru a facilita cooperarea între diferitele teritorii, și pentru a promova, așadar, interdependența și complementaritatea;

53. consideră că investițiile în transportul public durabil nu reprezintă doar un răspuns la problemele de mobilitate urbană, ci includ și „elemente de reînnoire urbană”, care au un impact asupra sistemului economic general al orașului și facilitează crearea de spații verzi în orașe, precum și accesul la centre de activități mixte (comercial, rezidențial, timp liber, cultură, educație); subliniază că o coordonare adecvată a mobilității cu planificarea urbană este esențială pentru maximizarea impactului investițiilor;

Miercuri, 2 decembrie 2015

54. solicită ca inițiativele care promovează ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor, precum și alte fonduri ESI să fie folosite pentru promovarea ocupării forței de muncă în domenii care stimulează dezvoltarea mobilității urbane durabile; subliniază că punerea în aplicare a proiectelor de mobilitate urbană are un impact pozitiv asupra tuturor regiunilor și populației acestora, prin promovarea ocupării locurilor de muncă deja existente și a celor inovatoare din domenii relevante, inclusiv în meseriile cu deficit de forță de muncă;

55. îndeamnă Comisia să elaboreze rezumate ușor accesibile ale programelor de mobilitate urbană cofinanțate de UE; solicită totodată să se furnizeze, într-un format ușor accesibil, informații privind modul în care se pot obține cofinanțări ale UE pentru proiecte de transport urban; solicită Comisiei ca, în gestionarea proiectelor de mobilitate urbană finanțate de UE, să se asigure că: (a) se instituie instrumente de gestionare pentru monitorizarea calității serviciului și a nivelului de satisfacție a utilizatorilor din momentul în care proiectele devin operaționale; (b) proiectele de mobilitate urbană sunt incluse într-o politică de mobilitate solidă și (c) punctele menționate mai sus sunt abordate și de autoritățile statelor membre; solicită Comisiei să furnizeze o analiză calitativă și cantitativă a sprijinului politicii de coeziune în favoarea mobilității urbane durabile atunci când realizează evaluarea la jumătatea perioadei a punerii în aplicare a fondurilor ESI;

### ***Integrarea rețelelor de sisteme de mobilitate eficientă și promovarea cooperării***

56. invită statele membre să promoveze guvernanta pe mai multe niveluri pentru a favoriza cooperarea între autoritățile regionale, naționale și europene în elaborarea politicilor, inclusiv în proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor urbane care au un impact clar asupra zonelor urbane;

57. menționează inițiativa „Rețeaua cetățenilor” elaborată de Comisie, ca o bună bază pentru promovarea și susținerea lanțurilor de mobilitate intermodală durabilă bazate pe mersul pe jos/mercul cu bicicleta/structura de bază de transport public-în comun, alături de utilizarea în comun a autoturismelor/taxiuri;

58. invită Comisia să promoveze și să încurajeze schimburile de bune practici și elaborarea de orientări în vederea soluționării provocărilor legate de mobilitatea urbană și a facilitării transferului de competențe și tehnologii în domeniul mobilității durabile, în special în beneficiul părților interesate din sectorul public și cel privat care dezvoltă soluții de mobilitate durabilă și al societăților mutuale și din sectorul cooperatist și non-profit; solicită Comisiei să creeze o rețea dedicată mobilității durabile, care să integreze exemple privind bunele practici în materie de planificare teritorială și utilizare a teritoriului; solicită, în plus, statelor membre să încurajeze orașele să participe la Parteneriatul european pentru inovare privind orașele și comunitățile inteligente; invită Comisia și statele membre să lanseze campanii de sensibilizare a publicului pentru promovarea unei mobilități eficiente, durabile și mai puțin dependente de utilizarea autoturismelor personale pe bază de combustibili convenționali;

59. sprijină activitatea Observatorului mobilității urbane (Eltis) și consideră că ar trebui consolidată comunicarea cu privire la această inițiativă, inclusiv cu privire la portalul aferent;

60. salută eforturile depuse de Comisie pentru a coordona și a consolida inițiativele UE în domeniul mobilității urbane, precum CIVITAS 2020 pentru cercetare și inovare, Observatorul mobilității urbane pentru schimbul de bune practici și de experiență sau Platforma dedicată planurilor de mobilitate urbană durabilă; invită Comisia să își intensifice eforturile pentru a reduce fragmentarea și lipsa de coordonare dintre inițiativele și programele UE relevante și să țină seama de succesul programelor precum URBAN și URBACT; invită Comisia să încurajeze autoritățile din statele membre să creeze rețele de excelență în domeniul mobilității urbane, să își continue eforturile depuse în cadrul inițiativei CIVITAS 2020 și să încurajeze mai mulți cetățeni ai UE să se implice în acest proiect;

61. își exprimă convingerea că în dezbaterile privind punerea în aplicare a viitoarelor politici de mobilitate ar trebui făcute eforturi suplimentare pentru a coordona și a interconecta proiectele pilot ale UE, cum sunt Civitas, Polis și Eltis și pentru a integra orașele, cu experiența practică și know-how-ul de care acestea dispun; în acest scop, îndeamnă Comisia să elaboreze rezumate ușor accesibile ale programelor de mobilitate urbană cofinanțate de UE; solicită, în plus, să se clarifice – într-o formă accesibilă – modul în care se pot obține cofinanțări ale UE pentru proiecte de mobilitate urbană; subliniază necesitatea de a finanța nu doar infrastructuri, ci și servicii IT, procese de monitorizare și proiecte inter-regionale și de a stabili parteneriate strategice între întreprinderi și orașele europene, pentru a dezvolta sistemele urbane de mâine;

**Miercuri, 2 decembrie 2015**

62. pledează în favoarea unei legături solide între planurile de mobilitate și sustenabilitatea urbană și alte inițiative precum Orașe inteligente și Convenția primarilor, care sunt orientate către orașe mai durabile și mai autonome; consideră că angajamentul voluntar prevăzut de Convenția primarilor poate servi ca o rampă de lansare pentru implicarea tuturor părților interesate în crearea planurilor de mobilitate și durabilitate, care pot fi făcute publice într-o manieră mai eficientă din punctul de vedere al costurilor; salută inițiativa intitulată „CiTIEs: Orașele de mâine: investind în Europa” și invită Comisia să utilizeze platformele existente pentru a elabora instrumente de comunicare care să creeze cadrul necesar pentru cooperarea între actorii interesați în domeniul dezvoltării urbane sustenabile;

o

o o

63. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

---