

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 4.2.2009
COM(2009) 44 final

CARTE VERDE

TEN-T: Reexaminare a politicii în domeniu:

**CĂTRE O REȚEA TRANSEUROPEANĂ DE TRANSPORT MAI BINE INTEGRATĂ
ÎN SLUJBA POLITICII COMUNE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR**

CARTE VERDE

TEN-T: Reexaminare a politicii în domeniu:

CĂTRE O REȚEA TRANSEUROPEANĂ DE TRANSPORT MAI BINE INTEGRATĂ ÎN SLUJBA POLITICII COMUNE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

CUPRINS

1.	Introducere	2
2.	Bazele pentru fundamentarea viitoarei politici TEN-T.....	3
3.	Aspecte de interes pentru continuarea dezvoltării TEN-T	8
4.	Opțiuni posibile pentru continuarea dezvoltării TEN-T	17
5.	Informații pentru cei care răspund la Cartea verde	17

1. INTRODUCERE

Obiectivul politicii în domeniul rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) este de a pune la dispoziție infrastructura necesară pentru buna funcționare a pieței interne și pentru atingerea obiectivelor Agendei Lisabona cu privire la creștere și creare de locuri de muncă. Se are în vedere, de asemenea, garantarea accesibilității și stimularea coeziunii economico-sociale și teritoriale. Această politică îi ajută pe cetățenii europeni să beneficieze de dreptul de a circula liber pe teritoriul statelor membre. Mai mult, politica TEN-T integrează exigențele în materie de protecție a mediului în scopul promovării dezvoltării durabile.

Cei 400 de miliarde de euro investiți până în prezent în rețeaua instituită prin decizia Parlamentului European și a Consiliului și modificată ultima dată în 2004¹ au contribuit la realizarea unui mare număr de proiecte de interes comun, interconectând rețelele naționale și depășind obstacolele de natură tehnologică la traversarea frontierelor naționale. Cu toate acestea, mai este un drum lung de parcurs până la implementarea deplină a planurilor inițiale – atât din cauza naturii înseși a proiectelor, concepute a fi implementate pe termen lung, cât și din cauza întârzierilor considerabile înregistrate în finalizarea multor proiecte.

Aproape o treime din suma investită până în prezent provine din surse comunitare². Este posibil ca pentru cetățeanul european să nu fie întotdeauna ușor să sesizeze rezultatele politicii TEN-T generale sau ale valorii adăugate europene generate de contribuția Comunității. Anvergura obiectivelor a făcut imposibilă realizarea lor deplină cu instrumentele avute la dispoziție. Sub anumite aspecte, este posibil ca aceste obiective să nu fi fost suficient de specifice, ceea ce a făcut dificilă acțiunea focalizată, generarea de

¹ Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, modificată prin Decizia nr. 884/2004/CE din 29 aprilie 2004.

² Granturi de la bugetul TEN-T, de la Fondul de Coeziune și de la Fondul European de Dezvoltare Regională, plus împrumuturi de Banca Europeană de Investiții.

efecte concrete și de rezultate vizibile. De aceea, Comisia consideră că este momentul să încerce să afle atât de ce obiectivele au fost realizate numai în parte, cât și dacă aceste obiective sunt încă suficiente pentru a oferi răspunsuri pe termen lung la probleme care se vor pune pe viitor, precum și ce mijloace sunt necesare pentru atingerea obiectivelor viitoare ale politicii TEN-T.

În vreme ce obiectivul politicii în domeniul transporturilor este de a promova servicii de transport eficiente din punct de vedere economic și al performanțelor de mediu, precum și siguranța și securitatea acestor servicii, politica TEN-T trebuie să asigure că acestea funcționează în cele mai bune condiții, pe baza unei infrastructuri integrate și inovatoare, care ține pasul cu progresul tehnologic în sectoarele energiei, infrastructurii și al vehiculelor³. Această politică ar trebui să reflecte, mai mult decât până în prezent, obiectivele stabilite la nivel european – nu numai în sectorul transporturilor, ci și într-un context mai larg politic, socio-economic, de mediu și instituțional.

Rolul tot mai important al Europei la nivel global impune acordarea unei atenții sporite dezvoltării pe viitor a politicii TEN-T, alături de necesitatea accentuării rolului politicii TEN-T în contextul Agendei Lisabona. Creșterea economică europeană și crearea de locuri de muncă depind, de asemenea, de competitivitatea la nivel global, care are nevoie să fie susținută de bune legături de transport cu alte părți ale lumii. Existența unor legături bune cu toți vecinii apropiați ai Europei, inclusiv Africa, este tot mai importantă din punct de vedere economic, politic și al securității.

Mai presus de orice altceva, lupta împotriva schimbărilor climatice impune măsuri la scară europeană pentru a consolida poziția de lider al Europei în lume. Transporturile și infrastructurile de transport sunt domenii care oferă numeroase posibilități de a contribui în mod pozitiv la obiectivele în materie de luptă împotriva schimbărilor climatice. Obiectivele legate de schimbările climatice trebuie plasate în centrul viitoarei politici TEN-T și trebuie să se reflecte într-o abordare autentic europeană. Printr-un proces care integrează obiective economice și de mediu, orientat clar către satisfacerea necesității de servicii eficiente de pasageri și de marfă pe bază co-modală și care implică inovare, viitoarea politică TEN-T trebuie să ofere o bază solidă pentru o contribuție eficace la obiectivele Comunității în materie de schimbări climatice.

Toate aceste aspecte justifică efectuarea unei examinări de esență a politicii TEN-T, mai degrabă decât o simplă revizuire și eventuală actualizare a planurilor de ansamblu și a proiectelor prioritare. Este vorba, în primul rând, de reexaminarea în profunzime a strategiei, pe baza experienței câștigate și a rezultatelor obținute. Dată fiind anvergura demersului – în termeni politici, socio-economici, de mediu, instituționali, geografici și tehnici – Comisia caută să implice părțile interesate pe o bază cât mai largă posibil, astfel încât să garanteze faptul că se iau în considerare în mod corespunzător diversele competențe, experiența și punctele de vedere disponibile. Din acest motiv Comisia inițiază procesul de reexaminare printr-o carte verde în care sintetizează reflecțiile actuale și prin care invită la prezentarea de contribuții, înainte de a prezenta eventuale propuneri legislative și de altă natură.

2. BAZELE PENTRU FUNDAMENTAREA VIITOAREI POLITICI TEN-T

- *Tratatul CE*

³ Termenul „vehicul” utilizat în prezenta carte verde se referă la mijloacele de transport aferente tuturor modurilor de transport.

Articolele 154 – 156 din Tratatul CE definesc politica rețelelor transeuropene de transport și contribuția acestora la realizarea obiectivelor pieței interne, coeziunii sociale și economice în beneficiul tuturor cetățenilor săi, al agenților economici și al comunităților locale și regionale, între altele prin orientarea acțiunii comunitare în sensul promovării interconectării și interoperabilității rețelelor naționale și al accesului la aceste rețele. Mai mult, dezvoltarea durabilă trebuie integrată în politică. Au fost, așadar, elaborate orientările TEN-T pentru a sprijini implementarea prevederilor din tratat care stipulează că acestea trebuie să identifice proiecte de interes comun și că Comunitatea poate finanța proiecte de interes comun sprijinite de statele membre. Pentru a facilita și mai mult implementarea acestora, Comunitatea poate, de asemenea, lua inițiative de promovare a coordonării dintre statele membre.

- *Aspecte specifice*

Orientările TEN-T preconizează instituirea unei rețele unice multimodale drept obiectiv final al politicii, care să cuprindă deopotrivă structurile terestre tradiționale și echipamentele (inclusiv sistemele de transport inteligente) pentru a permite un trafic sigur și eficient. Se are în vedere din ce în ce mai mult dezvoltarea unor sisteme inovatoare care promet beneficii pentru transport și care au, totodată, un potențial substanțial de inovare industrială.

Proiectele de interes comun din cadrul TEN-T diferă semnificativ unele de altele în multe privințe: procesele de planificare, dimensiunea geografică și costuri, perioadele de implementare și duratele de viață, precum și structurile de investiții, implementare și exploatare. Politica TEN-T trebuie să permită o mare varietate de abordări în care statele membre joacă rolul principal în furnizarea infrastructurii tradiționale și lucrează alături de sectorul privat. Natura însăși a rețelei impune, așadar, responsabilități specifice tuturor actorilor implicați, care trebuie să aibă obiective comune și o contribuție proprie la atingerea acestora.

- *Realizări*

Sunt deja vizibile schimbări pozitive rezultate din implementarea politicii TEN-T. Rețelele naționale feroviare și rutiere sunt interconectate în multe puncte, iar căile ferate încep să fie interoperabile la trecerea frontierelor. Finanțarea comunitară s-a concentrat pe proiecte majore de cale ferată de mare viteză, inaugurând o nouă generație de trafic de pasageri care poate concura cu succes cu transportul aerian sau cu autovehiculele personale. Finanțarea a fost direcționată, în cadrul Fondului de Coeziune, către proiecte majore care leagă țări și regiuni cu niveluri diferite de dezvoltare, contribuind la reducerea disparităților. Acest lucru a avut un efect catalizator și a permis progresul unora dintre proiectele cele mai îndrăznețe și complexe din punct de vedere geologic, tehnic, financiar, juridic/administrativ. De asemenea, s-au promovat scheme pilot pentru soluții de parteneriat public-privat, care permit dobândirea de experiență în materie de finanțare și management al proiectelor.

Politica TEN-T a stimulat de asemenea dezvoltarea sistemelor de transport inteligente. În afara proiectului Galileo, acest sector a înregistrat progrese semnificative – în sectoarele transportului rutier, feroviar, aerian și pe apă – prin proiecte la nivel european sau euroregional finanțate în contextul politicii TEN-T, dintre care multe nu ar fi fost altfel implementate sau lansate.

Politica TEN-T a început să ofere soluții și în sectorul transportului de mărfuri, în cazul căruia creșterea preconizată (de 34 % între 2005 și 2020) subliniază necesitatea

introducerii de soluții co-modale pentru a rezolva probleme cum ar fi congestia traficului, creșterea emisiilor de dioxid de carbon sau decalaje în materie de infrastructură și organizaționale. Conceptul de „autostrăzi ale mării” – autentic multimodale prin natura lor – merită o atenție considerabil mai mare în contextul dezvoltărilor viitoare ale politicii TEN-T. Acest concept promovează un transport de mărfuri „mai curat” pe bază co-modală care leagă totodată Europa de restul lumii.

- *Evaluarea punctelor forte și a punctelor slabe*

Planificarea rețelei

În primul rând, orientările TEN-T reprezintă instrumentul comunitar pe baza căruia se definesc politicile și se realizează planificarea rețelei. Proiectele de interes comun identificate în respectivele orientări pot fi definite în funcție de locația lor pe planurile generale ale rețelei și/sau în funcție de caracteristicile lor.

Orientările, adoptate în 1996 și modificate ultima dată în 2004, includ două niveluri de planificare: nivelul rețelei globale (planuri generale pentru rețele de căi ferate, rutiere, căi navigabile interioare, transport combinat, aeroporturi și porturi) și un al doilea nivel cuprinzând 30 de proiecte prioritare – proiecte selecționate de interes comun.

Rețeaua globală cuprinde, laolaltă: 95 700 km de legături rutiere, 106 000 km de legături feroviare (inclusiv 32 000 km de legături de mare viteză), 13 000 km căi navigabile interioare, 411 aeroporturi și 404 porturi maritime. Cele mai multe dintre aceste legături și noduri există deja. Totuși, mai trebuie construite sau modernizate substanțial aproape 20 000 km de legături rutiere, peste 20 000 km de legături feroviare (în cea mai mare parte linii de mare viteză) și 600 km de legături pe căi navigabile interioare – al căror cost indicativ este, potrivit estimărilor recente ale statelor membre⁴ – de 500 miliarde de euro.

„Planificarea” acestei rețele comunitare a însemnat, în principal, reunirea unor părți importante din rețelele naționale corespunzătoare diferitelor moduri de transport și conectarea lor la frontierele naționale. Deși satisfăcătoare la începuturile politicii TEN-T, această abordare a devenit tot mai puțin adecvată odată cu fiecare extindere a UE. Planificarea rețelei TEN-T nu a fost guvernată de obiective definite din perspectivă europeană care să asigure că întregul înseamnă mai mult decât suma părților. Independent de faptul că fiecare stat membru este în mod suveran responsabil de planificarea infrastructurii și de implementarea acesteia pe teritoriul său, pe măsură ce Uniunea Europeană se extinde, iar rețelele sunt tot mai complexe, devine din ce în ce mai pertinentă întrebarea legată de modul în care se poate combina planificarea la nivel național cu planificarea la nivel european, care ia în considerare obiective dincolo de perspectiva individuală a fiecărui stat membru.

În principal, **proiectele TEN-T prioritare** acoperă axe majore feroviare, rutiere și de căi navigabile interioare care traversează mai multe state membre. Stabilite în 2004, luându-se în considerare importanța pentru fluxurile de trafic transnațional, obiectivele de coeziune și dezvoltare durabilă au fost supuse unei evaluări socio-economice. Totuși, se chestionează în continuare validitatea metodologiei pe baza căreia s-au selecționat proiectele respective, potențialul lor de interconectare și de extindere (atât din punct de

⁴ Comisia Europeană, Direcția Generală Energie și Transporturi, *TEN-T – Implementation of the Priority Projects, Progress Report* (TEN-T – Implementarea proiectelor prioritare, raport privind progresele înregistrate), mai 2008.

vedere geografic, cât și modal), adoptarea de norme coerente privind capacitatea și standardele de calitate și mijloacele de a stimula mai eficient finalizarea lor în orizontul de timp preconizat.

Pe lângă definirea proiectelor de interes comun pe baza situații în planurile generale și includerea lor pe lista de proiecte prioritare, orientările stabilesc „caracteristicile” și precizează obiectivele și criteriile pentru identificarea proiectelor de interes comun. În domeniul sistemelor de transport inteligente, această abordare conceptuală a oferit baza pentru definirea proiectelor de interes comun.

Implementarea rețelei

Orientările TEN-T sunt legate de instrumente menite să faciliteze implementarea proiectelor identificate ca fiind proiecte de interes comun. Acestea sunt a) diferite instrumente financiare bazate pe legislația pertinentă, inclusiv Regulamentul financiar TEN⁵ și Fondul de Coeziune, FEDR și împrumuturile de la Banca Europeană de Investiții și b) instrumente nefinanciare, cum ar fi inițiativele de coordonare ale Comisiei Europene.

Până în prezent, instrumentele disponibile nu au fost suficiente pentru a permite finalizarea proiectelor de interes comun în orizontul de timp prevăzut de orientări. Acest lucru este în special valabil pentru rețeaua globală. Responsabilitatea pentru finalizarea unui mare număr de astfel de proiecte revine aproape în totalitate statelor membre, ale căror decizii în materie de investiții sunt guvernate, în principal, de obiective naționale. Finanțarea comunitară prin Fondul de Coeziune a sprijinit implementarea proiectelor în statele membre eligibile și a contribuit astfel la funcția de acces (inclusiv accesul la regiunile ultraperiferice). Finanțarea TEN-T a reușit numai parțial să contribuie la atingerea obiectivelor strategice. În ansamblu, resursele comunitare cheltuite până în prezent au permis numai într-o mică măsură cetățenilor și agenților economici să „observe diferența” – valoarea adăugată europeană – a intervenției Comunității în privința rețelei globale TEN-T în ansamblu. Eforturile de investiții din partea statelor membre pe teritoriile lor respective sunt privite mai degrabă ca investiții naționale decât ca reprezentând contribuții la îndeplinirea unui obiectiv comunitar.

Situația a fost diferită în cazul proiectelor prioritare, care s-au aflat în centrul eforturilor comunitare, atât din punct de vedere financiar cât și în ceea ce privește coordonarea. Deși resursele comunitare disponibile nu sunt încă suficiente pentru a acoperi în totalitate necesitățile acestor proiecte, acțiunea – orientată către obiective mai restrânse convenite în comun – a fost de departe mai eficientă și mai vizibilă. Apropiata finalizare a unora dintre aceste proiecte oferă o ilustrare concretă a beneficiilor potențiale ale obiectivelor politice TEN-T prevăzute de tratat. Un proiect TEN-T prioritar precum linia feroviară de mare viteză care leagă Paris, Bruxelles, Köln/Frankfurt, Amsterdam și Londra nu numai că a interconectat rețelele naționale și a reprezentat emergența unei noi generații de trafic feroviar transfrontalier, dar a permis, totodată, cetățenilor și persoanelor aflate în deplasare profesională să resimtă beneficiile liberei circulații în Europa.

Se preconizează ca proiectul prioritar „Autostrăzile mării” (care acoperă infrastructura, utilitățile, procedurile, tehnologiile și serviciile) să dezvolte servicii integrate multimodale de calitate și de mare capacitate, „de la ușă la ușă” care să includă o

⁵ Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelilor transeuropene de transport și energetice.

componentă maritimă. Proiectul este definit în orientările TEN-T pe baza abordării conceptuale care stabilește obiectivele și procedurile pentru identificarea proiectelor de interes comun. Acest lucru a permis Comunității să aplice o soluție co-modală de transport menită să îmbunătățească accesibilitatea și să reducă emisiile degajate de transportul rutier de mărfuri. Sunt disponibile diferite instrumente comunitare și naționale, inclusiv bugetul TEN-T, care vizează în principal supra- și infrastructura porturilor și căilor fluviale interne. Complexitatea procedurilor de obținere a sprijinului financiar de la bugetul public și lipsa de claritate a obiectivelor și criteriilor nu au permis, până în prezent, implementarea conceptului.

În ceea ce privește sistemele de transport inteligente, politica TEN-T a permis, în special, pregătirea proiectelor Galileo și SESAR – Single European Sky Air Traffic Management Research (proiectul de cercetare privind gestionarea traficului în spațiul aerian unic european) – proiecte europene majore de la care se așteaptă ca, odată devenite operaționale, să utilizeze mult mai eficient infrastructura de transport. În sectoarele transportului rutier, feroviar și aerian, precum și în serviciile de management al traficului maritim (VTM – Vessel Traffic Management) și de informații fluviale (River Information System), proiectele în materie de STI au fost implementate într-un mod flexibil, pe baza caracteristicilor stabilite de orientările TEN-T. Această abordare conceptuală permite încorporarea progresului tehnologic, a nevoilor pieței și a inițiativelor de cooperare ale partenerilor din diferite state membre și, împreună cu posibilitatea de finanțare de 50 % pentru pregătirea proiectelor, a avut un impact semnificativ asupra dezvoltării de proiecte transfrontaliere care altfel nu ar fi existat. Metodele flexibile de dezvoltare de proiecte de acest fel, bazate pe obiective și criterii prestabilite, ar trebui să permită totodată și atingerea altor obiective ale politicii de transporturi, cum ar fi furnizarea de servicii de transport de înaltă calitate, eficiente (atât din punct de vedere economic, cât și al protecției mediului), caracterizate de siguranță și securitate.

- *Evoluția preconizată a cererii în materie de transport*

Planificarea viitoarelor infrastructuri de transporturi este strâns legată de previziunile în privința cererii, atât la nivel național, cât și la nivel european. Totuși, în vreme ce au în vedere furnizarea infrastructurilor de transport care să răspundă pe deplin evoluției cererii în materie, autoritățile care răspund de planificare se confruntă cu o întreagă serie de incertitudini privind factorii care guvernează cererea, cum ar fi tendințele economice și demografice, prețul energiei, tarificarea și impozitarea transportului, dezvoltarea structurilor urbane și teritoriale, modificările de comportament și progresul tehnologic. În materie de politică, măsurile de gestionare a cererii câștigă progresiv în importanță și trebuie luate de asemenea în considerare la planificarea infrastructurii. Aceste măsuri includ, în particular, tarificarea utilizării infrastructurilor, internalizarea costurilor externe și aplicarea sistemelor de transport inteligente.

Dezvoltarea serviciilor de transport orientate către necesitățile mediului de afaceri pe o piață internă aflată în evoluție ar trebui să încurajeze totodată utilizarea eficientă a infrastructurilor și să aibă impact asupra evoluției cererii. Serviciile de acest tip se dezvoltă rapid, pe baza unei abordări co-modale care presupune în același timp coordonare eficace dincolo de frontierele naționale și aplicații STI. Politica de transporturi a UE se concentrează pe o serie de inițiative în domeniu, incluzând planul de acțiune privind logistica transportului de mărfuri, propunerea de directivă privind coridoarele de transport feroviar de mărfuri și politica privind cerul unic european.

Este posibil ca, pe termen scurt, activitățile comerciale să se dezvolte în cadrul infrastructurii existente, însă, pe măsură ce aceste activități evoluează, este nevoie ca răspunsurile oferite de politica de transporturi să evolueze la rândul lor, ceea ce ar putea avea un impact atât asupra infrastructurilor de transporturi, cât și asupra calendarului de implementare. Viitoarea politică TEN-T trebuie să fie suficient de flexibilă pentru a articula pe termen scurt, mediu și lung politica în domeniul transporturilor cu dezvoltarea infrastructurilor de transport.

Q1 Considerați că această evaluare a Comisiei cu privire la dezvoltarea TEN-T până în prezent ar trebui să includă și alți factori?

3. ASPECTE DE INTERES PENTRU CONTINUAREA DEZVOLTĂRII TEN-T

Reexaminarea politicii TEN-T – a cărei întrebare centrală este legată de modul de conturare a viitoarei rețele multimodale și de asigurare a finalizării la timp a acesteia – impune o combinație complexă, la diferitele niveluri implicate, de abordări în materie de planificare, capacități de implementare și know-how. Cu respectarea, în mod corespunzător a drepturilor suverane ale statelor membre cu privire la proiectele privind teritoriile lor, complexitatea crescândă, natura inovatoare și anvergura geografică a sarcinilor de îndeplinit impun, totodată, un rol puternic pentru Comisie.

Pe baza evaluării politicii realizate până aici, se prezintă în continuare un număr de aspecte legate de viitor.

3.1 Planificarea rețelei

- *Viitorul rețelei globale*

Actuala rețea globală este esențială pentru asigurarea „funcției de acces” prevăzută de tratat și și-a dovedit utilitatea ca bază pentru finanțarea din Fondul de Coeziune. Mai mult, ea a constituit baza pentru implementarea legislației comunitare în sectorul transporturilor, de exemplu în materie de interoperabilitate a transporturilor feroviare și de siguranță a tunelurilor rutiere. Neajunsurile sale, pe de altă parte, au fost discrepanța dintre planificarea ambițioasă și mijloacele de stimulare și monitorizare a implementării, precum și insuficiența fundamentare din perspectivă europeană.

Menținerea nivelului rețelei globale a TEN-T ar implica revizuirea metodologiei de actualizare și monitorizare a acesteia, precum și revizuirea instrumentelor necesare pentru implementarea ei deplină și la timp, în timp ce statele membre ar trebui, cu certitudine, să își asume responsabilități mai mari. Pe de altă parte, renunțarea la rețeaua globală ar impune, de exemplu, acordarea unei atenții speciale asigurării funcției de acces la rețea.

Q2 Ce alte argumente mai sunt pentru sau împotriva menținerii rețelei globale și cum ar putea fi contracarate dezavantajele specifice fiecăreia dintre abordări?

- *O eventuală încorporare a unei „rețele prioritare”?*

Actuala abordare pe bază de proiecte prioritare reflectă fluxurile majore dintre un punct de plecare și un punct de sosire, fără a se lua în considerare continuitatea fluxurilor, și, astfel, nu reușește să materializeze niciun „beneficiu suplimentar datorat rețelei”. Pentru aceasta, și deci pentru a amplifica totodată aspectele economice legate de proiectele TEN-T care prezintă un interes comunitar ridicat, actuala abordare bazată pe proiecte

prioritare ar putea evolua în direcția unei abordări bazate pe rețele prioritare. Acest tip de abordare de rețea ar permite, totodată, încorporarea mai sistematică a nodurilor (care sunt sursa principală de congestie și de alte insuficiențe), a porturilor și aeroporturilor ca puncte de intrare ale rețelei și a principalelor puncte de conexiune intermodală care permit integrarea solidă a rețelei. Prin combinarea legăturilor și nodurilor de infrastructură existente cu infrastructura preconizată într-o rețea unică, realizările din trecut ale politicii TEN-T ar putea continua să genereze valoare adăugată.

Orice pas în direcția unei astfel de rețele ar trebui, ca punct de plecare, să se bazeze pe un acord asupra unor obiective clare și asupra unei metodologii de planificare transparente și obiective. Acestea ar trebui să ia în considerare în special fluxurile majore, atât în Comunitate, cât și în alte părți ale lumii, obiectivele de coeziune prin conexiunile între regiuni cu niveluri de dezvoltare și caracteristici teritoriale diferite, conectarea la polii de dezvoltare economică, „valoarea eforturilor deja depuse” în dezvoltarea TEN-T, obiectivele de mediu, alte obiective ale politicilor comunitare (de exemplu în materie de concurență), eforturile progresive în direcția utilizării mai eficiente a infrastructurii, diversitatea situațiilor statelor membre, precum și partajarea responsabilității în materie de planificare între nivelul comunitar și nivelul național.

O rețea prioritară definită din punct de vedere geografic ar trebui să asigure continuitatea proiectelor prioritare actuale și să le dezvolte acolo unde acest lucru se justifică. Obiectivele legate de schimbările climatice trebuie să fie primul și cel mai important ghid pentru orice demers în vederea dezvoltării unei posibile rețele prioritare. Acest tip de rețea ar trebui, așadar, să fie autentic multimodal, permițând fluxurilor majore de trafic de călători și de mărfuri să traverseze Uniunea Europeană cât mai eficient posibil din punct de vedere economic și al protecției mediului, pe bază co-modală. Acest lucru impune interconectarea optimă a modurilor – de exemplu prin legături între porturilor maritime și fluviale și pe căile de navigație interne sau prin legături feroviare cu aeroporturile – precum și includerea proiectelor majore în sistemele de transport inteligente. În vreme ce caută să aibă o contribuție notabilă la obiectivele 20/20/20 ale Comunității în materie de schimbări climatice, politica TEN-T ar trebui să ia în considerare nevoia de adaptare la posibilele consecințe ale schimbărilor climatice (cum ar fi creșterea nivelului mării sau a regimurilor de temperatură). Ar trebui evaluate vulnerabilitatea politicii TEN-T la schimbările climatice și potențialele măsuri de adaptare aferente și acordată atenție modalităților de a face ca noua infrastructură să fie „rezistentă la schimbările climatice”. Mai mult, în vederea evaluării complete a efectelor TEN-T în materie de mediu, ar trebui îndeplinite cerințele stabilite în Protocolul CEE-ONU la Convenția ESPOO privind evaluarea strategică de mediu.

Rețeaua prioritară ar trebui să se distingă prin interoperabilitatea sa totală (adică implementarea sistemului european de management al traficului feroviar și a tuturor celorlalte specificații tehnice din sectorul feroviar; implementarea politicii „Cerului unic” și a planului general ATM; Interoperabilitatea în alte sectoare STI) și, mai mult, să vizeze îndeplinirea normelor privind standardele de capacitate pentru întreaga infrastructură vizată. (În prezent, orientările TEN-T includ standarde țintă în sectorul căilor navigabile interioare.) Alte acțiuni comunitare care se leagă de proiectarea infrastructurii – cum ar fi posibila introducere a unor vehicule rutiere mai mari și mai grele sau ale unor autostrăzi inteligente – ar trebui, de asemenea, luate în considerare.

O rețea prioritară ar trebui să unească strâns realizările trecutului și viitoarele provocări pentru politica TEN-T. În acest cadru, UE ar putea raționaliza identificarea proiectelor de interes comun și determina într-un mod mai obiectiv sprijinul acordat acestora prin

instrumentele comunitare, cu condiția ca proiectele să fie evaluate pe o bază armonizată. În cele din urmă, rețeaua prioritară ar combina măsurile în domeniul infrastructurii la diferite scări – de la proiecte mari pe termen lung la proiecte de anvergură mai mică și care pot fi implementate în termen mai scurt și, astfel, crește eficacitatea și vizibilitatea acțiunii comunitare.

Q3 Ar fi acest tip abordare pe baza rețelei prioritare mai bună decât actuala abordare bazată pe proiecte prioritare? Dacă nu, de ce și care ar fi principalele puncte forte ale acesteia din urmă? Dacă da, ce (alte) beneficii ar putea aduce și cum ar trebui dezvoltată?

- *Un „pilon conceptual”*

Abordarea conceptuală a TEN-T ar putea fi extinsă în mod considerabil astfel încât să răspundă nevoilor în materie de infrastructură rezultate din măsurile axate pe interesul mediului de afaceri în diferitele sectoare ale serviciilor de transport. Obiectivele și criteriile politice sectoriale stabilite în orientările TEN-T i-ar putea ghida pe operatori în vederea dezvoltării de proiecte de interes comun. Această abordare, care, inițial, urmărea, în principal, să optimizeze utilizarea capacităților infrastructurii existente, ar putea reflecta, pe termen lung, evoluția nevoilor de infrastructură, precum și creșterea cererii. Ar putea, de asemenea, introduce mai multă flexibilitate în conceptul de proiecte de interes comun, făcând astfel posibil răspunsul la evoluțiile pieței, care este dificil de anticipat în prezent. S-ar stabili astfel o legătură directă între, în particular, obiectivele politicii comune în domeniul transporturilor (cum ar fi promovarea transportului sustenabil de mărfuri, prin diferite măsuri legislative și politice, a transportului aerian eficient și sustenabil prin politica „Cerulei unic” și prin SESAR) și politica în domeniul infrastructurilor, orientând astfel TEN-T către principalul său obiectiv, acela de a servi drept bază pentru dezvoltarea de servicii de transporturi conforme cu obiectivele generale ale Comunității.

Q4 Ar corespunde acest tip de abordare flexibilă în materie de identificare a proiectelor de interes comun unei politici care, în mod tradițional, se bazează în mare măsură pe deciziile individuale ale statelor membre în materie de investiții în infrastructură? Ce alte avantaje și dezavantaje ar putea avea această abordare și cum ar putea fi reflectată cel mai bine în planificarea la nivel comunitar?

- *Aspecte de infrastructură de importanță specială pentru dezvoltarea viitoarei politici TEN-T*

Indiferent de viitoarea „formă” a politicii TEN-T, există o serie de aspecte specifice care trebuie tratate în mod corespunzător în cadrul planificării TEN-T. În opinia Comisiei, între acestea se numără următoarele:

Nevoi diferite în materie de transport de călători și de transport de mărfuri

Transportul de călători și transportul de mărfuri prezintă caracteristici diferite. Se așteaptă ca traficul de mărfuri să crească mai rapid decât traficul de călători, distanțele medii de transport pentru mărfuri sunt mai lungi în cazul mărfurilor decât în cazul transportului de călători, iar punctele de conectare dintre modurile de transport și dintre traficul interurban și cel local impun măsuri diferite. Problemele de congestionare a traficului pe diferite tronsoane ale infrastructurii ar putea impune separarea liniilor ferate destinate transportului de călători de cele destinate transportului de mărfuri. În porturi și în aeroporturi, infrastructurile necesare pentru călători sunt diferite de cele necesare

pentru mărfuri, atât în noduri, cât și în ceea ce privește accesul la nodurile respective. Accesul în orașe al camioanelor care transportă mărfuri impune măsuri de protecție a mediului și de dezvoltare urbană care trebuie tot mai mult luate în considerare. În vreme ce fiecare caz individual trebuie evaluat din punct de vedere economic și al protecției mediului, se pune întrebarea dacă și în ce măsură trebuie tratată în cadrul politicii TEN-T în ansamblu chestiunea unei planificări separate a traficului de mărfuri de cel de călători. În ambele cazuri, în viitoarea politică TEN-T, nodurile vor trebui luate în considerare ca puncte de transfer dintre traficul interurban și cel urban.

Aeroporturile și porturile – puncte de conectare a Europei cu lumea

Aeroporturile au un rol cheie în traficul de călători (în special în contextul importanței crescânde a rolului Europei în lume) și, totodată, câștigă importanță în transportul de mărfuri ca parte a lanțului co-modal și logistic. Se așteaptă ca aeroporturile să se confrunte în anii următori cu constrângeri semnificative de capacitate. Transportul aerian este deosebit de sensibil la prețul combustibilului, la evoluțiile economice și în materie de securitate, astfel că este posibil să se modifice tipul și scala „proiectelor de interes comun” din cadrul aeroporturilor.

Ca origine și destinație, într-o proporție covârșitoare, a fluxurilor de comerț internațional ale Comunității și componente cheie a lanțurilor logistice ale transportului de mărfuri, porturile maritime au cunoscut o creștere constantă pe parcursul ultimilor 30 de ani. Extinderea infrastructurilor portuare, inclusiv crearea unei infrastructuri maritime de acces adecvate implică faze pregătitoare îndelungate și costuri ridicate și, astfel, pune probleme multor porturi. Legăturile interioare insuficiente, în special feroviare, au fost identificate ca fiind un obstacol major în calea integrării corespunzătoare a porturilor în lanțurile logistice. Problemele de capacitate a infrastructurii din anumite porturi și accesul terestru la acestea pot avea impact asupra fluxurilor de transporturi terestre din Europa, câtă vreme fluxurile de intrare s-ar putea concentra exclusiv în câteva porturi importante. Distribuția de mărfuri pe căi rutiere interioare ar putea agrava problemele de congestiune a traficului și ar putea avea un efect negativ de ansamblu asupra emisiilor din transport.

Transportul pe apă în UE

Pe de o parte, rețeaua căilor navigabile interioare dispune de mari capacități neutilizate, deja disponibile sau care ar putea fi activate cu ajutorul unor resurse financiare relativ reduse. Această rețea conectează principalele porturi maritime și marile centre industriale situate în interior de-a lungul unor coridoare de transport adesea foarte congestionate. Totuși, utilizarea completă și eficientă a căilor navigabile interioare este încă afectată de o serie de blocaje și neajunsuri.

În ceea ce privește dezvoltarea pe viitor a „autostrăzilor mării”, acestea trebuie definite în termeni de obiective, domeniu de aplicare și criterii pentru finanțarea publică, în scopul stimulării inițiativelor publice și private. Trebuie să se accentueze dimensiunea ecologică („verde”) a autostrăzilor mării, eventual ca parte a conceptului de „coridor verde de mărfuri”. Viabilitatea lor economică trebuie, de asemenea, subliniată și ar trebui raționalizată finanțarea din diferite instrumente (la nivel național și la nivel comunitar).

Logistica transportului de mărfuri

Logistica transportului de mărfuri a devenit crucială pentru obiectivul comunitar de satisfacere într-un mod sustenabil a necesităților de transport ale economiei. Pe baza principiului că fiecare mod de transport este utilizat luându-se în considerare avantajele

sale comparabile în cadrul lanțurilor co-modale de transport eficiente, ele au un rol importat în sprijinirea Comunității să își atingă obiectivele în materie de schimbări climatice. Totodată, ele sprijină creșterea economică, eficientizând în același timp transportul de mărfuri, atât din perspectivă economică, cât și din perspectivă de mediu. Pentru a permite logisticii transportului de mărfuri să își utilizeze pe deplin potențialul de creștere, politica TEN-T trebuie să garanteze existența unei baze de infrastructură adecvate, în special în cea ce privește terminalele intermodale, capacitatea terminalelor feroviare, maritime și fluviale (inclusiv accesul terestru la porturile maritime), zonele de parcare pentru vehiculele comerciale și sistemele STI, care sunt în același timp componente ale infrastructurii și mijloace de reperare și urmărire a mărfurilor. Se așteaptă ca dezvoltarea coridoarelor verzi, în cadrul conceptului de logistică a transportului de mărfuri, să consolideze dimensiunea de mediu și dimensiunea inovatoare. Totuși, co-modalitatea reprezintă un subiect important în ceea ce privește traficul de călători, unde este necesară asigurarea unui flux continuu între diferitele moduri de transport public (de exemplu feroviar – aerian), între transportul rutier și transportul public, respectiv între transportul interurban și urban.

Q5 Cum ar putea fi cel mai bine luate în considerare aspectele descrise anterior în cadrul global al viitoarelor dezvoltări ale politicii TEN-T? Ce alte aspecte ar trebui luate în considerare?

Sisteme de transport inteligente

Sistemele de transport inteligente sunt aplicabile tuturor modurilor de transport, deoarece contribuie la optimizarea modurilor individuale și fluidizează conexiunile între acestea. STI au un potențial clar de creștere a eficienței operării și de îmbunătățire a siguranței, securității și confortului utilizatorului, iar aceste efecte vor fi amplificate atunci când EGOS, în 2009, și GALILEO, în 2013, vor deveni operaționale. Acestea formează puntea de trecere dintre infrastructura fizică și vehiculele din ce în ce mai inteligente care o utilizează. Dar, cel mai important, STI sunt, de asemenea, esențiale pentru atingerea obiectivelor strategice ale Comunității în domeniul transporturilor și dincolo de acestea, în domeniul siguranței (utilizatori mai informați și mai bine sprijiniți), securitate (urmărire, identificare), eficiența operațiunilor, abordarea congestiei (managementul eficace al cererii și echilibrul intermodal al rețelei prin tarificare, implementarea prevederilor legislative), lupta împotriva schimbărilor climatice (eficiență energetică, conducere ecologică, coridoare verzi și un transport co-modal european mai eficient și mai eficace prin programele *e-freight* și *e-maritime*). În sectorul aerian, de exemplu, o abordare de tip sistem de rețele europene este esențială atunci când se dorește îndeplinirea sarcinilor legate de performanțele de trafic sustenabil din punct de vedere al mediului.

Dat fiind costul lor relativ scăzut prin comparație cu construirea de infrastructură fizică și posibilitatea de combinare și optimizare a investițiilor din sectorul privat și din cel public, beneficiile sociale și randamentul investițiilor pe care le oferă sunt considerabile, cu condiția ca desfășurarea să fie concertată, transsectorială și comună întregii Europe.

Q6 Cum pot STI, ca parte a TEN-T, să eficientizeze funcționarea sistemului de transport? Cum se pot traduce investițiile în Galileo și EGNOS în creșterea eficienței și în atingerea unui echilibru optim al cererii de transport? Cum pot STI contribui la dezvoltarea unei rețele TEN-T multimodale? Cum pot fi extinse oportunitățile existente în contextul finanțării TEN-T în vederea

sprijinirii planului european de desfășurare ERTMS pe perioada următoare din perspectiva financiară?

- *Inovație*

Infrastructurile de transport, inclusiv STI și sectorul vehiculelor au un potențial de inovare semnificativ, astfel că limitele tradiționale dintre infrastructură și vehicule ar putea să se deplaseze. În ceea ce privește dezvoltarea TEN-T pe parcursul deceniilor următoare, se pune întrebarea cu privire la modul în care infrastructura va trebui să se adapteze la noile generații de STI și de vehicule (de exemplu implicațiile vehiculelor inteligente asupra infrastructurii) și care ar putea fi consecințele inovării în domeniul infrastructurii asupra materialului rulant>

Utilizarea în transporturi a noilor forme de energie ar putea de asemenea să impună adaptarea infrastructurii (de exemplu în ceea ce privește stațiile de alimentare). Cele mai recente cercetări cu privire la vehiculele electrice și hibride sunt încurajatoare, datorită posibilității de a deplasa problema emisiilor de CO₂ de la vehicule la centralele electrice, unde poate fi tratată mai eficient. Pe termen lung, tehnologiile pe bază de hidrogen ar putea fi foarte utile în domeniul aviației și al navigației.

În afară de inovarea tehnologică, obiectivul asigurării celei mai eficiente utilizări a infrastructurii poate impune, de asemenea, inovarea organizațională.

Q7 Deplasarea limitelor dintre infrastructură și vehicule sau dintre furnizarea de infrastructură și modul în care aceasta este folosită impune extinderea conceptului de proiect de interes comun (în materie de infrastructură)? Dacă da, cum ar trebui definit acest concept?

- *O „rețea TEN-T centrală”?*

În vederea transformării TEN-T într-o bază eficientă pentru toate obiectivele pertinente ale politicii din domeniul transporturilor și pentru a sublinia, astfel, valoarea sa adăugată ca parte integrantă a politicii comune în domeniul transporturilor, diferiții „piloni” menționați anterior ar putea fi combinați astfel încât să formeze o rețea TEN-T centrală. O astfel de rețea ar putea include atât o rețea prioritară, cât și un pilon conceptual, reflectând astfel nevoia de flexibilitate și de orientare către piață. Rețeaua ar putea evolua în timp, asigurând integrarea optimală a întregii infrastructurii (a infrastructurii fizice și a celei inteligente) și interconectarea modurilor și ar putea funcționa ca un vector al inovării, atât din punct de vedere tehnologic, cât și organizațional. Totodată, această rețea ar putea deveni baza pentru desfășurarea unor abordări inovatoare, de exemplu în materie de tarificare a transportului. În centrul eforturilor comunitare aferente politicii TEN-T s-ar putea, deci, afla, o rețea centrală cu obiective europene clare și cu priorități dintre cele mai înalte din domeniul transportului și al altor politici comunitare (piața internă, coeziune, dezvoltare durabilă/schimbări climatice etc.).

Q8 Este „ fezabilă ” această rețea centrală la nivelul Comunității și care ar fi avantajele și dezavantajele ei? Ce metode ar trebui aplicate pentru definirea ei?

3.2. Nivelul de implementare

Politica TEN-T va fi credibilă pentru cetățeanul european numai dacă opțiunile de planificare sunt în acord cu capacitatea de implementare. Opțiunea de planificarea aleasă și instrumentele pentru implementarea acesteia trebuie, așadar, să se potrivească.

- *Finanțarea globală a proiectelor de interes comun prevăzute în planurile TEN-T*

În pofida eforturile de creștere semnificativă a eficienței utilizării infrastructurii și de a răspunde cererii în modul cel mai eficient și mai sustenabil posibil, finalizarea TEN-T rămâne un efort financiar major.

Dacă se alege opțiunea rețelei globale, implicațiile financiare pentru finalizarea ei ar fi imense. În forma lor actuală, instrumentele financiare comunitare nu au fost în măsură să conducă la finalizarea la timp a proiectelor implicate. Pentru ca, în pofida acestor dificultăți, Comunitatea să poată garanta că orice decizie viitoare a Parlamentului European și a Consiliului în materie este implementată în mod corespunzător, statele membre trebuie să asigure ele însele finalizarea celei mai mari părți din proiectele vizate. Date fiind întârzierile din trecut în finalizarea lucrărilor la această rețea, ar putea fi necesar ca statele membre să fie constrânse să își asume o responsabilitate mai mare. „Funcția de acces” a TEN-T, prevăzută în tratat, ar putea intra integral în responsabilitatea statelor membre.

Proiectele incluse în rețeaua centrală – care ar urma să fie mai puțin extinsă decât rețeaua globală și să fie concentrată pe elemente cruciale pentru atingerea obiectivelor strategice ale TEN-T – ar avea, de asemenea, un cost ridicat. Cu toate acestea, fiecare proiect de interes comun ar trebui să fie bine justificat de obiectivele comunitare consacrate și să contribuie la raționalizarea costului estimat global al implementării TEN-T.

Planificarea TEN-T trebuie să permită o estimare cât mai corectă a costurilor rețelei în ansamblu. Obiectivele de implementare și estimările de costuri din orientările TEN-T, care sunt făcute, de regulă, pe un orizont de timp de 15-20 de ani, ar putea fi repartizate pe perspective de termen scurt, mediu și lung. Aceasta ar putea oferi o bază solidă pentru discuțiile privind finanțarea rețelei TEN-T în ansamblu, în care statele membre, instrumentele de finanțare comunitare și Banca Europeană de Investiții vor continua să joace roluri esențiale. De asemenea, dat fiind faptul că proiectele cele mai mari din TEN-T sunt, prin natura lor, proiecte pe termen lung, este important să se privească dincolo de perspectivele financiare ale Comunității în scopul de a oferi investitorilor o certitudine mai mare pe întreaga perioadă de implementare a proiectelor.

Implementarea TEN-T a fost marcată până în prezent de creșteri enorme ale costurilor. Acestea au fost determinate de condițiile geologice dificile, de soluțiile tehnice dificile, de modificările traseelor la presiunea opiniei publice, de incertitudinea inițială cu privire la standardele privind capacitățile, de măsurile destinate asigurării conformității cu legislația de mediu sau de măsurile proactive în materie de mediu, de întârzierile în implementare și de diferite alte probleme. Dacă standardele de capacitate ale TEN-T se stabilesc la nivelul planificării, acest lucru ar putea reduce incertitudinile. Asistența proactivă din partea Comisiei, în virtutea rolului său de coordonare, s-ar putea axa pe diferitele probleme și ar putea promova schimbul de bune practici, crescând astfel validitatea estimărilor și facilitând implementarea proiectelor.

Gama largă de tipuri de proiecte implicate în dezvoltarea TEN-T impune găsirea de diferite soluții de finanțare. În condițiile unei orientări către piață în sectorul transporturilor și ale eforturilor în direcția optimizării infrastructurii, ar trebui să apară un număr tot mai mare de proiecte capabile să se autofinanțeze integral. Implementarea legislației comunitare privind tarificarea utilizării infrastructurii și internalizarea costurilor externe ar trebui să ofere statelor membre posibilități suplimentare pentru o mai bună gestionare a capacităților disponibile și optimizarea sistemului de transport, precum și pentru finanțarea de noi infrastructuri și tehnologii. De asemenea, ar putea fi

sporit rolul finanțării private în generarea de proiecte, acolo unde este cazul. Acolo unde se preconizează obținerea de avantaje în materie de eficiență, ar trebui dezvoltate în continuare instrumentele comunitare de sprijinire a parteneriatelor public-privat. Se așteaptă ca recent creatul Centru European de Expertiză pentru Parteneriatele Public-Privat să contribuie pe viitor la diseminarea experienței și la încurajarea dezvoltării pe scară mai largă a schemelor de parteneriat public-privat.

Q9 Cum s-ar putea stabili nevoile financiare ale TEN-T în ansamblul său - pe termen scurt, mediu și lung? Ce formă de finanțare – publică sau privată, comunitară sau națională – se potrivește cel mai bine fiecărui aspect în parte din dezvoltarea TEN-T?

Q10 Ce sprijin poate fi acordat statelor membre pentru a le ajuta să finanțeze și să realizeze proiecte aflate în responsabilitatea lor? Ar trebui încurajată implicarea mai mare a sectorului privat în furnizarea de infrastructură? În caz afirmativ, în ce mod?

- *Instrumente comunitare financiare de sprijinire a implementării TEN-T*

Granturile, în special de la linia bugetară TEN-T și de la Fondul European de Dezvoltare Regională, joacă un rol esențial atât în pregătirea proiectelor, cât și în implementarea acestora. Se alocă granturi pentru studii (de la studii de fezabilitate până la studii tehnice și de mediu exhaustive și la explorări geologice costisitoare), contribuind astfel la contracararea dificultăților cu care se confruntă proiectele în stadiile inițiale, și pentru fazele de execuție a lucrărilor. Un aspect esențial de avut în vedere pe viitor în ceea ce privește implementarea politicii TEN-T este raționalizarea alocării granturilor și asocierea acesteia cu valoarea adăugată europeană a proiectelor astfel încât să se asigure cel mai bun randament de cheltuire a banilor comunitari.

Toate proiectele de interes comun ar putea, așadar, să facă obiectul unei analize armonizate cost-beneficii care să stabilească valoarea adăugată europeană a acestora. Analiza ar trebui să cuprindă atât costurile externe, cât și beneficiile din punct de vedere al rețelei sau coeziunii și să ia în considerare asimetriile geografice dintre beneficii și costurile financiare ale investițiilor (un stat membru se poate confrunta, de exemplu, cu costuri deosebit de ridicate de implementare a unui proiect pe teritoriul său, în timp ce un alt stat membru poate obține beneficii disproporționate din această investiție). Aceasta ar permite alocarea granturilor de la bugetul comunitar de o manieră corectă și obiectivă, limitată la proiecte cu valoare adăugată europeană confirmată. Mai mult, pentru a obține rezultate maxime din finanțarea comunitară pentru obiectivele TEN-T, este nevoie de o mai bună coordonare a gestionării resurselor bugetare disponibile (bugetul TEN-T, Fondul de Coeziune, FEDR și împrumuturile de la BEI).

Pe lângă acordarea de granturi, alte instrumente precum instrumentul de garantare a creditelor, introdus în 2007 și mecanismul de partajare a riscurilor (inițiativă pilot în materie de aport de capital în cadrul bugetului TEN-T) reprezintă modalități inovatoare și promițătoare de sprijinire a proiectelor TEN-T. De asemenea, s-ar putea avea în vedere diversificarea portofoliului de instrumente disponibile, în scopul creșterii randamentului de utilizare a sprijinului financiar comunitar, pentru a se calibra finanțarea la necesitățile specifice ale unui anumit proiect și pentru a se structura mai eficient proiectele. Instrumentele inovatoare ar putea include și euroobligațiuni.

Q11 Care sunt punctele forte și punctele slabe ale instrumentelor financiare comunitare actuale și dacă sunt necesare noi instrumente (inclusiv „instrumente inovatoare”? Cum ar putea fi raționalizată utilizarea

combinată a fondurilor din diferite surse comunitare pentru a sprijini implementarea TEN-T?

- *Instrumente comunitare nefinanciare de sprijinire a implementării TEN-T*

Coordonare – coordonatorii europeni și „coordonarea coridoarelor”

Coordonatorii europeni, desemnați de Comisie pentru a ajuta la pregătirea și implementarea anumitor proiecte, s-au dovedit a fi eficace într-o serie de privințe. Rolul lor ar putea fi extins pentru a contribui la stimularea implementării mai multor proiecte majore TEN-T (în combinație cu finanțarea clar orientată prin instrumentele financiare comunitare). Tronsoanele transfrontaliere critice ar trebui, desigur, să-și mențină importanța în acest sens, ceea ce ar consolida proiectul în ansamblu.

Coordonarea ar putea juca un rol vital în orice abordare care presupune o rețea centrală. În afară de coordonarea „tradițională” a proiectelor prioritare de către coordonatorii europeni, proiectele „pornite de la bază” și orientate către interesele mediului de afaceri – precum transportul feroviar de marfă și „coridoarele verzi” – impun în mod clar o coordonare transfrontalieră solidă. Acest fel de abordare de „coordonare per coridor” necesită implicarea tuturor părților interesate – furnizori de infrastructură, operatori, utilizatori și autorități locale și regionale – dacă se dorește elaborarea de soluții atât acceptabile pentru toți, cât și fezabile din punct de vedere tehnic, economic și financiar. Pentru ca aceste soluții să fie sustenabile, ele trebuie să includă toate componentele relevante de infrastructură (de exemplu, în cazul coridoarelor feroviare: strangulările de trafic care trebuie eliminate, terminale intermodale, legături cu porturile, echipamente ERTMS și STI). În contextul finanțării comunitare, astfel de proiecte ar putea fi tratate ca fiind un nou tip de „proiecte europene” și abordate ca întreg, în loc să beneficieze de sprijin fragmentat.

Abordarea per coridor ar putea acoperi atât coridoare în cazul în care implicațiile în materie de infrastructură sunt relativ mici, dar în cazul cărora se pot obține beneficii semnificative pe termen scurt cât și, respectiv, coridoare care implică proiecte critice pe termen lung, precum proiecte transalpine și transpireneene. În cazurile din urmă, abordarea poate implica soluții intermediare de infrastructură, contribuind astfel la îmbunătățirea economiei întregului proiect.

Metoda deschisă de coordonare

Aplicarea metodei deschise de coordonare (MDC) la TEN-T ar putea contribui la crearea unui cadru de lucru comun pentru Comisie, Agenția executivă TEN-T și statele membre și ar putea să furnizeze o bază comună de cunoștințe pentru rețeaua TEN-T. Dacă MDC se implementează prin intermediul TENtec Information System și al portalului acestuia, acest lucru va permite principalelor grupe de utilizatori să aibă acces la baza de date TENtec și la hărțile SIG conținând date TEN-T, pe care pot să le actualizeze. Permitearea accesului public (de exemplu la rapoarte și la hărți cu informații privind rețeaua) ar putea constitui un instrument de comunicare util pentru furnizarea de informații cu privire la activitatea Comisiei legată de TEN-T. Este important să se furnizeze informații cu privire la dezvoltarea de ansamblu a politicii TEN-T într-un mod mai sistematic și mai exhaustiv, pentru ca astfel cetățenii europeni să devină conștienți de beneficiile pe care această politică le aduce.

Evaluarea comparativă poate fi de asemenea o modalitate de convingere a statelor membre să investească în TEN-T. Instituirea de standarde de performanță poate, de exemplu, să ajute la determinarea capacității fiecărei țări în privința diferitelor tipuri de

infrastructură și să servească drept bază pentru optimizarea utilizării infrastructurii și identificarea strângărilor de trafic. O experiență pozitivă în acest sens există deja în privința managementului traficului aerian, deși s-a dovedit foarte dificil să se determine capacitatea infrastructurii în sectorul feroviar. Schimbul de bune practici deschide o serie de oportunități pentru facilitarea implementării proiectelor – în ceea ce privește managementul proiectelor majore, al abordărilor de tip parteneriat public-privat și examinarea aspectelor de mediu în proiectarea infrastructurii.

Q12 Cum ar putea fi îmbunătățite instrumentele nefinanciare existente și ce noi instrumente ar putea fi introduse?

4. OPȚIUNI POSIBILE PENTRU CONTINUAREA DEZVOLTĂRII TEN-T

Pe baza argumentelor prezentate la punctul 3, Comisia consideră posibile trei opțiuni pentru dezvoltarea în continuare a TEN-T:

- (1) Menținerea structurii curente în dublu nivel, constând în rețeaua globală și proiectele prioritare (neconectate)
- (2) Reducerea TEN-T la un nivel unic (proiecte prioritare, posibil conectate într-o rețea prioritară)
- (3) Structură de tip dublu nivel, constând dintr-o rețea globală și o rețea centrală, cuprinzând o rețea prioritară definită geografic și un pilon conceptual care să permită integrarea diferitelor aspecte legate de politica de transport și de infrastructura de transporturi.

Tabelul 1 prezintă avantajele și dezavantajele acestor trei opțiuni.

Q13 Care dintre aceste opțiuni este cea mai potrivită și din ce motive?

5. INFORMAȚII PENTRU CEI CARE RĂSPUND LA CARTEA VERDE

Consultarea pe teme descrise în Cartea verde va rămâne deschisă până la 30/04/2009.

Contribuțiile pot fi trimise la adresa:

European Commission

DG Energy and Transport

TEN-T

B-1049 Brussels

Adresa de e-mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Comisia Europeană va analiza rezultatele prezentei consultări și le va folosi în formularea politicii în domeniu. Vă atragem atenția asupra faptului că numele autorilor pot fi publicate pe internet, cu excepția cazului în care aceștia refuză în mod explicit, atunci când trimit contribuția, să-și dea acordul pentru publicare.

Opțiuni structurale pentru definirea TEN-T

Opțiunea	Titlu	Descriere	Avantaje/dezavantaje preconizate care trebuie avute în vedere
(1)	Dublu nivel: rețea globală și proiecte prioritare (structura actuală)	<p>Nivelul 1: Rețeaua globală (scheme modale și sisteme de management al traficului astfel cum apar în orientările TEN-T actuale) păstrată în forma sa actuală</p> <p>Nivelul 2: Abordarea proiectelor prioritare menținută în forma actuală.</p> <p>Examinarea și posibila revizuire a prevederilor articolelor 22 și 23 alineatul(3) din orientările TEN-T actuale</p> <p>Rețeaua globală și abordarea proiectelor prioritare ar putea fi revizuite ca parte a revizuirii orientărilor pe baza rapoartelor bienale de implementare.</p> <p>Progresele în ceea ce privește proiectele prioritare vor face obiectul unui raport în 2010; după caz, s-ar putea propune modificarea listei de proiecte.</p>	<p><u>Avantaje:</u></p> <p>Nivelul 1: „vehicul” important pentru diferite obiective ale politicii în domeniul transporturilor (implementarea legislației în domeniul interoperabilității, siguranței etc) și, probabil, în viitor, pentru noile tehnologii, tarificarea infrastructurii, etc. Asigură, de asemenea, funcția de acces pentru regiuni.</p> <p>Nivelul 2: „partea vizibilă” a politicii TEN-T: face obiectul sprijinului financiar comunitar concentrat și al inițiativelor de coordonare din partea Comisiei. Rezultate măsurabile cu efecte vizibile în ceea ce privește obiectivele pieței interne, de coeziune și de transport sustenabil.</p> <p><u>Dezavantaje</u></p> <p>Nivelul 1: la nivel comunitar, nu există mijloace de garantare a implementării complete și la timp a proiectelor.</p> <p>Nivelul 2: efectul de rețea la nivel european nu este optimizat.</p> <p><u>Avantaje:</u></p> <p>Permite concentrarea instrumentelor comunitare pe marile priorități, oferind perspective mai bune pentru finalizarea rețelei în intervalul de timp preconizat. Vizibilitate și credibilitate ridicată a politicii comunitare.</p> <p><u>Dezavantaje:</u></p> <p>Rețeaua globală, cu funcțiile sale în materie de politică de</p>
(2)	Nivel unic: Proiecte prioritare – eventual în formă extinsă	Nivel unic: Proiectele prioritare în forma actuală (modificată, dacă este cazul), completate de necesitățile prioritare de infrastructură decurgând din cerințele diferitelor servicii de transport. Proiectele prioritare ar putea fi, eventual, conectate și modificate, după caz, într-o rețea prioritară.	

(3) Dublu nivel: rețea globală și „rețea centrală”
Nivelul 1: Rețeaua globală (scheme modale și sisteme de management al traficului astfel cum apar în orientările TEN-T actuale) păstrată în forma sa actuală

Nivelul 2: „Rețeaua centrală” constând din:

a) un „pilon geografic” (definit în termeni geografici concreți) Aceasta include o „rețea prioritară” (pornind de la abordarea actuală pe bază de proiecte prioritare) care unește și extinde după necesități axele majore transnaționale, nodurile importante care sunt puncte de conectare intermodale (porturi, aeroporturi, terminale de marfă, etc.) și acțiunile europene majore din domeniul STI;

b) un „pilon conceptual” care oferă, în timp, baza pentru identificarea proiectelor, coridoarelor și elementelor de rețea; bazat pe necesitățile de servicii pe termen scurt, mediu și lung; orientat puternic către nevoile mediului de afaceri. Acest pilon se definește prin caracteristici teoretice cum ar fi obiective, criterii, etc., și oferă baza pentru identificarea proiectelor în condiții de transparență și obiectivitate (de asemenea, ca bază pentru finanțarea comunitară).

transporturi și de acces pentru regiuni, dispare datorită lipsei de mijloace pentru asigurarea implementării corespunzătoare.

Avantaje:

Nivelul 1: după cum s-a prezentat la opțiunea (1).

Nivelul 2: Are un potențial mai mare de obținere a unor veritabile efecte de rețea și, în consecință, de a contribui la menținerea angajamentului statelor membre în privința finalizării rețelei. De asemenea, oferă o bază de referință pentru politicile de transport, viitoarele inovații (utilizarea eficientă a infrastructurii, co-modalitate, logistică, noi tehnologii, etc.) și pentru obiectivele de reducere a emisiilor.

În ansamblu: Permite concentrarea instrumentelor comunitare (financiare și de coordonare) asupra finalizării rețelei: amplifică eficacitatea, vizibilitatea și credibilitatea politicii. Creează o bază solidă pentru negocierea bugetului comunitar pentru perioada 2014-2020.

Dezavantaje:

Nivelul 1: Lipsa mijloacelor pentru asigurarea implementării complete și la timp, în condiții de asigurare unor funcții importante în materie de politică de transporturi și de acces la rețea.

Nivelul 2: introducerea unor factori de „incertitudine” în planificarea TEN-T, definită pe bază de obiective și criterii, și nu de proiecte concrete.