

panorama

inforegio

38

Vara 2011



Rute europene

Transporturile și politica regională

EDITORIAL

Dirk Ahner

3

TRECERE ÎN REVISTĂ

Un sistem de transporturi competitiv și durabil pentru Europa

4-7

INTERVIU

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

8-11

POLITICA TEN-T

O rețea multimodală de transport pentru Europa

12-13

CALEA CĂTRE TRANSPORTURI MAI CURATE ȘI MAI ECOLOGICE

14-15

PRIN EUROPA

Îmbunătățirea legăturilor cu Europa de Sud-Est

Scandria – reducerea distanței dintre regiunea Mării Baltice și cea a Mării Adriatice

Portugalia – sistemul de monitorizare a traficului vaselor este noul sistem inteligent pentru controlul traficului naval

Extinderea rețelei de metrou din Sofia aduce un suflu proaspăt în inima orașului

Noi facilități în portul La Rochelle pentru a satisface o piață tot mai mare

Construirea unei autostrăzi mai bune în Slovenia

Reabilitarea unei linii cu avantaje la nivel internațional – Republica Cehă

16-22

23

TRANSPORTURILE URBANE

Regândirea mobilității urbane - rețeaua Active Travel

24-25

CUM SE CONTUREAZĂ UE PRIN LEGĂTURILE DE TRANSPORT

26

REGIO CONTEAZĂ

Rezultatele dezbaterii publice despre Al cincilea raport privind coeziunea

27

DATE DIN AGENDĂ

28

EXPRIMAȚI-VĂ OPINIA

Fotografii (pagini):

Autori:

Coperta: © CE

Interior: toate fotografiile © CE, cu excepția următoarelor:

Pagina 10: © a-urba

Pagina 11: © TransBaltic

Pagina 17: © Portul Rostock/Nordlicht

Pagina 18: © CCTMC-Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

Pagina 19: © Sofia Metropolitan Company

Pagina 21: © DARS, Compania autostrăzilor din Slovenia

Pagina 22: © Filip Hainall, Ministerul Ceh al Transporturilor

Această revistă este tipărită în limbile: germană, engleză și franceză, pe hârtie reciclată.

Opiniile exprimate în această publicație sunt cele ale autorului și nu reflectă neapărat opiniile Comisiei Europene.

Conținutul acestei reviste a fost definitivat în mai 2011.



Transporturile înseamnă mult mai mult decât parcurgerea distanței dintre două locații: ele cuprind rețelele sprijinite și dezvoltate de fondurile UE, care contribuie la conturarea creșterii economice, a caracterului durabil și a accesului la servicii vitale. În această ediție a revistei Panorama, vom analiza imaginea de ansamblu, de la căile ferate de mare viteză dintre țări până la sistemele ecologice pentru transporturi urbane.

Ațiunile din cadrul UE au contribuit în mod decisiv la succesele înregistrate în ultimii zece ani în sistemul european de transporturi. Fondurile structurale și Fondul de Coeziune au fost dintotdeauna o importantă sursă de finanțare pentru îmbunătățirea legăturilor de transport în acele regiuni din UE rămase în urmă. Recentele strategii macroregionale care vizează regiunea Mării Baltice și cea a Dunării oferă noi vehicule pentru corelarea transfrontalieră a realizărilor din domeniul transporturilor.

Privind spre viitor, recent publicata Carte albă privind transporturile – un traseu către un spațiu unic european al transporturilor anunță un pachet cuprinzător de inițiative de politici noi. Care este obiectivul? Un sistem de transporturi mai competitiv și mai integrat, care să ofere mobilitate sporită și să reducă emisiile până în 2050. Inițiativele acoperă 40 de zone diferite, necesare pentru transformarea sistemului de transporturi al Europei și vizează provocări precum reducerea gradului de dependență de petrol, abordarea problemei congestiunilor și perfecționarea infrastructurii.

Interlocutorii noștri din această ediție ne vorbesc despre lecțiile desprinse, despre provocările care vor urma și despre modul în care poate fi impulsionată coeziunea economică și teritorială printr-o politică eficace a transporturilor. Din informațiile privind ultima rundă de evaluare a politicii regionale putem vedea ce s-a realizat până acum și ce rămâne în continuare de făcut pentru a îmbunătăți rețelele de transporturi ale UE. Pentru a vedea care sunt acțiunile întreprinse pe teren la nivelul țărilor, capitolul Prin Europa ne aduce în prim-plan șapte proiecte care acoperă o gamă largă de modalități de transport.

Punând accent pe abordările integrate ale provocărilor cu care se confruntă fiecare regiune în parte, politica regională poate sprijini nevoile concrete cu care se confruntă comunitățile în propriile lor teritorii. Reiese în mod clar faptul că, pentru realizarea obiectivelor Cărții albe, un rol-cheie îl va avea reacția regională pentru găsirea modalității optime în care transporturile pot să promoveze coeziunea, să susțină creșterea economică și să devină mai durabile.

Lectură plăcută!

Dirk Ahner

*Director general
Direcția Generală Politică Regională
Comisia Europeană*

UN SISTEM DE TRANSPORTURI COMPETITIV ȘI DURABIL PENTRU EUROPA

Transporturile – un generator al creșterii economice, o provocare ecologică, un aspect de importanță internațională. Cartea albă din 2011 – Traseul către un spațiu unic european al transporturilor, adoptată de Comisia Europeană în 28 martie 2011, aceasta urmărește să echilibreze acești factori și să asigure menținerea integrării depline și competitive a regiunilor Europei în economia globală. Sunt definite acțiuni concrete, analizându-se totodată ceea ce s-a făcut până acum și provocările care vor urma. Aceste propuneri au o importanță deosebită pentru regiunile Europei și pentru politica regională a UE, pentru că o infrastructură durabilă a transporturilor întărește legăturile și aduce beneficii pieței interne.

„Alte regiuni ale lumii lansează programe uriașe și ambițioase de modernizare a transporturilor și de investiții în infrastructură; este vital ca transporturile europene să își continue dezvoltarea și investițiile pentru a-și păstra poziția competitivă.”

Traseul către un spațiu unic european al transporturilor – Cartea albă privind transporturile competitive și durabile

Una dintre principalele provocări este aceea a alinierii unui sistem cuprinzător de transporturi la angajamentul declarat al Comisiei de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră – în ansamblu, UE trebuie să reducă emisiile cu 80-95 % sub nivelul anului 1990, până în 2050. Șaizeci la sută din această reducere de emisii trebuie să vină din sectorul transporturilor. Deși transporturile au devenit mai ecologice, traficul este mai intens ca oricând, iar 96 % din energia folosită este și acum obținută din combustibili fosili. Dacă se întârzie acțiunile sau se iau doar măsuri timide pentru adoptarea noilor tehnologii, UE va fi condamnată să rămână în urma celor care îmbrățișează inovația.

Deși se pune un accent clar pe inovațiile tehnologice prin care să se creeze sisteme și infrastructuri mai curate și mai inteligente, un loc important îl ocupă pe agenda de lucru și dezvoltarea capacității, pentru a ajuta oamenii să implementeze inovațiile de acest tip.

Sporirea mobilității – reducerea emisiilor

Fără îndoială că investițiile în infrastructura de transport impulsionează creșterea economică, dezvoltă comerțul și sporesc bogăția. În lipsa unor rețele eficiente, locuitorii din regiunile mai îndepărtate sau din zonele dezavantajate din punct de vedere geografic riscă să li se taie accesul la servicii și locuri de muncă.

Pentru a echilibra aceste cereri care pot fi privite ca fiind contradictorii, Traseul identifică modalități de a reduce dependența de petrol a sistemelor de transport, fără a compromite eficiența sau mobilitatea, inclusiv:

- sporirea eficienței energetice a tipurilor de vehicule utilizate în prezent în cadrul tuturor tipurilor sau al modalităților de transport;
- dezvoltarea și implementarea unor combustibili și sisteme de propulsie noi și durabile;
- optimizarea performanțelor lanțurilor logistice multimodale, vizându-se în special eficientizarea acestora din punct de vedere energetic – de exemplu, prin legături mai bune între opțiunile feroviare și navale în cadrul transportului de mărfuri pe distanțe lungi;
- utilizarea unor sisteme inovatoare de gestionare a traficului și a unor măsuri de piață, precum eliminarea granițelor care există în prezent în calea transporturilor maritime pe distanțe scurte.



Un plan pentru acțiune

În ultimii zece ani s-a produs o deschidere spre piață atât a transporturilor aeriene, cât și a celor rutiere și, într-o anumită măsură, a celor feroviare, înregistrându-se o îmbunătățire generală a siguranței. S-a lansat și Cerul unic european, prin care se coordonează proiectarea și managementul spațiului aerian. Pasagerii au acum drepturi acordate prin lege, adoptându-se și reguli noi privind condițiile de lucru pentru angajații din acest sector.

Rețelele Transeuropene de Transport, TEN-T, au contribuit la coeziunea teritorială, nu în ultimul rând prin contribuția programului la legăturile feroviare de mare viteză. În sfârșit, s-a pus un accent puternic pe sporirea performanței ecologice a transporturilor.

În cadrul strategiei Europa 2020, dezvoltarea viitoare a rețelei infrastructurii de transporturi a Europei ar trebui să vizeze crearea unui sistem de transporturi caracterizat prin utilizarea eficientă a resurselor, care să pornească de la inovațiile existente și să abordeze problemele de mediu și cele privind schimbările climatice, precum și coeziunea teritorială.

Pentru ca Europa să pornească într-o direcție adaptată cerințelor acestui nou deceniu și ale deceniilor ce vor urma, Cartea albă din 2011 enumeră mai multe acțiuni care trebuie să fie întreprinse, care se bazează pe realizări din trecut. Iată câteva dintre ideile propuse:

Un sistem de mobilitate eficient și integrat

- Un spațiu unic european al transporturilor
- Promovarea unor locuri de muncă și a unor condiții de muncă de calitate
- Transporturi securizate
- Măsuri pentru siguranța transporturilor: salvarea a mii de vieți
- Calitatea și fiabilitatea serviciilor

Inovând pentru viitor: tehnologii și comportamente

- O politică europeană de cercetare și inovare în domeniul transporturilor
- Promovarea unui comportament mai durabil
- Mobilitate urbană integrată

Infrastructuri moderne și o finanțare inteligentă

- Infrastructura de transport: coeziunea teritorială și creșterea economică
- Un cadru de finanțare coerent
- Tarifarea corectă și evitarea denaturărilor

Dimensiunea externă

- Promovarea obiectivelor internaționale privind schimbările climatice și a eficienței energetice
- Dezvoltarea unui cadru de cooperare pentru extinderea politicii noastre privind transporturile și infrastructura și spre vecinii noștri.



Vehiculele electrice reprezintă o modalitate-cheie de a atinge obiectivele privind emisiile.

UN SISTEM DE TRANSPORTURI COMPETITIV ȘI DURABIL PENTRU EUROPA

Rețelele de transport eficiente impulsionează coeziunea teritorială

Acțiunile de la nivelul UE au contribuit în mod decisiv la succesele înregistrate în ultimii zece ani în sistemul european de transporturi. Fondurile structurale și Fondul de Coeziune au fost dintotdeauna o importantă sursă de finanțare pentru investițiile necesare în vederea îmbunătățirii legăturilor de transport în acele regiuni din UE rămase în urmă.

Politica de coeziune încurajează activ acțiunile de la nivel regional și național în ceea ce privește prioritățile transporturilor și cooperarea transfrontalieră. Recentele strategii macroregionale – Strategia pentru regiunea Dunării și Strategia pentru regiunea Mării Baltice – asigură cadre consolidate pentru planificarea transfrontalieră și oferă potențial pentru dezvoltarea transporturilor integrate.

Impactul crizei economice se resimte încă în întreaga UE – creșterea ratei șomajului și reducerea cheltuielilor publice fac ca nevoia reducerii costurilor mobilității să fie mai puternică decât oricând, în timp ce mijloacele pentru asigurarea mobilității respective sunt în scădere. Sunt necesare realizări mai mari, prin mijloace mai puține. Sistemele consacrate existente, cum este politica de coeziune, se află într-o poziție ideală pentru a spori calitatea diferitor acțiuni din mai multe regiuni și țări, cum ar fi sprijinirea industriei feroviare europene.

Industria feroviară europeană

„În 1986, când au început lucrările în Spania pentru prima linie de mare viteză, Spania era una dintre cele mai sărace țări ale Uniunii Europene, iar Andaluzia era una dintre cele mai sărace regiuni spaniole. Cu toate acestea, guvernul spaniol a decis să construiască un tronson feroviar nou de mare viteză care să lege capitala, Madrid, de principalul oraș al regiunii, Sevilla, folosind cea mai bună tehnologie existentă la momentul respectiv. De atunci, țara a cunoscut o puternică dezvoltare, iar Andaluzia a devenit o regiune mult mai competitivă decât în trecut. Dezvoltarea aceasta nu ar fi fost deloc posibilă în absența politicii de coeziune și a efectului acestei politici în plan teritorial.”

Ce este TEN-T?

Rețeaua Transeuropeană de Transport, TEN-T, constituie baza transportului de bunuri și a mijloacelor de realizare a liberei circulații a persoanelor în Uniunea Europeană. Este o politică-cheie, care reunește părțile vestice și estice ale UE și conturează viitorul spațiu unic european al transporturilor.

Sporirea integrării, în lumina unei piețe interne extinse, decarbonizarea transporturilor, rolul UE în lupta globală împotriva schimbărilor climatice – toate aceste provocări impuneau o revizuire a politicii lansate în 2009.

TEN-T este sprijinită de UE prin programul TEN-T și prin Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul de Coeziune, deoarece facilitarea accesibilității are un rol fundamental în asigurarea competitivității și a coeziunii în Europa.

Ce se are în vedere?

În ansamblu, contribuția UE în domeniul transporturilor, pentru perioada de programare 2007-2013 include:

- drumurile TEN-T, cele naționale, cele regionale și cele locale reprezintă peste 41 de miliarde de euro;
- legăturile feroviare incluzând proiectul TEN-T și alte proiecte reprezintă aproximativ 24 de miliarde de euro;
- transporturile urbane – 8,1 miliarde de euro;
- porturile și căile navale interne – 4,3 miliarde de euro;
- transporturile multimodale și sistemele inteligente – peste 3 miliarde de euro;
- aeroporturile – 1,84 miliarde de euro.

Dincolo de TEN-T

TEN-T beneficiază în prezent de aproximativ o jumătate din fondurile alocate pentru transporturi în cadrul politicii de coeziune. Printre celelalte priorități se numără rețelele naționale, regionale și locale și transporturile urbane ecologice. Se va dezbate intens problema partajării optime a viitoarelor alocări de fonduri. Este clar că presiunea de a reduce emisiile de carbon în cadrul sistemelor de transport și de a concentra sprijinul UE asupra acelor investiții care contribuie în mod evident la atingerea priorităților comune, va duce la un accent sporit pe blocajele din infrastructură, rețelele inteligente și transporturile urbane în comun ecologice.



Transporturile urbane

Orașele sunt motoarele creșterii din împrejurimile lor mai întinse. Ele oferă servicii, locuri de muncă și activități recreative în cadrul regiunilor din care fac parte. Este vital ca sistemul urban de transport să fie pe deplin integrat în serviciile de transport ale regiunii mai întinse. Orașele suferă însă cel mai mult ca urmare a congestiunilor, a poluării aerului și a poluării fonice. Un sfert din emisiile de CO₂ din sectorul transporturilor în ansamblu provine din circulația automobilelor prin orașe, iar 69 % dintre accidente se produc în orașe. Va fi necesară o eliminare treptată a vehiculelor „convenționale” din orașele noastre, dacă dorim să ne atingem obiectivele privind emisiile de gaze cu efect de seră și să ne reducem dependența de petrol.

Crescând numărul celor care folosesc formele colective de transport, se va crea un cerc virtuos favorabil pentru transportul în comun, care, împreună cu eforturile de a face mersul cu bicicleta plăcut și sigur, va determina oamenii să nu mai circule atât de mult cu mașina.

Cei care sunt dependenți de mașină vor fi încurajați să folosească vehicule mai mici, mai ușoare, mai specializate. Flotele numeroase de autobuze urbane și taxiuri, camioanele și autoutilitarele mai mici și mai ecologice – toate se află pe o poziție ideală pentru a face trecerea la metodele de propulsie și combustibilii alternativi, oferind o platformă de testare pentru inovare. Transportul în comun poate fi încurajat prin taxe de drum și sisteme de impozitare transparente, precum și prin introducerea de noi tehnologii.



„Acțiunile nu mai pot întârzia. Este nevoie de mulți ani pentru planificarea, construirea și echiparea infrastructurii – iar trenurile, avioanele și navele au o durată de viață de zeci de ani; deciziile pe care le luăm azi vor determina transporturile din 2050. Trebuie să acționăm la nivel european pentru a ne asigura că transformarea transporturilor este definită împreună cu partenerii noștri și nu decisă în altă parte a lumii.”

Traseul către un Spațiu unic european al transporturilor
– Cartea albă privind transporturile competitive
și durabile

MATTHIAS RUETE

Interviu cu directorul general pentru transporturi și mobilitate, Matthias Ruete

Înainte de 2010, când a preluat funcția în cadrul Direcției Generale Mobilitate și Transporturi, Matthias Ruete a fost director general al Direcției combinate pentru Energie și Transporturi din cadrul Comisiei Europene.

Care sunt principalele lecții desprinse din trecut și, privind spre anul 2020, care sunt principalele provocări viitoare din sectorul transporturilor?

Marea noastră provocare este de a ajuta transporturile să abordeze constrângerile viitoare, fără a deveni astfel mai puțin eficiente, menținând și chiar sporind competitivitatea acestui sector.

Europa a înregistrat numeroase realizări în ultimul deceniu. Am deschis piețe în transporturile aeriene, rutiere și, parțial, în cele feroviare și am reușit să sporim siguranța și securitatea tuturor modurilor de transport. Sistemul nu este însă unul durabil. Ar fi o greșeală fatală să neglijăm sau să subestimăm constrângerile viitoare și să amânăm schimbările necesare.

Dependența de petrol, congestionarea și reducerea emisiilor de gaze de seră reprezintă provocări de natură imediată, aceasta din urmă fiind cea mai semnificativă. Ne-am angajat să reducem emisiile cu 80 % până în 2050. Va trebui ca transporturile să își reducă emisiile cu cel puțin 60 % față de 1990 (cu 70 % față de nivelul actual). Cartea albă adoptată de Comisie în 28 martie reflectează asupra acestor provocări și stabilește strategia prin care Uniunea le va putea aborda în mod eficace.

În opinia dumneavoastră, cum poate contribui politica UE din domeniul transporturilor la coeziunea economică și teritorială a Uniunii?

Cartea albă propune dezvoltarea unei rețele de coridoare transeuropene „centrale”, prin care să treacă volume ridicate și consolidate de trafic de mărfuri și pasageri, caracterizate prin eficiență ridicată și emisii scăzute, cuprinzând întregul continent.

Se vor asigura astfel legături multimodale eficiente între capitalele UE și alte orașe principale, centre economice, porturi, aeroporturi și puncte de trecere a frontierei de importanță majoră. Rețeaua va reprezenta coloana vertebrală a „Spațiului unic european al transporturilor” și va întări coeziunea dintre toate regiunile.

Care sunt principalele elemente ale Strategiei UE pentru dezvoltarea viitoare a sistemului de transport propusă în Cartea albă?

Cele patru etape principale sunt următoarele:

- un spațiu unic european al transporturilor, pentru a facilita circulația cetățenilor și a mărfurilor, a reduce costurile și a spori caracterul durabil al transporturilor europene;
- legături îmbunătățite între dezvoltarea inovației tehnologice și aplicarea acesteia, printr-o politică de cercetare integrată;
- planificarea infrastructurii, în vederea maximizării creșterii și a reducerii la minimum a impactului asupra mediului;
- dezvoltarea unor legături de infrastructură cu țările vecine, pentru a deschide piețe din țări terțe pentru serviciile, produsele și investițiile din domeniul transporturilor, în vederea sprijinirii dezvoltării comerțului.



” Marea noastră provocare este de a ajuta transporturile să abordeze constrângerile viitoare, fără a deveni astfel mai puțin eficiente. ”

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Coordonatorul european pentru autostrăzi maritime

Luis Valente de Oliveira s-a întâlnit până în prezent cu peste 400 de entități interesate din țările maritime ale UE și a prezentat trei rapoarte anuale de activitate.

Care sunt principalele lecții desprinse din trecut și, privind spre anul 2020, care sunt principalele provocări viitoare din sectorul transporturilor?

Cea mai mare provocare o constituie coordonarea dintre diferitele moduri de transport – esența problemei este cum pot fi transportate bunurile cel mai rapid, mai economic, mai confortabil și mai puțin poluant. Dacă ne gândim la un singur mod, gama de răspunsuri este fie rigidă în ceea ce privește funcția, fie nerațională din punctul de vedere al costurilor.

Pentru a putea da răspunsuri, trebuie să cunoaștem caracteristicile fiecărui mod, iar soluțiile multimodale trebuie să devină regula de bază.

În opinia dumneavoastră, cum poate contribui politica UE din domeniul transporturilor la coeziunea economică și teritorială?

Nivelul de activitate al unei anumite regiuni este esențial pentru a asigura bunăstarea locuitorilor acesteia: pentru a avea producție și consum este nevoie de transporturi. Pentru a încuraja dezvoltarea și coeziunea, trebuie întărite legăturile dintre regiunile complementare.

Peste 90 % dintre importurile și exporturile Uniunii sunt expediate în și din porturi europene. Asigurarea celor mai bune porturi cu puțință și a celor mai adecvate conexiuni între acestea și în perimetrul acestora este deci un prim pas important.

Anumite moduri de transport necesită atingerea unui prag de marfă pentru a deveni economice, deci alegerile trebuie să fie viabile. Concentrarea mărfurilor pe anumite axe poate face ca aceste conexiuni să fie durabile din punct de vedere economic. Se impune reducerea la minim a costurilor și a timpului, iar aceasta se poate realiza doar prin combinarea modurilor și extragerea caracteristicilor optime ale fiecărui mod. Politica UE privind transporturile trebuie să abordeze toate modurile de transport, pentru a-și spori coerența și eficiența.

Care sunt principalele dumneavoastră concluzii din experiența de coordonator european TEN-T pentru un proiect prioritar?

Proiectul prioritar Autostrăzile maritime este acum în plină desfășurare: cele opt proiecte recent aprobate acoperă spațiul maritim european. Ele sunt rezultatul ideilor discutate cu oameni din întreaga Europă.

Implicarea mai multor țări în proiect este o metodă bună de a împărtăși bunele practici și rezultatele studiilor. Din schimburile în cadrul grupului se conturează soluții adaptabile.

Am insistat pe consolidarea programelor de formare în domeniul logisticii, atât pentru angajați, cât și pentru cei responsabili, în cadrul întreprinderilor, astfel încât circulația mărfurilor să satisfacă cerințele logistice complexe cu care ne confruntăm.



” Peste 90 % dintre importurile și exporturile Uniunii sunt expediate în și din porturi europene. ”

JEAN-MARC OFFNER

Director general biroul de planificare urbană Bordeaux métropole Aquitaine

Inginer specializat în planificarea urbană și analist politic, Jean-Marc Offner este directorul general al biroului de planificare urbană Bordeaux métropole Aquitaine, a'urba.

Care sunt principalele lecții desprinse din trecut și, privind spre anul 2020, care sunt principalele provocări viitoare din sectorul transporturilor?

De mai multe decenii încoace, reducerea traficului rutier urban și interurban este unul dintre principalele obiective ale politicii de transporturi publice în numeroase țări ale UE.

Transportul în comun nu a reușit să reducă rata de creștere a traficului, iar una dintre principalele provocări pentru sectorul transporturilor până în 2020 va fi implementarea unui serviciu de transport în comun adecvat stilurilor de viață în schimbare: orare mai flexibile, servicii convenabile și de înaltă calitate și caracterul util al duratei de transport.

În opinia dumneavoastră, cum poate contribui politica UE din domeniul transporturilor la coeziunea economică și teritorială?

De câteva decenii, dezvoltarea rețelelor de mare viteză este instrumentul preferat pentru apropierea teritoriilor europene situate de o parte și de alta a unei granițe, promovându-se o anumită coeziune socială și economică. Aceste eforturi trebuie continuate.

La fel de important este să nu uităm de investițiile la nivel regional, esențiale pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a zonelor metropolitane. Autoritățile publice și managerii rețelelor au fost adesea criticați că au neglijat infrastructura regională, în favoarea unor linii de mare viteză mai profitabile. Noi considerăm că ambele niveluri sunt esențiale.



Date fiind provocările ce țin de mediu, avem nevoie de un compromis bun între ambiția de a crea rețele care să acopere toate zonele și nevoia de a reglementa fluxurile de trafic.

Ce rol preconizați că vor avea transporturile în dezvoltarea urbană integrată?

Este necesară și o coordonare sporită între transporturi și politica de planificare urbană. Sunt de preferat conurbațiile, pentru că ele facilitează călătoriile pe distanțe scurte. O soluție ar putea fi o politică funciară care să permită rezervarea de terenuri pentru a anticipa creșterea valorii ca urmare a infrastructurii noi și pentru a construi locuințe sociale.

Ar trebui să fie obligatorie creșterea densității serviciilor peste anumite niveluri, în acele zone care sunt deservite în mod optim de transportul în comun, concomitent cu implementarea unor politici restrictive privind parcare.

Trebuie să facem organizațiile urbane existente să funcționeze într-un mod mai durabil. În special, trebuie să luăm în calcul noi modalități de a utiliza automobilele: folosirea în comun a automobilelor și integrarea acestora în transportul în comun. Din punctul de vedere al mediului, prin creșterea numărului de pasageri din automobile și reducerea la jumătate a distanțelor parcurse s-ar egala valoarea tuturor politicilor de dezvoltare privind transportul în comun!

” De mai multe decenii încoace, reducerea traficului rutier urban și interurban este unul dintre principalele obiective ale politicii de transporturi publice în numeroase țări ale UE. ”

În calitate de șef al Diviziei europene de dezvoltare teritorială din cadrul Departamentului de planificare teritorială comună, Horst Sauer este responsabil cu integrarea regiunii capitalei Berlin - Brandenburg în dezvoltarea teritorială a UE. În prezent, el se concentrează asupra impactului regional al rețelelor TEN-T, în special în regiunea dintre Scandinavia și Marea Adriatică.

Care sunt principalele lecții desprinse din trecut și, privind spre anul 2020, care sunt principalele provocări viitoare din sectorul transporturilor?

A devenit tot mai evident că noua infrastructură s-ar putea realiza numai în condițiile unor avantaje economice regionale evidente. Colaborăm cu peste 30 de parteneri pentru a propune coridorul SCANDRIA, care să lege Scandinavia de regiunea Mării Adriatice prin Berlin. Obiectivul nostru este de a realiza, de-a lungul acestui coridor, o legătură mai bună între centrele inovatoare și regiunile capitalei. Există un potențial enorm pentru creștere regională în această parte a Europei.

Ne concentrăm în principal asupra utilizării optimizate a infrastructurii existente și asupra ecologizării transporturilor din punctul de vedere al emisiilor, evitând solicitarea de noi investiții majore în infrastructură.



În opinia dumneavoastră, cum poate contribui politica UE din domeniul transporturilor la coeziunea economică și teritorială?

Viitoarea rețea centrală, care va constitui coloana vertebrală a politicii UE în domeniul transporturilor, se bazează pe conectarea nodurilor principale. Aceste noduri, ca și regiunea capitalei germane, Berlin - Brandenburg, ar trebui să cuprindă toate modurile de transport și să fie conectate la celelalte centre de activitate, cum sunt porturile sau centrele economice puternice.

Accesibilitatea îmbunătățită în Europa Centrală va spori activitățile economice de aici, contribuind astfel la coeziunea teritorială. O rețea centrală puternică va deservi, de asemenea, acele regiuni care sunt bine conectate la principalele rute de transport.

Cum ați defini un sistem bun de guvernare în cadrul planificării infrastructurilor de transport?

Din punctul meu de vedere, planificarea regională/politica regională trebuie să fie strâns legată de planificarea transporturilor. Transporturile nu sunt „un scop în sine”, ci trebuie să satisfacă cerințele oamenilor și ale companiilor.

Noi am avut, în regiunea Berlin - Brandenburg, experiențe pozitive nu numai în planificarea „transfrontalieră” – care să acopere orașul Berlin și landul Brandenburg, din jurul acestuia –, ci și în armonizarea planificării teritoriale și a planificării transporturilor. Acest lucru este valabil într-o și mai mare măsură pentru serviciile de transport în comun, care sunt organizate de peste un deceniu într-o manieră coordonată de către Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).

” Transporturile nu sunt „un scop în sine”, ci trebuie să satisfacă cerințele oamenilor și ale companiilor. ”

○ REȚEA MULTIMODALĂ DE TRANSPORT PENTRU EUROPA

Uniunea Europeană susține cauza unei Rețele Transeuropene de Transport (TEN-T) încă de la semnarea Tratatului de la Maastricht în 1992. TEN-T sprijină dezvoltarea pieței interne a UE, întărește coeziunea economică și socială și leagă insulele și regiunile izolate și periferice de regiunile centrale ale Uniunii. De asemenea, această rețea va apropia UE de vecinii săi și de piețele globale.

Primele linii directe pentru sprijinirea dezvoltării TEN-T de către statele membre a fost adoptată în 1996, printr-o decizie a Parlamentului European și a Consiliului. Aceste linii directe au fost apoi substanțial revizuite și actualizate după extinderea din 2004.

Totalul investițiilor TEN-T până în prezent (1996-2013)	aproximativ 800 de miliarde de euro
Sursele de finanțare ale UE până în prezent*	aproximativ 230 de miliarde de euro
Nevoile de investiții viitoare (până în 2020)	aproximativ 550 de miliarde de euro

*Programul TEN-T, Fondul de Coeziune, FEDR, împrumuturi și garanții de credit din partea BEI.

În cadrul politicii TEN-T apar deja câteva povești de succes remarcabile, cum ar fi axa feroviară de mare viteză Paris - Bruxelles/Bruxelles - Köln - Amsterdam - Londra sau legătura fixă pe cale ferată/rutieră Øresund între Danemarca și Suedia. De asemenea, linia de cale ferată de mare viteză Madrid-Barcelona, aeroportul Malpensa din Milano, legătura feroviară clasică Cork - Dublin - Belfast - Larn - Stranraer și numeroase alte proiecte aflate în derulare.

Reglaj fin pentru viitor

Pe baza experienței din ultimii cincisprezece ani, Comisia Europeană a întreprins o revizuire cuprinzătoare a politicii TEN-T și a propus noi linii directe pentru planificare și implementare. Aceste noi linii directe, care urmează să fie propuse Parlamentului European și Consiliului în vederea adoptării începând cu a doua jumătate a anului 2011, propun o abordare substanțial revizuită a politicii, bazată pe punctele forte, care urmărește remedierea problemelor identificate și tratează provocările noi.

Până acum, dezvoltarea TEN-T s-a bazat pe o identificare și o implementare treptată a Proiectelor prioritare de către statele membre individuale, într-o abordare ascendentă, alcătuită din mai multe părți diferite. După cum se vede din exemplele anterioare, această abordare a contribuit la identificarea și dezvoltarea unor proiecte importante în întreaga rețea TEN-T, fără a oferi însă în sine o rețea transeuropeană multimodală complet integrată.

Două rețele complementare

Noul cadru de planificare va consta din două niveluri: o rețea cuprinzătoare, care va constitui nivelul de bază, și o rețea centrală, situată deasupra celei cuprinzătoare și constituită din cele mai importante puncte strategice ale TEN-T.

Rețeaua cuprinzătoare va rezulta în urma unei actualizări și adaptări a formei curente a TEN-T și va include infrastructura relevantă existentă și planificată în statele membre. Rețeaua centrală va fi constituită din acele părți ale TEN-T care poartă cea mai ridicată concentrație a fluxurilor de trafic transnațional, atât pentru mărfuri, cât și pentru pasageri, și care asigură conectarea efectivă a părților din estul și vestul Uniunii și a regiunilor sale periferice cu cele centrale.

Cele două rețele vor forma împreună baza de infrastructură a unui Spațiu unic european al transporturilor, oferind legături multimodale eficiente între capitalele UE și cu principalele centre economice ale UE, precum și puncte de frontieră prin care se asigură accesul la sistemul de transporturi european.

Coordonarea planificării și a dezvoltării

În primul rând, noua politică TEN-T va spori coordonarea planificării rețelei și a dezvoltării la nivel european. Această politică se va baza pe o metodologie europeană de planificare coerentă și transparentă, supravegheată de către Comisie și dezvoltată în urma unei consultări pe larg a părților interesate.



Implementare coordonată

În al doilea rând, implementarea noii politici TEN-T va fi mai bine coordonată. Se vor identifica și dezvolta mai multe coridoare, pe baza rețelei centrale, conform cerințelor de capacitate aflate într-un proces de evoluție. Implementarea în ansamblu la nivel de coridor va fi pusă sub egida unui coordonator european, în timp ce planurile multianuale de dezvoltare a coridorului vor identifica, în limitele unor repere temporale clare, ale principalelor investiții necesare și ale îmbunătățirilor la scară mai mică pe termen scurt.

În sfârșit, noua abordare politică va pune un accent sporit pe caracterul condiționat și pe coordonarea implicării financiare a UE. Pentru a beneficia de cofinanțare, proiectele vor trebui să vizeze legături lipsă și blocaje din rețeaua centrală identificată și să asigure o co-modalitate eficace, acordându-se prioritate acelor proiecte care aduc cea mai mare parte a valorii adăugate la nivel european (adică finalizarea legăturilor transfrontaliere). În același timp, un cadru de finanțare integrat pentru transporturi va asigura o mai bună coordonare a Fondului de Coeziune și a fondurilor structurale cu obiectivele politicii TEN-T, susținând viteza și eficacitatea implementării.



Asigurarea caracterului multimodal este vital pentru regiunile industriale.

CALEA CĂTRE TRANSPORTURI MAI CURATE ȘI MAI ECOLOGICE

Utilizarea eficientă și durabilă a resurselor trebuie să ocupe un loc central în politica Uniunii Europene privind transporturile, idee susținută atât de strategia de creștere economică Europa 2020, cât și de o Carte albă privind transporturile, recent publicată de Comisie. „Decarbonizarea” transporturilor – care va însemna reducerea dramatică a emisiilor de gaze cu efect de seră din acest sector – a devenit deci o prioritate de vârf pe agendele economice și de mediu ale Europei.

Europa 2020 definește strategia economică a UE pentru deceniul următor. Atenția se îndreaptă spre încurajarea creșterii inteligente, durabile și incluzive. Obiectivul este de a realiza o economie cu emisii reduse de carbon, bazată pe cunoștințe și inovații, care să utilizeze mai eficient resursele, realizând totodată coeziunea socială și teritorială.

Sectorul transporturilor este vital pentru viitorul economic al Europei și va trebui deci să îndeplinească un rol-cheie pentru a putea fi atinse obiectivele strategiei Europa 2020. În ianuarie 2011, Comisia a lansat „O Europă eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor”, una dintre inițiativele principale ale strategiei Europa 2020. Devine astfel clar că eficiența utilizării resurselor trebuie să fie principiul după care să se ghideze politica UE din domeniul transporturilor.

Soluții durabile

Eficientizarea transporturilor, în vederea asigurării prosperității viitoare a Europei este, de asemenea, o temă-cheie în noua Carte albă intitulată „Traseul către un spațiu unic european al transporturilor”, adoptată de Comisie în 28 martie 2011.

Cartea albă prezintă o viziune pentru un sistem de transport competitiv, eficient din punctul de vedere al resurselor și durabil în Europa. Lucrarea acordă o mare prioritate transporturilor urbane ecologice, ca și decarbonizării.

Transporturile trebuie să dobândească un caracter mai durabil în lumina provocărilor noi și crescânde. În primul rând, petrolul se va împuțina și va deveni mai scump în deceniile următoare, fiind extras din rezerve tot mai incerte.

În al doilea rând, pentru atingerea obiectivului de limitare a schimbărilor climatice la mai puțin de 2 C, UE trebuie să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 80-95 % față de nivelul din 1990, până în 2050. Sectorul transporturilor va trebui astfel să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 60 %.

Șoseaua Laukaantie – construcția șoselei – Jyväskylä, Finlanda.
Construcția unei treceri subterane pentru bicicliști și pietoni.



Reducerea emisiilor de carbon

Problema este că transporturile reprezintă o sursă importantă și tot mai accentuată de emisii de gaze cu efect de seră. De aceea, decarbonizarea este o temă esențială a Cărții albe.

Este necesară conceperea și punerea pe piață a unor combustibili durabili și a unor vehicule ecologice, dacă Europa dorește să sporească eficiența energetică a tuturor vehiculelor. Europa trebuie să înlocuiască treptat sursele de energie fosile care generează CO₂ cu alternative mai ecologice.

În acest scop, Comisia intenționează să dezvolte o strategie a combustibililor alternativi, care va reduce dependența de petrol a sectorului european al transporturilor și va duce, în cele din urmă, la decarbonizarea completă.

În ceea ce privește realizarea obiectivelor UE de reducere a gazelor cu efect de seră, Comisia își concentrează puternic atenția asupra transporturilor urbane. Numeroase orașe ale Europei suferă de supraaglomerări, o calitate precară a aerului și un nivel ridicat de zgomot. Autoturismele, camioanele și autobuzele care se deplasează prin zonele urbane ale Europei sunt răspunzătoare de aproximativ un sfert din emisiile de CO₂ din sectorul transporturilor.

Comisia dorește o eliminare treptată a vehiculelor cu combustibili convenționali din orașe – obiectivul este o reducere cu 50 % până în 2030 și cu 100 % până în 2050. S-ar reduce astfel semnificativ dependența de petrol a Europei și s-ar facilita realizarea obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor.

Ar trebui încurajată utilizarea unor vehicule mai mici și mai ușoare pentru pasageri. În același timp, sunt necesare eforturi pentru echiparea autobuzelor, a taxiurilor și a autoutilitarelor din centrul orașelor cu combustibili și motoare alternative, pentru reducerea poluării și a emisiilor cauzate de transportul urban.

Abordări integrate

Comisia ar dori, de asemenea, ca în orașele principale să fie aplicată, până în 2030, o logistică urbană care să poată atinge valori apropiate de zero ale emisiilor de gaze cu efect de seră. Utilizând soluții de transport inteligente, centrele urbane pot dezvolta sisteme de livrare eficiente pe segmentele finale.

Distribuția bunurilor către magazinele și birourile din orașe s-ar putea face cu autoutilitare cu emisii reduse, propulsate de motoare electrice, hibride și pe bază de hidrogen. O flotă de vehicule de aprovizionare ecologice ar reduce, de asemenea, poluarea aerului și poluarea fonică. În plus, este nevoie de eforturi suplimentare pentru a încuraja oamenii să folosească transportul în comun și să meargă mai mult pe jos și cu bicicleta.

O abordare integrată este calea optimă pentru a face față provocărilor transportului urban și pentru a dezvolta o infrastructură și servicii de transport. De aceea, politicile trebuie să creeze o legătură între transporturi și aspecte precum utilizarea terenurilor, planificarea, protecția mediului, fondul de locuințe, accesibilitatea, mobilitatea și nevoile industriei.

AFLAȚI MAI MULTE:

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



ÎMBUNĂTĂȚIREA LEGĂTURILOR CU EUROPA DE SUD-EST

Proiectul se derulează în perioada 2009-2012

Sprrijinul FEDR pentru proiect se ridică la 1,7 milioane de euro

Buget total: 2,38 milioane de euro

Europa de Sud-Est este o zonă de tranzit cheie pentru UE, însă este mai puțin dezvoltată decât restul continentului, din cauza nivelului insuficient de investiții și cooperare transnațională. Problemele de acest fel sunt abordate de proiectul Cooperarea pe axa de transport în Sud-Estul Europei (Southeast European Transport Axis Cooperation, SEETAC), cu derulare pe trei ani, care urmărește întărirea cooperării dintre țările UE și non-UE din această regiune – în special în domeniul transporturilor.

Cofinanțat de Programul Operațional Europa de Sud-Est, proiectul cuprinde 17 parteneri (majoritatea ministere naționale ale transporturilor) din nouă țări din regiune. Mai există, de asemenea, patru observatori: din Bosnia și Herțegovina, Ungaria, Republica Cehă și Ucraina.

Infrastructura de transport prezintă variații ample la nivelul regiunii. Unele țări, precum Austria, Slovenia, Ungaria sau Croația, de exemplu, au o rețea extinsă de autostrăzi moderne, spre deosebire de numeroase țări vecine. Legăturile rutiere și feroviare transfrontaliere dintre țările mai mici ale regiunii sunt adesea insuficiente sau chiar inexistente. Această situație îngreunează libera circulație a bunurilor, a serviciilor și a persoanelor și, în cele din urmă, dezvoltarea durabilă a întregii regiuni.

În obiectiv: TEN-T

„Proiectul nostru reunește într-un mod original țările UE și non-UE pentru a îmbunătăți integrarea spațială și legăturile de transport din regiune”, spune Carlo Fortuna, de la Secretariatul Inițiativei pentru Europa Centrală din Trieste, Italia, care asigură conducerea SEETO. Acest aspect contribuie la dezbaterea privind infrastructura de transport pentru țările candidate și potențiale candidate la aderare, precum și privind extinderea planificată a proiectelor prioritare TEN-T (Rețelele Transeuropene de Transport) în Balcanii de Vest. Carlo Fortuna are convingerea că proiectul va întări și coeziunea dintre UE și Europa de Sud-Est.

Adunând date recente, partenerii au reușit să compileze o bază de date, pentru a avea o imagine actuală asupra rețelelor rutiere, feroviare și maritime din regiune. În lunile următoare, ei vor crea un model de scenarii cu privire la proiectele prioritare din domeniul transporturilor, cum ar fi autostrada de la Ljubljana la Belgrad.

În cadrul unei conferințe de proiect, care a reunit în noiembrie 2010 reprezentanți ministeriali de la nivel înalt la Tirana, în Albania, s-au analizat mai multe aspecte importante. Printre acestea s-au numărat investițiile, dezvoltarea integrată a accesibilității în regiune și modalitățile de a crea în cadrul regiunii un sistem de transporturi integrat pe termen mediu, aliniat la strategia UE.



Schimbarea șinei și a intersecției de la Krizno pe linia Ljubljana-Maribor.

AFLAȚI MAI MULTE:

- SEETAC: www.seetac.eu
- Programul Operațional Europa de Sud-Est (SEE): www.southeast-europe.net
- Inițiativa pentru Europa Centrală: www.ceinet.org

SCANDRIA – REDUCEREA DISTANȚEI DINTRE REGIUNEA MĂRII BALTICE ȘI CEA A MĂRII ADRIATICE

Coridorul Scandria, care leagă Scandinavia și Marea Adriatică, are un rol vital pentru regiunile aflate de-a lungul acestei axe Nord-Sud. Dincolo de facilitarea transporturilor, valoarea adăugată a îmbunătățirii legăturilor are și aspecte economice, sociale și de mediu.

„Proiectul nu se rezumă la transporturi”, accentuează Jürgen Neumüller, manager de proiect pentru Scandria. „Intenția acestuia este de a realiza dezvoltarea economică a regiunii în ansamblu. Dorim să punem în legătură potențialul inovator al Scandinaviei cu alte regiuni din Europa Centrală, precum Berlin, Praga și Viena, stimulând astfel creșterea economică.”

În ton cu obiectivul UE de a realiza „transporturi mai ecologice”, proiectul include și activități prin care se urmărește atingerea obiectivelor privind schimbările climatice. Un exemplu concret este efortul pentru stimularea utilizării biogazului pentru vehiculele care transportă marfă.

Acest proiect se derulează în perioada 2009-2012

Bugetul total al proiectului: 3,8 milioane de euro

Contribuția FEDR: 2,8 milioane de euro

Implicarea tuturor părților este cheia succesului

Cei 19 parteneri de proiect din Germania, Danemarca, Suedia, Finlanda și Norvegia pot fi împărțiți în trei grupe: instituții de cercetare, regiuni și porturi. Partenerul principal este Departamentul de planificare teritorială comună Berlin - Brandenburg.

Deși instituțiile de cercetare asigură baza științifică necesară pentru luarea deciziilor, regiunile au un rol mai strategic. Realizarea implementării proiectelor de infrastructură prin stabilirea de legături cu actorii precum ministerele naționale este o parte importantă a activității lor.

Cooperarea directă dintre porturile Halmstad (Suedia) și Rostock (Germania) are în atenție dezvoltarea de servicii noi. Ca o realizare suplimentară, Scandria a asigurat și avântul necesar pentru includerea liniei de feribot dintre Rostock și Gedser (Danemarca) în programul UE „Autostrăzi maritime”, astfel încât aceasta să poată primi finanțare pentru modernizarea infrastructurilor portuare și achiziționarea unor feriboturi noi.

Implicarea companiilor în cooperare rămâne un obiectiv-cheie: necesitățile acestora pe termen scurt îngreunează includerea lor în conceptul strategic pe termen lung. „S-au organizat mai multe ateliere și activități de comunicare la nivel local, în vederea conștientizării beneficiilor economice ale proiectului”, subliniază Neumüller.

Proiectul Scandria a fost înființat în 2009, în urma Declarației de la Berlin din noiembrie 2007, prin care se solicita o infrastructură de transporturi atractivă și modalități de transport competitive în cadrul Coridorului Scandinavia - Marea Adriatică. În timp ce Scandria acoperă partea nordică a zonei, proiectul înrudit SoNorA implementează acțiuni similare pentru secțiunea sudică.

AFLAȚI MAI MULTE:

www.scandriaproject.eu

Portul Rostock.



PORTUGALIA – SISTEMUL DE TRAFIC AL VASELOR ESTE NOUL SISTEM INTELIGENT PENTRU CONTROLUL TRAFICULUI NAVAL

Acest proiect a început în 2008 și se află încă în derulare

Contribuția FEDR: 53 de milioane de euro

Cofinanțarea națională: 57 de milioane de euro

Coasta extinsă a Portugaliei prezintă numeroase provocări în ceea ce privește controlul transporturilor, de la monitorizarea fluxurilor de transport în apele aglomerate, până la aplicarea standardelor internaționale de siguranță. Cu ajutorul computerelor ultramoderne, autoritățile pot supraveghea acum toate deplasările și le pot reuni în Baza de date națională a traficului maritim.

Coasta cu o lungime de peste 800 de kilometri se află pe o rută strategică dintre porturile nord-europene și cele mediteraneene și nord-africane. În fiecare an, aproximativ 70 000 de nave folosesc aceste ape – 250-300 de nave se află mereu pe aceste culoare de transport, alături de un număr egal de ambarcațiuni de pescuit și de agrement. Sistemul de trafic al vaselor (Vessel Traffic System, VTS), reprezintă o soluție la problema monitorizării tuturor acestor deplasări, pentru ca apele de coastă să rămână în siguranță și să se evite congestiunile.

Cum funcționează?

Din ianuarie 2008, Centrul de control al traficului maritim de coastă utilizează un sistem VTS pentru monitorizarea fluxurilor de transport. Pot fi identificate aproximativ 300 de nave simultan, iar informațiile acestea sunt introduse în Baza de date națională a traficului maritim.

Sistemul cuprinde, de asemenea, două Modele de separare a traficului (Traffic Separation Schemes, TSS), unul la Capul Roca și celălalt la Capul Sao Vicente. Acestea se ocupă de congestiunile apărute în două puncte de blocaj cunoscute de lângă coastă și contribuie totodată la aplicarea măsurilor de siguranță. Există reguli internaționale stricte care se aplică mărfurilor, tipurilor de vase, măsurilor de siguranță pentru pasageri și cerințelor pentru vasele de pescuit. Ambele TSS-uri sunt incluse în Sistemul de raportare obligatorie al coastei Portugaliei (COPREP), în vigoare de la 1 iunie 2010.

Cele mai bune sisteme aduc beneficii la nivel național

Sistemul constă dintr-un VTS de coastă și cinci VTS-uri portuare, toate supuse Autorității Naționale pentru Controlul Traficului Maritim.

Printre beneficii se numără:

- alinierea Portugaliei la tehnologia și ofertele de transport de ultimă oră;
- asigurarea potențialului comercial al porturilor țării în viitor;
- întărirea calității mediului în apele portugheze și susținerea acestuia cu informații disponibile prin intermediul sistemului VTS;
- facilitarea supravegherii polițienești a coastei prin fluxul bidirecțional de informații între vase și autoritățile de coastă; combaterea contrabandei și a imigrării ilegale prin intermediul unor măsuri foarte bine integrate în serviciile de coastă de zi cu zi.

La nivel internațional, Portugalia este acum pe deplin implicată în SafeSeaNet, sistemul UE de urmărire și informare. Nenumăratele informații care trec prin sistemul VTS de coastă pot fi introduse acum direct în SafeSeaNet, Portugalia putând și ea primi informații similare din partea altor state membre.

AFLAȚI MAI MULTE:

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf



Centrul de Control al Traficului Maritim de Coastă.

EXTINDEREA REȚELEI DE METROU DIN **SOFIA** ADUCE UN SUFLU PROASPĂT ÎN INIMA ORAȘULUI

Acest proiect face parte din programul operațional al Bulgariei în domeniul transporturilor, 2007-2013

Contribuția FEDR: 157 de milioane de euro

Cofinanțarea națională: 139 de milioane de euro

Bulgaria abordează direct problemele legate de congestionarea traficului și poluare prin Planul său general și mai ales prin proiectele de extindere a rețelei de metrou din Sofia, unul dintre aceste proiecte vizând construcția secțiunii centrale încă absente din centrul orașului.

Sofia este un oraș aglomerat, având peste 1,5 milioane de locuitori, adică aproape o cincime din populația națională. Centrul istoric este înțesat de zone rezidențiale și comerciale, iar influxul rapid din ultimii zece ani a creat și exacerbă problema congestionării traficului și a poluării. Locuitorii depind foarte mult de mașini, care se înghesuie în spațiul rutier, alături de autobuze și tramvaie. Dintr-o analiză aprofundată a soluțiilor de transport a reieșit clar că metroul este cea mai bună opțiune pentru majoritatea călătorilor prin oraș.

Transporturile îmbunătățite conferă vieții în centru o nouă dimensiune

Noul tronson dintre intersecția rutieră Nadejda, aflată la nord de centru, și bulevardul Cherni Vrah, din zona rezidențială sudică, este un proiect reprezentativ, desfășurat în cadrul Programului operațional al Bulgariei în domeniul transporturilor, derulat între 2007-2013.

Se vor crea astfel 6,5 km de linie cu șapte stații de metrou, completând astfel în mod eficace porțiunea lipsă de pe Linia II și conectând puncte aflate la nord și la sud de gara centrală și de autogara centrală. Cinci dintre stațiile de metrou vor fi noi, iar două există deja, dar necesită o reabilitare completă.

O viață mai bună, chiar de azi

Prima etapă, desfășurată în prezent, reprezintă un pas esențial pentru îmbunătățirea vieții de zi cu zi a locuitorilor și a persoanelor care fac naveta. Călătoriile rutiere din această parte a orașului se desfășoară încet și frustrant: vitezele de trafic s-au redus la 8-10 km/oră, iar poluarea rezultată constituie și ea, inevitabil, o preocupare majoră.

După finalizare primei etape, la începutul anului 2012, transporturile feroviare vor putea cuprinde până la 25 % din totalul călătoriilor, permițând revenirea traficului la viteze cuprinse între 40 și 50 km/oră. Acest fapt ar avea un impact puternic asupra poluării aerului, reducându-se totodată zgomotul și vibrațiile.

O rețea mai integrată și mai rapidă pentru viitor

Privind mai departe, spre 2020, etapa a doua va crea o rețea de transporturi mult mai integrată. După conectarea gării și a autogării centrale, pasul următor va fi crearea unei legături spre aeroport și asigurarea unui sistem de transport pentru călători adecvat secolului al XXI-lea.

Până în prezent, progresul înregistrat este foarte încurajator. Toate aspectele proiectului se desfășoară conform programului și conform bugetului – ceea ce dovedește o bună gestionare în cadrul Programului operațional din domeniul transporturilor. Acest fapt contribuie, în sine, la realizarea unui climat economic pozitiv și susține perspective mai largi pentru reînnoirea urbană chiar în inima orașului.

AFLAȚI MAI MULTE:

<http://metropolitan.bg/en>



Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor, impulsivitatea afacerilor – modernizarea liniei de metrou din Sofia.

NOI FACILITĂȚI ÎN PORTUL LA ROCHELLE PENTRU A SATISFACE O PIAȚĂ TOT MAI MARE

Diferite proiecte, cu diferite durate, au contribuit la dezvoltarea portului.

Programul regional de investiții 2007-2013:
52 de milioane de euro

Contribuția FEDR: 12,48 de milioane de euro

Cofinanțarea națională: 39,52 de milioane de euro

Portul La Rochelle este descris de Lloyds din Londra ca fiind „cel mai bun port al Atlanticului, capabil să primească nave cu sarcina maximă de 100 000 de tone”. Din această poziție dominantă, La Rochelle și-a continuat extinderea, pentru a face față cererii sporite pentru transporturi și comerț. A fost finalizat și dat în folosință noul port St Marc, iar în La Repentie se construiește un nou baraj maritim, pentru a crește și mai mult capacitatea.

Atuurile naturale ale portului La Rochelle

Acesta este singurul port cu ape adânci de pe coasta Atlanticului și este protejat în mod natural de insule. Este principalul port francez pentru comerțul cu produse forestiere și agricole, în special cereale, iar cererea este în continuare în creștere. Obiectivul strategic al portului este de a atinge un trafic anual de 10 milioane de tone, până în 2015. Planificarea și dezvoltarea extinderii portului a început în anul 2000 și urmează să fie finalizată până în 2012, rezultatul fiind o construcție atrăgătoare și ultramodernă, la cele mai ridicate standarde de mediu.

Portul St Marc

Finalizat și dat în folosință în martie 2011, portul St Marc este conceput anume pentru transporturile de tip vrac. Datorită adâncimii sale, nici cele mai grele nave nu riscă să se împotmolească, abilitatea portului de a primi trafic de asemenea tonaj sporindu-i mult perspectivele comerciale.

La Repentie

În septembrie 2010 au început lucrările pentru crearea unui port suplimentar cu ape adânci, întins pe o lungime de 1,4 km. Completând dezvoltarea portului St Marc, La Repentie va permite portului La Rochelle să satisfacă cerințele tot mai ridicate pentru transport în cadrul tuturor categoriilor.

Accentul pe dezvoltarea durabilă are o relevanță deosebită aici: pe cât posibil, s-au folosit numai materiale locale, iar cantitățile mari de pietriș necesare sunt, în mare parte, reciclate de la alte locații din regiune.

Accesul feroviar și rutier

Accesul feroviar și rutier îmbunătățit și facilitățile sporite sunt o altă caracteristică importantă a investițiilor curente. Portul are acum o rețea feroviară cu o lungime de 45 km, care leagă toate terminalele. S-au investit 4 milioane de euro pentru capacitatea feroviară, punându-se un accent deosebit pe transportul de mărfuri. Dezvoltarea infrastructurii rutiere de pe lângă Jeumont, intrarea principală a portului, ilustrează modul în care portul poate deveni mai atractiv și mai practic.

Aceste investiții masive pentru dezvoltarea capacității și a facilităților susțin perspectivele de creștere economică în regiunea Poitou-Charentes. La nivel local, în Charentes-Maritime, perspectivele locurilor de muncă legate în mod direct de port continuă să crească, iar regiunea în ansamblu are perspective de viitor dinamice.

AFLAȚI MAI MULTE:

<http://www.larochelle.port.fr/en>

„Cel mai bun port de la Atlantic” este acum și mai bun. Modernizarea portului La Rochelle.



CONSTRUIREA UNEI AUTOSTRĂZI MAI BUNE ÎN SLOVENIA

Proiectele se derulează în perioada 2007-2010

Sprijinul Fondului de Coeziune pentru proiect se ridică la 87,2 milioane de euro

Buget total: 219 milioane de euro

Între Slovenia și Croația se poate călători acum mai ușor pe șosea, de la finalizarea ultimelor două tronsoane ale autostrăzii A2 din regiunea Dolenjska. Având o lungime de aproape 15 km, această infrastructură nouă oferă avantaje în ceea ce privește viteza, durata și siguranța transporturilor la nivel local, regional și internațional.

Până în 2013, programul de construcție a autostrăzilor naționale din Slovenia va fi adăugat aproximativ 600 km de șosele și autostrăzi moderne, precum și alte drumuri publice. Autostrada A2, cu o lungime de 175 km, este o parte importantă a acestei rețele, traversând țara începând de la vama Karavanke cu Austria, prin capitala Ljubljana, până la vama Obrezje cu Croația.

Infrastructură nouă

Ultimele două proiecte au avut loc pe A2 lângă Novo mesto, de la Pluska la Ponikve (7,6 km) și de la Ponikve la Hrastje (7,2 km). Pe aici va circula o parte a traficului care circula anterior pe o șosea națională.

Desfășurate de DARS Motorway Company și finanțate parțial din Fondul de Coeziune al UE, lucrările au inclus construirea a 20 de piese de infrastructură. Printre ele s-a numărat tunelul cu flux dublu Leščevje, viaductele din Dole, Ponikve și Trebnje, nouă treceri sub nivel, o trecere pe deasupra pentru pietoni și patru treceri pe deasupra pentru vehicule.

Compania autostrăzilor din Slovenia menține sistemul sub supraveghere.

Avantajele se simt deja

Noile tronsoane de autostradă s-au deschis în iunie 2010. Acestea ar trebui să ofere avantaje în special locuitorilor din sud-estul Sloveniei, impulsivând comerțul și turismul local și scurtând călătoriile navetiștilor zilnici până la Ljubljana. Au crescut, de asemenea, siguranța și capacitatea rutieră, iar barierele acustice și alte infrastructuri noi vor îmbunătăți mediul local.

Noua autostradă oferă și legături de transport îmbunătățite spre Croația, contribuind totodată la finalizarea coridorului de transport paneuropean 10, de la Salzburg (Austria) până la Salonic (Grecia). Ea reprezintă astfel o extindere semnificativă a rețelei TEN-T spre Europa Centrală și de Est, premergătoare următoarelor etape de extindere a UE.

Un alt tronson-cheie (10 km) al autostrăzii A2 s-a deschis în septembrie 2008 între Vrba și Peračica în nord-vestul Sloveniei, în iunie 2011 deschizându-se tronsonul final dintre Peračica și Podtabor, cu o lungime de 2,4 km. Și acest proiect a fost cofinanțat de UE și îmbunătățește fluxul traficului local, național și de tranzit într-o zonă recunoscută pentru blocajele sale rutiere.

AFLAȚI MAI MULTE:

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



REABILITAREA UNEI LINII CU AVANTAJE LA NIVEL INTERNAȚIONAL – REPUBLICA CEHĂ

Proiectul se derulează în perioada 2008-2011

Srijinul Fondului de Coeziune pentru proiect se ridică la 105 milioane de euro

Buget total: 144,2 milioane de euro

Călătoriile cu trenul prin Republica Cehă sunt acum mai rapide, mai confortabile și cu un grad de siguranță sporit, datorită lucrărilor majore de reabilitare a celui de al treilea coridor feroviar de tranzit est-vest al țării. Realizarea unei linii de 32 km în partea cea mai vestică a acestui coridor reprezintă o etapă însemnată. De asemenea, s-au îmbunătățit legăturile feroviare cu Germania, existând avantaje la nivelul mai larg al Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T).

Proiectul s-a desfășurat între orașele Stříbro și Planá u Mariánských Lázní. Obiectivele au fost de a aduce calea ferată și infrastructura aferentă acesteia la standardele europene moderne, îmbunătățind în același timp legătura cu Praga și Pilsen, precum și cu Cheb, un oraș aflat aproape de granița germano-cehă. Finanțat parțial de UE, acesta este unul dintre cele nouă proiecte diferite de modernizare a liniei pe calea ferată „170”.



Locomotivă pe linia recent modernizată de la Stříbro.

Trenuri mai rapide și de tonaj mai mare

De la mijlocul anului 2008, antreprenorii au reabilitat suprastructura șinelor pe liniile principale, aducând-o la un standard internațional pentru sarcină mare, astfel încât să permită trecerea trenurilor la 110 km/h cu sarcini de 22,5 tone pe osie. Ei au modernizat, de asemenea, liniile de tracțiune, echipamentele de telecomunicații și de semnalizare etc. Opt treceri la nivel au fost reconstruite sau modificate.

După implementarea noii infrastructuri, cele mai rapide trenuri cu tehnologie de înclinare se vor deplasa pe această linie cu până la 140 km/h, viteza crescând astfel cu 50 km/h. Se vor reduce astfel duratele de călătorie pentru pasagerii locali, internaționali și de tranzit și pentru transportul de mărfuri de pe ruta feroviară Praga-Cheb dintre Republica Cehă și Germania. „Valoarea economiei de timp realizate aici pentru transportul feroviar se estimează la peste 2 milioane de euro pe an”, spune Filip Hainall, de la Ministerul Transporturilor din Cehia.

Infrastructură la standardele UE

Capacitatea de sarcină sporită înseamnă că șinele pot susține containere la standarde internaționale, sporind fiabilitatea transporturilor feroviare. Echipamentele de siguranță și de comunicații au fost pregătite astfel încât pe linie să se poată instala cel mai nou sistem european de gestionare a traficului feroviar/sistem european de control al trenurilor.

Viteza de călătorie sporită, siguranța și confortul pe această linie vor constitui avantaje pentru oamenii din întreaga regiune și chiar din afara acesteia. De asemenea, aceste îmbunătățiri ar trebui să impulsioneze traficul și comerțul pe axa feroviară de distanță lungă TEN-T de la Atena (Grecia) la Nürnberg (Germania). Așadar, investițiile în acest proiect vor constitui un avantaj pentru întreaga Uniune Europeană.

AFLAȚI MAI MULTE:

Administrarea Infrastructurii Căilor Ferate din Cehia:
www.szdc.cz

REGÂNDIREA MOBILITĂȚII URBANE: REȚEAUA ACTIVE TRAVEL

Schimbarea modelelor de mobilitate urbană poate contribui în mod semnificativ la abordarea problemelor din domeniul transporturilor și la reducerea dependenței de combustibilii fosili. În contextul crizei economice și al prețurilor într-o continuă creștere ale petrolului, acest aspect devine și mai important. Rețeaua Active Travel a fost înființată pentru a reduce utilizarea în mod individual a automobilelor în orașele de dimensiuni mici și medii, prin exploatarea potențialului unui transfer modal de amploare.

Făcând parte din programul URBACT II, rețeaua încurajează mersul pe jos și cu bicicleta, ca alternative reale de „călătorie activă”. Rețeaua se concentrează în mod prioritar asupra gestionării mobilității și asupra conștientizării călătoriilor.

Conștientizarea este un aspect-cheie vizat de proiect. Ținând cont că există deja un know-how considerabil și cunoștințe documentate, precum manuale sau ghiduri de proiectare în domeniul infrastructurii și soluții de planificare, rețeaua se ocupă în mod voit de „dimensiunea intangibilă” a problemei:

- încurajarea comportamentului dorit și reducerea celui nedorit, prin strategii adecvate de tip „impuls și atracție”;
- marketing;
- schimbarea modului de a gândi al oamenilor (părțile interesate) și a comportamentului acestora (cetățenii);
- organizarea unor forme de transport nemotorizate și anexarea acestora la transportul în comun;
- dezvoltarea educației și a formării.

Provocări comune și specifice

Ca prim pas, partenerii din cadrul rețelei au realizat audituri privind călătoriile active – pe baza schemei existente de Audit al politicii privind bicicletele (Bicycle Policy Audit, BYPAD) – pentru a pune bazele unor activități de schimb și învățare, ale unor analize ale experiențelor și ale dezvoltării Planurilor de acțiune la nivel local. Spre deosebire de alte scheme de audit conduse de experți, aceste audituri au inclus trei grupuri de părți interesate: politicieni, autorități locale și planificatori, precum și utilizatori care sunt în prezent membri ai Grupului de Sprijin Local URBACT din fiecare oraș partener. Împreună, aceștia au definit principalele elemente ale planului de acțiune, inclusiv prioritățile acestuia, măsurile esențiale și termenii de implementare, precum și responsabilitățile diferiților actori.

Toți partenerii se confruntă cu provocări comune, cum ar fi lipsa politicilor integrate privind mersul pe jos și cu bicicleta, un potențial ridicat de înlocuire a condusului pe distanțe scurte cu mersul pe jos sau cu bicicleta, precum și absența implicării unui grup de părți interesate. Ei se confruntă însă și cu provocări specifice, motiv pentru care fiecare Plan de acțiune la nivel local se va concentra asupra unei anumite teme (de exemplu, impactul asupra sănătății al Directivei UE privind reducerea zgomotului ambiental).

Proiectul este condus de orașul austriac Weiz. Partenerii sunt Norderstedt (Germania), Skanderborg (Danemarca), Serres (Grecia), Novara și Riccione (Italia), Radzionkow (Polonia), Sebeș (România), Lugo (Spania), Ljutomer (Slovenia) și Universitatea din Graz (Austria).

AFLAȚI MAI MULTE:

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Infrastructura de transport este un important motor al dezvoltării regionale. O rețea de transporturi eficientă este esențială pentru creșterea economică durabilă, precum și pentru echilibrul la nivel teritorial. Regiunile rămase în urmă se confruntă cu probleme legate de dezvoltarea economică cauzate parțial de sistemele de transport inadecvate și de legăturile slabe cu alte regiuni din țările respective, precum și cu alte regiuni din UE. Nu este o întâmplare faptul că majoritatea regiunilor din cadrul Obiectivului 1 din UE-15 se află la periferia UE, departe atât de centrele de activitate economică naționale, cât și de cele ale UE.

Fondurile structurale și Fondul de Coeziune au fost dintotdeauna o importantă sursă de finanțare pentru investițiile necesare în vederea reducerii dezechilibrelor din infrastructura de transport a acelor regiuni din UE rămase în urmă. În ciuda unor investițiilor substanțiale care au fost făcute în regiunile din Obiectivul 1 în perioadele de programare anterioare, s-au menținut diferențe majore în ceea ce privește dotarea din UE la începutul perioadei 2000-2006, atât în privința mijloacelor de transport rapide între regiuni, cât și în cea a legăturilor eficiente în cadrul regiunilor. Problemele transporturilor din țările UE-12 erau și mai prezente. Aici, principala deficiență nu consta atât în diferențele dintre rețele, ci mai ales în starea drumurilor și a căilor ferate. Duratele de călătorie erau, în general, mult mai îndelungate, pentru că numeroase drumuri și căi ferate necesitau reparații urgente, după ce fuseseră neglijate ani întregi și pentru că acestea nu fuseseră concepute pentru volumul de trafic din prezent.

Vizarea fondurilor pentru sporirea caracterului durabil

Politica de coeziune a îmbunătățit rețeaua de drumuri și calitatea infrastructurii din UE și a eliberat constrângerile de capacitate din porturi și aeroporturi de importanță majoră. Acest lucru contribuie la sprijinirea dezvoltării economice în rândul regiunilor eligibile pentru asistență. Totuși, accentul pe proiectele rutiere din perioada 2000-2006 nu a facilitat schimbul modal, acesta rămânând în continuare o provocare pentru caracterul durabil al mediului, și nici nu a abordat congestiunile sau alte probleme rezultate în urma creșterii volumului de trafic rutier.

Deși țările din UE-12 vor trebui să își continue reabilitarea rețelelor rutiere existente, în conformitate cu standardele UE, investițiile din domeniul transporturilor trebuie să se axeze tot mai mult pe oferirea unor soluții de transport durabile, atât la nivel național, cât și la nivel regional. Va trebui ca investițiile să sprijine obiective-cheie ale politicii, cum ar fi reducerea emisiilor de carbon și a altor emisii rezultate din transporturile rutiere, eliminarea congestiunilor și sporirea siguranței drumurilor. Aceste obiective vor trebui sprijinite prin investiții specifice, concepute astfel încât să încurajeze schimbul modal prin reducerea utilizării automobilelor personale și a transporturilor rutiere de mărfuri.

Când este vorba despre căi ferate, în special despre linii feroviare de mare viteză, rolul fondurilor UE trebuie examinat și justificat pentru fiecare caz în parte, finanțarea oferindu-se numai în acele cazuri care încurajează dezvoltarea regională dincolo de centrele principale deservite. Sunt disponibile și alte surse de investiții pentru dezvoltarea rețelei feroviare strategice a UE (de exemplu, bugetul TEN-T). În plus, dovezile arată că investițiile în căile feroviare standard sunt adesea o soluție preferabilă, care duce la realizarea dezvoltării regionale cu o finanțare mai mică și într-un timp mai scurt.

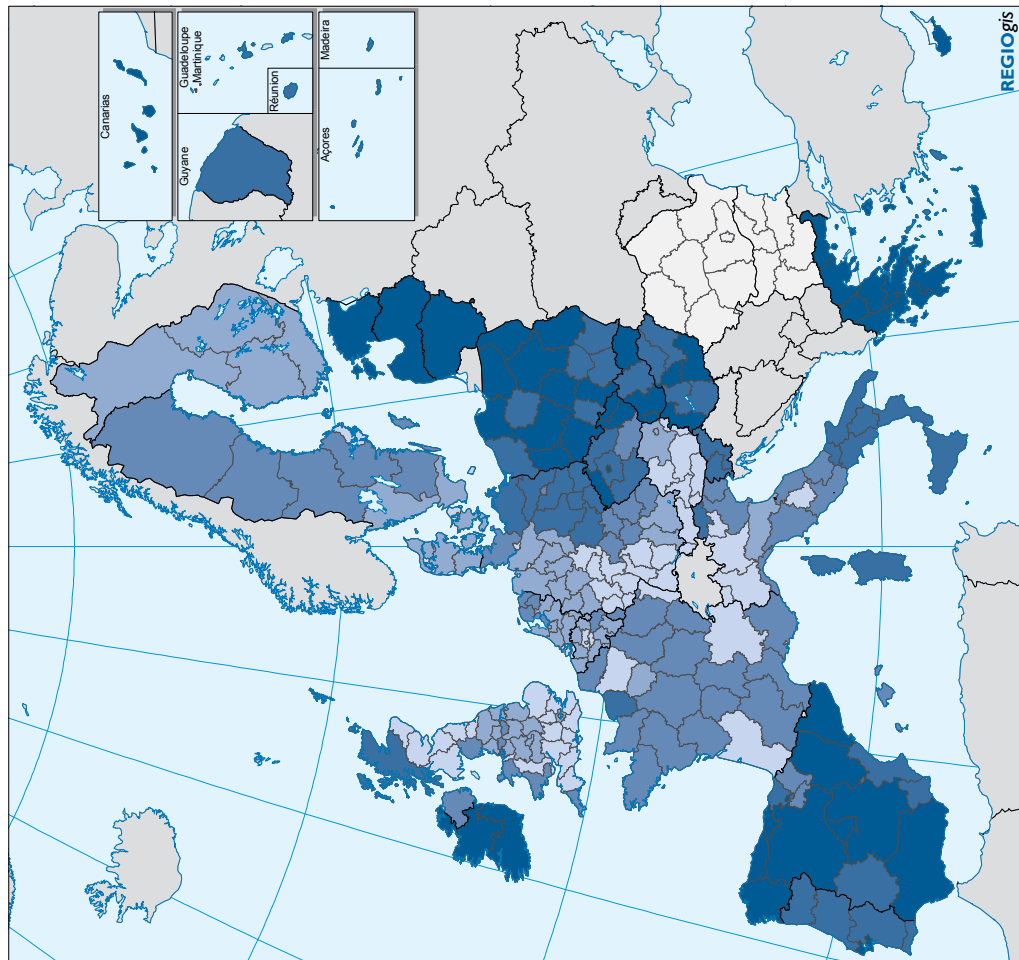
Pentru alte mijloace de transport (prin aer și pe mare), în cazul cărora rezultatele sunt mai puțin clare, investițiile trebuie să încurajeze dezvoltarea regională. Utilizarea fondurilor UE trebuie să fie condiționată de disponibilitatea altor surse de fonduri pentru respectivul tip de investiții. De exemplu, capacitatea legăturilor multimodale ar putea constitui o investiție mai bună decât capacitatea unui anumit port în sine.

Dovezi obținute în urma evaluării ex post din 2000-2006

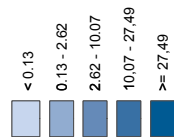
În ansamblu, s-au alocat din partea FEDR aproximativ 33,8 miliarde de euro pentru transporturi în această perioadă de programare. Din Fondul de Coeziune s-au pus la dispoziție 17,2 miliarde de euro.

- **FEDR** a cofinanțat 13 % din totalul liniilor feroviare noi de mare viteză și 24 % din prelungirea autostrăzilor
- **FEDR** a cofinanțat 26 % din cei 7 734 km de autostrăzi construiți în UE-15 și actualizarea a 3 000 km de linii feroviare
- **Fondul de Coeziune** a cofinanțat 1 281 km de drumuri noi și 3 176 km de drumuri reconstruite (în total **4 457 km** de drumuri noi și reconstruite)
- **Fondul de Coeziune** a cofinanțat 2 010 km de căi ferate noi și 3 840 km de căi ferate reconstruite (în total **5 850 km** de căi ferate noi și reconstruite)

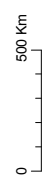
Investițiile politicii regionale în infrastructura de transport, 2000-2006



% din finanțarea totală

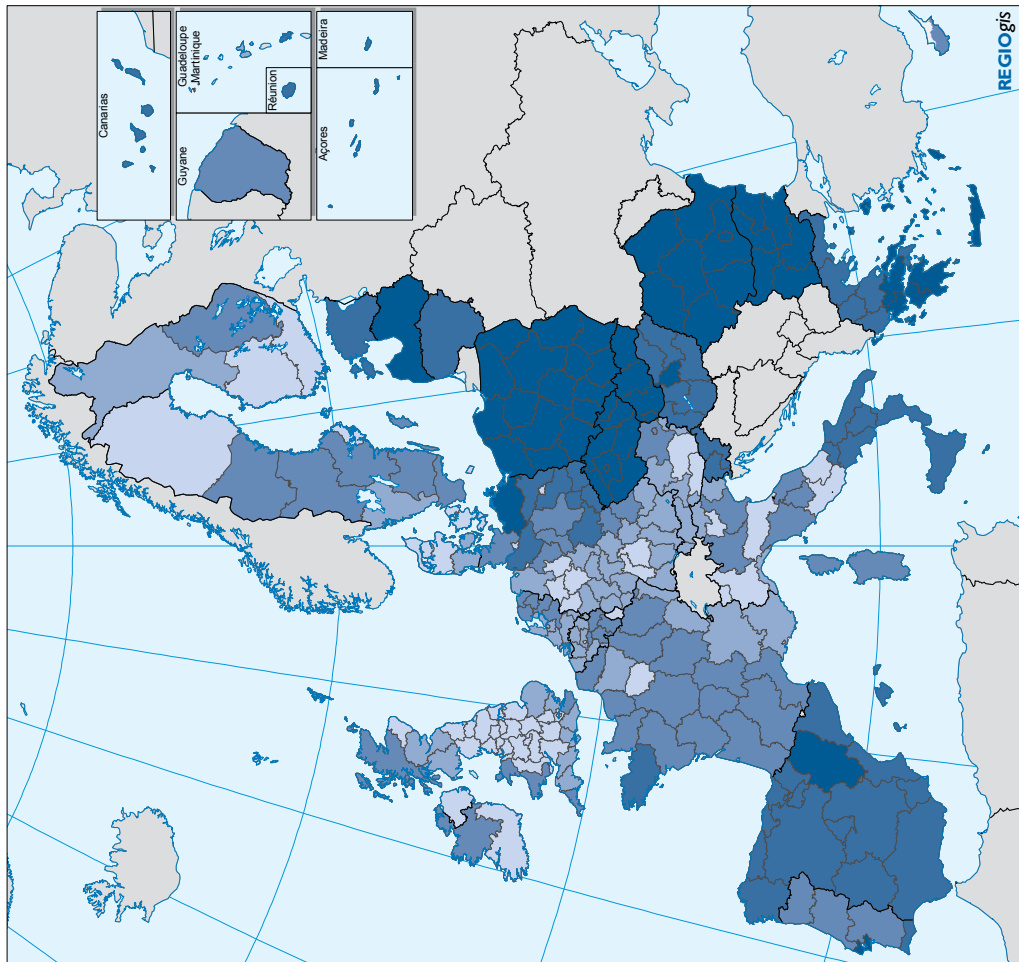


UE-27 = 22,3
Fondurile pentru infrastructura de transport se ridică la aproximativ 48 de miliarde de euro.
Sursa: DG REGIO

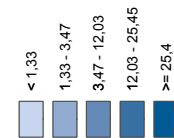


© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Investițiile planificate ale politicii regionale în infrastructura de transport, 2007-2013



% din finanțarea totală



UE-27 = 22,0
Fondurile pentru infrastructura de transport se ridică la aproximativ 76 de miliarde de euro.
Sursa: DG REGIO



© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

REZULTATELE DEZBATERII PUBLICE DESPRE AL CINCILEA RAPORT PRIVIND COEZIUNEA

Cu peste 444 de contribuții primite între 12 noiembrie 2010 și 31 ianuarie 2011, dezbaterea publică despre Al cincilea raport privind coeziunea a fost un real succes, sute de persoane putând să își exprime opinia privind viitorul politicii de coeziune.

CINE A RĂSPUNS?

- 26** de state membre
- 225** de autorități regionale și locale
- 66** de parteneri economici și sociali
- 37** de grupuri de interese europene privind aspectele de ordin teritorial
- 29** de organizații din societatea civilă
- 21** de cetățeni
- 15** companii private
- 8** instituții academice și de cercetare
- 1** instituție a UE
- 9** alte părți interesate

Sporirea valorii adăugate a politicii de coeziune

Rolul politicii de coeziune în promovarea obiectivelor strategiei Europa 2020 a fost salutat de majoritatea covârșitoare a respondenților, deși mulți au accentuat nevoia de flexibilitate pentru satisfacerea cerințelor și soluționarea problemelor specifice.

Respondenții au considerat că este importantă o coordonare mai strânsă între FEDR, FSE, Fondul de Coeziune și Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală (FEADR) și Fondul European pentru Pescuit (FEP).

Deși există, de asemenea, un consens larg privind nevoia de a spori eficacitatea politicii de coeziune, s-a dezbătut intens dacă acest lucru ar trebui realizat prin introducerea unor condiții, a unor stimulente sau a unei rezerve pentru performanță.

Consolidarea guvernării

Din contribuții reiese un consens general asupra necesității unei agende urbane ambițioase, dar și a unor conexiuni mai bune între zonele urbane și rurale și a dezvoltării unor strategii macroregionale. Deoarece politica de coeziune implică numeroase niveluri diferite de guvernare și numeroase părți interesate, mulți respondenți au susținut ideea întăririi principiului de parteneriat prin implicarea sporită a partenerilor locali.

Un sistem de livrare eficientizat

Majoritatea respondenților au susținut ideea unui sistem de livrare mai simplu, solicitând regândirea procesului de audit și întărirea coordonării dintre fonduri. S-a exprimat un acord general privind amânarea regulilor „dezangajamentului N+2”, cel puțin în primul an, cu o posibilă amânare la N+3.

Arhitectura politicii de coeziune

Majoritatea respondenților au considerat că FSE ar trebui păstrat în forma sa actuală, dar că ar fi bine-venite anumite sinergii și o coordonare mai strânsă cu FEDR. În sfârșit, crearea unei categorii de regiuni intermediare, care să înlocuiască sistemul actual de introducere progresivă și eliminare treptată, s-a bucurat de o susținere largă în rândul majorității respondenților.

Rezultatele consultării publice vor fi luate în calcul în cadrul reflecțiilor asupra cadrului legislativ de după 2013.

AFLAȚI MAI MULTE:

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5scr/answers_en.cfm



DATE DIN 2011	EVENIMENT	LOCAȚIE
15-16 septembrie	Avantajele cooperării transnaționale: 13 programe, un singur obiectiv: îmbunătățirea calității vieții în regiunile europene!	Katowice (PL)
10-13 octombrie	Open Days	Bruxelles (BE)
24-26 octombrie	Forumul baltic de dezvoltare și al doilea forum anual al părților interesate pentru strategia UE pentru regiunea Mării Baltice	Gdańsk (PL)
27-28 octombrie	Conferința Jeremie-Jessica	Varșovia (PL)
24 noiembrie	Conferința: Abordarea integrată a dezvoltării – o soluție pentru o Europă inteligentă, durabilă și incluzivă	Poznań (PL)
25 noiembrie	Întâlnire informală a miniștrilor	Poznań (PL)
28-29 noiembrie	Săptămâna ESPON – seminarul Espon 2013	Cracovia (PL)

Pentru informații suplimentare privind aceste evenimente, consultați secțiunea Agendă de pe site-ul Inforegio:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



Colectivul Panorama
apreciază comentariile și
întrebările dumneavoastră. Ne
interesează ce aveți de spus;
contactați-ne deci pentru a ne împărtăși
experiența dumneavoastră.

Aveți vreo preferință pentru anumite teme
privind politica regională, care să fie tratate
într-un număr viitor din Inforegio Panorama?

Anunțați-ne printr-un mesaj la adresa:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-RO-C

