

Avizul Comitetului European al Regiunilor – Viitorul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) – Transporturi

(2018/C 054/04)

Raportor: Ximo PUIG I FERRER (ES-PSE), președintele Guvernului Comunității Valenciene

RECOMANDĂRI POLITICE

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR

Un Mecanism pentru interconectarea Europei (MIE) cu o perspectivă regională

1. reamintește că procesul de integrare a Uniunii Europene (UE) a fost marcat încă de la început de o multiplicare constantă a relațiilor și parteneriatelor economice, politice și sociale între teritoriile care fac parte din Uniune. Transporturile aduc o contribuție majoră la prosperitatea economică și socială a UE, prin generarea de schimburi comerciale, stimularea creșterii economice și asigurarea a milioane de locuri de muncă. O politică europeană modernă în domeniul infrastructurii de transport sprijină realizarea principalelor obiective ale Uniunii Europene, așa cum sunt definite în Strategia Europa 2020, în Cartea albă privind transporturile din 2011 și în cele 10 priorități ale Comisiei Juncker, cum ar fi buna funcționare a pieței interne și consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale;

2. recunoaște că Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), adoptat în 2013, fiind un cadru juridic comun și instrument de finanțare pentru sectorul transporturilor, reprezintă un element fundamental pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și, prin urmare, pe calea progresului, pe baza unei viziuni europene mai integratoare. MIE a fost adoptat ca un instrument de cofinanțare indispensabil pentru punerea în practică și finalizarea infrastructurilor și serviciilor TEN-T. Din acest motiv, el trebuie să fie asociat cu bunăstarea socială, coeziunea, crearea de locuri de muncă ⁽¹⁾, creșterea economică și durabilitatea mediului ⁽²⁾; ca atare, o Europă fără TEN-T și fără MIE ar genera costuri mai mari decât finanțarea destinată în prezent acestora din urmă ⁽³⁾;

3. salută eforturile depuse în cadrul prezentei evaluări la jumătatea perioadei în ceea ce privește transparența și participarea, compilarea propunerilor părților interesate și consultarea Comitetului Regiunilor (CoR) ⁽⁴⁾;

4. consideră că, în contextul evaluării la jumătatea perioadei a MIE, este necesar să se promoveze menținerea și consolidarea fundamentelor sale și importanța sa în ceea ce privește competitivitatea, De asemenea, trebuie îmbunătățite capitalul social al Europei și coeziunea teritorială europeană, precum și ideea unui spațiu cetățenesc european comun caracterizat de libera circulație a persoanelor și a mărfurilor, esența proiectului european. Această consolidare impune revizuirea MIE în ce privește alocarea bugetară, procedurile, criteriile și modalitățile de selecție a proiectelor, gestionarea, monitorizarea și evaluarea acestora;

⁽¹⁾ „TEN-T Corridors: Forerunners of a forward-looking European Transport System” (2016), P. Balázs, P. Cox, C. Trautmann, P. Wojciechowski, L. Brinkhorst, M. Grosch și K. Peijs: <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116220/tent-issues-papers.pdf>.

⁽²⁾ „TEN-T Corridors: Forerunners of a forward-looking European Transport System”, 2016.

⁽³⁾ „The cost of non-completion of the TEN-T” (2016), Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>

⁽⁴⁾ „Mid-term evaluation of the Connecting Europe Facility (CEF)”: <https://ec.europa.eu/energy/en/consultations/mid-term-evaluation-connecting-europe-facility-MCE>

5. de asemenea, Comitetul semnaleză faptul că sunt încă valabile anumite observații formulate de CoR în momentul adoptării MIE, în 2013 ⁽⁵⁾. Unele dintre aspectele ce pot fi îmbunătățite țin de nivelul insuficient de alocare bugetară, de îndoielile cu privire la coordonarea dintre MIE și alte fonduri, de complexitatea procedurală a instrumentului sau de prezența insuficientă a autorităților locale și regionale, precum și de deficitul de subsidiaritate în cadrul diverselor organe de planificare și realizare a proiectelor cofinanțate ⁽⁶⁾;

6. menționează că, în cadrul orientărilor sale pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, Uniunea Europeană reamintește importanța politicilor integrate și subliniază necesitatea de a asigura „accesibilitatea și conectivitatea pentru toate regiunile Uniunii, inclusiv regiunile îndepărtate, insulare și ultraperiferice”. Ca atare, CoR cere ca aceste regiuni, excluse din păcate din rețeaua principală, să devină eligibile pentru măsurile referitoare la autostrăzile maritime;

7. semnaleză Comisiei Europene că lumea se confruntă cu schimbări radicale în relația dintre dezvoltarea economică și teritorii, precum și cu privire la apariția unui nou tip de sistem urban și macroregional care își desfășoară activitatea la nivel mondial și la nivel local în același timp ⁽⁷⁾. Din acest motiv, orice reformă a MIE ar trebui să ia în considerare următoarele subiecte de dezbatere: modalitățile prin care infrastructurile strategice europene de transport pot contribui la relocalizarea în Europa (*reshoring*) a activității industriale ⁽⁸⁾; cum afectează riscul geopolitic mondial scurtarea lanțurilor valorice; importanța calității structurilor de gestionare ale administrațiilor regionale; procesele de integrare tehnologică sau adâncirea decalajelor regionale intrastatale (regiunile au înregistrat recent evoluții divergente în materie de PIB pe cap de locuitor și de coeziune intrastatală, în contextul unor procese de convergență între state ⁽⁹⁾). În același timp, în ceea ce privește dinamica negative, ar trebui semnalat faptul că procesele de ajustare bugetară au obligat regiunile să își reducă investițiile, în special în sectoare legate de infrastructura de transport ⁽¹⁰⁾. În plus, deși în 2014 investițiile publice înregistrau o ușoară redresare la nivelul administrațiilor centrale – prin utilizarea deficitului public –, scăderea persista la nivelurile subnaționale ⁽¹¹⁾, ceea ce a condus la adâncirea decalajelor dintre regiuni și la consolidarea centralizării. Viitoarea revizuire a MIE ar trebui să țină seama de acest nou context și să aibă în vedere măsuri de exploatare a potențialul infrastructurilor strategice de transport din Europa, pentru a reduce riscurile identificate în domeniile industrial și geopolitic, pentru a compensa creșterea disparităților regionale și pentru a inversa dinamica negative observate în materie de investiții publice;

Finanțarea

8. recunoaște intenția Comisiei de a destina fonduri TEN-T prin MIE. Bugetul alocat inițial de 33,2 miliarde EUR a reprezentat un angajament financiar remarcabil; de asemenea, un alt aspect semnificativ în materie de cofinanțare îl reprezintă ideea ca mecanismul să dispună de capital și inițiativă privată ⁽¹²⁾;

⁽⁵⁾ Avizul „Mecanismul Conectarea Europei” (CdR 648/2012) al Comitetului Regiunilor, adoptat în cadrul celei de-a 96-a sesiuni plenare din 18 și 19 iulie 2012.

⁽⁶⁾ „Rezultatele consultării OCDE-CoR a administrațiilor subnaționale. Investițiile în infrastructuri și planificarea infrastructurilor la toate nivelurile administrației: dificultăți curente și posibile soluții (2016): <http://cor.europa.eu/en/documentation/brochures/Documents/Results%20of%20the%20OECD-CoR%20consultation%20of%20sub-national%20governments/2794-brochureLR.pdf>.

⁽⁷⁾ „Macro-regional strategies in changing times” (2016) și „The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future” (2016).

⁽⁸⁾ Eurofound, „ERM annual report 2016: Globalisation slowdown? Recent evidence of offshoring and reshoring in Europe” (2017), J. Hurley, D. Storrie și E. Perruffo: <https://www.eurofound.europa.eu/publications/annual-report/2017/erm-annual-report-2016-globalisation-slowdown-recent-evidence-of-offshoring-and-reshoring-in-europe>

⁽⁹⁾ „OECD Regional Outlook 2016. Productive regions for inclusive societies” (2016): <http://www.oecd.org/publications/oecd-regional-outlook-2016-9789264260245-en.htm>

⁽¹⁰⁾ „OECD Regions at a Glance 2016” (2016) (http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016_reg_glance-2016-en).

⁽¹¹⁾ Capitolul 2, „Using the fiscal levers to escape the low-growth traps”: <https://www.oecd.org/eco/public-finance/Using-the-fiscal-levers-to-escape-the-low-growth-trap.pdf>

⁽¹²⁾ „Assessment of Connecting Europe Facility :in-depth analysis” (2016), J. Papí, M. Sanz și Blomeyer, R. (2016): [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA\(2016\)572677_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA(2016)572677_EN.pdf)

9. regretă, cu toate acestea, constrângerile bugetare suferite ca urmare a politicilor de ajustare puse în aplicare în cursul ultimului deceniu. Reducerile înregistrate în primii ani de punere în aplicare a mecanismului ar putea face imposibilă atingerea Țintelor stabilite pentru anii 2020, 2030 (rețeaua centrală) și 2050 (rețeaua globală);
10. reamintește că, în acest sens și în contextul revizuirii programului multianual, obiectivele stabilite prin Regulamentele (UE) nr. 1315/2013 și (UE) nr. 1316/2013 sunt angajamente comunitare cu caracter obligatoriu;
11. solicită, prin urmare, ca, respectând principiul subsidiarității (perspectiva ascendentă), să se analizeze în detaliu posibilitățile de creștere a alocării sale actuale (acordând atenție deosebită nevoilor locale, metropolitane și regionale formulate de actorii de la acest nivel), pentru îmbunătățirea coordonării diferitelor fonduri legate de finanțare (FEIS, MIE, fondurile de coeziune) sau a altor instrumente propuse de BEI (evitând ca FEIS să utilizeze din nou fonduri ale MIE) și elaborarea calendarului cererilor de propuneri specifice. Aceste cereri ar putea fi publicate la începutul perioadei perspectivei financiare, permițând o mai bună planificare și, prin urmare, organizarea în avans a părților interesate înainte de publicarea acestora;
12. subliniază că finanțarea prin Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) și celelalte structuri conexe nu ar trebui să concureze cu FEIS, nici cu abordarea acestuia bazată pe piață, care are drept scop să concentreze noi fonduri și să mobilizeze capitaluri inactive. Consideră, prin urmare, că FEIS și MIE au obiective diferite și, prin urmare, nu trebuie să se considere că se pot substitui unul altuia. Cu toate acestea, în cazul în care există sinergii între cele două surse de finanțare, este de dorit o combinație optimă a acestor resurse pentru a activa investițiile în UE;
13. recomandă, de asemenea, în contextul aplicării articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană (Brexit), lansarea de către Comisie a instrumentelor legislative și de politică necesare pentru a asigura alocarea bugetară suficientă pentru politica în domeniul transporturilor TEN-T cu injecții de capital indicative și flexibile, pentru a le realimenta suficient dacă este nevoie;
14. atrage atenția că orice întârziere în realizarea elementelor rețelei TEN-T limitează posibilitățile de creștere ale regiunilor care participă la proiect și contribuie la reducerea efectelor rezultate din cooperarea interregională în rețea;
15. în legătură cu necesitatea de a spori nivelul de activare al statelor care beneficiază de efortul de coeziune și în scopul de a se menține complementaritatea între MIE și Fondul de coeziune, trebuie menținute alocările pentru aceste țări;

Selecția și gestionarea proiectelor și guvernanța

16. invită Comisia să depună eforturi susținute pentru a îmbunătăți situația în materie de selecție și gestionare a proiectelor, guvernanță și control al activităților legate de MIE, prin inițiative cum ar fi:
- îmbunătățirea cererilor de proiecte, astfel încât să devină mai previzibile;
 - modificarea caracterului obligatoriu, în conformitate cu articolul 17 punctul 3 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, pentru implementarea proiectelor prioritare menționate în partea I a anexei I;
 - dezvoltarea ideii ca „valoarea adăugată europeană” să devină un criteriu de atribuire a proiectelor, fără a pierde din vedere contextul specific al regiunilor ultraperiferice;
 - simplificarea procedurilor de solicitare, precum și furnizarea de asistență tehnică specializată în cadrul pregătirii și desfășurării proiectelor;
 - crearea unor mecanisme cu două sau cu trei faze care să permită prezentarea unor propuneri simplificate în prima fază, solicitând propuneri mai elaborate doar într-o a doua sau a treia etapă, în care există deja o mai mare certitudine financiară;
 - elaborarea unei metodologii clare și transparente, prin criterii publice pentru selecția și semnarea proiectelor;
 - includerea criteriilor legate de gestionarea în comun a proiectelor, precum și de consultarea regiunilor în etapa de evaluare a proiectelor;
 - clarificarea procedurilor și criteriilor de monitorizare și control al proiectelor cofinanțate;

- elaborarea unor principii ale politicii de informare în legătură cu toate etapele de selecție, aprobare și realizare a proiectelor;
- consolidarea rolului forumurilor europene ale coridoarelor transfrontaliere în scopul îmbunătățirii capacității lor de decizie în probleme legate de dezvoltarea infrastructurilor strategice, acestea fiind critice pentru buna funcționare și circulație a fluxurilor în coridoare cum ar fi tronsoanele transfrontaliere, blocajele, nodurile urbane și portuare ⁽¹³⁾ și verigile-lipsă (*missing links*) ⁽¹⁴⁾, printre altele;
- prelungirea termenului cererilor de proiecte;

17. subliniază că finanțarea TEN-T printr-un instrument utilizat și de sectorul energiei și de cel al telecomunicațiilor pare artificială. Dat fiind că politica în domeniul transporturilor a fost stabilită în detaliu, CoR recomandă ca aceasta să aibă propriile sale instrumente;

18. avertizează că statele membre, în special cele care beneficiază de Fondul de coeziune, trebuie să facă uz în mai mare măsură de asistența tehnică disponibilă pentru programe operaționale, pentru a îmbunătăți capacitatea autorităților locale și regionale și a altor participanți de a absorbi fondurile UE. În cadrul instrumentului MIE, este deosebit de important ca statele membre mai puțin dezvoltate să pregătească, la rândul lor, proiecte de calitate folosindu-se de resursele în materie de asistență tehnică și să poată fi, astfel, candidați egali în raport cu alte state membre atunci când concurează în cadrul cererilor de propuneri pentru cofinanțare UE;

19. consideră că finanțarea proiectelor de transport prin MIE trebuie să se bazeze în primul rând pe subvenții, dar pot fi luate în considerare și împrumuturile, garanțiile sau fondurile proprii;

Rolul regiunilor și al orașelor

20. semnalează nivelul ridicat de responsabilitate al regiunilor și al autorităților locale în faza de punere în aplicare și monitorizare a investițiilor publice, în general. În 2014, autoritățile de la nivel subnațional din țările OCDE erau responsabile pentru 40 % din cheltuielile publice, 50 % din achizițiile publice, 59 % din investițiile publice și 63 % din cheltuielile cu funcționarii publici ⁽¹⁵⁾;

21. ar trebui reamintit, în acest sens, faptul că în Uniunea Europeană există niveluri diferite de încredere în instituții, în funcție de domeniul lor local sau regional de guvernare (de obicei, cu cât instituția este mai apropiată de cetățean, cu atât mai mare este nivelul încrederii) ⁽¹⁶⁾. În prezent, încrederea cetățenilor în autoritățile subnaționale este mai mare decât în entitățile publice de rang mai înalt ⁽¹⁷⁾. În plus, regiunile și autoritățile locale reprezintă nivelul unde se identifică cel mai bine nevoile și resursele, se integrează mai ușor cooperarea între sectorul public și cel privat, și unde este mai probabil ca gestionarea să facă obiectul responsabilității și transparenței. Prin urmare, viitoarea revizuire a MIE ar trebui să fie abordată din perspectiva „coproducerii” TEN-T de către administrațiile de la diverse niveluri ⁽¹⁸⁾;

22. în acest sens, Comisia ar trebui să se asigure că planurile statelor membre privind infrastructurile vor include obiectivele TEN-T, acordând prioritate acelor proiecte ale statelor membre care sunt în concordanță cu TEN-T;

23. solicită, prin urmare, Comisiei să descentralizeze atât procesele de selecție a proiectelor, cât și gestionarea, monitorizarea și controlul acestora, printr-o mai mare implicare a regiunilor în MIE, ceea ce înseamnă:

⁽¹³⁾ Avizul Comitetului Regiunilor pe tema „Regenerarea orașelor și zonelor portuare”, adoptat în cadrul celei de-a 121-a sesiuni plenare, 8 și 9 februarie 2017.

⁽¹⁴⁾ Avizul Comitetului Regiunilor pe tema „Lipsa legăturilor de transport în regiunile frontaliere” (CdR 4294/2016), adoptat în cadrul celei de-a 121-a sesiuni plenare, 8 și 9 februarie 2017.

⁽¹⁵⁾ A se vedea nota de subsol 10.

⁽¹⁶⁾ „Political trust and multilevel government”, J. Muñoz, în *Handbook on Political Trust* (2017) editat de S. Zmerli și T. W. G. van der Meer: <http://doi.org/10.4337/9781782545118>

⁽¹⁷⁾ Întrebarea „QA8a” Standard Eurobarometer 86 (noiembrie, 2016): <http://ec.europa.eu/COMMFrontOffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/STANDARD/surveyKy/2137>

⁽¹⁸⁾ „Europe as a multilevel federation” (2017), M. Keating, *Journal of European Public Policy*, 24 (4), „El poder de lo próximo: las virtudes del municipalismo” (2016), J. Subirats; „Las ciudades ante el cambio de era: la nueva gobernanza urbana: actores e instrumentos” (2016), J. M. Pascual și J. Subirats.

- eliminarea necesității de a dispune de aprobarea statului pentru semnarea proiectelor (în beneficiul unui criteriu care să respecte mai mult subsidiaritatea), ceea ce ar permite regiunilor să poată semna proiectele;
- includerea în mod consecvent a autorităților locale și a regiunilor între părțile care au dreptul, în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 1316/2013, de a prezenta și de a conveni cu privire la înaintarea de propuneri, abilitându-le în acest sens;
- diversitatea competențelor regiunilor dictată de reglementarea constituțională a fiecărui stat membru ar trebui să permită participarea, fără restricții, a regiunilor la reuniunile forumurilor europene privind coridoarele rețelei transeuropene. În cadrul acestora ar trebui promovate atât instrumente de coordonare verticală între nivelurile de guvernare, cât și de coordonare orizontală între administrațiile subnaționale;
- punerea în aplicare a unei cooperări între MIE și TEN-T cu noi strategii teritoriale, cum ar fi strategiile macroregionale ale UE (pentru regiunea Mării Baltice, din 2009, pentru regiunea Dunării, din 2010, pentru regiunea Mării Adriatice și a Mării Ionice, din 2014 și pentru regiunea alpină, din 2015) sau cu alte inițiative cu o bază geografică, coordonând acțiuni cu instrumente precum grupările europene de cooperare teritorială (GECT) și forumuri precum NordRegio, VASAB etc. De asemenea, acolo unde se dezvoltă macroregiuni care dispun de strategii și documente tehnice în materie de transporturi și servicii logistice, se recomandă să se țină seama de aceste strategii și documente;
- includerea regiunilor în definirea și elaborarea programelor de lucru, înainte de lansarea cererilor de propuneri;

Dimensiunea local-regională în raport cu cea globală

24. insistă asupra beneficiilor globale pentru viața de zi cu zi a cetățenilor UE pe care le implică finalizarea TEN-T. Pentru a obține vizibilitate europeană pentru întregul proiect și pentru a facilita strategiile europene de transport, autorităților publice li se recomandă să marcheze întreaga rețea TEN-T (cu omologare în toată Uniunea Europeană), identificând infrastructuri ale rețelei centrale și globale, noduri și coridoare. De asemenea, li se recomandă să trateze specific nodurile rețelei ca puncte de acces cu legături clare și bine specificate la nivel secundar și terțiar al rețelelor de transport. În acest sens, se propune ca statele membre și regiunile să ia în considerare TEN-T pentru proiectarea și punerea în aplicare a fluxurilor lor locale rutiere și de căi ferate regionale, pentru a se asigura o perspectivă integrată care să permită o mobilitate extinsă și îmbunătățită pentru toți cetățenii, factor esențial pentru incluziunea socială și pentru protecția mediului. În mod similar, se recomandă să se acorde atenție în mod specific regiunilor insulare, astfel încât să fie corect create legăturile – aeriene și maritime –, care să garanteze accesul cetățenilor și al mărfurilor la rețeaua centrală în cele mai avantajoase condiții cu putință;

25. exprimă necesitatea ca, în regiunile în care există probleme în sectorul feroviar, să se edifice infrastructurile necesare, atât la nivel local, cât și la nivel regional, care să permită utilizarea transportului feroviar în condiții identice cu cele ale celorlalte state membre;

26. în această privință, se recomandă să se analizeze în detaliu chestiunile legate de comunicarea realizărilor și de transparența obiectivelor și a rezultatelor. Trebuie informați cetățenii cu privire la MIE și la hărțile TEN-T, prin centre de informare, grafice informative și documente;

27. semnalează absența actuală a unei coordonări eficiente și a conectării celor mai importante investiții în domeniul transporturilor identificate în documentele strategice de la nivel european, național și regional. Autoritățile regionale nu au fost luate în considerare în structurile de guvernare și implementare a MIE, ceea ce limitează posibilitățile de evaluare a valorii adăugate, a coerenței și a complementarității investițiilor planificate prin diferite instrumente de finanțare. Strategiile macroregionale ale UE ar putea îndeplini o funcție de coordonare;

28. semnalează că fondurile disponibile ar trebui să se concentreze în primul rând pe prioritatea rețelei centrale primare, ținând seama de posibilitatea de consolidare a interconexiunilor modale (portuare, feroviare). Eventualele fonduri restante ar putea fi utilizate ca sprijin subsidiar, dar hotărât pentru proiectele la scară mai mică din perspectivă tehnică și bugetară, care au posibilități mai reduse de acces la finanțare privată suplimentară (din cauza rentabilității lor economice mai reduse pe termen scurt), cu condiția să aibă o puternică „valoare adăugată europeană”, cum este exemplul conexiunii naturale la rețeaua centrală sau care completează această rețea cu elemente importante la nivel regional sau transregional, cu condiția

satisfacerii criteriilor de ordin strategic, structurale și fezabile pe termen scurt. Acest lucru ar trebui dezvoltat într-un viitor cadru de revizuire în două direcții: proiecte care să contribuie la o mai mare fluiditate a tranzitului de mărfuri și pasageri prin coridoarele prioritare și proiecte cu valoare adăugată clară în materie de accesibilitate, conectivitate și coeziune teritorială;

29. ar trebui să se lanseze un proces de reflecție asupra dimensiunii „externe” a TEN-T, în special în ceea ce privește relațiile cu țările terțe și zonele de cooperare strategică europeană, precum Marea Mediterană, regiunea Mării Baltice, vecinătatea estică, Spațiul Economic European actual și viitor și alte regiuni deosebit de interesante din punct de vedere geopolitic și economic;

Priorități

30. se confirmă cele trei obiective și proporțiile specifice din sectorul transporturilor pentru MIE, stabilite în partea IV din anexa I. Cu toate acestea, se solicită o modificare a articolului 10 din regulament – care se referă la costurile eligibile – și anume sporirea acestora pentru acțiunile din nodurile urbane prioritare, porturi, transportul maritim, platforme și legături multimodale (cum sunt autostrăzile feroviare) și tronsoane de buclă locală („ultimul kilometru”);

31. se recomandă să se avanseze în definirea unui standard tehnic comun al proiectelor eligibile în cadrul MIE, în vederea realizării unei armonizări, în cadrul Uniunii, a condițiilor de viteză, a performanțelor, a ecartamentului UIC, a normelor privind stațiile de reîncărcare cu combustibili alternativi și a fiabilității coridoarelor TEN-T;

32. consideră că sectorul transfrontalier trebuie să devină o prioritate, dat fiind că părțile de rețea interesează cel mai puțin statele membre, ele constituind o valoare adăugată europeană evidentă;

33. se propune ca Agenda urbană a Uniunii Europene să lanseze un nou parteneriat în domeniul nodurilor de transport complementar celui deja existent pentru mobilitatea urbană, urmărind evaluarea rețelelor TEN-T din perspectiva nodurilor urbane și metropolitane și integrarea lor în dinamica urbană, logistica urbană și, îndeosebi, proiectele legate de „primul și de ultimul kilometru”, așa cum se reafirmă în Rezoluția Parlamentului European din 19 ianuarie 2017 referitoare la sectorul logisticii și transportul multimodal pe coridoarele TEN-T ⁽¹⁹⁾. Așa cum semnalează această rezoluție, în nodurile urbane se regăsesc o mare parte din modurile de transport, aici având loc și transbordările și distribuțiile, esențiale în lanțul logistic și în aceste locuri ar trebui create condițiile necesare interconectării rețelelor energetice și de transport cu spațiul digital;

34. de asemenea, ar trebui avută în vedere întărirea coeziunii teritoriale prin implementarea integrală a ecartamentului UIC pe rețeaua feroviară a Uniunii (subliniind importanța tronsoanelor feroviare) – permițând astfel pieței interne a materialului feroviar rulant să devină mai competitivă, de exemplu – și prin consolidarea echilibrelor teritoriale odată cu includerea criteriilor privind „accesibilitatea” și „conectivitatea” tuturor regiunilor din Uniune în perspectiva perioadei post-2020;

Durabilitatea în domeniul transporturilor

35. reamintește importanța vitală pe care o are, în cadrul MIE, durabilitatea mediului și, în consecință, solicită o creștere a fondurilor alocate acestui domeniu, ținând seama de efectele schimbărilor climatice. În acest sens, solicită mai mult sprijin – prin mecanisme care să le privilegieze la alocarea de proiecte – pentru instrumente care, precum autostrăzile maritime, sunt asociate cu transportul multimodal și au efecte majore în ceea ce privește decarbonizarea, precum și pentru alte proiecte similare, care să promoveze durabilitatea socială, economică și de mediu și atenuarea efectelor schimbărilor climatice: extinderea rețelelor feroviare și rutiere electrice, a rețelelor de reîncărcare cu combustibili alternativi sau valorificarea potențialului tehnologiilor digitale în sectorul transporturilor și măsurile de adaptare a instalațiilor portuare. Face trimitere, de asemenea, la Avizul „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon” ⁽²⁰⁾;

36. revizuirea MIE ar trebui să țină seama de noile tendințe de consum înregistrate în economia circulară, în modelele de mobilitate și de producție.

⁽¹⁹⁾ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2016-0384+0+DOC+XML+V0//RO>

⁽²⁰⁾ COTER-VI/021.

37. propune implementarea accelerată a măsurilor de sprijinire a transporturilor durabile (studiind eventual posibilitățile oferite de măsuri cum ar fi ecobonusul european), posibilitatea introducerii taxelor pe infrastructură și revizuirea Directivei „Eurovigneta”. Fondurile colectate din diversele taxe ar putea alimenta bugetul MIE;
38. ia act de faptul că, la examinarea diferitelor soluții legate de TEN-T, trebuie să se țină seama de problematica dezvoltării durabile, atât la nivel social, cât și economic și de mediu. În acest sens, nu ar trebui să se negligeze conectivitatea regiunilor sau insulelor care prezintă diferite probleme, cum ar fi situarea periferică sau dezechilibrele economice, demografice sau migratorii.

Bruxelles, 10 octombrie 2017.

*Președintele
Comitetului European al Regiunilor*

Karl-Heinz LAMBERTZ
