



Comitetul Economic și Social European

**TEN/399-TEN/400
Un viitor sustenabil pentru
transporturi/politica
europeană în domeniul
transporturilor după 2010**

Bruxelles, 26 noiembrie 2009

AVIZUL

Secțiunii pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
privind
**Comunicarea Comisiei „Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat,
bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”**
COM(2009) 279 final
și privind tema
„Puncte de pornire pentru o politică europeană în domeniul transporturilor după 2010”
Aviz exploratoriu

Raportor: **dl Lutz RIBBE**

Administrator: Ana-Cristina COSTEA

La 17 iunie 2009, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

„Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat” (comunicare)
COM(2009) 279 final.

Prin scrisoarea din 2 iulie 2009, viitoarea Președinție suedeză a Consiliului Uniunii Europene a solicitat Comitetului Economic și Social să elaboreze un aviz cu privire la:

„Puncte de plecare pentru o politică europeană în domeniul transporturilor după 2010”

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 12 noiembrie 2009. Raportor: dl Lutz RIBBE.

În cea de-a ...-a sesiune plenară, care a avut loc la ... (ședința din ...), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu ... voturi pentru, ... voturi împotriva și ... abțineri.

*

* *

1. Concluzii și recomandări

- 1.1 CESE este de acord cu analiza Comisiei privind politica de până acum din domeniul transporturilor conform căreia suntem încă foarte departe de a îndeplini obiectivele autoimpuse în materie de sustenabilitate, fiind necesare schimbări fundamentale de direcție.
- 1.2 CESE subliniază că sunt încă necesare eforturi considerabile nu doar cu privire la obiectivele ecologice (de exemplu protecția climei, economisirea resurselor, biodiversitatea, poluarea fonică, poluarea aerului...) și că și în domeniul transporturilor multe chestiuni sociale sunt încă nerezolvate. Acestea se referă nu doar la drepturile lucrătorilor și la condițiile de muncă și de remunerare din sectorul transporturilor, precum și la chestiunea disponibilității și accesului la mijloacele de transport public pentru persoanele cu handicap, tineri și vârstnici. Pe lângă acestea este vorba și despre libertatea de alegere a utilizatorilor transportului care nu pot sau nu vor să dispună de un autoturism propriu.

- 1.3 Comitetul sprijină obiectivele stabilite în documentul Comisiei, însă nu crede că prin instrumentele descrise ar putea fi inițiată o schimbare fundamentală.
- 1.4 O mare parte a obiectivelor menționate este cunoscută suficient de bine, o parte dintre acestea fiind propuse de Comisie de mulți ani, însă punerea lor în aplicare este deficitară. Ca exemplu se poate menționa în acest context internalizarea costurilor externe sau solicitările privind o politică diferită în domeniul transportului urban.
- 1.5 Comisia ar trebui să prezinte în versiunea finală a Cărții sale albe opțiuni clare de acțiune și obiective concrete cuantificabile.
- 1.6 Comitetul consideră că este extrem de important să se dezbată întrebarea privind deciziile politice și în materie de planificare care duc la apariția traficului sau prin care se poate evita traficul. Se solicită Comisiei ca, la elaborarea unei Cărți albe și a unor noi orientări politice, să acorde mult mai multă atenție acestor chestiuni.

2. Comunicarea Comisiei Europene

- 2.1 În anul 2001, Comisia a prezentat o Cartea albă¹ în care au fost propuse direcțiile politicii europene în domeniul transporturilor până în 2010. Acest program a fost actualizat cu ocazia evaluării intermediare din 2006². După încheierea în curând a acestei perioade de un deceniu, Comisia consideră că este timpul de a privi mai departe în viitor și de a pregăti drumul pentru viitoarele evoluții din cadrul politicii în domeniul transporturilor.
- 2.2 În prezenta comunicare, Comisia expune primele rezultate ale procesului său de reflecție și ale analizelor sale; acestea s-au bazat pe diferite studii, discuții și rezultate ale unor consultări.
- 2.3 În bilanț se afirmă: „Transporturile sunt o componentă esențială a economiei europene”; 7% din PIB și peste 5% din totalul locurilor de muncă din UE sunt generate de sectorul transporturilor. Comisia descrie și subliniază importanța transporturilor și pentru coeziunea economică și socială a regiunilor, a Europei și a lumii, pentru competitivitatea industriei europene și pentru realizarea obiectivelor Strategiei de la Lisabona.
- 2.4 Totodată Comisia constată cu referire la politica în domeniul transporturilor că „în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor SDD, rezultatele au fost însă mai limitate: după cum

1 COM (2001) 370

2 COM (2006) 314

- indica raportul din 2007 privind progresele înregistrate³, sistemul european de transporturi continuă să nu se situeze pe o traiectorie sustenabilă sub mai multe aspecte.”*
- 2.5 *În continuare se afirmă că „mediul rămâne principalul domeniu în care politica trebuie ameliorată în continuare. Comparativ cu nivelul din 1990, ritmul de creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) nu a fost în niciun alt sector din UE atât de ridicat ca în transporturi⁴. ...Aplicând această analiză la evoluțiile de până acum din domeniul transporturilor, se observă că activitatea a crescut foarte mult, în timp ce progresele în direcția reducerii consumului de energie al sectorului și a intensității emisiilor sale de GES au fost insuficiente.”*
- 2.6 *Decuplarea volumului transportului de creșterea PIB care a constituit unul dintre obiectivele Cărții albe din 2001 și ale strategiei de dezvoltare durabilă a fost realizată doar în transportul de călători, însă nu și în cel de mărfuri. Aceasta se explică printre altele prin faptul că „creșterea transportului de marfă este legată și de practicile economice: concentrarea producției într-un număr redus de amplasamente în scopul realizării unor economii de scară, delocalizarea, livrările «fix la timp», reciclarea pe scară mare a sticlei, hârtiei și metalelor au permis reducerea costurilor și, eventual, a emisiilor în alte sectoare cu prețul unor emisii mai mari în transporturi.”*
- 2.7 *Chiar dacă eficiența energetică a transportului (și a diferitelor moduri de transport) sporește, acest lucru nu este suficient pentru a contrabalansa creșterea înregistrată în sectorul transportului⁵. Aceasta înseamnă că volumul transportului este la fel de problematic ca și faptul că „progresele au fost limitate și în ceea ce privește trecerea la moduri mai eficiente.”*
- 2.8 *La capitolul „Tendențe și provocări”, Comisia explică printre altele că*
- va crește puternic cota persoanelor vârstnice (de peste 65 de ani) în UE, ceea ce va avea drept consecință, pe de o parte, un alt comportament legat de călătorii, dar va duce și la utilizarea de către societatea a mai multor resurse publice pentru pensii, asistență sanitară și îngrijire. Comisia pornește de la premisa ca aceasta va limita pe viitor resursele publice disponibile pentru transport;*

³ COM (2007) 642

⁴ În lipsa altor precizări, sursa datelor este DG TREN (2009), „EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2009” (Energia și transporturile UE în cifre. Agenda statistică 2009).

⁵ CESE evidențiază faptul că în evaluarea intermediară privind Cartea albă [COM(2006) 314, imaginea 3-2] sunt prezentate calcule ale Comisiei privind creșterea în continuare a emisiilor de CO₂ din transporturi până în anul 2020 care contravin obiectivelor privind clima ale UE.

- transportului îi va reveni un rol-cheie în îndeplinirea obiectivelor UE privind clima și în acest scop „va fi necesară inversarea unora dintre actualele tendințe”;
- penuria de combustibili fosili va influența considerabil sectorul transporturilor și nu doar din punct de vedere tehnologic (97% din nevoia de energie a transportului este acoperită prin combustibili fosili), ci și structural (transportul combustibililor fosili constituie în prezent aproximativ jumătate din volumul transportului maritim internațional);
- cota cetățenilor UE care locuiesc în orașe va crește⁶ și în acest context se constată că astăzi deja aproximativ 40% din emisiile de CO₂ și 70% din emisiile de noxe ale transportului rutier sunt generate de transportul local și
- la nivel global creșterea numărului de persoane și a bunăstării implică mai multă mobilitate și un volum mai ridicat de transport: astfel se citează studii conform cărora numărul autoturismelor utilizate la nivel mondial ar putea crește de la 700 de milioane în prezent la mai mult de 3 miliarde până în 2050, ceea ce va genera „grave probleme de sustenabilitate”, „dacă nu se trece la vehicule cu emisii scăzute și emisii zero și dacă nu se introduce o nouă concepție despre mobilitate”.

2.9 Pe scurt: Comisia are foarte multă dreptate atunci când se referă la faptul că trebuie dezvoltată „o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor”.

2.10 În acest scop, aceasta formulează 7 obiective politice generale:

- crearea unui transport sigur și de calitate
- o rețea bine întreținută și complet integrată
- un transport sustenabil din punct de vedere ecologic
- menținerea UE în avangarda serviciilor și tehnologiilor de transport
- protejarea și dezvoltarea capitalului uman
- dirijarea transportului prin prețuri inteligente
- planificare având în vedere transporturile: ameliorarea accesibilității.

3. Observații generale

3.1 CESE salută faptul că Comisia abordează din nou această temă și propune spre o amplă consultare noi idei - deși adesea mult prea puțin concrete - privind viitorul transporturilor. Analiza sa a sectorului transporturilor este clară. Suntem încă foarte departe de

⁶ De la aproximativ 72% în 2007 la 84% în 2050..

obiectivele autoimpuse în materie de sustenabilitate și s-a recunoscut că sunt necesare schimbări fundamentale. Totuși nu există încă o viziune ușor de recunoscut și obiective și instrumente concrete derivate din aceasta destinate limitării și reducerii în special a transportului individual motorizat. Comisia ar trebui să prezinte aceasta într-un plan de acțiune detaliat și cu obiective cuantificabile în acest sens.

- 3.2 CESE este de acord cu multe din ideile Comisiei, de exemplu că infrastructura existentă trebuie utilizată în mod optim, ceea ce include și utilizarea de tehnologii ale informației și comunicațiilor noi sau mai bune, că trebuie create „sisteme logistice inteligente și integrate” și că în special în transportul urban trebuie aplicate noi idei care să îmbunătățească intermodalitatea și să transfere traficul către moduri de transport mai ecologice; de asemenea, trebuie utilizate tehnologii inovatoare care să ducă la reducerea emisiilor etc. Acestea nu sunt însă cunoștințe noi și nu reprezintă în niciun caz o viziune nouă.
- 3.3 În ultimii ani, CESE a elaborat o serie de avize corespunzătoare privind politica în domeniul transporturilor și modalitățile de optimizare din punct de vedere tehnic și organizatoric a gestionării fluxurilor de trafic, la care trebuie să se facă referire aici, și anume: „Examinarea intermediară a Cărții albe privind transporturile”⁷; „Strategie pentru internalizarea costurilor externe”⁸; „Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă”⁹; „Facilitarea aplicării transfrontaliere a normelor în domeniul siguranței rutiere”¹⁰; TEN-T: „Reexaminarea politicii în domeniu”¹¹; „Ecologizarea transportului maritim și a transportului pe căi navigabile interioare”¹²; „Cartea verde: politica maritimă a Uniunii”¹³; „Transportul rutier în 2020: așteptările societății civile organizate”¹⁴; „Către o rețea feroviară cu prioritate pentru transportul de marfă”¹⁵ și „Rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv”¹⁶; „Promovarea navigației pe căi

7 JO C 161, 13.7.2007, p. 89.

8 CESE 1195/2009 (nu s-a publicat încă în JO).

9 JO C 224, 30.8.2008, p. 46.

10 JO C 77, 31.3.2009, p. 70.

11 CESE 1460/2009 (nu s-a publicat încă în JO).

12 JO C 277, 17.11.2009, p. 20.

13 JO C 168, 20.7.2007, p. 50.

14 JO C 277, 17.11.2009, p. 25.

15 JO C 27, 3.2.2009, p. 41.

16 CESE 1199/2009 (nu s-a publicat încă în JO).

navigabile interioare – NAIADES”¹⁷; „O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană”¹⁸.

- 3.4 CESE consideră important să se sublinieze faptul că viitoarea politică în domeniul transporturilor trebuie să însemne mult mai mult decât „doar” gestionarea, optimizată din punct de vedere al dezvoltării durabile, a fluxurilor de trafic existente sau care sunt de așteptat. În comunicarea sa, Comisia face afirmații corespunzătoare, însă acestea sunt prea vagi și mult prea puțin concrete. Acest lucru este resimțit ca un deficit decisiv al analizelor.
- 3.5 Astfel Comisia clarifică faptul că trebuie efectuate schimbări foarte profunde ale sistemului actual: la punctul 53, se afirmă de exemplu că „*sistemul de transport va cunoaște schimbări substanțiale*”, la punctul 70 se vorbește despre necesitatea unei „*reorganizări substanțiale a sistemului de transport*”, iar la punctul 37 despre „*o nouă concepție despre mobilitate*”. Din păcate, CESE regretă că nu se oferă explicații mai concrete despre ceea ce este avut în vedere.
- 3.6 Astfel, documentul este un bun rezumat al multor poziții și idei cunoscute, însă încă nu prezintă o adevărată „viziune”. Multe lucruri rămân neexplicate, ca de exemplu întrebarea care își așteaptă de mulți ani răspunsul despre cum poate fi rezolvată problema „internalizării costurilor externe”.
- 3.7 De aceea, CESE ar dori să utilizeze prilejul oferit de prezentul aviz exploratoriu pentru a se referi la câteva întrebări fundamentale, cărora documentul Comisiei nu le-a acordat, în opinia sa, suficientă atenție. CESE își dorește ca aceste puncte să fie abordate și aprofundate în analizele viitoare ale Comisiei.

4. **Observații specifice**

- 4.1 Măsurarea importanței transportului în primul rând în funcție de contribuția sectorului transporturilor la PIB, respectiv la locuri de muncă este insuficientă. De fiecare dată când oamenii se întâlnesc, când se schimbă bunuri, când au loc activități sociale și economice, are loc „transport”. S-ar putea spune, de asemenea: fără schimbul de mărfuri, fără transport nu funcționează nicio societate și nu ar exista practic niciun PIB.
- 4.2 Oamenii vor și trebuie să fie mobili, iar mărfurile au nevoie și trebuie să fie schimbate. În această privință sunt corecte explicațiile oferite de Comisie la punctele 39 și 40 ale Comunicării sale, conform cărora „*transporturile ne oferă acces la multe dintre libertățile noastre: libertatea de a lucra și de a trăi în diferite părți ale lumii, libertatea*

¹⁷ JO C 318, 23.12.2006, p. 218.

¹⁸ JO C 211, 19.8.2008, p. 31.

de a beneficia de diferite produse și servicii, libertatea de a face comerț și de a stabili contacte personale. ... În societatea mai multiculturală și mai eterogenă a viitorului ... , aceste libertăți vor avea probabil din ce în ce mai multă căutare.”

- 4.3 Transportul este, de asemenea, extrem de important, însă nu constituie un scop în sine. Nu orice transport trebuie considerat automat „bun” pentru societate doar pentru că acesta contribuie la circulația persoanelor și mărfurilor. Transportul nu are doar efecte pozitive, așa cum afirmă Comisia însăși în documentul său într-un mod foarte accentuat. Prin urmare, o sarcină centrală a politicii constă în impunerea în acest sens a unui cadru clar, chiar a unor limite „libertăților” menționate, în cazul în care sunt afectate sau chiar amenințate alte libertăți sau necesități, de exemplu, atunci când este vorba despre sănătatea persoanelor, mediul nostru înconjurător și/sau clima noastră sau nevoile generațiilor viitoare.
- 4.4 Totodată, politica (în domeniul transporturilor) trebuie să vegheze ca, de asemenea, tuturor cetățenilor să li se asigure o bună ofertă și un acces sigur la mijloacele de transport. Acest lucru este valabil, în spiritul ideii de sustenabilitate, în special și pentru categoriile mai vulnerabile din punct de vedere social, pentru persoanele cu handicap, pentru copii și tineri etc. În continuare, trebuie depuse eforturi pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale celor care lucrează în sectorul transporturilor.
- 4.5 Totuși, politica în domeniul transporturilor din trecut a tratat adesea cu prea multă superficialitate acest aspect. Până acum, aceasta s-a ocupat în primul rând cu organizarea satisfacerii cererii de transport, mai mult chiar a creat adesea o nouă cerere și noi necesități de transport, printre altele prin subvenționarea prioritară greșită la nivel macroeconomic a transportului motorizat individual, promovarea unei diviziuni economice a muncii bazate doar pe petrolul ieftin și a alocării corespunzătoare a locurilor de producție și zonelor rezidențiale. Aceasta a considerat că problemele apărute în acest fel pot fi rezolvate doar la nivelul infrastructurii sau la nivel tehnic. S-a uitat – și acest lucru trebuie să se schimbe – să se dezbată chestiunea apariției traficului și a utilității anumitor moduri de transport. În acest sens, Comitetul este cât se poate de conștient că nu doar Comisia Europeană este responsabilă de aceasta, deoarece multe decizii au fost luate la nivel național, regional sau local, în conformitate cu principiul subsidiarității.
- 4.6 CESE salută explicit faptul că anumite chestiuni sunt abordate într-un mod foarte deschis de Comisie. La punctul 59 aceasta scrie: „*Multe servicii publice au fost centralizate progresiv cu scopul creșterii eficienței. Distanțele dintre cetățeni și furnizorii de servicii (școli, spitale, centre comerciale) au crescut mereu. Firmele au urmat aceeași tendință, menținând un număr mai mic de centre de producție, de depozitare și de distribuție. Tendința de concentrare a activităților a generat o importantă mobilitate «forțată», consecință a înrăutățirii condițiilor de accesibilitate.*” Totuși, ceea ce CESE consideră că

lipsește în comunicare este o dezbatere cu privire la consecințele politice care decurg de aici.

- 4.7 Ar trebui să fie dincolo de orice controversă faptul că aceste tendințe descrise, de exemplu concentrarea instituțiilor publice, dar și a întreprinderilor, au fost influențate direct sau indirect prin condiții-cadru economice și decizii politice. Ar fi important ca pe viitor, înaintea luării deciziilor politice și de planificare, să se analizeze mult mai serios efectele asupra transportului/sistemului de transport. A existat vreodată o planificare care nu a fost realizată, deoarece s-a decis la nivel politic că traficul nou apărut (indus) în acest fel nu este dezirabil?
- 4.8 Pe fondul cunoștințelor, deficiențelor și necesităților descrise în comunicarea Comisiei, ar fi util de aceea să se clarifice în cadrul examinării inițiate privind „un viitor sustenabil pentru transporturi” care dintre evoluțiile și cadrele anterioare de la nivel european și național au fost evaluate greșit de Comisie. A fost corect să se centralizeze școlile sau administrațiile astfel cum s-a întâmplat în câteva state membre? Au fost procesele de concentrare – adesea subvenționate prin fondurile structurale ale UE – din domeniul abatoarelor și fabricilor de lapte cu adevărat benefice din punct de vedere al sustenabilității (și de exemplu al dezvoltării regionale)? A putut fi impulsionată cu adevărat dezvoltarea regională durabilă prin extinderea infrastructurii sau o politică greșită în domeniul infrastructurii de transport a condus tocmai la părăsirea zonelor rurale și la apariția mobilității forțate?
- 4.9 Sau un alt exemplu: în cadrul diviziunii globale a muncii, în Europa se aduc furaje ieftine. Acestea au generat procese de concentrare în creșterea animalelor și noi fluxuri de trafic. Acest lucru a fost posibil în special deoarece prețurile furajelor nu reflectă nici costurile de transport, nici „adevărul ecologic și cel macroeconomic”. Nici costurile sociale negative nu se reflectă adesea în acestea. Doar costurile ridicate ale efectelor schimbărilor climatice cauzate și de transport sau costurile bolilor cauzate de zgomotul și emisiile traficului ridică întrebări importante pentru viitoarea politică de mobilitate în UE. Trebuie să rămână situația neschimbată pe viitor? Cum afectează acest lucru politica în domeniul transporturilor? Acestea sunt întrebări la care Comisia nu oferă din păcate niciun răspuns.
- 4.10 CESE solicită ca toate domeniile politice de la politica economică și în domeniul concurenței până la politica de dezvoltare să fie supuse unei evaluări de impact în ceea ce privește efectele acestora asupra transportului. De exemplu, modificarea politicii agricole comune în direcția unei consolidări a circuitelor economice regionale oferă șanse mari de evitare a traficului și de scurtare a rutelor de transport în Europa.

- 4.11 În această dezbatere, nu este vorba despre mobilitate în sine, deci despre numărul drumurilor parcurse, ci despre lungimea acestora și modul în care sunt parcurse - cu ce cheltuieli și cu ce mijloace de transport.
- 4.12 Tocmai în această privință s-au schimbat multe în ultimii ani. Drumurile au devenit mult mai lungi și nu au fost utilizate modurile de transport cele mai ecologice. Acest lucru este valabil atât pentru transportul de persoane, cât și pentru fluxurile de mărfuri, deci pentru transportul de mărfuri. Cerealele au ajuns dintotdeauna de pe câmp la consumatorul final trecând printr-o moară și o brutărie; s-au schimbat însă căile de transport. Faptul că astăzi datorită condițiilor-cadru din alte domenii de politică și unei armonizări deficitare în cadrul UE este rentabil din punct de vedere economic să se transporte aluaturi semipreparate în camioane răcite pe distanțe de sute de kilometri, pentru a le coace la fața locului în covrigi constituie doar un exemplu pentru nevoia de acțiune.
- 4.13 De câteva generații, oamenii nu fac mai mult de 3-4 drumuri pe zi. În Germania de exemplu, oamenii fac în prezent în fiecare zi circa 281 de milioane de drumuri, ceea ce reprezintă 3,4 drumuri pe persoană. Zilnic, sunt astfel parcurși 3,2 miliarde km¹⁹. În 2002, nu erau „decât” 3,04 miliarde km.
- 4.14 Traficul și lungimea drumurilor sunt determinate prin decizii private, politice și la nivel de întreprinderi. Prețurile care trebuie plătite pentru soluționarea problemelor transportului joacă în acest sens un rol esențial. În această privință trebuie și pot să se schimbe multe în viitor, printre altele prin creșterea prețurilor materiilor prime (în special la combustibilii fosili), prin „internalizarea costurilor externe” susținută și solicitată de CESE în multe rânduri, prin reducerea așteptată de Comisie a fondurilor publice pentru infrastructuri etc. Lipsesc însă mesajele politice clare despre acțiunile care se impun de fapt. În opinia CESE, la luarea deciziilor privind infrastructura, ar trebui adoptată o viziune globală mai puternică, orientată către dezvoltarea durabilă. Ar trebui luate în considerare nu doar îmbunătățiri ale conectivității, creșteri ale productivității și economii de timp, ci din ce în ce mai mult și costurile ecologice și sociale aferente.
- 4.15 Fiecare nouă măsură privind infrastructura de transport este foarte scumpă și realizarea sa are efecte pe mai multe decenii. În cazul în care Comisia constată că procentul persoanelor vârstnice în societatea noastră va crește și din ce în ce mai multe persoane vor locui în orașe (modificându-se astfel cerințele în materie de mobilitate) și că este de presupus că vor fi disponibile mai puține fonduri publice pentru cheltuielile legate de infrastructură, atunci se impun schimbări masive ale investițiilor în infrastructură.

19

Studiul „Mobilität in Deutschland” (Mobilitatea în Germania), studiu comandat de Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Amenajării Teritoriului

- 4.16 De aceea, CESE propune o dezbatere aprofundată a chestiunilor fundamentale precum apariția traficului și mobilitatea forțată în cadrul „reorganizării substanțiale a sistemului de transport” și a „noilor concepții despre mobilitate” ale Comisiei și Președinției Consiliului. Acesta subliniază încă o dată că aceasta nu ar reprezenta o dezbatere despre limitarea libertăților sau nevoilor în materie de mobilitate, ci o discuție necesară despre configurarea strategiei de dezvoltare durabilă, în care politica în domeniul transporturilor a fost mult prea puțin integrată până acum, și pentru a menține libertatea de mișcare și pentru generațiile viitoare.
- 4.17 Comisia abordează la punctul 53 un subiect important: *„Cu toate acestea, în unele sectoare din transporturi, lucrătorii ar putea să-și piardă slujbele ca urmare a adaptării la un context economic și energetic radical diferit. Este important să se asigure că astfel de schimbări vor fi corect anticipate și gestionate, așa încât condițiile în schimbare să constituie și o sursă de noi locuri de muncă, iar lucrătorii din transporturi să poată participa și răspunde la acest proces.”*
- 4.18 Tocmai despre această „gestionare corectă” este vorba. Aceasta implică descrierea într-un mod cât mai clar posibil a sectoarelor care vor fi afectate pozitiv, respectiv negativ. Multe lucruri sunt deja cunoscute, însă trebuie făcute publice. CESE a subliniat deja în unul din primele sale avize privind dezvoltarea durabilă (NAT/229) că tocmai aceste procese necesare de schimbare cauzează frică și opoziție în special în acele domenii ale societății care profită de sistemul actual nesustenabil și astfel sunt afectat cu precădere de schimbările structurale.
- 4.19 Pe lângă aceste chestiuni structurale ale apariției traficului și lungimii distanțelor, trebuie clarificat modul de transport. CESE salută afirmațiile Comisiei din comunicare, în special observațiile conform cărora
- sumele încasate de la utilizatorii transportului (rutier)²⁰ au adesea „prea puțin de-a face cu costul real al opțiunilor lor pentru societate” astfel încât
 - în cazul unei facturări corecte a costurilor externe ale tuturor modurilor de transport și mijloacelor de transport s-ar înregistra o evitare a transportului, precum și o alegere mai bună, adică mai ecologică a modurilor de transport. CESE nu observă niciun semn de realizare a acestei „facturări corecte”;
 - „este urgent nevoie de o cotitură tehnologică înspre vehiculele cu emisii zero sau scăzute”. În opinia CESE, reducerea în dimensiuni a autovehiculelor, precum și propulsia electrică bazată pe aceasta vor juca un rol esențial în acest sens, însă evaluările Agenției pentru energie regenerabilă arată clar că doar în cazul utilizării

20

Precum impozitele pe autovehicule și energie, taxele de drumuri și de utilizare a infrastructurii .

electricității din surse regenerabile se poate aduce o contribuție evidentă la protecția climei²¹. Cu toate acestea nu este vorba doar despre noi tehnologii de propulsie, căci de exemplu problema blocajelor sau a orașelor adaptate automobilelor nu se poate rezolva astfel.

- tocmai în aglomerările urbane aflate în dezvoltare continuă ar trebui promovate masiv mijloacele de transport în comun, mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Aceasta este în conformitate cu afirmațiile Comisiei din așa numitele „rețele cetățenești”²². Recent, CESE a criticat din nou faptul că aplicarea ideilor formulate acolo nu se realizează decât foarte șovăitor. Tocmai în politica în domeniul transportului urban sunt necesare concepții fundamentale noi, care să pună sub semnul întrebării rolul dominant de până acum al automobilului.
- CESE consideră că politicile privind transportul urban, elaborate de exemplu în Londra sau în Bielefeld (Germania) în ultimii ani/ultimele decenii, reprezintă dovada faptului că tendințele negative pot fi inversate și că se poate aplica o politică durabilă în domeniul transporturilor, atunci când factorii de decizie angajați pregătesc terenul.
- În acest context, CESE pune la îndoială afirmația Comisiei de la punctul 32, conform căreia „extinderea orașelor” „mărește nevoia de moduri individuale de transport”. De exemplu, densitatea scăzută a autoturismelor în orașe mari precum Berlin sau Copenhaga arată că printr-o politică corespunzătoare în domeniul transporturilor este posibilă tocmai evoluția opusă către defalcarea modală.

21 A se vedea: <http://www.unendlich-viel-energie.de/de/verkehr/detailansicht/article/5/erneuerbaren-energien-koennen-strombedarf-fuer-elektroautos-spielend-decken.html>

22 A se vedea „Dezvoltarea rețelei pentru cetățeni – de ce este important un transport de călători local și regional atractiv și în ce fel contribuie Comisia Europeană la crearea acestuia” COM (1998) 431 final din 10.7.1998.

- CESE se așteaptă la o discuție fundamentată despre instrumentele eficiente ale unei prioritizări clare a modurilor și mijloacelor de transport mai ecologice în cazul tuturor investițiilor și la stabilirea tuturor reglementărilor-cadru, precum și dezvoltarea unor standarde sociale și de mediu uniforme pentru toate mijloacele de transport, pentru a garanta o concurență echitabilă și o dezvoltare durabilă.
- În special, trebuie să se țină seama de impactul diferitelor politici economice și de amenajare a teritoriului, urmând exemplul anumitor state membre, și de experiențele multor proiecte UE realizate cu localități care aplică o politică exemplară pentru evitarea traficului motorizat, satisfăcând totodată într-un grad ridicat nevoile vitale și cele în materie de mobilitate. CESE se pronunță în favoarea unui organ de coordonare la nivelul UE, care să colecteze și să difuzeze exemplele bune relevante.

Bruxelles, 12 noiembrie 2009

Președintele
Secțiunii pentru transporturi, energie,
infrastructură și societatea informațională

János TÓTH
