



Bruxelles, 17.12.2013
COM(2013) 913 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele

1. INTRODUCERE

Orașele Europei¹, în care trăiesc 70 % din populația UE și care generează peste 80 % din PIB-ul Uniunii — sunt legate prin intermediul unuia dintre cele mai bune sisteme de transport. Însă deplasarea în interiorul orașelor se face din ce în ce mai dificil și cu tot mai puțină eficiență. Mobilitatea urbană se bazează încă puternic pe autoturismele personale care folosesc carburanți convenționali. Se înregistrează doar progrese lente în ceea ce privește orientarea către modurile de transport mai sustenabile ale mobilității urbane.

Numeroase orașe europene suferă de congestionarea cronică a traficului, ale cărei costuri sunt estimate la 80 de miliarde de euro anual².

Zonele urbane generează de asemenea și o parte importantă (23 %) a emisiilor totale de CO₂ din sectorul transporturilor. Orașele trebuie să depună mai multe eforturi pentru a inversa tendințele din trecut și pentru a contribui la atingerea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzut de Cartea albă a Comisiei, intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor — Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”³ (denumită în continuare „Cartea albă din 2011 privind transporturile”). Cu o densitate mare a populației și o pondere mare a călătoriilor pe distanțe scurte, orașele prezintă un mai mare potențial de orientare spre un transport cu emisii reduse de carbon decât sistemul de transport în ansamblu (prin dezvoltarea modurilor de transport precum mersul pe jos, mersul cu bicicleta, transportul în comun — și introducerea rapidă pe piață a vehiculelor acționate de combustibili alternativi).

Legislația UE privind calitatea aerului⁴ și standardele din ce în ce mai stricte de emisii pentru vehiculele rutiere urmăresc să protejeze cetățenii de expunerea la poluanții aerogeni și la particulele în suspensie. Dar orașele din aproape toate statele membre fac încă eforturi mari pentru a se pune în conformitate cu cerințele legale.

Numărul de accidente rutiere mortale în UE rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 28 000 în 2012. 38 % din accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili precum pietonii sunt expuși în mod special. Progresele în reducerea numărului de accidente rutiere s-au situat sub medie în zonele urbane.

Un sondaj Eurobarometru⁵ a analizat atitudinea față de mobilitatea urbană. O mare majoritate a cetățenilor consideră drept probleme importante congestionarea, costul, precum și efectele negative asupra mediului și sănătății umane ale mobilității urbane și ale modelelor de

¹ A se vedea, de asemenea, raportul „Orașele viitorului”, Comisia Europeană, 2011

² Costul total al congestionării; a se vedea SEC(2011) 358 final.

³ COM(2011) 144 final

⁴ A se vedea în special Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p.1).

⁵ Eurobarometru special 406 (2013)

transport . Majoritatea respondenților au fost destul de pesimiști în legătură cu perspectivele de îmbunătățire a situației traficului în orașele lor.

Ancheta a arătat, de asemenea, că există diferențe considerabile la nivelul UE. Decalajul, în termeni de mobilitate urbană, înregistrat între puținele orașe avansate și restul orașelor europene se accentuează.

Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii⁶ a subliniat importanța unui sistem de transport european durabil și modernizat pentru dezvoltarea viitoare a Uniunii și a evidențiat necesitatea de a aduce în discuție dimensiunea urbană a transporturilor.

Este necesară o schimbare radicală

Prezenta comunicare urmărește să solidifice sprijinul care se acordă orașelor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.

Este de asemenea esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluțiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor chestiuni cum ar fi standardele și specificațiile comune sau achizițiile publice comune.

Comunicarea stabilește modul în care Comisia își va consolida acțiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate.

2. ASIGURAREA MOBILITĂȚII URBANE PRIN ACȚIUNI COMUNE

Pentru a realiza transformarea mobilității urbane, este nevoie ca factorii de decizie și autoritățile competente de la toate nivelurile de guvernare să aplice măsuri coordonate.

Acțiunile la nivelul UE trebuie să contribuie la efortul comun: Planul de acțiune al Comisiei privind mobilitatea urbană din 2009⁷ a primit un sprijin puternic din partea Parlamentului European⁸, a Comitetului Economic și Social European⁹, a Comitetului Regiunilor¹⁰, a statelor membre¹¹ și a părților interesate la nivelul Uniunii. Cele douăzeci de inițiativele din planul de acțiune au fost implementate cu succes în 2012.

Din acest motiv, Comisia a lansat o analiză independentă¹² a implementării planului de acțiune și o consultare publică¹³ pentru a explora calea de urmat. Părțile interesate au

⁶ COM(2010) 2020 final

⁷ COM(2009) 490 final

⁸ Rezoluția Parlamentului European din 9 iulie 2008: 2008/2041(INI)

⁹ Avizul privind Planul de acțiune privind mobilitatea urbană din 27 mai 2010, TEN/414

¹⁰ Avizul privind Planul de acțiune privind mobilitatea urbană din 27 august 2010, 2010/C 232/05

¹¹ Concluziile Consiliului privind Planul de acțiune privind mobilitatea urbană, 24 iunie 2010; www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf

¹² Raport cu privire la revizuirea planului de acțiune privind mobilitatea urbană, 2013, ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

reafirmat valoarea adăugată reprezentată de sprijinul la nivelul UE și au subliniat că măsurile luate de UE sunt potrivite doar pentru a asigura o dezbatere amplă pe tema mobilității urbane în întreaga Uniune, pentru a facilita schimbul de experiență și de bune practici, pentru a cataliza cercetarea și inovarea și pentru a oferi sprijin financiar proiectelor de transport, în special în regiunile mai puțin dezvoltate. Ele au evidențiat și importanța conlucrării pe anumite teme precum planificarea mobilității urbane, implementarea unor soluții sau reglementări pentru sistemele inteligente de transport (STI) și siguranța rutieră.

Măsurile luate la nivelul UE în ceea ce privește mobilitatea urbană trebuie să implice statele membre: Inițiativele Comisiei nu pot să ajungă la fiecare dintre miile de orașe din Europa și nici să identifice și să depășească cu succes obstacolele specifice care s-ar putea manifesta în diverse părți ale Uniunii în calea unei mobilități urbane mai performante și mai durabile

Pentru ca să fie utilizate în modul cel mai eficient și implementate cât mai amplu, conceptele și instrumentele dezvoltate la nivel european ar trebui să fie adaptate la circumstanțele speciale ale fiecărui stat membru și apoi promovate în mod activ la nivel național și regional.

3. PLANURI PENTRU MOBILITATEA URBANĂ DURABILĂ

Se conturează noi abordări în materie de planificare a mobilității urbane ca urmare a faptului că autoritățile locale încearcă să elimine abordările de tip „siloz” și să dezvolte strategii care pot stimula trecerea la moduri de transport mai curate și mai durabile, precum mersul pe jos, mersul cu bicicleta¹⁴, transportul public și noi modalități de deținere și utilizare a automobilelor. Multe orașe de pe teritoriul UE au experimentat soluții inovatoare pentru mobilitatea urbană și au făcut schimb de experiență prin intermediul diverselor rețele de orașe.

De mai mulți ani, Comisia promovează în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de UE au reunit părți interesate și experții cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei¹⁵, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă¹⁶, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane.

Conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă ia în calcul zonele urbane funcționale și propune ca măsurile privind mobilitatea urbană să se înscrie într-o strategie urbană și teritorială mai amplă. Prin urmare, aceste planuri ar trebui să fie elaborate în cooperare în diferite domenii și sectoare de politică (transporturi, utilizarea terenurilor și amenajarea

¹³ Rezultatele consultării publice „Dimensiunea urbană a politicii UE în domeniul transporturilor”, 2013, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹⁴ O creștere a ponderii mersului pe jos și pe bicicletă reduce considerabil externalitățile negative din transportul și mobilitatea urbană și prezintă totodată valoarea adăugată generată de promovarea unui stil de viață mai activ și, prin urmare, a beneficiilor pentru sănătate. Aspectele relevante sunt, de asemenea, abordate în cadrul Parteneriatului european pentru inovare privind îmbătrânirea activă și în condiții bune de sănătate
http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing

¹⁵ Urban Mobility Observatory - www.eltis.org

¹⁶ Orientări — dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă, Comisia Europeană, 2013

teritoriului¹⁷, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră etc.); la diferite niveluri guvernamentale și ale administrației, precum și cu autoritățile din zonele învecinate, atât în zonele urbane, cât și cele rurale.

Planurile de mobilitate urbană durabilă se referă la promovarea unei dezvoltări echilibrate și la o mai bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană. Acest concept de planificare subliniază faptul că mobilitatea urbană se adresează în principal oamenilor și, ca atare, subliniază implicarea cetățenilor și a părților interesate, facilitând schimbarea comportamentului față de mobilitate.

Planurile de mobilitate urbană durabilă pot ajuta orașele să utilizeze în mod eficient infrastructura și serviciile de transport existente și să implementeze măsurile de mobilitate urbană într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Planurile de mobilitate urbană sustenabilă sunt un concept care a luat proporții în ultimii ani și care va fi sprijinit în continuare de către Comisie la nivelul dezvoltării și al promovării viitoare.

Cu toate acestea, pentru a se asigura că cele mai bune practici de planificare a mobilității urbane durabile sunt, în general, adoptate, acest concept ar trebui să fie adaptat la cerințele specifice și de planificare existente în fiecare stat membru și apoi promovat în mod activ la nivel național. În plus, ar trebui să se ia măsuri corespunzătoare în statele membre pentru a asigura un cadru care să permită autorităților locale să implementeze cu succes strategii locale de mobilitate urbană.

Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Efectuarea unei evaluări atente a performanței prezente și viitoare a mobilității urbane pe teritoriul lor și din perspectiva obiectivelor politice majore ale UE;
- Dezvoltarea unei abordări a mobilității urbane care să asigure măsuri coordonate și potențate reciproc la nivel național, regional și local;
- Asigurarea faptului că planurile de mobilitate urbană durabilă sunt elaborate și implementate în zonele lor urbane, fiind integrate într-o strategie mai amplă de dezvoltare urbană sau teritorială;
- Revizuirea — și modificarea, dacă este necesar — a instrumentelor de ordin tehnic, strategic, juridic, financiar și a altor instrumente aflate la dispoziția autorităților locale de planificare;
- După caz, măsuri de evitare a abordărilor fragmentate pentru a se asigura continuitatea și compatibilitatea măsurilor de mobilitate urbană în vederea garantării funcționării pieței interne.

Comisia, la rândul său, intenționează:

- Să înființeze, în 2014, o platformă europeană a planurilor de mobilitate urbană durabilă care să coordoneze cooperarea la nivelul UE în ceea ce privește dezvoltarea conceptului și a instrumentelor relevante în continuare, să înființeze un ghișeu unic și să extindă actualul website www.mobilityplans.eu, transformându-l într-un centru virtual de cunoștințe și de competență.

¹⁷ Care să reflecte importanța planificării urbane adecvate pentru reducerea nevoii de mobilitate urbană (de exemplu, prin evitarea extinderii urbane)

- Să sprijine autoritățile naționale, regionale și locale la elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, inclusiv prin instrumente de finanțare.

4. COORDONAREA INTERVENȚIEI ÎN SECTORUL PUBLIC ȘI PRIVAT

Realizarea unor ameliorări sistemice în sectorul transporturilor necesită eforturi comune din partea actorilor din sectorul public la toate nivelurile de guvernare, precum și implicarea sectorului privat în următoarele domenii subliniate de Cartea albă din 2011 privind transporturile.

Mai multe măsuri privind logistica urbană

Logistica urbană este esențială pentru buna funcționare a orașelor și constituie o parte semnificativă a traficului urban ca parte a lanțurilor de aprovizionare regionale, naționale și internaționale. Se estimează că se va dezvolta, determinând creșterea costurilor externe deja importante. Cu toate acestea, necesitățile logistice sunt adesea neglijate în planificarea urbană și în managementul urban.

Există un potențial semnificativ de îmbunătățire a operațiunilor și serviciilor de logistică urbană, iar flotele captive, precum vehiculele de livrare a poștei și mașinile de gunoi, pot fi potrivite pentru introducerea rapidă a noilor tipuri de vehicule și carburanți alternativi pentru a reduce dependența de petrol și emisiile. Măsurile descrise mai jos, împreună cu alte inițiative din Cartea albă din 2011 privind transporturile (de exemplu, pachetul energie curată pentru transporturi), vor contribui la obiectivul atingerii unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ în marile aglomerări urbane ale Europei până în 2030.

Statele membre și autoritățile urbane trebuie să furnizeze un cadru de cooperare (de exemplu, spații de livrare, reglementări privind accesul, aplicare etc.) care să asigure justificarea economică necesară sectorului privat pentru a investi în tehnologii și soluții noi. Ele ar trebui de asemenea să faciliteze cooperarea între actori, crearea capacității necesare la nivel local, stimularea adoptării de bune practici, asigurarea interoperabilității soluțiilor de logistică locală bazate pe sistemele de transport inteligente, și asigurarea integrării în prioritățile naționale.

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Asigurarea faptului că logistica urbană este luată în considerare în mod corespunzător în abordările naționale cu privire la mobilitatea urbană și în planurile de mobilitate urbană durabilă;
- Crearea unor platforme de cooperare, schimbul de date și informații, formare etc. adresate tuturor actorilor din lanțul logisticii urbane.

Comisia:

- Îmbunătățește diseminarea și rata de adoptare a celor mai bune practici de logistică urbană (2014);
- Elaborează, împreună cu experți, documente de orientare care să ofere asistență practică în ceea ce privește performanța logisticii urbane, de exemplu prin elaborarea unor planuri de livrare și întreținere, prin introducerea logisticii urbane în reglementările privind accesul etc. (2014-2016);

- Facilitează achizițiile de vehicule curate utilizate în logistica urbană prin revizuirea domeniului de aplicare al Clean Vehicle Portal¹⁸ (Portalul pentru vehicule ecologice) (2015-2016).

Abordarea propusă este prezentată în detaliu în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei „Apel la promovarea logisticii urbane”.

Reglementări mai inteligente privind accesul în zonele urbane și perceperea taxelor de drum

Pentru a obține o accesibilitate cât mai mare la centrele urbane, trebuie făcute anumite alegeri cu privire la utilizarea spațiului urban. Spațiile de încărcare și descărcare, culoarele pentru autobuze și autoturisme, parcurile, facilitățile pentru pietoni și piste pentru bicicliști și concurează toate pentru spațiul rutier urban¹⁹ și orașele trebuie să gestioneze aceste cereri concurente în conformitate cu prioritățile și circumstanțele locale. Reglementarea accesului vehiculelor poate contribui la optimizarea accesului urban, la îmbunătățirea calității aerului și la realizarea obiectivului referitor la eliminarea treptată din orașe a autoturismelor cu alimentare convențională până în 2050.

În prezent, în Europa se aplică mai multe sisteme de reglementare în materie, care trebuie înțelese mai bine din perspectiva condițiilor de acces, a costurilor și a efectelor generate.

Aceste norme și cerințe diferite, precum și lipsa de informații cu privire la modul de respectare a diverselor sisteme, riscă să fragmenteze piața internă și să creeze noi bariere în calea circulației persoanelor și a mărfurilor. O abordare europeană pe deplin armonizată nu este considerată potrivită, deoarece este esențial ca elaborarea și implementarea unor astfel de sisteme să poată fi adaptate la contextul specific al fiecărei zone urbane. Orientările fără caracter obligatoriu ar permite orașelor și statele membre să beneficieze de experiența celorlalte, și, dacă acest lucru se dovedește necesar, să încurajeze o abordare comună cu privire la categoriile de vehicule, semnalizarea rutieră, furnizarea de informații, aplicarea legii, exceptările și tarifele. Astfel, utilizatorii ar înțelege și ar respecta cu mai mare ușurință aceste sisteme, iar orașele ar beneficia totodată de flexibilitate în adaptarea la circumstanțele locale.

În plus, implementarea sistemelor ar trebui să respecte norme transparente care să evite o discriminare a utilizatorilor ocazionali sau a utilizatorilor străini. O abordare comună, de exemplu în cazul schimbului de informații referitoare la sisteme, ar putea ajuta planificarea parcurului, iar utilizarea de soluții STI în implementarea programelor ar reduce costurile pentru orașe și utilizatori, crescând gradul de conformare.

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Să efectueze o revizuire amănunțită a eficacității sistemelor de reglementare a accesului urban existente și planificate;
- Să ofere un cadru care permite autorităților responsabile de transportul local să conceapă, să implementeze și să evalueze sistemele de reglementare a accesului, inclusiv sistemele de taxare a utilizatorilor drumurilor urbane.

Comisia: se angajează în următoarele direcții:

¹⁸ www.cleanvehicle.eu

¹⁹ Spațiul rutier urban, la rândul său, concurează cu cererea de alocare a spațiului public pentru activitățile recreative și pentru cele de interacțiune socială (locuri de joacă, parcuri, etc.)

- Să promoveze un schimb cu statele membre și cu experții în domeniul reglementării accesului urban din întreaga Uniune, inclusiv în ceea ce privește fundamentele conceptuale, implementarea, eficacitatea și efectele;
- Să elaboreze, împreună cu părțile interesate, orientări fără caracter obligatoriu pentru a ajuta orașele să implementeze sisteme de reglementare a accesului în mod eficiente.

Abordarea propusă este prezentată în detaliu în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei, intitulat „*Apel la promovarea logisticii urbane*”.

Implementarea coordonată a sistemelor inteligente de transport urban

Tehnologiile inteligente și, în special, sistemele de transport inteligente (STI) sunt elemente-cheie pentru planificarea mobilității urbane. Ele sprijină factorii de decizie la realizarea obiectivelor de politică și la gestionarea operațiunilor de trafic concrete, ajutând totodată utilizatorii finali prin prezentarea unor opțiuni documentate în ceea ce privește mobilitatea.

Mai precis, STI contribuie la optimizarea utilizării infrastructurii existente printr-o varietate de mijloace, cum ar fi semnalizarea rutieră, programele de planificare a călătoriilor, taxarea inteligentă sau sistemele în cooperare (inclusiv sistemele de comunicații vehicul-vehicul și vehicul-infrastructură). Ele favorizează gestionarea coordonată a rețelelor de transport rutier și transport public și facilitează implementarea sistemelor de logistică urbană și de restricționare a accesului. Pentru a asigura o mai mare coerență și interoperabilitatea soluțiilor STI în întreaga Europă, Grupul de experți STI²⁰ a elaborat un set de orientări pentru implantarea aplicațiilor cheie pentru STI urbane²¹. În acest context, au fost identificate cele mai bune practici, precum și necesitățile de standardizare pentru STI urbane.

Sunt necesare eforturi combinate pentru ca zonele urbane să beneficieze de întregul potențial al soluțiilor STI și pentru a asigura, în același timp, implementarea eficientă din punct de vedere al costurilor, continuă și coerență a STI în întreaga UE.

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Să utilizeze orientările atunci când principalele aplicații STI sunt implementate în aglomerațiile urbane;
- Să își dezvolte propriile interfețe între rețelele de transport urban și interurban înconjurătoare;
- Să instituie seturi de date interoperabile multimodale prin care să colecteze toate informațiile referitoare la mobilitatea urbană.

Comisia se angajează în următoarele direcții:

- Să continue lucrările la completarea legislației existente privind accesul la datele de trafic și de călătorie;
- Să elaboreze specificații privind informațiile de trafic în timp real și serviciile de informații multimodale, după cum se prevede în Directiva STI²²;

²⁰ http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail_groupDetail&groupID=2520
²¹ ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

²² Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport [JO L 207, 6.8.2010, p. 1 - articolul 3 literele (a) și (b)].

- Să faciliteze implementarea în zonele urbane a sistemelor de comunicații vehicul-vehicul și vehicul-infrastructură.

Abordarea propusă este prezentată în detaliu în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei „*Apel la promovarea logisticii urbane*”.

Siguranța rutieră în zonele urbane

În fiecare an, în zonele urbane ale UE se înregistrează aproximativ 11 000 de decese în traficul rutier²³. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic*. Aproximativ două treimi din accidentele mortale în care sunt implicați pietonii au loc în zonele urbane și 50 % dintre persoanele decedate în accidentele din zonele urbane sunt pietoni și cicliști. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39 % comparativ cu 49 % în cazul conducător auto.²⁴

Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.

Statele membre ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Să garanteze faptul că planurile de mobilitate urbană durabilă țin seama de aspecte privind siguranța rutieră ca o chestiune orizontală, în toate etapele procesului de planificare și abordează, în mod corespunzător, aspecte precum infrastructura urbană în condiții de siguranță, în special pentru participanții la trafic vulnerabili, inclusiv utilizarea tehnologiilor moderne pentru îmbunătățirea siguranței rutiere în mediul urban, asigurarea respectării semnelor de circulație și educația în domeniul siguranței rutiere;
- Să asigure un nivel corespunzător de culegere a datelor privind indicatorii de siguranță rutieră la nivelul cel mai detaliat posibil și să încurajeze autoritățile locale să utilizeze aceste date pentru analiza locală și planificarea și siguranței rutiere.

În perioada 2014-2015, Comisia își propune următoarele:

- Să culeagă și să disemineze exemple de bune practici pentru planificarea siguranței rutiere;
- Să analizeze măsurile menite a reduce numărul de accidente rutiere grave în zonele urbane.

Abordarea propusă este prezentată în detaliu în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei, intitulat „*Apel la promovarea logisticii urbane*”.

5. CONSOLIDAREA SPRIJINULUI ACORDAT DE UE

Schimb de experiență, etalarea bunelor practici și favorizarea cooperării

Valoarea schimbului de experiență, a etalării bunelor practici și a favorizării cooperării în Uniune este incontestabilă. În viitor, Comisia va acorda mai mult sprijin activităților din acest domeniu:

Observatorul mobilității urbane

²³ Baza de date CARE privind accidentele de circulație în UE

²⁴ Idem

Prin planul de acțiune privind mobilitatea urbană din 2009, Comisia a creat un observator al mobilității urbane, sub forma unei platforme virtuale — website-ul ELTIS.²⁵ Aceasta reprezintă un ghișeu unic pentru schimbul de cunoștințe și experiență sau pentru a discuta despre problemele legate de transport și mobilitate în mediul urban.

Comisia intenționează să îmbunătățească domeniul portalului prin dezvoltarea portalului actual dedicat planurilor de mobilitate²⁶, transformându-l într-un centru complex de informații și competență care va consolida informațiile privind planificarea transporturilor urbane provenind din întreaga UE. Portalul dedicat planurilor de mobilitate va fi integrat în ELTIS.

În plus, va fi creată o platformă europeană pentru planurile de mobilitate urbană durabilă. Această platformă va sprijini dezvoltarea în continuare a conceptului și instrumentelor necesare pentru a fi aplicată cu succes de către autoritățile de planificare locale, prin coordonarea tuturor activităților relevante în acest domeniu, finanțate de Comisie²⁷, și încurajarea schimburilor de experiență.

URBACT — schimb de bune practici privind dezvoltarea urbană durabilă

URBACT²⁸ este un program european de schimb și de învățare — finanțat de programul european de cooperare teritorială — care promovează dezvoltarea urbană durabilă. El permite orașelor să colaboreze pentru a elabora soluții pragmatice noi și durabile, care să integreze dimensiunea economică, cea socială și cea de mediu. În următoarea perioadă de programare, URBACT III va continua să sprijine schimbul și consolidarea capacităților între orașele europene.

Date și statistici și tabloul de bord al mobilității urbane

Bazându-se, printre altele, pe rezultatele unui studiu privind „Colectarea de date și statistici europene în domeniul mobilității urbane”²⁹, Comisia va analiza modul în care pot fi îmbunătățite calitatea și disponibilitatea datelor și a statisticilor pentru operațiunile și procesele decizionale aferente sistemelor de transport urban la nivel local, regional, național și la nivelul UE .

În special, Comisia va continua să sprijine dezvoltarea unui tablou de bord al mobilității urbane, prin identificarea unor indicatori armonizați pentru a evalua și a compara progresele înregistrate de zonele urbane din întreaga UE³⁰. Comisia se va baza pe lucrările desfășurate în cadrul unor proiecte precum „EcoMobility Shift”³¹ și „Conduits”³².

Grupul de experți din statele membre în materie de mobilitate urbană

Comisia va institui un grup de experți ai statelor membre în materie de transport și mobilitate urbană, în cadrul căruia să fie identificate soluții referitoare la modul în care politicile

²⁵ www.eltis.org

²⁶ www.mobilityplans.eu

²⁷ Coordonare prin proiectele actuale ENDURANCE, QUEST, ADVANCE, etc.

²⁸ www.urbact.eu

²⁹ Studiu pe tema colectării armonizate de date și statistici europene în domeniul mobilității urbane; MOVE/B4/196-2/2010 (2013)

³⁰ Deoarece transportul urban este în mare parte reglementat prin Decizia privind partajarea eforturilor (DSE) mai degrabă decât prin schema UE de comercializare a emisiilor (ETS), ar putea fi util să se permită analiza comparativă a emisiilor de CO₂ generate de transportul urban pentru a sprijini statele membre în acțiunile lor de reducere a emisiilor.

³¹ www.ecomobility-shift.org/index.php/en/

³² www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool

naționale și cele ale UE în domeniul mobilității și al transportului urban pot fi consolidate și mai bine coordonate;

În acord cu statele membre, ar putea fi înființate grupuri de lucru specializate pentru a discuta mai detaliat probleme punctuale, cum ar fi reglementarea accesului urban, logistica urbană, STI, sau tabloul de bord al mobilității urbane.

Cercetarea și inovarea axate pe găsirea unor soluții la problemele de mobilitate urbană

În principal prin intermediul programului-cadru de cercetare, Uniunea Europeană oferă de mulți ani sprijin proiectelor de cercetare și inovare în domeniul transportului urban. Acest sprijin a adus o contribuție importantă la aducerea noilor tehnologii și concepte de mobilitate în stadiul de implementare.

De la lansarea sa în urmă cu 10 ani, inițiativa CIVITAS a Comisiei a devenit un motor al inovării în domeniul mobilității urbane, plasând orașele europene în centrul procesului de inovare. Aproximativ 700 de activități demonstrative au fost implementate în peste 60 de orașe europene, fiind supuse unui proces riguros de evaluare a impactului și a proceselor. Astăzi, rețeaua de orașe CIVITAS numără peste 200 de orașe membre și acoperă aproape toate statele membre. CIVITAS a devenit un brand al schimbării nu numai în paradigma transportului și mobilității urbane, ci și pentru parteneriatul european.

CIVITAS 2020

Comisia intenționează să lanseze o inițiativă CIVITAS 2020 dinamizată în contextul Orizont 2020, Programul-cadru pentru cercetare și inovare pentru perioada 2014-2020³³. În special, programul de lucru Orizont 2020 pentru 2014 și 2015 va stimula politicile și tehnologiile inovatoare necesare pentru trecerea către o mobilitate urbană competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor.

CIVITAS va continua să sprijine parteneriatele locale în implementarea și testarea unor noi abordări în condiții reale, care să se preocupe de următoarele aspecte: congestiile traficului urban, reducerea utilizării vehiculelor alimentate în mod convențional în zonele urbane, reducerea impactului și a costurilor legate de transportul urban de marfă și consolidarea capacităților autorităților locale de a dezvolta și implementa planuri de mobilitate urbană durabilă.

În 2012 a fost lansată cea de-a doua inițiativă strategică a politicii europene de inovare, „Orașe și comunități inteligente - Parteneriatul european pentru inovare”³⁴. Obiectivul său este de a accelera implementarea la scară largă a inovațiilor în situațiile în care producția de energie, distribuția și utilizarea, mobilitatea și transporturile, precum și TIC sunt strâns legate. Această inițiativă contribuie la realizarea politicii climatice a UE prin îmbunătățirea eficienței energetice, creșterea ponderii energiei din surse regenerabile și reducerea consumului de energie, a emisiilor de gaze cu efect de seră, a congestionării și îmbunătățirea calității aerului.

Parteneriatul european pentru inovare privind orașele și comunitățile inteligente

Parteneriatul vizează depășirea blocajelor în implementarea la scară largă a soluțiilor pentru orașele inteligente. Parteneriatul va acorda atenție deosebită „elementelor esențiale”, cum ar fi guvernanta și finanțarea (inclusiv achizițiile). Orașele inteligente caută să faciliteze parteneriate strategice între industrie, orașele europene și celelalte părți în scopul dezvoltării

³³ http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

³⁴ www.ec.europa.eu/eip/smartcities/

sistemelor urbane și a infrastructurilor de mâine și să realizeze generalizarea soluțiilor pentru orașele inteligente. Această inițiativă va stimula o cooperare mai strânsă între sectoare precum transporturile, energia, și tehnologiile informației și comunicațiilor.

Cu toate că majoritatea acțiunilor parteneriatului pot fi implementate de către administrațiile locale, de către întreprinderi, organizații de cercetare și organizații ale societății civile, va exista un sprijin financiar din partea UE în cadrul „Orizont 2020”.

În plus, viitoarea Inițiativă europeană privind vehiculele ecologice (EGVI) pentru eficiența energetică a vehiculelor și a grupurilor propulsoare alternative va oferi un cadru consolidat pentru sprijinirea dezvoltării de vehicule urbane sigure, eficiente și ecologice pentru transportul rutier și feroviar.

Aducerea pe piață a soluțiilor inovatoare

Soluțiile inovatoare pot aduce o contribuție importantă la îmbunătățirea eficienței și durabilității mobilității urbane. Este esențial să se garanteze totuși că tehnologiile promițătoare sunt transformate în produse mature care pot fi introduse cu succes pe piață. Comisia și statele membre ar trebui să faciliteze crearea unei piețe unice pentru soluțiile de transport urbane inovatoare, de exemplu prin dezvoltarea unor standarde și specificații tehnice sau prin facilitarea achizițiilor publice comune și curate.

Direcționarea sprijinului financiar

Fondurile structurale și de investiții europene

Fondurile structurale sunt în prezent unica și cea mai importantă sursă de finanțare din partea UE pentru transportul urban și proiectele de mobilitate. Pentru perioada 2007-2013, aproximativ 8 de miliarde EUR au fost alocate domeniului transportului urban curat.³⁵

În regiunile mai puțin dezvoltate ale Uniunii, acest sprijin financiar a contribuit la îmbunătățirea accesibilității în zonele urbane, la reducerea decalajului dintre regiunile mai mult și mai puțin dezvoltate și, prin urmare, la atingerea unui grad mai ridicat de coeziune teritorială.

Prin urmare, este important să se analizeze cele mai bune modalități de a utiliza *fondurile structurale și de investiții europene* (fondurile ESI) pentru atingerea principalelor obiective ale politicii în domeniul transporturilor și în domeniile conexe în perioada 2014-2020.³⁶

Fondurile ESI ar trebui utilizate într-un mod mai sistematic pentru finanțarea pachetelor de măsuri integrate, în cazul în care orașele au elaborat un plan de transport local integrat, cum ar fi un plan de mobilitate urbană durabilă și au identificat măsurile de rigoare.

Măsuri pentru mobilitatea urbană poate fi sprijinită de fondurile ESI dacă acestea contribuie la obiective de emisii scăzute de carbon.³⁷ Măsurile de mobilitate urbană de măsuri pot fi finanțate și în cadrul unei strategii de dezvoltare urbană integrate și durabile care abordează

³⁵ În actuala perioadă de programare, 9,63 % din totalul finanțării FEDER și FC pentru transport sunt alocate transportului urban și promovării transportului urban curat (categoriile 25 + 52); Cifre din baza de date INFOVIEW (iulie 2013)

³⁶ A se vedea Regulamentul FEDER, în special articolele 5 și 7

³⁷ Prioritățile de investiții prevăzute la articolul 5 alineatul (4) litera (e) din Regulamentul Fondului european de dezvoltare regională: promovarea de strategii cu emisii scăzute de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea unor măsuri de adaptare în ceea ce privește mobilitatea urbană multimodală durabilă atenuarea schimbărilor climatice.

problemele economice, de mediu, climatice, sociale și demografice care afectează zona urbană respectivă.³⁸

În special în ceea ce privește implementarea strategiilor teritoriale, se recomandă folosirea noului instrument de investiții teritoriale integrate. Pentru toate investițiile în mobilitatea urbană, ar trebui asigurată o amplă adoptare a sistemului de transport susținut.

Concentrându-se pe proiecte la scară largă în perioada 2007-2013, fondurile structurale au adus beneficii în principal orașelor importante și capitalelor. Există însă multe orașe mici și mijlocii în regiunile Europei și este important să se ia în considerare toate dimensiunile orașelor pentru investițiile în mobilitatea urbană. Fondurile ESI ar trebui să creeze oportunități pentru consolidarea capacităților, formare, asistență tehnică și dezvoltarea unor planuri și strategii complexe la nivel local.

Comisia va lucra în strânsă colaborare cu autoritățile competente din statele membre pentru a asigura că fondurile ESI vor fi valorificate la maximum în realizarea aspirațiilor locale și a priorităților politice ale UE. Trebuie avută în vedere și rentabilitatea soluțiilor alese.

Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)

Nodurile urbane constituie elemente-cheie pentru construirea unei rețele globale de transport europene. Măsurile luate de orașele europene sunt esențiale pentru atingerea obiectivelor politicii TEN-T.

Propunerea Comisiei privind orientările la nivelul Uniunii³⁹ recunoaște așadar necesitatea ca acestea „să prevadă dezvoltarea rețelei globale în noduri urbane, având în vedere că acele noduri reprezintă punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”) pentru călătorii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea”.

Articolul 36 din orientări identifică prioritățile în dezvoltarea nodurilor urbane ale rețelei globale prin intermediul mecanismului Conectarea Europei⁴⁰. Sprijinul financiar din partea UE va fi prin urmare disponibil pentru proiecte de interes comun în zonele urbane, cum ar fi îmbunătățirea operațiunilor de logistică urbană care fac parte din lanțurile de aprovizionare naționale sau internaționale.

Cooperarea internațională

Urbanizarea durabilă este recunoscută a fi o problemă globală majoră a secolului XXI. Reuniunea șefilor de stat și de guvern din cadrul Conferinței Organizației Națiunilor Unite din 2012 privind dezvoltarea durabilă (Rio + 20) a recunoscut importanța unui transport durabil pentru creșterea economică și a dezvoltării urbane durabile, manifestând-și acordul cu privire la „necesitatea de a promova o abordare integrată a elaborării de politici la nivel național, regional și local pentru servicii și sisteme de transport în vederea promovării dezvoltării durabile”⁴¹.

Comisia își va intensifica eforturile în direcția sprijinirii politicilor de mobilitate urbană durabilă în activitățile sale de cooperare în special cu regiunile în curs de dezvoltare.

³⁸ Regulamentul privind Fondul european de dezvoltare regională, articolul 7

³⁹ COM/2011/0650 final/2 - 2011/0294 (COD)

⁴⁰ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

⁴¹ Rezoluția Națiunilor Unite 66/288 "The future we want"

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E

Obiectivul este de a pregăti terenul pentru exportul de expertiză și tehnologii europene în domenii precum reducerea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice și a siguranței rutiere.

Se vor mai face eforturi pentru a profita de parteneriatele existente între UE și principalele țări și regiuni partenere (de exemplu, cu țările EuroMed, Brazilia, Singapore, sau China).

6. CONCLUZII

Gestionarea unei tranziții reușite către un tip de mobilitate urbană mai durabilă rămâne pune probleme serioase orașelor din întreaga Uniune. Autoritățile locale au nevoie de sprijin pentru a contracara efectele negative economice, de mediu și sociale asociate modelelor de mobilitate urbană din ziua de astăzi.

Este deci necesar ca mobilitatea urbană să își mențină poziția proeminentă în agenda politică a UE. Comisia și statele membre ar trebui să consolideze sprijinul pe care îl acordă autorităților locale, astfel încât toate orașele Uniunea Europeană să poată realiza o schimbare radicală în ceea ce privește eforturile pe care le depun în vederea obținerii unei mobilități urbane mai competitive și eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor.

Prezenta comunicare urmărește să mobilizeze toate nivelurile guvernării: Comisia își va consolida sprijinul oferit în zonele cu valoare adăugată la nivelul UE, în timp ce statele membre sunt încurajate să creeze condițiile-cadru potrivite pentru ca autoritățile locale să dezvolte și să implementeze strategii integrate și cuprinzătoare pentru o mobilitate urbană mai bună și mai durabilă. Pentru a facilita un schimb mai strâns între Comisie și statele membre, Comisia propune să găzduiască un grup de experți din statele membre pentru mobilitatea urbană.

Comisia recomandă să se adopte un set concret de măsuri la diferite niveluri, care să trateze mai multe chestiuni relevante precum logistica urbană, reglementarea accesului urban, implementarea de soluțiilor pentru STI în mediul urban și siguranța rutieră, urmând să monitorizeze cu atenție acțiunile subsecvente.

Măsurile expuse în prezenta comunicare reprezintă o bază pentru migrarea către mobilitatea urbană competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor.