

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

A6-0199/2009

2.4.2009

RAPORT

referitor la un plan de acțiune privind mobilitatea urbană
(2008/2217(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Gilles Savary

CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN	3
EXPUNERE DE MOTIVE	11
AVIZUL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ	15
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE.....	18

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la un plan de acțiune privind mobilitatea urbană (2008/2217(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere Cartea verde intitulată „Către o nouă cultură a mobilității urbane” prezentată de Comisie la 25 septembrie 2007 (COM(2007)0551),
- având în vedere Cartea albă intitulată „Politica europeană în domeniul transporturilor în perspectiva 2010: momentul deciziilor” prezentată de Comisie la 12 septembrie 2001 (COM(2001)0370),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 18 octombrie 2007 intitulată „Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă” (COM(2007)0607),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 17 septembrie 2007 intitulată „Pentru o mobilitate mai sigură, mai curată și mai eficientă în Europa: primul raport privind inițiativa «Vehicule inteligente»” (COM(2007)0541),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 7 februarie 2007 intitulată „Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI - Poziția Comisiei privind raportul final al grupului la nivel înalt CARS 21 - Contribuție la strategia UE de creștere economică și ocupare a forței de muncă” (COM(2007)0022),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 28 iunie 2006 intitulată „Logistica transportului de mărfuri în Europa – cheia mobilității durabile” (COM(2006)0336),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 22 iunie 2006 intitulată: „Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru - evaluare intermediară a Cărții albe a Comisiei din 2001 privind transporturile ” (COM(2006)0314),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 15 februarie 2006 privind „Inițiativa «Vehicule inteligente»: sensibilizare în legătură cu importanța TIC pentru vehicule mai inteligente, mai sigure și mai curate” (COM(2006)0059)
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 11 ianuarie 2006 intitulată „O strategie tematică pentru mediul urban” (COM(2005)0718),
- având în vedere propunerile și orientările Comisiei și pozițiile Parlamentului European privind fondurile structurale, Fondul de coeziune și cel de-al șaptelea program-cadru de cercetare,
- având în vedere propunerea revizuită de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (COM(2007)0817),
- având în vedere Rezoluția sa din 9 iulie 2008 privind Cartea verde intitulată „Către o nouă

cultură a mobilității urbane”¹,

- având în vedere Rezoluția sa din 19 iunie 2008 referitoare la Comunicarea Comisiei „Pentru o mobilitate mai sigură, mai curată și mai eficientă în Europa: primul raport privind inițiativa «Vehicule inteligente»”²,
- având în vedere Rezoluția sa din 20 februarie 2008 privind contribuția la Consiliul European de primăvară 2008 în ceea ce privește Strategia de la Lisabona³,
- având în vedere Rezoluția sa din 12 octombrie 1988 privind protecția pietonilor și Carta europeană a drepturilor pietonilor⁴,
- având în vedere rezoluția sa din 15 ianuarie 2008 privind CARS 21: Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele⁵,
- având în vedere Rezoluția sa din 5 septembrie 2007 privind logistica transportului de mărfuri în Europa - cheia mobilității durabile,⁶
- având în vedere Rezoluția sa din 12 iulie 2007 privind Comunicarea Comisiei „Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru”⁷,
- 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 Europa⁸,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători⁹,
- având în vedere Directiva 2004/49/CE din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare¹⁰ (directiva privind siguranța feroviară),
- având în vedere Directiva 2000/40/CE din 26 iunie 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de protecție antiîncăstrare față ale autovehiculelor¹¹,
- având în vedere anunțul Comisiei de publicare a planului de acțiune pentru transportul urban, care a fost amânată de mai multe ori, fără a se preciza un termen exact,
- având în vedere titlul V articolele 70-80 din Tratatul CE, care constituie temeiul juridic,

¹ Texte adoptate la data respectivă, P6_TA(2008)0356.

² Texte adoptate la data respectivă, P6_TA(2008)0311.

³ Texte adoptate la data respectivă, P6_TA(2008)0057.

⁴ JO C 290, 14.11.1988, p. 51.

⁵ Texte adoptate la data respectivă, P6_TA(2008)0007.

⁶ JO C 187 E, 24.7.2008, p. 154.

⁷ JO C 175 E, 10.7.2008, p. 556.

⁸ JO L 152, 11.6.2008, p. 1

⁹ JO L 315, 3.12.2007, p. 1

¹⁰ JO L 164, 30.4.2004, p. 44

¹¹ JO L 203, 10.8.2000, p. 9

- având în vedere articolul 45 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comitetului pentru Dezvoltare Regională (A6-0199/2009),
- A. întrucât transporturile urbane ocupă un loc important în ansamblul transporturilor și întrucât articolele 70-80 din Tratatul CE reprezintă în acest sens temeiul juridic care conferă Uniunii Europene competențe comune cu statele membre în acest domeniu;
 - B. întrucât numeroase directive și regulamente europene transversale și modale au un impact asupra transporturilor urbane și coerența lor trebuie asigurată printr-o abordare specifică a problematicii deplasărilor urbane;
 - C. întrucât planul european privind clima adoptat de Consiliul European din 8-9 martie 2007 stabilește o serie de obiective ambițioase de reducere cu 20% a consumului de energie, de realizare a unei economii de 20% în privința combustibililor fosili și de asigurare a unui procent de 20% de energie din surse regenerabile din totalul energiei furnizate până în 2020 și întrucât aceste obiective nu pot fi îndeplinite fără o strategie adaptată corespunzător la transporturile urbane;
 - D. întrucât programul de cercetare și dezvoltare CIVITAS a cunoscut un succes deosebit, ceea ce demonstrează interesul autorităților locale și al societăților care organizează transporturile față de investițiile europene în programe de deplasări urbane inovatoare;
 - E. întrucât fondurile de coeziune și fondurile structurale finanțează programe de mobilitate urbană, dar prezintă două inconveniente: pe de o parte, nu se bazează pe o strategie și pe obiective europene de mobilitate urbană și, pe de altă parte, sunt distribuite inegal pe teritoriul Uniunii;
 - F. întrucât zonele urbane reprezintă poli privilegiați ai intermodalității și interconexiunii dintre rețelele transeuropene de transporturi, care trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor generale în favoarea unei mobilități europene durabile și a unei competitivități durabile a rețelelor din orașele Uniunii;
 - G. întrucât orașele reprezintă centre economice importante și întrucât transportul de mărfuri are, pe de o parte, o importanță vitală pentru aprovizionarea populației iar, pe de altă parte, întâmpină dificultăți din cauza capacității limitate de depozitare și a intervalelor de timp foarte mici alocate pentru livrare;
 - H. întrucât respectarea cu strictețe a principiului subsidiarității și a dreptului la autonomie locală în materie de planificare nu este compatibilă cu o politică europeană prescriptivă, dar permite Uniunii să adopte o strategie de stimulare asemănătoare politicii sale regionale și de coeziune fără a impune soluții de la vârf la bază;
 - I. întrucât problematica zonelor urbane nu poate fi abordată prin politici modale, ci din perspectiva utilizatorilor și a sistemelor de deplasare integrate;

- J. întrucât o politică eficientă și sustenabilă în domeniul transportului urban în beneficiul cetățenilor europeni și al economiei europene nu poate fi realizată decât prin asigurarea unui tratament egal pentru transportul de mărfuri și transportul de pasageri, precum și pentru diferitele moduri de transport;
- K. întrucât traficul poate fi redus substanțial printr-o planificare urbană care să țină cont de schimbările demografice în societate, asigurând, de exemplu, locuințe proiectate pentru persoanele în vârstă în centrul orașelor și magazine în apropierea zonelor rezidențiale;
- L. întrucât sunt necesare strategii solide în materie de deplasări urbane în vederea optimizării instrumentelor acestora, prin crearea unor platforme de comutare intermodale și prin integrarea diferitelor sisteme de deplasare;
- M. întrucât este necesar ca informațiile statistice disponibile să fie mai fiabile și mai sistematizate, pentru a permite evaluarea politicilor publice locale și a schimburilor de bune practici în materie de deplasări urbane;
- N. întrucât diferitele tehnici utilizate în transporturile urbane prezintă o importanță economică și tehnologică pentru competitivitatea și comerțul exterior al Uniunii;
- O. întrucât apropierea datei următoarelor alegeri legislative europene îl constrânge să respecte calendarul prevăzut inițial de desfășurare a dezbaterii parlamentare privind planul de acțiune privind transporturile urbane anunțat de Comisie,
1. consideră regretabilă nepublicarea planului de acțiune privind mobilitatea urbană anunțat de Comisie și își exprimă acordul față de inițiativele separate, dar subliniază necesitatea unei abordări coerente; în consecință, hotărăște să dea curs raportului său din proprie inițiativă, respectând pe deplin principiile subsidiarității și proporționalității, și să elaboreze propuneri pentru un plan de acțiune european privind mobilitatea urbană;
 2. reamintește că transportul urban este supus principiului subsidiarității; totuși, subliniază că adesea autoritățile locale nu pot răspunde acestor provocări fără a beneficia de cooperare și coordonare la nivel european; astfel, Comisia trebuie să furnizeze studii și un cadru juridic, să finanțeze cercetarea și să promoveze și să difuzeze bunele practici în conformitate cu principiul accesibilității în toate limbile oficiale ale UE;
 3. solicită Comisiei să publice o culegere a dispozițiilor normative europene cu caracter obligatoriu din acest domeniu și să propună regiunilor și orașelor un cadru comun de referință care să le faciliteze luarea deciziilor privind planificarea și punerea în aplicare a strategiilor de dezvoltare;

Accelerarea cercetării și inovării europene în materie de mobilitate urbană

4. propune lansarea imediată a unui program de actualizare a statisticilor și bazelor de date privind mobilitatea urbană deținute de Eurostat, care să cuprindă, în special:
 - date referitoare la trafic, inclusiv la modurile de deplasare ușoare (bicicleta, mersul pe jos etc.),

- statistici referitoare la poluarea aerului, zgomot, accidente, ambuteiaje și aglomerări,
 - statistici și indicatori cantitativi și calitativi privind oferta și serviciile de deplasare;
5. sugerează lansarea imediată unui portal internet și a unui forum european privind mobilitatea urbană, pentru a facilita schimbul și transmiterea de informații, bune practici și experiențe inovatoare, în special în materie de moduri de deplasare ușoare;
 6. sugerează crearea unui premiu european anual care să integreze trofeele CIVITAS în cadrul săptămânii europene a mobilității, pentru a recompensa inițiativele sau proiectele remarcabile sau reproductibile din domeniul transporturilor;
 7. propune crearea unei noi generații a inițiativei CIVITAS (CIVITAS IV), pe baza cererilor de proiecte care vizează, *inter alia*:
 - serviciile conexe transportului intermodal (tarifarea etc.),
 - programe de ergonomie (confort) a transporturilor urbane,
 - inovații în materie de accesibilitate intermodală, în special pentru persoanele cu mobilitate redusă (PMR),
 - programe de informare integrată privind rețeaua de transporturi urbane care permit utilizatorilor să-și optimizeze deplasările și să le adapteze în funcție de evenimentele imprevizibile care au loc în rețea;
 8. propune intensificarea cercetării și dezvoltării pentru sisteme de transport inteligente (ITS) și ameliorarea corelării acestora cu nevoile și obiectivele locuitorilor și autorităților locale și orientarea lor către următoarele aspecte:
 - sistemele de gestiune integrată a informațiilor și a traficului,
 - reducerea factorilor dăunători și a accidentelor;
 - utilizarea noilor tehnologii din domeniul informațiilor și comunicațiilor interoperabile, printre care tehnologiile prin satelit și NFC¹, prin folosirea sistemului GSM, pentru informarea utilizatorilor și eliberarea de titluri de transport integrate,
 - securitate și siguranță în transporturile publice;
 - dezvoltarea unei noi generații de vehicule urbane;
 - soluții inovatoare pentru un transport de mărfuri eficient, în special pentru distribuția produselor locale în orașe;
 9. solicită o majorare a fondurilor naționale și comunitare destinate aplicațiilor ITS pentru a permite autorităților locale să extindă rețeaua ITS;

Încurajarea optimizării diferitelor moduri de deplasare prin îmbunătățirea programării urbane

10. solicită ca principiul abordării integrate să fie promovat în cadrul unei guvernante bazate pe principiul parteneriatului care să asocieze actorii urbani și periurbani, naționali și europeni și care să țină seama de problematica transporturilor: inserție socială, poluare

¹ NFC (Near Field Communication) este o tehnologie de schimb de date la foarte mică distanță, care permite identificarea prin frecvențe radio.

sonoră, siguranță, competitivitate, mediu etc.; solicită din nou ca instituirea unei abordări integrate să fie obligatorie în contextul programării și alegerii proiectelor finanțate din fonduri structurale;

11. recomandă punerea în aplicare a planurilor de deplasări urbane durabile integrate în aglomerațiile urbane care numără peste 100 000 de locuitori, incluzând:
 - un diagnostic, indicatori și obiective ale mobilității, împreună cu o evaluare a impactului lor economic, social și ecologic,
 - un plan de dezvoltare și de interconectare a rețelelor de transporturi, coordonat cu planificarea transportului regional și politica de planificare urbană;
 - un plan de dezvoltare a modurilor de deplasare ușoare (bicicleta, mersul pe jos etc.) și integrarea totală a acestuia în transportul public;
 - un plan director al zonelor de parcare și al platformelor de comutare intermodală,
 - un program de adaptare a gestionării rețelelor de mobilitate urbană și a interconexiunilor lor la necesitățile utilizatorilor cu mobilitate redusă,
 - un plan director pentru logistica urbană, incluzând posibilitatea de a utiliza infrastructura publică pentru transportul mărfurilor,
 - o procedură de participare directă a cetățenilor;
12. propune crearea unui forum european permanent pentru autoritățile reprezentative care organizează transporturile, inclusiv asociațiile de utilizatori și de cetățeni și federațiile profesionale ale întreprinderilor de transport, privind guvernarea transporturilor urbane, destinat promovării schimburilor și difuzării celor mai bune practici;
13. propune ca finanțarea europeană în materie de transporturi urbane să depindă de existența unor planuri integrate de mobilitate urbană (planuri de deplasări urbane);
14. încurajează cooperarea dintre autoritățile responsabile cu organizarea transportului public, a traficului și a spațiilor de parcare în orașe europene care numără peste 250 000 de locuitori și integrarea operațională a acestor autorități, în zone comparabile, în funcție de fluxul de călători și de mărfuri, și ținând cont de caracteristicile locale;
15. îndeamnă autoritățile organizatoare să-și fixeze obiective proactive, coerente de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prin intermediul politicilor de mobilitate detaliate în planurile de deplasări (a se vedea articolul 7) și să transpună aceste obiective în obligații de performanță specifice impuse operatorilor de servicii de transport public sau privat;
16. propune evaluarea experiențelor în materie de integrare tarifară (inclusiv cu proiectul „Interoperable Fare Management”), informare intermodală și informare între autoritățile organizatoare în aglomerațiile urbane ale Uniunii, pentru a înlesni schimbul de bune practici;

Valoarea adăugată a Uniunii: stimularea mobilității durabile în zonele urbane

17. încurajează crearea în cadrul Comisiei a unui observator al mobilității urbane, dar nu dorește înființarea unei noi agenții;

18. regretă faptul că în perioada actuală de finanțare 2007-2013 doar aproximativ 9% (8 000 000 000 EUR) din fondurile structurale prevăzute pentru transport (82 000 000 000 EUR) sunt destinate transportului urban; consideră că acest procentaj este mult prea redus pentru a răspunde provocărilor reprezentate de o mobilitate adaptată în orașele europene și de protecția mediului și a climei;
19. recomandă insistent să se analizeze, în cadrul perspectivelor financiare 2014-2020, posibilitatea creării unui instrument financiar european pentru mobilitatea urbană (un program integrat de tipul programului Marco Polo) care să permită cofinanțarea:
- studiilor planurilor de deplasări urbane în vederea stimulării unei puneri în aplicare generalizate,
 - unei părți din investițiile efectuate în moduri de transport care contribuie la atingerea obiectivelor ecologice și socio-economice ale Uniunii;
- propune ca aceste finanțări să fie atribuite sub formă de stimulente, pe baza unor proceduri de ofertare care respectă specificațiile comunitare;
20. solicită Comisiei să întocmească un raport privind zonele cu acces reglementat din orașe pentru a evalua efectele acestora asupra mobilității, calității vieții, emisiilor și factorilor externi, precum și asupra sănătății și siguranței, luând în considerare necesitatea unui sistem de sancționare a contravențiilor și infracțiunilor aferente traficului transfrontalier;
21. propune crearea unei rețele de informare și de vânzare a titlurilor de transport urban pentru principalele orașe de destinație ale Uniunii, în gările și aeroporturile din locul de plecare, atunci când acesta se situează în UE;
22. recomandă elaborarea unei „carte a utilizatorilor” modurilor de transport urbane, pentru a include pietonii și cicliștii și distribuția de mărfuri și servicii care să abordeze utilizarea în comun a drumurilor în vederea reducerii discrepanțelor existente;
23. consideră că modelul de planificare urbană axat pe trasee scurte este cel mai potrivit pentru a garanta în orașe o mobilitate care să respecte atât mediul, cât și clima;
24. încurajează Comisia și autoritățile locale să-și intensifice și să-și extindă inițiativele referitoare la zilele fără mașini, după modelul celor adoptate în cadrul zilei europene fără mașini care are loc în fiecare an;
25. solicită Comisiei să prezinte o abordare armonizată în privința spațiilor verzi și să creeze un simbol unic pentru spațiile verzi europene cât de curând posibil, pentru a împiedica dezvoltarea de către orașe și state membre a unor concepte diferite care ar aduce inconveniente considerabile pentru cetățeni și companii;
26. consideră că dezvoltarea rețelelor interurbane ar trebui să facă parte din conceptul mobilității urbane, pentru a permite interconectarea orașelor mari, dezvoltarea lor economică și transportul rapid de persoane și mărfuri;

Transporturile urbane: un sector industrial și tehnologii europene de care ar trebui să se

țină seama în cadrul strategiei de la Lisabona și în planul european de redresare economică

27. sugerează să se creeze o politică europeană de standardizare și de certificare a echipamentelor din punctul de vedere al siguranței și al sănătății, al confortului (zgomot, vibrații, etc.), al interoperabilității rețelelor („banda bus”, tramvai-tren, etc.), al accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă sau al persoanelor cu cărucioare, al modurilor de deplasare ușoare și al tehnologiilor de propulsare ecologice (autobuz, taxi), pe baza unui instrument de contabilizare a emisiilor de CO₂, precum și pe baza unei evaluări a impactului costurilor pentru operatori și utilizatori;
 28. îndeamnă să se depună eforturi permanente pentru a garanta că toate deciziile țin cont de necesitatea asigurării unui raport corect între costuri și beneficii și a subvenționării utilizatorilor cu posibilități financiare limitate (persoane cu handicap, familii cu mulți copii, cei care beneficiază de ajutoare sociale);
 29. recomandă să se elaboreze o serie de orientări referitoare la formularea unor recomandări minime privind calitatea serviciilor, evaluarea și participarea utilizatorilor și a cetățenilor, în cadrul deschiderii către concurență a rețelelor de transport urbane, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
 30. sugerează ca o parte importantă a creditelor alocate în baza planului european de redresare economică să fie alocată finanțării investițiilor și lucrărilor de transporturi urbane și transporturi în comun în curs, ce pot fi finanțate imediat și pot fi realizate înainte de 31 decembrie 2009;
 31. constată că în cadrul Planului european de redresare economică se preferă utilizarea fondurilor structurale pentru proiecte durabile în domeniul infrastructurii; solicită insistent statelor membre și regiunilor să direcționeze, de urgență, o parte importantă a acestor fonduri înspre transportul urban ecologic;
 32. solicită Comisiei să ia notă de propunerile din prezenta rezoluție precum și de dorința Parlamentului European de a lua inițiativa în acest domeniu, pentru a crea în cel mai scurt timp un plan de acțiune;
- o
- o o
33. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.

EXPUNERE DE MOTIVE

De la semnarea Tratatului de la Roma în 1957, politica în domeniul transporturilor a reprezentat una din marile competențe comunitare. Reglementată de titlul V din Tratatul CE (articolele 70-80), ea constituie o competență deținută în comun de statele membre și Uniunea Europeană și este exercitată în conformitate cu articolul 251 din Tratatul CE, în cadrul procedurii de codecizie.

Având în vedere că 60% din populația Europei locuia în zonele urbane în 2005 și că acest procent va crește la 80% până în 2020, transporturile urbane constituie o componentă importantă a transporturilor de bunuri și de persoane în cadrul spațiului european.

Multe acte legislative europene transversale, precum Directiva privind calitatea aerului (Directiva 2008/50/CE adoptată la 21 mai 2008), Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 din 23 octombrie 2007, Directiva privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante (adoptată de Parlament la 22 octombrie 2008 în cadrul procedurii COD/2005/0283), sau modale, precum directivele și regulamentele privind securitatea și siguranța feroviară și aeroportuară sau perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare (Directivele 2004/14/CE și 2004/49/CE), directivele privind ridicarea gradului de siguranță a autovehiculelor (Directiva 2000/40/CE) și diferitele norme referitoare la materialele rutiere, feroviare sau aeriene au avut un impact asupra transporturilor urbane, fără însă ca Uniunea să adopte o strategie specifică în privința lor.

I. Transporturile urbane: o temă emergentă

Trebuie totuși remarcate două inițiative specifice ale Comisiei în domeniul transporturilor urbane:

- **programul CIVITAS** (creat în 2002), care finanțează, pe baza creditelor alocate programului-cadru de cercetare și dezvoltare, cercetarea și inovațiile în materie de transporturi urbane. CIVITAS a finanțat până la momentul actual proiecte în peste patruzeci de orașe europene până la o valoare de 100 de milioane de euro (bugetul alocat inițiativei în ansamblu se ridică la peste 300 de milioane de euro) și face obiectul unui forum permanent de schimburi de experiență și de bune practici.
- în cadrul orientării politicii în domeniul transporturilor către un obiectiv de mobilitate durabilă, **Cartea albă intitulată „Politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul alegerilor”**, publicată de Comisie în 2001 la inițiativa comisarului Loyola de Palacio, a prefigurat o integrare a transporturilor urbane în politica europeană de mobilitate durabilă pe care cartea albă o promovează. Potrivit Comisarului, s-a dorit marcarea unui veritabil moment decisiv în politica comună în domeniul transportului și enunțarea unor noi obiective ambițioase pentru politica comună în domeniul transportului prin găsirea unui echilibru durabil între modurile de transport și dezvoltarea intermodalității, combaterea hotărâtă a aglomerării și plasarea securității și a calității serviciilor în centrul acțiunilor noastre, menținând în același timp dreptul la mobilitate. Cartea albă a permis prezentarea a peste 60 de propuneri referitoare la diferitele moduri de transport (feroviar,

rutier, maritim, aerian).

Marile așteptări ale rețelelor de orașe europene, dar și ale actorilor din domeniul transporturilor urbane (autoritățile organizatoare, exploataorii, constructorii) și ale asociațiilor de utilizatori l-au determinat pe comisarul Jacques Barrot să anunțe în iunie 2007 o inițiativă luată de Comisie în acest domeniu, reluată și confirmată de succesorul său, Antonio Tajani, care dorea să o transforme în obiectiv prioritar al mandatului său.

II. Interesul de a acționa al Uniunii Europene în materie de transporturi urbane

1. Cartea verde „Către o nouă cultură a mobilității urbane”: o inițiativă a Comisiei și o rezoluție a Parlamentului în așteptarea unui plan de acțiune

La 25 septembrie 2007, Comisia a publicat Cartea verde privind transporturile urbane intitulată „Către o nouă cultură a mobilității urbane”, care a făcut obiectul unei vaste consultări ale cărei rezultate nu au fost publicate până în prezent.

La 9 iulie 2008, Parlamentul European a votat o rezoluție elaborată pe baza acestei cărți verzi (în urma raportului lui Reinhard Rack din 12 iunie 2008), care evidențiază următoarele puncte de reflecție:

- delimitarea clară a domeniilor de responsabilitate ale Uniunii Europene;
- identificarea domeniilor în care este necesară o acțiune a Uniunii Europene:
 - * dezvoltarea unei abordări globale și integrate,
 - * colectarea și difuzarea unor date fiabile și comparabile,
 - * crearea unei „platforme europene a mobilității urbane”,
 - * evaluarea costurilor externe ale diferitelor moduri de transport.
- difuzarea și schimburile de bune practici;
- finanțarea de proiecte pe bază de credite a Uniunii Europene trebuie să se subordoneze de acum unor condiții și obligații referitoare la transportul durabil și protecția mediului.

În conformitate cu anunțurile politice ale Comisiei, această rezoluție parlamentară se înscria pe linia proiectului de plan de acțiune care nu a putut fi prezentat înainte de sfârșitul lui 2008, așa cum era prevăzut inițial.

2. Parlamentul European preia inițiativa referitoare la un plan de acțiune pentru transporturile urbane

În lipsa publicării unui proiect de plan de acțiune al Comisiei și având în vedere apropierea perioadei alegerilor europene din iunie 2009, Parlamentul European a hotărât, în mod excepțional, la propunerea Comisiei pentru transporturi, să elaboreze, *ex nihilo*, prezentul raport din proprie inițiativă privind planul de acțiune.

3. O componentă esențială a politicii din domeniul transporturilor a Uniunii

Problema transporturilor urbane nu poate să rămână la infinit separată de politica din domeniul transporturilor a Uniunii Europene, în măsura în care determină:

- mobilitatea persoanelor și bunurilor, în urma aplicării principiului libertății de circulație situat la baza construcției pieței interne europene;
- organizarea nodurilor de comutare intermodale dintre transportul aerian, maritim, fluvial, rutier și feroviar pe teritoriul Uniunii;
- conectarea zonelor urbane la rețelele transeuropene de transporturi și realizarea celor 30 de proiecte prioritare aprobate în cadrul programării din 2004 a RTE-T

În caz contrar, politica în domeniul transporturilor a Uniunii Europene ar omite una dintre aceste dimensiuni teritoriale și sociale esențiale.

În plus, Uniunea Europeană nu poate să neglijeze problematica privind competitivitatea economică a sectorului ingineriei și a diferitelor sectoare industriale din domeniul transportului, asociată adaptării lor la o strategie de mobilitate durabilă și la o serie de eforturi tehnice care vizează îndeplinirea obiectivului de mobilitate durabilă.

4. Integrarea transporturilor urbane în obiectivele planului privind clima

După adoptarea cărții albe din 2001, Uniunea Europeană a decis, în cadrul Consiliului European din martie 2007, să îndeplinească până în 2020 un obiectiv extrem de ambițios, de creștere cu 20% a eficienței energetice, de reducere cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră și de asigurare a unei proporții de 20% de energii regenerabile din totalul consumului energetic al Uniunii Europene.

Partea deosebită pe care o ocupă transporturile rutiere din zonele urbane în emisiile de gaze cu efect de seră (40%), dar și problemele deosebite ale aglomerărilor, accidentelor, congestionărilor, dar și ale respectării condițiilor de trai ale rezidenților, justifică adoptarea unei inițiative europene conforme cu temeiurile sale juridice din domeniul transporturilor și mediului și cu obiectivele politice ale Consiliului.

III. Rolul Uniunii Europene în domeniul transporturilor urbane

- ***Respectarea cu strictețe a principiului subsidiarității***

Cea mai mare parte a statelor membre ale Uniunii Europene, indiferent că sunt de natură federală sau nu, respectă un principiu (adesea cu valoare constituțională) de liberă administrare a colectivităților locale. Autoritățile și consiliile locale sunt libere să decidă cu privire la politicile lor, la programele și investițiile lor în transporturile urbane și periurbane.

Prin urmare, Uniunea Europeană nu poate elabora nici cea mai mică inițiativă prescriptivă cu privire la politica în domeniul transporturilor a autorităților locale. Cu toate acestea, așa cum s-a întâmplat deja, după o lungă dezbateră asupra acestui principiu, în cadrul discuției referitoare la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători¹, UE are dreptul, prin orice mijloace care îi permit acest lucru, să aducă o valoare adăugată deciziilor locale, să încurajeze contribuția transporturilor urbane la îndeplinirea obiectivelor generale ale politicii sale de protejare a mediului și de combatere a

¹ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transporturi de călători feroviare și rutiere și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ale Consiliului

schimbărilor climatice.

- ***O abordare „din perspectiva utilizatorului”***

Încurajarea unei mobilități urbane mai durabile presupune în același timp:

- să se acționeze la nivelul comportamentului utilizatorilor mijloacelor de transport și ai spațiului public pentru a-i determina să optimizeze și să diversifice modurile proprii de deplasare ținând cont de stilurile lor de viață și de constrângerile specifice ale spațiului urban;
- să se realizeze o adaptare fizică și calitativă a ofertei de moduri de deplasare și a mijloacelor de transport urban la obiectivele care vizează ameliorarea condițiilor de trai, respectarea obiectivelor legate de climă și mediu ale Uniunii, diversificarea, accesibilitatea din punct de vedere fizic și financiar a tuturor categoriilor de persoane, siguranța și confortul modurilor de deplasare urbană.

- ***O abordare din perspectiva „sistemelor de deplasare urbană”***

Complexitatea și interdependențele sistemelor de deplasare și ale modurilor de transport individual și colectiv în cadrul spațiilor urbane restrânge foarte mult posibilitatea unei abordări exclusiv tehnice, pe mod de transport.

Este necesar, în schimb, să se gândească din perspectiva unor „sisteme de deplasări integrate”, care asociază în același timp moduri de deplasări ușoare și moduri de transport diversificate și complementare.

Se va acorda o atenție deosebită calității serviciului și a materialelor, precum și integrării funcțiilor tarifare, tehnice și de rețea între diferite moduri.

20.2.2009

AVIZUL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la planul de acțiune privind mobilitatea urbană
(2008/2217(INI))

Raportor pentru aviz: Jean Marie Beaupuy

SUGESTII

Comisia pentru dezvoltare regională recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. subliniază că o strategie europeană a mobilității urbane durabile este indispensabilă pentru a permite Uniunii Europene să-și respecte obiectivul de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu 20% până în 2020; regretă reținerea Comisiei de a-și publica planul de acțiune, prevăzut inițial pentru sfârșitul anului 2008;
2. consideră că modelul orașului axat pe trasee scurte este cel mai potrivit pentru a institui în orașe o mobilitate care să respecte atât mediul, cât și clima;
3. reamintește că mijloacele de transport urban se supun principiului subsidiarității; totuși, subliniază că adesea autoritățile locale nu pot răspunde acestor provocări fără a beneficia de cooperare și coordonare la nivel european; astfel, Comisia trebuie să furnizeze studii și un cadru juridic, să finanțeze cercetarea și să promoveze și să difuzeze bunele practici în conformitate cu criteriile accesibile tuturor, în toate limbile oficiale ale UE; solicită Comisiei să publice o culegere a dispozițiilor normative europene din acest domeniu și să propună regiunilor și orașelor cadre de referință coerente, care să le faciliteze luarea de decizii privind planificarea și aplicarea strategiilor de dezvoltare;
4. consideră că dezvoltarea rețelelor interurbane ar trebui să facă parte din conceptul mobilității urbane, deoarece permite interconexiunea orașelor mari, dezvoltarea lor economică, transportul fluid și rapid de persoane și mărfuri, precum și promovarea turismului;

5. solicită ca principiul abordării integrate să fie promovat în cadrul unei guvernante în parteneriat care să asocieze actorii urbani și periurbani, naționali și europeni și care să țină seama de tematicile legate de transport: inserție socială, poluare sonoră, siguranță, competitivitate, mediu etc.; solicită din nou ca instituirea unei abordări integrate să fie obligatorie în contextul programării și alegerii proiectelor în cadrul fondurilor structurale;
6. regretă faptul că în perioada actuală de finanțare 2007-2013 doar aproximativ 9% (8 000 000 000 EUR) din fondurile structurale prevăzute pentru transport (82 000 000 000 EUR) sunt destinate transportului urban; consideră că acest procentaj este mult prea redus pentru a contracara provocările reprezentate de o mobilitate adaptată în orașele europene și de protecția mediului și a climei;
7. constată că în cadrul Planului european de redresare economică se preferă utilizarea fondurilor structurale pentru proiecte durabile în domeniul infrastructurii; solicită insistent statelor membre și regiunilor să direcționeze o parte importantă a acestor fonduri înspre transportul urban ecologic;
8. solicită Comisiei să dezvolte instrumente care să faciliteze realizarea și evaluarea unei politici integrate de transport urban durabil și în special:
 - să ajute statele membre și orașele să amelioreze durabilitatea amenajării teritoriului și planificării transportului urban și periurban, în special prin instituirea unor planuri de deplasare urbană; invită în acest sens actorii economici să participe din plin la această strategie prin intermediul planurilor de deplasare pentru întreprinderi;
 - să faciliteze instituirea unei abordări integrate și a guvernantei în parteneriat prin elaborarea unui ghid adresat actorilor de pe teren și a unor studii care să evidențieze costul unei abordări neintegrate;
 - să definească indicatori pertinenti și armonizați și să creeze un grafic de performanță în domeniul transportului urban care să permită evaluarea comparativă a orașelor.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	12.2.2009
Rezultatul votului final	+: 45 -: 0 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnautakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Victor Boștinaru, Wolfgang Bulfon, Giorgio Carollo, Bairbre de Brún, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Monica Giuntini, Ambroise Guellec, Pedro Guerreiro, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Florencio Luque Aguilar, Jamila Madeira, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Maria Petre, Markus Pieper, Giovanni Robusti, Wojciech Roszkowski, Bernard Soulage, Catherine Stihler, Margie Sudre, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák
Membri supleanți prezenți la votul final	Emanuel Jardim Fernandes, Stanisław Jałowiecki, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Christa Prets, Flaviu Călin Rus, Richard Seeber, László Surján, Iuliu Winkler
Membri supleanți (articolul 178 alineatul (2)) prezenți la votul final	Wolf Klinz, Sepp Kusstatscher, Toine Manders

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	31.3.2009
Rezultatul votului final	+: 28 -: 1 0: 2
Membri titulari prezenți la votul final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zīle
Membri supleanți prezenți la votul final	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou