



---

*Document de ședință*

---

**A8-0282/2016**

6.10.2016

# **RAPORT**

referitor la îmbunătățirea conectării și accesibilității infrastructurii de transport  
din Europa Centrală și de Est  
(2015/2347(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Tomasz Piotr Poręba

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN .....	3
EXPUNERE DE MOTIVE .....	18
AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ.....	20
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ ÎN FOND .....	25

## PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

### referitoare la îmbunătățirea conectării și accesibilității infrastructurii de transport din Europa Centrală și de Est (2015/2347(INI))

*Parlamentul European,*

- având în vedere Rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile<sup>1</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 2 decembrie 2015 referitoare la mobilitatea urbană durabilă<sup>2</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 10 mai 2012 referitoare la viitorul aeroporturilor și al serviciilor aeriene regionale în UE<sup>3</sup>,
- având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 170 din acesta,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1315/2013<sup>4</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1316/2013<sup>5</sup>,
- având în vedere raportul publicat de Comisie în martie 2015 și intitulat „Siguranța rutieră în Uniunea Europeană”<sup>6</sup>,
- având în vedere concluziile Reuniunii miniștrilor din țările dunărene din 3 decembrie 2014 privind refacerea și întreținerea eficientă a infrastructurii căilor navigabile dunărene și ale afluenților săi navigabili<sup>7</sup>,
- având în vedere declarația de la Łańcut din 3 martie 2016 privind consolidarea cooperării în sectorul transportului în Carpați și continuarea proiectului de dezvoltare Via Carpatia<sup>8</sup>,
- având în vedere „Procesul de la Berlin” și Conferința statelor din Balcanii de Vest din 2014, Summitul de la Viena din 2015 și Conferința de la Paris din 2016,
- având în vedere Planul de acțiune pentru o strategie a Uniunii Europene pentru regiunea Dunării (SEC(2010)1489),
- având în vedere Planul de acțiune pentru o strategie a Uniunii Europene pentru regiunea

<sup>1</sup> Texte adoptate, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> Texte adoptate, P8\_TA(2015)0423.

<sup>3</sup> JO C 261E, 10.9.2013, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 348, 20.12.2013, p. 1.

<sup>5</sup> JO L 348, 20.12.2013, p. 129.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/vademecum\\_2015.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf)

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

<sup>8</sup> <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

Mării Baltice (SWD(2015)0177),

- având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru dezvoltare regională (A8-0282/2016),
- A. întrucât conectivitatea și accesibilitatea infrastructurii de transport au un impact major asupra creșterii și competitivității economice, ocupării forței de muncă și a coeziunii teritoriale a UE și a regiunilor sale; întrucât Europa Centrală și de Est este o parte esențială a pieței unice europene, cu potențial de a atrage investiții și de a contribui la creșterea economică în întreaga UE; întrucât toate modurile de transport, fără nicio excepție, ar trebui să contribuie la creșterea competitivității, intermodalitate și tranziția ecologică, în scopul de a deservi mai bine dezvoltarea pieței unice;
- B. întrucât îmbunătățirea conectivității și accesibilității infrastructurii de transport din Europa Centrală și de Est constituie un mijloc de realizare a obiectivelor politicii de coeziune, în special în ceea ce privește dezvoltarea economică dorită a regiunilor de frontieră;
- C. întrucât infrastructura de transport în majoritatea regiunilor din centrul și estul UE a rămas insuficient dezvoltată, în comparație cu cea a altor regiuni europene; întrucât infrastructura de transport slab dezvoltată din Europa Centrală și de Est coexistă cu cele mai dense și mai dezvoltate rețele din întreaga lume, aflate în centrul Europei; întrucât cetățenii se așteaptă ca statele membre, cu sprijinul UE, să coopereze pentru îmbunătățirea acesteia;
- D. întrucât fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) au fost principala sursă de investiții în transportul public în Europa Centrală și de Est și întrucât Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) reprezintă un instrument important de finanțare pentru dezvoltarea în continuare a infrastructurii de transport din regiune ca parte a coridoarelor rețelei centrale TEN-T; întrucât lipsa capacității administrative în administrațiile naționale, regionale și locale poate conduce la o absorbție scăzută a fondurilor UE și, astfel, statele membre din Europa Centrală și de Est, la fel ca în alte părți ale UE, nu au folosit întotdeauna la maximum fondurile UE din diferite motive, inclusiv din cauza pregătirii și eficienței insuficiente; întrucât ar trebui mobilizate consolidarea capacității și asistența tehnică pentru a stimula apariția mai multor proiecte bune și pentru a sprijini administrațiile publice în gestionarea fondurilor UE;
- E. întrucât intensificarea activității la proiecte importante, cum ar fi Via Carpatia și Rail Baltica, precum și dezvoltarea coridoarelor rețelei centrale Orient/Est-mediteranean și Baltic-Adriatic, a coridorului adriatico-ionic și a TRACECA ar oferi un stimulent important pentru îmbunătățirea conectivității și accesibilității infrastructurii de transport în această parte a UE; întrucât sprijinul acordat unor comunicații mai strânse între țările terțe învecinate și statele membre ale UE din Europa Centrală și de Est, inclusiv în sectorul transportului și infrastructurii feroviare, va contribui la îmbunătățirea legăturilor feroviare dintre Uniunea Europeană, țările și regiunile învecinate și Asia;
- F. întrucât conexiunile de transport transfrontaliere bine dezvoltate sunt esențiale pentru

competitivitatea regională și pentru promovarea dezvoltării IMM-urilor în zonele de frontieră și, în ceea ce privește, în special, transportul public, pentru sprijinirea incluziunii sociale a populațiilor vulnerabile din punct de vedere economic; întrucât multe state membre din Europa Centrală și de Est nu au încă legături bune de transport, în special legături feroviare, care să traverseze granițele naționale; întrucât legăturile ineficiente între diferitele moduri de transport și lipsa facilităților rețelei între transportul de bază și cel general înseamnă că există un nivel insuficient de interoperabilitate între diferitele moduri de transport, deși aceasta nu doar ar reduce prețurile pentru pasageri și pentru transportatorii de mărfuri și ar îmbunătăți flexibilitatea serviciilor de transport, ci, de asemenea, ar contribui la soluționarea preocupărilor ecologice și sociale;

- G. întrucât unele regiuni geografice incluse în Strategia UE pentru regiunea alpină (EUSALP) se confruntă cu probleme sociale și economice majore, dată fiind poziția lor marginală în raport cu coridorul scandinavo-mediteraneean, pe tronsonul care se întinde de-a lungul autostrăzii Brenner;
- H. întrucât îmbunătățirea coordonată a infrastructurii de transport poate avea un impact pozitiv asupra mediului și a eficienței energetice a transportului,

### *Aspecte orizontale*

1. subliniază necesitatea de a îmbunătăți conectivitatea și accesibilitatea infrastructurii de transport către, dinspre și în centrul și estul UE, luând în considerare nevoile economiei și principiile dezvoltării sustenabile; reamintește obiectivele TEN-T de a elimina legăturile lipsă și blocajele, precum și de a asigura conexiuni fără discontinuități pentru transportul pe distanțe lungi și transportul regional, în special în regiunile transfrontaliere, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri; consideră că utilizarea fondurilor UE trebuie să reflecte nevoile reale de investiții pentru finalizarea rețelei centrale TEN-T în regiune până în 2030; subliniază că, în afară de crearea noilor infrastructuri, UE trebuie să investească în modernizarea și finalizarea infrastructurilor de transport existente;
2. subliniază, ca prioritate în vederea reechilibrării concurenței europene din sectorul transporturilor, necesitatea de a stabili un nou coridor european care să lege direct centrul portuar Veneția cu nord-estul Europei, prin consolidarea rețelei TEN-T actuale;
3. subliniază importanța planificării coordonate a proiectelor de către și între statele membre, ținând cont cât se poate de mult de planurile generale naționale de transport și de coordonarea cu țările candidate, odată cu realizarea unor evaluări realiste ale necesităților de transport, în concordanță cu Cartea albă a UE privind politica în domeniul transporturilor, și includerea analizei costuri-beneficii și a consultării părților interesate; subliniază faptul că condiționalitatea ex ante de a elabora planuri generale de transport a ajutat statele membre să își stabilească prioritățile investiționale în domeniul transporturilor; consideră că serviciile responsabile ale Comisiei trebuie să evalueze și să monitorizeze planurile generale respective pentru a se asigura că acestea respectă, de asemenea, obiectivele și prioritățile UE;
4. recomandă insistent o mai bună utilizare a politicilor și instrumentelor existente de cooperare regională, cum ar fi cooperarea teritorială europeană (CTE), Interreg și, în

special, grupările europene de cooperare teritorială (GECT), pentru a îmbunătăți transportul transfrontalier între regiuni și a elimina blocajele;

5. consideră că strategiile macroregionale ale UE, precum cele deja create pentru regiunea Mării Baltice, regiunea Dunării și regiunea adriatico-ionică și o posibilă viitoare strategie pentru regiunea carpatică și regiunea Mării Negre, oferă un cadru inovator de guvernare pentru abordarea provocărilor politicii în domeniul transporturilor care nu pot fi rezolvate de către statele membre singure, pentru a asigura condiții de transport mai bune;
6. salută finalizarea planurilor de lucru inițiale pentru coridoarele rețelei centrale TEN-T din 2015, precum și adoptarea hărților noi care extind și mai mult rețeaua TEN-T către țările din Balcanii de Vest; subliniază că implementarea rețelei centrale ar trebui, de asemenea, să stimuleze dezvoltarea rețelei globale, în special în ceea ce privește conexiunile care au relevanță transfrontalieră și impact asupra consolidării coridoarelor; subliniază importanța nodurilor urbane și rolul acestora în creșterea fluxurilor de transport, atât de pasageri, cât și de mărfuri;
7. subliniază faptul că disparitățile în materie de dezvoltare și calitate a infrastructurii între regiunea Europei Centrale și de Est (ECE) și restul Europei pot fi reduse doar printr-o strategie clară, concretă și integrată la nivelul UE;
8. reamintește Comisiei de obligația sa, prevăzută de Cartea Albă din 2011 privind transportul până în 2020, în care a adoptat un plan de aplicare a 40 de măsuri concrete privind dezvoltarea unui sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor; reamintește că unul dintre obiectivele sale pe termen lung este de a transfera 30 % din transportul rutier pe distanțe mai mari de 300 km către transportul feroviar sau pe căi navigabile până în 2030, și mai mult de 50 % până în 2050, reducând astfel semnificativ traficul în Europa Centrală și de Est;
9. consideră că dezvoltarea unor noduri de transport reprezintă un element esențial pentru interconectarea transporturilor pe distanțe lungi, regionale și urbane, promovând astfel eficiența, intermodalitatea și dezvoltarea mediului de afaceri regional, având în vedere și oportunitățile vaste pe care digitalizarea le poate oferi pentru a crește performanța întregului lanț logistic, inclusiv punerea la dispoziție a datelor disponibile pentru toate părțile interesate (schimbul de date) în scopul dezvoltării de noi servicii și practici;
10. subliniază că la construirea și modernizarea infrastructurii rutiere din Europa Centrală și de Est ar trebui să se țină seama de nevoile cicliștilor, după caz; evidențiază importanța dezvoltării infrastructurii pentru biciclete în țările din Europa Centrală și de Est, ceea ce va crește gradul de siguranță, va reduce numărul de victime în accidente rutiere și va îmbunătăți calitatea vieții și starea de sănătate a populației din Uniunea Europeană; subliniază faptul că rețeaua de ciclism EuroVelo și în special Ruta nr. 13 (traseul „Cortina de fier”), Ruta est-europeană și Ruta Atlantic-Marea Neagră, combinată cu legăturile feroviare, oferă un potențial interesant pentru IMM-urile din turism din cadrul macroregiunilor din Europa de Est și Centrală și, prin urmare, ar trebui promovate;
11. subliniază că creșterea coerenței dezvoltării economice a statelor membre în vestul, centrul și estul UE necesită investiții mari; subliniază necesitatea unei mai bune coordonări între autoritățile europene și naționale, în special în ceea ce privește

realizarea părții centrale a rețelei TEN-T; reamintește totuși că coordonarea necesară la nivel european trebuie să țină seama de provocările specifice din statele membre și de diferențele dintre economiile, sistemele de asigurări sociale, calitatea infrastructurii și schimbările demografice; subliniază potențialul de locuri de muncă într-un sector feroviar care funcționează mai bine; solicită eliminarea oricăror bariere arbitrare din calea liberei circulații a bunurilor și serviciilor și insistă ca țările să se abțină de la introducerea unor astfel de obstacole;

12. invită statele membre și Comisia să asigure sinergiile și complementaritatea reciprocă a finanțării în cadrul MIE, fondurilor ESI, instrumentului de asistență pentru preaderare și al instrumentelor BEI și BERD în momentul implementării proiectelor de infrastructură de transport în regiunile centrale și de est ale UE pentru a îmbunătăți în mod semnificativ utilizarea și diversificarea acestora; subliniază necesitatea schimbului și a diseminării experienței și cunoștințelor pentru pregătirea și utilizarea proiectelor atunci când finanțarea se face prin intermediul unor instrumente diferite (așa-numita combinare de fonduri); reamintește importanța de a utiliza mijloacele Fondului european pentru investiții strategice (FEIS) în timp util pentru a promova proiecte viabile din punct de vedere comercial și bazate pe piață; îndeamnă Comisia, BEI și Platforma europeană de consiliere în materie de investiții să își intensifice activitatea cu promotorii de proiecte din Europa Centrală și de Est, pentru a se asigura că FEIS va fi utilizat pentru proiecte de infrastructură de calitate în moduri de transport inovatoare și sustenabile; subliniază importanța FEIS în dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport de toate tipurile; subliniază faptul că, până în prezent, majoritatea proiectelor de infrastructură care sunt planificate pentru a fi finanțate de FEIS sunt în Europa de Vest; în ceea ce privește FEIS, invită, așadar, Comisia să încurajeze investitorii să sprijine platformele de proiecte axate pe proiectele de infrastructură de transport din Europa Centrală și de Est; subliniază importanța finanțării aferente politicii de coeziune pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în țările din Europa Centrală și de Est, calitatea acestora fiind adeseori mult inferioară celei a rețelelor de transport din Europa Occidentală; solicită, în acest sens, garantarea resurselor și a nivelului de finanțare necesare în următorul cadru financiar multianual;
13. reamintește că 11 305 500 000 EUR au fost transferați din Fondul de coeziune în MIE, pentru a fi utilizați în sectorul transportului în statele membre care beneficiază de sprijinul Fondului de coeziune; subliniază faptul că ar trebui să se acorde prioritate utilizării acestor fonduri disponibile imediat, mai ales în contextul actualei rate de absorbție, față de participarea investițională a unor părți terțe în cazurile în care investițiile respective se bazează pe considerente politice, mai degrabă decât pe interese economice;
14. invită statele membre din Europa Centrală și de Est să asigure un nivel ridicat de transparență și un control strict al utilizării fondurilor UE și să publice informații detaliate privind alocarea lor cât de curând posibil;
15. atrage atenția asupra posibilităților pe care le oferă proiectele hibride de parteneriat public-privat prin conectarea surselor de finanțare a investițiilor în infrastructură care provin din granturi ale UE (până la 85 % din costurile eligibile totale), din finanțarea publică sub forma cofinanțării cu care beneficiarul trebuie să contribuie, precum și din fonduri ale întreprinderilor private; subliniază, în același timp, că fondurile și resursele

bugetare ale UE sunt un factor care contribuie la consolidarea credibilității investițiilor, întrucât reduc riscurile pentru sectorul privat; evidențiază, în același timp, că sectorul privat beneficiază de contracte stabile, pe termen lung, care nu depind de fluctuațiile economice, politice și bugetare de la nivel național; încurajează statele membre, așadar, să utilizeze parteneriatele de tip public-privat (PPP), după caz, care pot fi o modalitate extrem de avantajoasă de a investi în infrastructură, îndeosebi în ceea ce privește punerea în aplicare a unor proiecte de infrastructură complexe care, pe de o parte, necesită o cheltuială considerabilă și generează profituri reduse, iar pe de altă parte, reprezintă dorința de a garanta furnizarea efectivă a unui serviciu public de înaltă calitate; în acest context, invită Comisia Europeană să furnizeze asistență tehnică statelor membre din regiunea ECE, având în vedere faptul că unele dintre aceste țări au o experiență redusă în folosirea instrumentelor financiare și în implicarea sectorului privat în proiecte de mare anvergură; în plus, solicită Comisiei să prezinte, în cooperare cu administrațiile naționale, regionale și locale, o imagine de ansamblu generală regulată a proiectelor de transport cu sumele aferente, cofinanțate din diverse fonduri ale UE;

16. invită Comisia și statele membre să eficientizeze și să simplifice procedurile de achiziții publice, să elaboreze linii directoare privind PPP, să asigure un cadru adecvat pentru ajutoarele de stat și să simplifice procedurile de acordare a autorizațiilor, pentru a facilita implementarea proiectelor de transport, în special a proiectelor transfrontaliere;
17. subliniază că fondurile ESI pot fi folosite pentru dezvoltarea legăturilor lipsă în zonele de frontieră din Europa Centrală și de Est și pentru consolidarea infrastructurilor existente, pentru a asigura accesul neîngrădit la piața unică și a promova mai mult creșterea economică; subliniază, în acest sens, dat fiind că transportul este un factor cheie al dezvoltării regionale, că infrastructura adecvată și finanțată corespunzător este o cerință de bază și indispensabilă pentru crearea coeziunii economice, sociale și teritoriale;
18. reamintește că fondurile ESI pot fi utilizate, de asemenea, pentru a mări capacitatea administrativă a organismelor intermediare și a beneficiarilor pentru că, altfel, ar putea fi subminat sprijinul UE acordat investițiilor în domeniul transporturilor din regiune; ia act de faptul că, până în prezent, în special mecanismul de asistență JASPERS s-a dovedit util în acest sens și ar putea, așadar, să i se confere un caracter mai permanent, instituțional, mai curând decât să fie doar prelungit; subliniază că asistența tehnică oferită prin Platforma europeană de consiliere în materie de investiții ar trebui să vină în sprijinul promotorilor de proiecte publice și private, în vederea creării unei rezerve stabile de proiecte mature și bine structurate, pentru a beneficia de instrumentele financiare pe o perioadă îndelungată; reamintește faptul că coordonatorii europeni pentru coridoarele rețelei centrale au un mandat politic, dar nu au suficiente capacități administrative; invită Comisia și statele membre să ia măsuri de simplificare a gestionării publice a acestor resurse pentru a evita birocrăția inutilă;
19. invită Comisia și BEI să-și îmbunătățească cooperarea și să-și coordoneze eforturile pentru a asigura o consultare largă cu toți factorii interesați cu privire la finanțarea infrastructurii de transport, schimbul de bune practici, promovarea instrumentelor financiare, identificarea din timp a proiectelor potențiale și furnizarea de informații în mod periodic Parlamentului în legătură cu acestea; subliniază faptul că toate măsurile



privind proiectele destinate îmbunătățirii conectivității și accesibilității infrastructurii de transport ar trebui să fie adoptate în regim de maximă urgență;

20. încurajează regiunile și statele membre să adopte sau să continue măsurile de trecere la opțiuni de transport mai ecologice; încurajează utilizarea fondurilor ESI pentru proiectele destinate creării cererii pentru opțiuni de transport public și mai sustenabil, de exemplu prin emiterea simplificată de bilete transfrontaliere și investiții în sisteme de puncte de reîncărcare cu electricitate;
21. subliniază că ar trebui să se acorde o atenție egală coridoarelor de transport est-vest și nord-sud în cadrul rețelei europene TEN-T, care poate contribui la dezvoltarea economică a țărilor participante, prin crearea unor noi oportunități pentru crearea de locuri de muncă în IMM-uri, înființarea de întreprinderi inovatoare noi, schimburi comerciale, știință, cercetare și tehnologii, precum și pentru a spori siguranța rutieră și a reduce costurile cu transportul; subliniază importanța multimodalității și a inovării în domeniul transportului pentru dezvoltarea comerțului și a turismului, precum și pentru protecția mediului și sprijină integrarea căilor navigabile interioare în cadrul lanțului logistic multimodal, având în vedere faptul că legăturile dintre toate modurile de transport ar asigura dezvoltarea economică a zonei și ar reduce, de asemenea, blocajele din sistemul de transport;
22. consideră că este o prioritate pentru dezvoltarea socioeconomică a regiunii estice incluse în Strategia UE pentru regiunea alpină ca autostrada italiană A27 să fie finalizată, cu o ieșire în Austria, și ca rețeaua rutieră italiano-austriacă din această regiune geografică să fie îmbunătățită prin intermediul unor lucrări auxiliare;
23. salută extinderea rețelei TEN-T în țările din Balcanii de Vest; solicită Comisiei să asigure integrarea țărilor din Balcanii de Vest candidate la aderare în rețeaua TEN-T și cooperarea în domeniul legăturilor de transport cu Ucraina, Moldova și cu alte țări învecinate, inclusiv cele care fac parte din coridorul TRACECA; subliniază importanța adoptării criteriilor financiare, astfel încât țările în curs de aderare și cele candidate să poată beneficia de instrumentele financiare ale UE pe o scară mai largă, în special în cazul proiectelor transfrontaliere; subliniază faptul că, pentru a contribui la extinderea rețelei centrale în regiune, investițiile, în special prin Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA) și Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest, și măsurile de optimizare a traficului ar trebui să fie coordonate la nivel regional;
24. consideră că îmbunătățirea infrastructurii de transport și a conectivității în Europa Centrală și de Est este un instrument important de consolidare a stabilității, dezvoltării economice, cooperării regionale și a securității la granița de est a Uniunii și în Balcanii de Vest și de creștere a convergenței ascendente a condițiilor de transport pe piața internă; subliniază, în acest sens, importanța coridorului Orient/Est-mediteranean;
25. subliniază necesitatea absolută a menținerii zonei Schengen pentru un sistem de transport eficient și rentabil în UE, bazat pe libera circulație a mărfurilor, serviciilor și persoanelor între frontierele interne deschise; reamintește că, încă din iunie 2011, Comisia a îndemnat toate statele membre să ia decizia privind extinderea spațiului Schengen pentru a include Bulgaria și România;
26. subliniază necesitatea de a îmbunătăți conectivitatea și accesibilitatea infrastructurii de

transport, astfel încât să se promoveze dezvoltarea sectorului turismului în UE; subliniază că o rețea de transport extinsă și eficientă constituie un atu important pentru sectorul turismului, contribuind la creșterea atractivității turistice a regiunilor; consideră că țările din Europa Centrală și de Est au un potențial enorm de dezvoltare a sectorului lor turistic, care ar putea fi valorificat mai bine cu ajutorul dezvoltării în continuare a infrastructurii de transport;

27. subliniază aspectele favorabile de mediu și economice ale sinergiilor interconectării diferitelor moduri de transport în vederea unei mai bune utilizări a avantajelor inerente fiecărui mod;
28. subliniază faptul că dezvoltarea transporturilor combinate în Europa Centrală și de Est necesită îmbunătățirea coridoarelor de transport feroviar de mărfuri și sprijin pentru construirea de terminale intermodale cu acces public;
29. constată potențialul enorm al proiectelor internaționale de infrastructură, cum este „Noul Drum al mătășii”, în sensul sprijinirii Europei Centrale și de Est să valorifice mai bine posibilitățile oferite de economia globală; consideră că datorită situației sale geografice favorabile, Europa Centrală și de Est poate deveni un important centru logistic și un hub de comunicații între Europa și Asia;
30. subliniază faptul că o accesibilitate tot mai bună a transporturilor în Europa Centrală și de Est și investițiile necesare în acest scop ar trebui să dea un impuls dezvoltării de întreprinderi și afaceri locale; subliniază că procedurile de achiziții și implementarea proiectelor ar trebui să fie adaptate IMM-urilor; solicită Comisiei să acorde o atenție sporită problemei contractanților și subcontractanților majori implicați în proiecte, care se folosesc practici de cooperare neloiale, victimele lor fiind de cele mai multe ori lucrătorii necalificați;
31. susține că, la planificarea soluțiilor de infrastructură pentru Europa Centrală și de Est, este necesar să se țină seama de nevoile celor care locuiesc în regiuni slab populate și greu accesibile, cum sunt zonele montane; susține că lipsa accesului la transport poate conduce la excluziune socială și solicită Comisiei să ia în considerare nevoile celor care utilizează rute locale de transport; subliniază că profitabilitatea legăturilor de transport nu poate fi unicul criteriu de evaluare a utilității acestora;

### ***Transportul rutier***

32. reamintește că dezvoltarea unor drumuri transfrontaliere este esențială pentru a facilita cooperarea între populații și întreprinderi în regiunile de frontieră; invită statele membre să continue modernizarea drumurilor, să continue dezvoltarea legăturilor care lipsesc, să construiască spații de parcare sigure și accesibile și să consolideze conectivitatea regională și locală cu rețeaua TEN-T, întrucât includerea în rețeaua TEN-T constituie o bază importantă pentru creșterea economică a centrelor regionale;
33. subliniază necesitatea de a asigura sisteme echitabile de taxare rutieră în UE; subliniază că, având în vedere caracteristicile deosebite ale statelor membre, acestea ar trebui să continue să dispună de o anumită flexibilitate la crearea acestor sisteme, menținând totuși interoperabilitatea tehnică la un nivel adecvat; susține că aceste sisteme ar trebui concepute în cooperare cu comunitatea oamenilor de afaceri și cu utilizatorii rutelor

comerciale și că acestora din urmă ar trebui să nu li se solicite să achite tarife suplimentare sau disproporționate care le-ar reduce gradul de profitabilitate al activității desfășurate;

34. invită Comisia și statele membre să răspundă nevoii urgente de consolidare a infrastructurii rutiere de-a lungul frontierei estice a UE, care pornește din Estonia, trece prin Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia, Ungaria, România și Bulgaria și se termină în Grecia; consideră că aceste eforturi ar trebui să se bazeze pe planificarea deja realizată de mult timp în cadrul proiectului Via Carpatia, referitor la care reprezentanții țărilor vizate au semnat o declarație la Varșovia, la 3 martie 2016, privind continuarea cooperării pentru dezvoltarea coridorului și modernizarea rutei; consideră că, odată cu construirea Via Carpatia, regiunile periferice ale UE vor avea posibilitatea unei dezvoltări accelerate și vor putea recupera mult mai repede decalajul față de regiunile dezvoltate ale Uniunii; evidențiază faptul că, prin construirea rutei, vor fi stimulate investițiile și dezvoltarea afacerilor și, de asemenea, va fi îmbunătățită securitatea la nivelul întregii Uniuni, în special în contextul conflictului armat din Ucraina; consideră că ar trebui valorificată posibilitatea de a deschide coridorul Rin-Dunăre către nordul UE prin Via Carpatia și consideră că Via Carpatia ar trebui să primească o alocare bugetară corespunzătoare; solicită, prin urmare, includerea proiectului Via Carpatia în rețeaua centrală TEN-T pentru a-i asigura o finanțare corespunzătoare din partea Uniunii; încurajează, în același timp, statele membre să aloce finanțare acestui proiect, făcând uz de orice instrument financiar posibil, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei și Fondul european pentru investiții strategice ;
35. reafirmă că un impact direct asupra siguranței rutiere îl are calitatea infrastructurii rutiere; consideră, așadar, că și siguranța rutieră ar trebui evaluată la construirea infrastructurii rutiere; își exprimă preocuparea legată de faptul că numărul accidentelor rutiere mortale și al vătămărilor corporale grave se menține la un nivel relativ ridicat în multe state membre din Europa Centrală și de Est; subliniază că măsurile de îmbunătățire a siguranței rutiere ar trebui să fie promovate și mai mult la nivelul statelor membre și la nivelul UE; consideră că ar trebui să se prevadă o finanțare adecvată pentru proiectele de reabilitare a infrastructurii din statele membre din Europa Centrală și de Est;
36. subliniază faptul că siguranța și sustenabilitatea sectorului transporturilor sunt priorități-cheie în dezvoltarea infrastructurii; prin urmare, invită Comisia și statele membre să continue să încurajeze digitalizarea și automatizarea în toate modurile de transport; solicită ca proiectele de investiții în infrastructură să cuprindă soluții de transport care să reducă riscul de deces sau de vătămare corporală gravă în accidente rutiere și, de asemenea, să se țină seama de nevoile persoanelor care locuiesc în apropierea rutelor cu un trafic rutier intens;

### ***Transportul feroviar***

37. subliniază importanța construirii, modernizării și întreținerii liniilor de cale ferată pentru o creștere sustenabilă și coerentă a transportului feroviar și pentru coeziune în regiunile din centrul și estul UE; subliniază rolul important pe care îl au de jucat căile ferate în reducerea impactului asupra climei, a poluării aerului și a accidentelor rutiere și se așteaptă ca aceste eforturi să aibă un impact pozitiv asupra dezvoltării industriale, a

logisticii transportului de mărfuri, a calității serviciilor publice și a mobilității fiabile a călătorilor; invită statele membre să elimine blocajele la nivel național și transfrontalier și să-și dezvolte capacitățile operaționale cu scopul de a îndeplini obiectivele privind transferul modal prevăzute pentru 2030 și 2050 în Cartea albă privind transporturile din 2011;

38. subliniază că unele regiuni din Europa Centrală și de Est dispun de o rețea feroviară semnificativă care totuși necesită de urgență o modernizare a infrastructurii efectuată în timp util pentru a preveni o deteriorare viitoare ce i-ar putea împiedica funcționarea; critică insuficiența investițiilor în linii de cale ferată transfrontaliere și nivelul scăzut al serviciilor de transport feroviar de călători în numeroase zone de frontieră; invită statele membre să stabilească sau să restabilească legăturile lipsă și să elimine blocajele existente; sugerează să se efectueze un control al rețelei feroviare, cu ajutorul metodologiei de planificare a rețelei globale și sa rețelei centrale TEN-T, pentru a identifica posibilele legături suplimentare lipsă, în special la nivel transfrontalier, atât între statele membre ale UE, cât și între acestea și țările terțe vecine; Încurajează statele membre să dezvolte o cooperare strânsă și constructivă pentru a elimina aceste lacune și a îmbunătăți integrarea teritorială și coeziunea; solicită Comisiei să asigure sprijin financiar efectiv pentru toate eforturile de acest fel;
39. își reiterează sprijinul pentru implementarea cu prioritate a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) pe toate coridoarele rețelei centrale TEN-T; consideră că implementarea completă și rapidă a sistemului ERTMS trebuie să fie o prioritate absolută a UE, în scopul de a crea un spațiu feroviar european pe deplin interoperabil, funcțional, eficient și atractiv, capabil să concureze cu alte moduri de transport;
40. solicită statelor membre să adopte strategii de dezvoltare a transportului feroviar clare și pe termen lung și să elimine barierele din calea proiectelor feroviare puse în practică cu finanțare din partea UE;
41. subliniază că este necesar să se intensifice ritmul investițiilor în îmbunătățirea calității căilor ferate, pentru a le face mai accesibile și atractive pentru transportul de călători și pentru cel de marfă, și să se mărească ponderea acestora în repartizarea modală, ceea ce corespunde obiectivului nr. 3 privind transferul către alte moduri de transport, astfel cum este formulat în Cartea albă a UE privind transporturile;
42. constată lipsa legăturilor rutiere-feroviare spre și dinspre porturi; subliniază că cele mai multe dintre aeroporturile din Europa de Est sunt situate în proximitatea infrastructurii feroviare și că integrarea este încă posibilă din punct de vedere tehnic; invită Comisia să sprijine pe deplin continuarea integrării legăturilor de transport multimodal (rutier-feroviar-aeroportuar) în Europa Centrală și de Est;
43. invită Comisia să continue să sprijine investițiile în material rulant în țările din Europa Centrală și de Est, dat fiind că astfel va fi posibilă recuperarea potențialului rețelei feroviare din sistemele de transport public din țările respective;
44. evidențiază că dezvoltarea sustenabilă a unei infrastructuri europene de transport feroviar nu trebuie să se încheie odată cu simpla construcție a rețelei, ci trebuie să cuprindă și măsuri de întreținere, astfel încât să fie rentabilă pe termen lung; consideră

că, dată fiind importanța activităților de întreținere, o parte semnificativă a resurselor financiare ar trebui dedicată acestor măsuri;

45. subliniază avantajele comune ale legăturii Rail Baltica („Calea ferată Baltica”), unul dintre proiectele prioritare în coridorul Marea Nordului-Marea Baltică, și importanța sa strategică deosebită pentru toate statele membre implicate, precum și pentru întreaga regiune, care pornește din Finlanda (cu posibila extindere în Golful Botnic), continuă în Estonia, Letonia, Lituania, Polonia și merge mai departe până în Germania, Țările de Jos și Europa de Sud; salută progresele înregistrate în construcția și pregătirea proiectului Rail Baltica și și subliniază că o bună cooperare între statele interesate și implicate este crucială pentru a avansa cu proiectul, fără alte întârzieri și regrese, și pentru a evita orice risc de neutilizare a resurselor financiare alocate pentru acest proiect; subliniază că, dacă normele Comisiei Europene nu sunt respectate, cofinanțarea UE reprezentând circa 85 % va fi pierdută, iar condițiile de finanțare viitoare nu vor mai fi niciodată la fel de favorabile cum sunt acum; îndeamnă statele implicate să recunoască și să consolideze întreprinderea comună „RB Rail”, aceasta fiind organismul cel mai potrivit pentru a gestiona un proiect transnațional de asemenea amploare, pentru a adresa cereri comune de finanțare către UE, pentru a continua atât achizițiile publice comune, cât și achizițiile publice naționale, pentru a coordona lucrările proiectului și, de asemenea, pentru a demonstra că sunt capabile să coopereze;
46. având în vedere stagnarea ponderii transportului feroviar pe piețele europene de transport de marfă și călători, subliniază importanța inițiativei „Shift2Rail”, în special în domeniul transportului de marfă, în scopul creșterii competitivității și a eficienței; consideră că ar trebui să existe investiții și pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar în domeniul transportului de mărfuri; salută inițiativele internaționale comune ale statelor membre din regiune în vederea dezvoltării și modernizării infrastructurii feroviare, cum ar fi crearea unui nou coridor, nr. 11, pentru transportul feroviar de mărfuri (așa-numitul „Coridor al chihlimbarului”), care să lege centrele comerciale și industriale din Polonia, Slovacia, Ungaria și Slovenia prin intermediul unei acțiuni comune de alocare a capacității de trafic pentru trenurile internaționale de marfă; subliniază că astfel de proiecte promovează căile ferate ca mijloc de transport internațional de mărfuri, stimulează competitivitatea transportului feroviar și asigură o mai bună utilizare a capacității existente de trafic internațional de mărfuri;
47. constată că există multe surse de finanțare disponibile pentru sectorul feroviar în cadrul a diferite programe ale UE; consideră că absorbția și utilizarea eficace a acestor surse de finanțare sunt esențiale din cauză că constrângerile financiare limitează drastic cuantumul fondurilor publice pe care guvernele naționale le pot investi în căile ferate;
48. atrage atenția asupra suplimentelor tarifare care se utilizează de regulă în Europa Centrală și de Est în transportul feroviar de călători la nivel regional transfrontalier, suplimente impuse adesea de companiile feroviare ca parte a tarifelor feroviare internaționale și care determină o scădere a atractivității utilizării legăturilor feroviare transfrontaliere;
49. subliniază că este necesar să se asigure că statele din Europa Centrală și de Est sunt interconectate cu rețeaua feroviară de mare viteză din Europa de Vest pentru a crește competitivitatea sectorului transportului feroviar și a sprijini creșterea economică în

regiunile respective; invită Comisia și statele membre să încurajeze proiectele transfrontaliere de legături feroviare de mare viteză de-a lungul coridoarelor TEN-T;

50. subliniază necesitatea de a sprijini proiectele și investițiile realizate în comun cu țări terțe, pregătind terenul pentru exploatarea suplimentară a potențialului coridoarelor de transport feroviar care au fost modernizate cu ajutorul fondurilor UE, de exemplu, în legăturile dintre UE și țări din Asia;

### ***Căi navigabile interioare***

51. subliniază importanța transportului pe căile navigabile interioare ca mijloc rentabil și sustenabil de transport multimodal și de logistică pe întreg teritoriul UE; consideră, prin urmare, că este necesară modernizarea infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare în vederea transportului de călători și de mărfuri, precum și îmbunătățirea interoperabilității cu alte moduri de transport;
52. ia act de faptul că țările din Europa Centrală și de Est au un potențial ridicat de dezvoltare a căilor navigabile interioare și a porturilor fluviale și maritime; consideră că acest potențial poate fi exploatat doar în condițiile respectării *acquis*-ului Uniunii privind protecția mediului, biodiversității și apei și că utilizarea mai intensă a porturilor și a căilor ferate ar putea contribui la susținerea obiectivului de intensificare a transportului multimodal din regiune;
53. salută crearea programului NAIADES, precum și continuarea acestuia cu NAIADES II până în 2020, și subliniază importanța unei strategii și a unui plan de acțiune europene pentru căile navigabile interioare;
54. consideră că exploatarea multimodalității în porturile interioare este crucială pentru potențialul economic al acestora; subliniază rolul pe care îl joacă accesul adecvat pe „ultima porțiune” și legăturile feroviare corespunzătoare cu infrastructura feroviară de interconectare la terminalele de navigație interioară și cu nodurile de transport din zonele portuare pentru atragerea utilizatorilor;
55. subliniază rolul de principală cale navigabilă de transport al fluviului Dunărea pentru macroregiunea Dunării; remarcă faptul că potențialul de transport pe căi navigabile interioare al acestei regiuni ar trebui să fie exploatat în mai mare măsură și, prin urmare, reamintește necesitatea ca statele membre să mențină operabilitatea căilor navigabile interioare care se află sub responsabilitatea lor; invită statele riverane să asigure continuitatea navigabilității pe Dunăre și să pună în aplicare Planul general pentru refacerea și întreținerea șenalului navigabil adoptat în 2014, ținând, totodată, seama de aspectele de mediu și având grijă deosebită să conserve habitatele naturale, mediul, a biodiversitatea și apa și, prin urmare, păstrând și promovând astfel IMM-urile sustenabile din domeniile agriculturii, pescuitului și turismului; subliniază că legăturile dintre Oder, Elba și Dunăre ar putea să mărească capacitățile de transport și comunicare ale întregii regiuni pe axa nord-sud, ceea ce ar duce la crearea de locuri de muncă și la dezvoltarea IMM-urilor;
56. încurajează statele membre să își intensifice eforturile pentru a îmbunătăți alte căi navigabile interioare și a le încadra în clasa a IV-a de navigabilitate, în special tronsoanele fluviale care fac parte din rețeaua centrală TEN-T; subliniază că este

necesară o adaptare substanțială a fluviului Elba care să îl facă în întregime navigabil, element esențial pentru coridorul Orient-Estul Mediteranei; subliniază că este necesar să se îmbunătățească navigabilitatea pe fluviul Oder, astfel încât acesta să fie încadrat în clasa a IV-a; evidențiază, de asemenea, importanța deosebită a căilor navigabile internaționale E40 și E70 în ceea ce privește mai buna integrare a țărilor din Europa Centrală și de Est pe rutele paneuropene de transport intern; subliniază că stabilirea unor legături multimodale bune între aceste căi navigabile și coridorul baltic-adriatic al rețelei centrale TEN-T ar atrage o creștere vertiginoasă a potențialului de investiții în regiunile estice ale Uniunii Europene;

### ***Porturi maritime și aeroporturi***

57. subliniază potențialul de a dezvolta în mai mare măsură un transport maritim atractiv către porturile din Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Adriatică legat de conceptul „autostrăzilor maritime”; subliniază că este important să se mărească capacitățile din sectorul energetic, inclusiv combustibilii sustenabili pentru transport, și să se asigure legături feroviare eficiente cu hinterlandurile porturilor;
58. subliniază că dezvoltarea porturilor de la Marea Baltică, de la Marea Adriatică și de la Marea Neagră nu trebuie să fie împiedicată de alte infrastructuri submarine; este îngrijorat că realizarea unor proiecte precum Nord Stream poate compromite și bloca investițiile în regiune, în special în regiunea Mării Baltice; insistă asupra faptului că toate conductele submarine trebuie să respecte cerințele de pescaj la intrarea în porturi;
59. consideră că porturile maritime și aeroporturile servesc cel mai bine dezvoltării economice din partea centrală și estică a UE atunci când sunt noduri ale unui sistem de transport multimodal integrat și sunt interconectate cu o infrastructură feroviară performantă;
60. subliniază faptul că porturile din nordul Mării Adriatice trebuie să-și consolideze cooperarea, printr-o coordonare regională, pentru a promova în comun fluxurile de trafic pentru comerțul maritim din nordul Mării Adriatice și pentru a integra pe deplin porturile italiene cu cele din Slovenia (Koper) și Croația (Rijeka); în acest sens, invită Comisia să includă portul Rijeka în coridorul baltic-adriatic, pentru a permite conectarea completă în materie de transport a porturilor maritime din nordul Mării Adriatice cu Europa Centrală și Marea Baltică;
61. reamintește că Comisia Europeană a identificat problema lacunelor în materie de conectivitate în recent elaborata Strategie în domeniul aviației pentru Europa; constată totuși că soluțiile propuse au un potențial limitat și încurajează Comisia Europeană să monitorizeze legăturile aeriene în interiorul UE, în special în regiunea ECE, și să elaboreze propuneri suplimentare menite să reducă decalajele în accesul la serviciile de transport aerian; consideră că trebuie să se dezvolte mai mult legăturile aeriene în interiorul acestei părți a UE, deoarece conectivitatea în cadrul UE13 este de 7,5 ori mai mică decât conectivitatea din interiorul UE15<sup>1</sup>; este preocupat că, deși infrastructura aeroportuară din regiune este modernizată constant, marea majoritate a noilor rute aeriene sunt orientate numai spre vest; invită Comisia să analizeze dacă legislația

---

<sup>1</sup> SWD(2015)261 – Document de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește Comunicarea Comisiei intitulată „O strategie în domeniul aviației pentru Europa”.

relevantă este adecvată scopului urmărit și, dacă este necesar, să propună noi inițiative pentru a garanta un grad suficient de conectivitate între zonele periferice și centrul Europei;

62. subliniază că regiunea Europei Centrale și de Est se caracterizează printr-un număr mai mic și o calitate mai slabă a legăturilor aeriene în comparație cu partea de vest a UE; evidențiază că aceste lacune de conectivitate au fost identificate într-o analiză independentă efectuată la solicitarea Comisiei Europene;
63. invită Comisia să examineze conectivitatea aeriană între statele membre și în interiorul acestora și să instituie măsuri pentru îmbunătățirea serviciilor de transport aerian în ceea ce privește calitatea serviciilor pentru consumatori;
64. constată potențialul enorm al aeroporturilor de dimensiuni mici și mijlocii în ceea ce privește accesibilitatea transporturilor în Europa Centrală și de Est, în special pentru oamenii de afaceri și pentru turiști; reafirmă că, în ultimii ani, au fost construite și modernizate numeroase aeroporturi regionale în Europa Centrală și de Est, dar că potențialul acestora nu este valorificat îndeajuns din cauza inexistenței unor legături corespunzătoare între aceste aeroporturi și rutele majore de transport; evidențiază nevoia ca aceste aeroporturi să fie utilizate mai eficace cu ajutorul construirii de noi legături rutiere și feroviare;
65. recunoaște diferitele roluri ale aeroporturilor locale și regionale în dezvoltarea regiunilor din partea centrală și estică a UE și în facilitarea creșterii economice, a comerțului, a competitivității, a mobilității incluzive și turismului și a accesului neobstrucționat al persoanelor cu un handicap, precum și al persoanelor cu mobilitate redusă; subliniază contribuția aeroporturilor regionale la creșterea atractivității regiunilor în care se află acestea; susține că pentru orice nouă infrastructură cererea și potențialul de trafic trebuie să fie evaluate în mod corespunzător, iar utilizarea fondurilor UE trebuie să fie limitată strict la proiecte economic viabile și sustenabile; accentuează că sprijinul financiar pentru dezvoltarea capacităților existente ar trebui acordat în consecință; consideră că rolul aeroporturilor regionale va crește dacă acestea vor dispune de o infrastructură modernă și de o rețea de legături de transport (în special legături feroviare) care să fie bine corelate cu regiunea și cu țara, făcând posibil accesul rapid la aeroport din diferite zone ale orașelor aflate în apropiere; subliniază importanța dezvoltării aeroporturilor regionale și locale existente și a unora noi, care să contribuie la creșterea economică, inclusiv în sectorul turismului, în regiunile subdezvoltate și izolate, prin îmbunătățirea accesibilității și a conectivității, făcând aceste regiuni mai atractive pentru investiții și competitivitate și, prin urmare, accelerând dezvoltarea lor socioeconomică; Recomandă Comisiei să aibă în vedere dezvoltarea unei rețele de aeroporturi la nivel regional, astfel încât să se asigure o mai bună conectivitate în interiorul statelor membre și între acestea;





66. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei și Comitetului Regiunilor.

## EXPUNERE DE MOTIVE

Legăturile de transport de foarte bună calitate sunt esențiale pentru activitățile economice în Europa și pentru calitatea vieții cetățenilor noștri. La baza încurajării coeziunii economice, sociale și teritoriale în statele membre ale UE și între acestea se află rețelele de transport ușor accesibile și bine conectate, care să includă dimensiunea locală, regională, națională și transfrontalieră a transportului de marfă și de călători.

La nivelul UE, rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) urmărește să dezvolte o rețea integrată de transport multimodal în întreaga UE, să promoveze interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale, precum și accesul la aceste rețele. Odată cu adoptarea orientărilor TEN-T și cu instituirea în 2013 a Mecanismului pentru interconectarea Europei, s-au creat principalii piloni pentru aplicarea politicii UE privind infrastructura de transport până la mijlocul deceniului 2020-2030. Statele membre și UE vor trebui să-și reunească resursele și să coopereze strâns la elaborarea și punerea în aplicare a proiectelor de finalizare a rețelei centrale strategice până în 2030 și a rețelei globale până în 2050.

*Scopul* – Raportorul consideră că este momentul potrivit ca Parlamentul European să mențină dinamica acestui nou proces TEN-T și să continue să facă față provocărilor nesoluționate în materie de accesibilitate și conectivitate a infrastructurii de transport din statele membre din partea estică și centrală a UE care leagă Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria, Slovenia, Croația, România și Bulgaria.

*Context* – Infrastructura de transport a statelor membre din această parte a UE a fost cu siguranță modernizată și îmbunătățită substanțial, cu ajutor constant din partea UE, din perioada de preaderare și până în prezent. Din considerente istorice și geografice, accentul a fost pus pe proiectele de refacere a legăturilor înspre și dinspre statele occidentale ale UE. Aceasta este și rațiunea care stă la baza orientării preponderente de la est la vest a celor cinci coridoare ale rețelei centrale TEN-T care traversează statele membre din Europa Centrală și de Est, și anume coridorul Marea Nordului-Marea Baltică, coridorul baltico-adriatic, coridorul mediteranean, coridorul Rin-Dunăre și coridorul Orient-Estul Mediteranei.

În ciuda acestor progrese, există în continuare lacune grave în accesibilitatea și conectivitatea infrastructurii de transport din întreaga Europă Centrală și de Est. Aceste lacune trebuie completate pentru a menține creșterea economică și oportunitățile de ocupare a forței de muncă pentru cetățeni și întreprinderi la un nivel cât mai ridicat cu putință. Acest lucru este stringent îndeosebi în mai multe zone rurale din regiunile de frontieră (estice), care, în caz contrar, vor continua să se depopuleze. În plus, menținerea unor legături de transport viabile ar trebui înțeleasă, de asemenea, ca un factor din ce în ce mai important în consolidarea stabilității și a securității la frontiera de est a UE și în Balcanii de Vest.

*Măsuri de politică* – În acest context, este clar că statele membre și Comisia ar trebui, în primul rând, să se concentreze pe refacerea verigilor lipsă, pe eliminarea blocajelor și pe asigurarea unor legături fără obstacole atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, îndeplinind astfel obiectivele TEN-T. Totuși, aceste eforturi de finalizare a coridoarelor rețelei centrale ar trebui să stimuleze dezvoltarea rețelei globale care să lege regiunile învecinate, în special regiunile frontaliere, și astfel să realizeze consolidarea coridoarelor rețelei.

Se pare că este necesar un impuls suplimentar pentru a îmbunătăți conectivitatea transfrontalieră pe direcția nord-sud între statele membre din Europa Centrală și de Est și, de asemenea, pentru a îmbunătăți accesibilitatea unor zone extinse din regiunile estice. Aceste evoluții ar ajuta regiunile respective să se conecteze la rețeaua TEN-T și ar crea noi perspective de ocupare a forței de muncă, precum și pentru întreprinderile care își au sediul acolo. În proiectul Rail Baltica („Calea ferată Baltică”) s-a recunoscut deja această necesitate în partea de nord-est a coridorului Marea Nordului-Marea Baltică. Comisia și statele membre ar trebui să continue să răspundă acestei necesități, bazându-se pe activitatea desfășurată deja de mult timp în cadrul proiectului Via Carpatia și exploatarea și deschiderea coridorului Rin-Dunăre către nordul UE.

*Resurse pentru cooperare și investiții* – Întrucât îmbunătățirea infrastructurii de transport necesită în continuare investiții importante, este esențial ca statele membre din Europa Centrală și de Est și Comisia să-și intensifice coordonarea deplină în toate etapele elaborării politicii în domeniul transporturilor și a planificării proiectelor. Este, de asemenea, esențial să se exploateze toate sinergiile de finanțare dintre fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI), MCE și resursele Băncii Europene de Investiții (BEI) și ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD). Același lucru este valabil și pentru utilizarea la timp a mijloacelor puse la dispoziție de Fondul european pentru investiții strategice (FEIS) pentru viitorul apropiat.

Cooperarea în cadrul strategiilor macroregionale ale UE cu ajutorul mecanismului de guvernare inovator ar putea contribui la soluționarea problemelor politicii în domeniul transporturilor care nu pot fi soluționate individual de statele membre. Mai ales experiențele dobândite în cadrul strategiilor pentru regiunea Mării Baltice, regiunea Dunării și regiunea Mării Adriatice și a Mării Ionice ar putea fi folosite și de o viitoare strategie pentru regiunea Carpaților.

*Chestiuni specifice* – Raportul ar putea contribui și la soluționarea unor chestiuni specifice legate de dezvoltarea diferitelor moduri de transport terestru, naval și aerian în părțile centrale și de est ale UE, inclusiv, printre altele, promovarea intermodalității prin noduri și în porturi și necesitatea de a reface legăturile feroviare transfrontaliere de transport de călători. Ar trebui să se recunoască și că potențialul de transport pe căi navigabile interioare al regiunii ar trebui să fie utilizat și mai mult, în special de-a lungul Dunării, și că, în acest sens, statele membre trebuie să își intensifice eforturile pentru a asigura continuitatea navigabilității. Există, de asemenea, un potențial semnificativ de dezvoltare în mai mare măsură a transportului maritim către porturile maritime de la Marea Baltică și Marea Neagră, mai ales pentru sectorul energetic. În acest context trebuie neapărat să se asigure faptul că nicio infrastructură submarină nu împiedică dezvoltarea portuară și trebuie să respecte cerințele de pescaj la intrarea în porturi. De asemenea, este necesar să se asigure că aeroporturile regionale și locale, care pot fi factori importanți de facilitare a comerțului, turismului și mobilității se dezvoltă în mod realist.

21.4.2016

## AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la îmbunătățirea conectării și accesibilității infrastructurii de transport din Europa Centrală și de Est  
(2015/2347(INI))

Raportor pentru aviz: Joachim Zeller

### SUGESTII

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

1. consideră că introducerea unor obiective tematice a avut un rol pozitiv în încurajarea statelor membre să își axeze politicile de investiții pe dezvoltarea infrastructurii lor de transport; este de părere că impunerea condiției ex-ante de a elabora planuri generale de transport a ajutat statele membre să își stabilească prioritățile investiționale în domeniul transporturilor; îndeamnă Comisia atunci când aprobă și statele membre atunci când planifică infrastructura de transport să se asigure pe deplin că investițiile din fondurile ESI în sectorul transportului sunt mai bine alinate cu „Cartea Albă europeană în domeniul transportului”, în ceea ce privește obiectivele-cheie; consideră că serviciile responsabile ale Comisiei ar trebui să evalueze și să monitorizeze planurile generale respective, îndeosebi pentru a se asigura că acestea fac parte dintr-o strategie generală privind mobilitatea sustenabilă și reducerea emisiilor în sectorul transportului;
2. îndeamnă statele membre din Europa Centrală și de Est să asigure coordonarea și sinergiile dintre fondurile structurale și de investiții europene existente (fondurile ESI), Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), Orizont 2020, Fondul european pentru investiții strategice (FEIS) și resursele BEI și BERD în momentul punerii în aplicare a proiectelor care urmăresc o mai bună conectare și accesibilitate a infrastructurii de transport din regiune; reamintește că 11 305 500 000 EUR au fost transferați din Fondul de coeziune în MIE, pentru a fi utilizați în sectorul transportului în statele membre care beneficiază de sprijinul Fondului de coeziune; subliniază faptul că ar trebui să se acorde prioritate utilizării acestor fonduri ușor accesibile, mai ales în contextul actualei rate de absorbție, față de participarea investițională a unor părți terțe în cazurile în care investițiile respective se bazează pe considerente politice, mai degrabă decât pe interese economice; încurajează utilizarea potențialului investițiilor europene private în sectorul feroviar, care ar putea contribui la creșterea ratelor de absorbție și ar îmbunătăți calitatea serviciilor de

transport;

3. invită Comisia și statele membre să treacă la o utilizare mai eficientă a granturilor combinate cu instrumentele financiare pentru proiecte majore care generează venituri, în cadrul fondurilor ESI;
4. invită statele membre din Europa Centrală și de Est să asigure un nivel ridicat de transparență și un control strict al utilizării fondurilor respective și să publice informații detaliate privind alocarea lor cât de curând posibil;
5. subliniază că fondurile ESI pot fi folosite pentru dezvoltarea legăturilor lipsă în zonele de frontieră din Europa Centrală și de Est și pentru consolidarea infrastructurilor existente, pentru a asigura accesul neîngrădit la piața unică și a promova mai mult creșterea economică; subliniază, în acest sens, dat fiind că transportul este un factor cheie al dezvoltării regionale, că infrastructura adecvată și finanțată corespunzător este o cerință de bază și inevitabilă pentru crearea coeziunii economice, sociale și teritoriale; reamintește că ar trebui acordată prioritate nu doar proiectelor transfrontaliere care privesc rețelele transeuropene (TEN) din regiune, dar și legăturilor lipsă, pentru a elimina blocajele existente, precum și investițiilor care să interconecteze mai bine diferitele moduri de transport; solicită, în acest context, să se depună eforturi continue în vederea introducerii de standarde comune în materie de infrastructură, în special în ceea ce privește căile ferate, pentru a accelera realizarea obiectivului de interoperabilitate eficientă și la scară europeană, și subliniază necesitatea utilizării pe o scară mai largă și a interconectării modurilor combinate de transport, în mod special a transportului camioanelor de mărfuri pe calea ferată;
6. invită Comisia și statele membre să eficientizeze și să simplifice procedurile de achiziții publice, să elaboreze linii directoare privind PPP, să asigure un cadru adecvat pentru ajutoarele de stat și să simplifice procedurile de acordare a autorizațiilor, pentru a facilita implementarea proiectelor de transport, în special a proiectelor transfrontaliere;
7. susține răspicat că trebuie impulsionată dezvoltarea coridoarelor de transport nord-sud, cum ar fi drumul Via Carpathia, printre altele în ideea de a conecta Nordul și Sudul Europei, fapt ce ar putea împiedica răspândirea disparităților regionale; salută eforturile Comisiei Europene de a extinde coridoarele TEN-T în țările candidate din Balcanii de Vest, reducând deficiențele de infrastructură ale acestora și eliminând blocajele transfrontaliere cu statele membre, precum și alte obstacole, asociate cu extinderea preconizată a zonei Schengen; îndeamnă Comisia să ia în considerare acest model de succes și în relația cu țările din Parteneriatul estic; subliniază cu precădere importanța modernizării și dotării infrastructurii/rețelei feroviare, pentru a depăși orice asemenea obstacol potențial, în beneficiul întregii Europe Centrale și de Est; remarcă că eforturile menționate anterior pot contribui la dezvoltarea economică a țărilor participante, prin crearea unor noi oportunități de afaceri și de muncă în întreprinderile mici și mijlocii, favorizarea schimburilor comerciale și sprijinirea științei, cercetării și tehnologiilor;
8. încurajează regiunile și statele membre să adopte sau să continue măsurile de trecere la opțiuni de transport mai ecologice; încurajează utilizarea fondurilor ESI pentru proiectele destinate creării cererii pentru opțiuni de transport public și mai durabil, de exemplu prin emiterea simplificată de bilete transfrontaliere și investiții în sisteme de puncte de reîncărcare cu electricitate;

9. subliniază necesitatea creșterii investițiilor în îmbunătățirea calității căilor ferate, pentru a le spori atractivitatea, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă, și pentru a intensifica utilizarea acestora;
10. ia act de faptul că țările din Europa Centrală și de Est au un potențial ridicat de dezvoltare a căilor navigabile interioare și a porturilor fluviale și maritime; consideră că acest potențial poate fi exploatat doar în condițiile respectării acquis-ului Uniunii privind protecția mediului, biodiversității și apei și că utilizarea mai intensă a porturilor și a căilor ferate ar putea contribui la susținerea obiectivului de impulsare a transportului multimodal din regiune; subliniază, în acest context, că este important și necesar să se exploateze capacitatea de transport pe apele interioare oferită de coridorul Rin-Main-Dunăre și să se conecteze rețeaua feroviară la coridorul Marea Nordului-Marea Baltică, deoarece aceasta este ruta principală care leagă Europa de Est de Europa de Vest, precum și conexiunile între coridoarele navigabile de pe Oder, Elba și Dunăre, ceea ce ar putea da avânt capacităților de transport și comunicație ale întregii regiuni de pe axa Nord-Sud;
11. ia act de faptul că îmbunătățirea conectivității și accesibilității infrastructurii de transport din Europa Centrală și de Est constituie un mijloc de realizare a obiectivelor politicii de coeziune, în special în ceea ce privește dezvoltarea economică dorită a regiunilor de frontieră;
12. reamintește Comisiei de obligația sa, prevăzută de Cartea Albă din 2011 privind transportul până în 2020, în care a adoptat un plan de aplicare a 40 de măsuri concrete privind dezvoltarea unui sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor; reamintește că unul dintre obiectivele sale pe termen lung este de a transfera 30% din transportul rutier de peste 300 km către transportul feroviar sau pe calea apei până în 2030, și mai mult de 50% până în 2050, reducând astfel semnificativ traficul în Europa Centrală și de Est;
13. recomandă insistent o mai bună utilizare a politicilor și instrumentelor existente de cooperare regională, cum ar fi cooperarea teritorială europeană (CTE), Interreg și, în special, grupările europene de cooperare teritorială (GECT), pentru a elabora și pune în aplicare proiecte comune destinate îmbunătățirii transportului transfrontalier între regiuni și a elimina blocajele; îndeamnă statele membre să sprijine astfel de soluții la nivel local și regional, să accelereze finalizarea construirii de legături feroviare în regiunile de frontieră și să se asigure că fondurile UE sunt utilizate într-un mod compatibil cu obiectivele generale, inclusiv cele privind îmbunătățirea sectorului feroviar, a interconectivității și a interoperabilității, și implică părțile interesate de la nivel local și nu numai în cadrul unui proces transparent; recomandă utilizarea strategiilor macro-regionale existente, precum cele pentru Dunăre, Marea Baltică, Marea Adriatică și Ionică și regiunile alpine, în vederea sprijinirii proiectelor de infrastructuri transnaționale și a pregătirii unor noi strategii macro-regionale potențiale în Europa Centrală și de Est, precum cele pentru regiunea carpatică;
14. reamintește că fondurile ESI pot fi utilizate, de asemenea, pentru a mări capacitatea administrativă a organismelor intermediare și a beneficiarilor pentru că, altfel, s-ar putea submina sprijinul UE acordat investițiilor în domeniul transporturilor din regiune; ia act de faptul că, până în prezent, în special mecanismul de asistență JASPERS s-a dovedit util în acest sens și ar putea, așadar, să i se confere un caracter mai permanent, instituțional,

mai curând decât să fie doar prelungit; subliniază că asistența tehnică oferită prin Platforma europeană de consiliere în materie de investiții ar trebui să vină în sprijinul promotorilor de proiecte publice și private, în vederea creării unei rezerve stabile de proiecte mature și bine structurate, pentru a beneficia de instrumentele financiare pe o perioadă îndelungată; reamintește faptul că coordonatorii europeni pentru coridoarele rețelei centrale au un mandat politic, dar nu au suficiente capacități administrative; invită Comisia și statele membre să ia măsuri pentru a simplifica gestionarea publică a acestor resurse pentru a evita birocrăția inutilă;

15. invită Comisia și BEI să-și îmbunătățească cooperarea și coordonarea eforturilor pentru a asigura o consultare largă cu toți factorii interesați cu privire la finanțarea infrastructurii de transport, schimbul de bune practici, promovarea instrumentelor financiare, identificarea din timp a proiectelor potențiale și, respectiv, furnizarea de informații în mod periodic Parlamentului European în legătură cu acestea; subliniază faptul că toate măsurile privind proiectele destinate îmbunătățirii conectivității și accesibilității infrastructurii de transport ar trebui să fie adoptate în regim de maximă urgență;
16. subliniază că toate eforturile depuse în domeniul transporturilor în Europa Centrală și de Est ar trebui să se axeze pe performanțe și pe rezultate, urmărind adoptarea unor soluții rentabile care țin cont de mediu și care păstrează infrastructura existentă, deoarece regiunea ar avea de câștigat de pe urma unei coordonări adecvate a finanțării menționate anterior, nu în ultimul rând din perspectiva protejării intereselor strategice ale UE;
17. subliniază importanța dezvoltării unui sistem de transport aerian mai regulat, care să funcționeze mai bine și să conecteze statele membre mai mici, aflate la periferie, de orașele mai centrale; atrage atenția că sistemele actuale de zbor nu funcționează bine, întrucât legăturile sunt rare și durează mult timp.

## REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

<b>Data adoptării</b>	19.4.2016
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 33 -: 3 0: 0
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec



**REZULTATUL VOTULUI FINAL  
ÎN COMISIA COMPETENTĂ ÎN FOND**

<b>Data adoptării</b>	26.9.2016
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 28 -: 4 0: 2
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Daniel Dalton, Werner Kuhn, Davor Škrlec, Patricija Šulin, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
<b>Membri supleanți (articolul 200 alineatul (2)) prezenți la votul final</b>	Paul Rübzig