

COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.12.2010  
SEC(2010) 1489 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

***PLAN DE ACȚIUNE***

***Document de însoțire pentru***

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

**Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Dunării**

{ COM(2010) 715 final }

{ SEC(2010) 1490 final }

{ SEC(2010) 1491 final }

(EXTRAS)

**INTRODUCERE**

„Strategia UE pentru regiunea Dunării” este descrisă în două documente: o comunicare a Comisiei Europene către celelalte instituții ale UE și (2) un plan de acțiune însoțitor, care vine în completarea comunicării. Planul de acțiune reprezintă unul dintre rezultatele abordării strategice. Scopul său este să treacă „de la vorbe la fapte”, prin identificarea priorităților concrete pentru această macroregiune. Odată ce o acțiune sau un proiect este inclus în planul de acțiune, acesta ar trebui să fie pus în aplicare de către țările și părțile interesate. Proiectele sunt considerate a fi ilustrative, oferind exemple de tipuri de proiecte sau abordări care să fie mai mult încurajate.

[...]

O acțiune constituie un aspect important care necesită intervenție din partea țărilor și a părților interesate pentru a îndeplini obiectivul domeniului prioritar. Aceasta poate fi o nouă abordare, consolidarea coordonării pentru elaborarea politicilor, sprijinirea unui proces deja început, o inițiativă de cooperare în rețea etc. O acțiune ar putea să nu necesite finanțare. Toate acțiunile trebuie să nu aducă atingere competențelor existente ale UE și cerințelor acquis-ului UE. *Exemple: nouă abordare: „a legifera la un nivel adecvat pentru a limita prezența fosfaților în detergenți”; - consolidarea coordonării pentru elaborarea politicilor: „elaborarea unei poziții comune a regiunii privind modificările care ar putea fi introduse în cadrul revizuirii politicii privind rețelele transeuropene de energie”; - obiective pe care țările pot decide să le atingă utilizând mijloace la alegerea fiecăreia: „sprijinirea creativității și a spiritului antreprenorial”; - sprijinirea unui proces deja început: „punerea integrală în aplicare a planului de gestionare a bazinului hidrografic al fluviului Dunărea”.*

[...]

Pentru identificarea acțiunilor și proiectelor propuse în planul de acțiune, au fost luați în considerare următorii factori:

- **Acestea ar trebui să abordeze prioritățile identificate și să beneficieze de sprijin.** Necesitatea acțiunii sau proiectului trebuie să fi fost exprimată în mod clar de țări, de părțile interesate sau de serviciile Comisiei. În plus, sprijinul acordat de acești parteneri este, de asemenea, crucial pentru punerea în aplicare, iar propunerile trebuie să fi fost dezbătute pe larg cu aceștia. În general, ele ar trebui să consolideze politici existente ale UE, precum Europa 2020, coeziunea teritorială, rețelele transeuropene (transporturi și energie), energia și viitoarele comunități în domeniul transporturilor, sau punerea în aplicare a directivelor. În cele din urmă, acestea ar trebui, de asemenea, să asocieze organisme transnaționale existente, precum Convenția Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR - *International Convention for the Protection of the Danube River*), Comisia Dunării, Consiliul de Cooperare Regională, Procesul de Cooperare Dunăreană (DCP – *Danube Cooperation Process*), Consiliul Orașelor și Regiunilor Dunărene, Comisia Dunăreană pentru Turism și alte astfel de organizații, după caz.)
- **Acestea ar trebui să aibă un impact asupra macroregiunii (sau a unei porțiuni semnificative a ei).** Prin urmare, multe proiecte ar trebui să fie transnaționale. Cu toate acestea, dacă un proiect național are un impact direct asupra macroregiunii (de exemplu, construcția unei stații de tratare a apelor uzate care să amelioreze calitatea apei din râuri sau extinderea unui port pentru a permite crearea unor rețele de transport regionale) sau contribuie la un obiectiv politic al strategiei (de exemplu, lucrările de renovare a unui oraș din cadrul unei rețele pentru a atrage turiști), acesta ar putea fi inclus. Cu toate acestea, majoritatea acțiunilor și a proiectelor care au impact asupra macroregiunii vor implica mai multe țări care doresc să coopereze. Impactul ar trebui analizat sub forma unui indicator de impact care să poată fi evaluat de-a lungul timpului. Ar trebui să se ia în considerare datele care vor trebui colectate în vederea analizării impactului (inclusiv stabilirea situației inițiale).
- **Acestea ar trebui să fie realiste.** Acțiunile și proiectele ar trebui să fie fezabile (din punct de vedere tehnic și financiar); ar trebui să existe un acord global între țări, părțile interesate și Comisie cu privire la valoarea lor. În special, ar trebui identificată o sursă realistă de finanțare. Propunerea unui proiect pentru planul de acțiune nu constituie o cerere de finanțare, iar includerea sa în plan nu garantează finanțarea, ci trebuie stabilite fezabilitatea și raportul cost-eficiență al proiectului.
- **Acestea ar trebui să fie coerente și complementare.** Acțiunile și proiectele trebuie să fie compatibile între ele și să creeze soluții favorabile din toate punctele de vedere. De exemplu, proiectele de transport sau inițiativele privind eficiența energetică nu ar trebui să pună în pericol atingerea obiectivelor în domeniul mediului.

## **INTERCONECTAREA REGIUNII DUNĂRII ÎMBUNĂTĂȚIREA MOBILITĂȚII ȘI A MULTIMODALITĂȚII**

### **Prezentarea problemei**

Mobilitatea nu se limitează la aspectele tehnice și de infrastructură. Ea include aspecte organizaționale, satisfacerea cererii generale privind transporturile și vârfurile sezoniere/zilnice de trafic, amenajarea teritoriului, stilurile de viață, inovările etc. Alături de căile navigabile interioare, transportul rutier și feroviar furnizează importante legături internaționale în cadrul regiunii.

Porturile la Marea Neagră și porturile din nordul Mării Adriatice, precum și căile ferate și aeroporturile reprezintă punctele de acces direct din exteriorul în interiorul bazinului hidrografic. O politică de transport adecvată trebuie să țină cont de toate acestea și să

promoveze multi-modalitatea ținând cont totodată de respectul față de mediu, de creșterea economică și de dezvoltarea socială.

Mobilitatea durabilă este un obiectiv clar al strategiei Europa 2020, precum și al politicii europene comune de transport. Dat fiind faptul că navigația interioară are un impact de mediu relativ scăzut (emite de 3,5 ori mai puțin CO<sub>2</sub> pe tonă-kilometru decât camioanele), ea reprezintă un mod de transport important. Conectate prin canalul Main-Dunăre, Rinul și Dunărea leagă în mod direct unsprezece țări de la Marea Nordului la Marea Neagră, pe o lungime de 3 500 km. Astfel, fluviul Dunărea reprezintă coloana vertebrală a regiunii<sup>1</sup>. Cu toate acestea, dezvoltarea căilor navigabile în calitate de coridoare de navigație trebuie să se desfășoare în paralel cu crearea unor porturi intermodale moderne și eficiente, care să integreze navigația cu drumurile și căile ferate.

#### Caracteristici ale regiunii Dunării

Există un acord general cu privire la faptul că existența unor sisteme de transport bune, interconectate și durabile este importantă pentru regiune. Îmbunătățirea coordonată a transporturilor pe baza unor concepte de dezvoltare integrate și holistice, însoțită de elaborarea și utilizarea unor soluții tehnice adecvate și durabile din punct de vedere al mediului, poate spori atractivitatea fluviului Dunărea ca un coridor eficient din punctul de vedere al costurilor pentru a realiza o dezvoltare și o mobilitate durabile în regiune. Mai specific, o abordare multidisciplinară a proiectelor de infrastructură a căilor navigabile poate asigura conservarea și regenerarea importantului ecosistem al Dunării. [...]

Interconectate cu ajutorul unor terminale intermodale eficiente, fluviul Dunărea, coridoarele de transport de marfă și liniile de cale ferată de legătură pot atenua congestionarea traficului rutier și contribui la un sistem de transport eficient și la o distribuție pe moduri mai viabilă din punctul de vedere al mediului.

[...]

În cazul drumurilor și al căilor ferate, infrastructurile sunt adesea ineficiente sau pur și simplu inexistente, în special în ceea ce privește conexiunile transfrontaliere (cărora autoritățile naționale nu le acordă prioritate). Investițiile în legăturile transfrontaliere sunt insuficiente, în parte din cauza faptului că frontierele de stat din bazinul Dunării s-au modificat considerabil în ultimii ani, afectând conexiunile (eliminarea unor drumuri, demolarea unor poduri și demontarea unor căi ferate). În consecință, locuri cu un mare potențial de cooperare reciprocă în UE extinsă încă nu beneficiază de legăturile necesare, iar restricțiile de viteză din cauza infrastructurii depășite sunt larg răspândite.

Nodurile multimodale trebuie să joace un rol mai important, nu numai din punctul de vedere al accesibilității, ci și ca locuri optime de concentrare a afacerilor și industriei. Coridoarele de transport de marfă menționate mai sus cuprind, de asemenea, terminale intermodale, asigurând interfețe trimodale eficiente între căile navigabile interioare, căile ferate și drumuri ca noduri logistice în regiunea Dunării.

Mobilitatea și accesibilitatea sunt, de asemenea, legate de alte domenii de politici, precum mediul și dezvoltarea socioeconomică. O abordare integrată implică o evaluare mai realistă a beneficiilor generale, pentru a include beneficiile pentru toate țările și sectoarele vizate.

---

<sup>1</sup> De la Kelheim, în Germania, la Sulina, în delta română a fluviului, lungimea navigabilă a Dunării reprezintă 2414 km, servind peste 40 de porturi de importanță internațională. Volumul anual al transporturilor pentru întregul curs al Dunării se ridică la aproximativ 50 de milioane de tone, echivalentul a 2,5 milioane de camioane sau 62 500 de trenuri unitare. Cu 10 țări riverane și 1 025 km de frontiere comune, Dunărea este, de asemenea, cel mai internațional fluviu din lume. Împreună cu rutele terestre care traversează regiunea, Dunărea reprezintă o legătură vitală între est și vest, precum și o răscruce pentru multe rute nord-sud.

Progresele tehnologice recente (de exemplu: Tehnologia Informației și Comunicațiilor) permit, de asemenea, reexaminarea necesităților generale de mobilitate.

## Acțiuni

### Transportul feroviar, rutier și aerian

În timp ce transportul pe căile navigabile interioare oferă un important potențial nefolosit în regiunea Dunării, este, de asemenea, necesar să se acorde atenție și altor modalități de transport. O infrastructură rutieră modernă și bine conectată este esențială, dar acest lucru trebuie să fie completat de transportul feroviar pentru a evita congestionarea și pentru a asigura un sistem de transport eficient și durabil din punctul de vedere al mediului, în timp ce transportul aerian este, de asemenea, crucial pentru ca regiunea să-și poată juca pe deplin rolul său într-o lume globalizată.

Acțiunile și proiectele propuse iau în considerare și necesitățile de mobilitate în general.

- **Acțiune – „Îmbunătățirea infrastructurii transfrontaliere regionale/locale și a accesului la zonele rurale”.** Legăturile de transport transfrontalier regional și local ar trebui consolidate prin infrastructuri de transport transfrontalier (mici poduri, puncte de traversare, legături de transport public). O altă realitate relevantă este că, în regiunea Dunării, procentul din populație care trăiește în zone rurale este mult mai ridicat decât în restul Europei, ceea ce face ca necesitatea accesului la aceste zone să aibă o importanță primară.
  - *Exemplu de proiect – „Extinderea liniilor de transport public”. Este vorba de un program pentru încurajarea întreprinderilor de transport în comun (autobuze și căi ferate) din țările situate în valea Dunării să-și extindă liniile existente, percepând un tarif local, pentru a conecta așezări din ambele părți ale frontierei.*
- **Acțiune – „Dezvoltarea planificării nodurilor pentru multimodalitate”.** Suprapunerea diferitelor mijloace de transport de mărfuri și persoane duce în multe noduri la congestie și la diminuarea productivității. De asemenea, infrastructura pentru terminale lipsește sau este insuficient dezvoltată pentru combinarea diferitelor modalități. În acest context, transportul aerian poate juca un rol-cheie pentru a permite accesul în regiunile îndepărtate. Începând cu coridorul VII, axa Dunării, separând modalitățile de transport prin eliminarea blocajelor de trafic pe rute secundare poate determina creșterea capacității în mai multe cazuri. În același timp, s-ar îmbunătăți condițiile pentru dezvoltarea locală și pentru reorientarea volumelor de transport către modalități de transport mai eficiente din punct de vedere energetic și mai ecologice, precum căile ferate și căile navigabile. Ar trebui instituite rețele între părțile interesate relevante, în scopul de a îmbunătăți calitatea sistemului de transport și a lanțurilor logistice între noduri și în cadrul nodurilor – cu accent pe mijloacele de transport durabile, cum ar fi transportul feroviar și căile navigabile.
  - *Exemplu de proiect – „Punerea în aplicare a proiectului privind axa Sud Nord (SoNorA)”: Obiectivul acestui proiect este de a dezvolta accesibilitatea între Marea Adriatică și Marea Baltică, transpunând în realitate rețeaua prin sprijinul acordat pentru finalizarea infrastructurii de transport, prin activarea și îmbunătățirea serviciilor de logistică multimodală pentru transporturile de mărfuri, prin dezvoltarea de planuri de acțiune transnaționale pentru viitoarele realizări și prin sprijinirea unor noi oportunități de dezvoltare regională care rezultă din îmbunătățirea rețelei de transport.*