

Raportul special

# Mobilitatea urbană durabilă în UE: nu sunt posibile îmbunătățiri substanțiale fără un angajament din partea statelor membre



CURTEA DE  
CONTURI  
EUROPEANĂ

# Cuprins

	Puncte
<b>Sinteză</b>	I-X
<b>Introducere</b>	01-12
<b>Mobilitatea urbană durabilă și importanța acesteia</b>	01-06
<b>Rolul Comisiei</b>	07-08
<b>Fondurile disponibile pentru mobilitatea urbană</b>	09-12
<b>Sfera și abordarea auditului</b>	13-16
<b>Observații</b>	17-69
<b>Schimbarea radicală în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă nu s-a concretizat</b>	17-30
Nu există dovezi care să demonstreze o tendință clară către moduri de transport mai durabile	18-20
Calitatea aerului s-a îmbunătățit în nodurile urbane, însă poluarea depășește în continuare pragurile de siguranță	21-23
Mobilitatea urbană se deteriorează pentru participanții la trafic din cauza congestiei	24-26
Gradul de deservire și accesibilitatea transportului public în orașe se îmbunătățesc	27-30
<b>Comisia și-a intensificat sprijinul, dar o serie de factori au limitat progresele vizând obținerea unei mobilități urbane durabile</b>	31-56
Comisia a elaborat politici și a publicat orientări, deși acestea nu au fost întotdeauna urmate de statele membre	32-35
În perioada 2014-2020 au fost alocate mai multe fonduri UE pentru mobilitatea urbană durabilă, dar existența unui PMUD nu este o condiție pentru a primi finanțare	36-40
Mai mulți factori afectează eficacitatea sprijinului Comisiei pentru o mobilitate urbană mai durabilă	41-56

<b>Unele proiecte analizate de Curte nu erau pe deplin eficace, iar altele nu aveau la bază strategii solide</b>	<b>57-69</b>
Eficacitatea unor proiecte a fost mai mică decât cea preconizată	58-59
Proiectele nu erau întotdeauna fundamentate pe strategii solide privind mobilitatea urbană	60-69
<b>Concluzii și recomandări</b>	<b>70-75</b>

## **Anexe**

**Anexa I – Lista proiectelor examinate**

**Anexa II – Hărțile orașelor vizitate**

**Anexa III – Alocările din fondurile ESI în perioada 2014-2020 defalcate pe domeniu de intervenție**

**Anexa IV – Vechimea medie a autobuzelor în orașele vizitate**

## **Glosar și acronime**

## **Răspunsurile Comisiei**

## **Echipa de audit**

## **Calendar**

## Sinteză

**I** Mobilitatea urbană durabilă este una dintre provocările principale cu care se confruntă orașele din UE și este un subiect de îngrijorare pentru numeroși cetățeni ai UE. Există legături puternice între o mobilitate urbană durabilă sporită, pe de o parte, și creșterea economică și poluarea redusă a mediului, pe de altă parte.

**II** Fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) sunt principala sursă de finanțare din partea UE pentru mobilitatea urbană. În perioada 2014-2020 au fost alocați 16,3 miliarde de euro din aceste fonduri. În plus, Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) a alocat în domeniul transporturilor peste 200 de milioane de euro pentru un număr de orașe mai mari din UE.

**III** Mobilitatea urbană este un subiect care afectează numeroși cetățeni ai UE, aceștia fiind sensibili la timpul petrecut călătorind și la banii pe care îi cheltuiesc cu transportul. UE investește sume semnificative pentru a ajuta orașele să își îmbunătățească mobilitatea și pentru a o face mai durabilă. Raportul Curții ar trebui să ajute Comisia, statele membre și orașele să utilizeze fondurile într-un mod mai eficace și mai eficient pentru a răspunde provocărilor implicate, în special în contextul comunicării privind „Pactul ecologic”, care a fost publicată de Comisie în decembrie 2019, ulterior auditului Curții.

**IV** Statele membre și orașele lor sunt responsabile de gestionarea mobilității urbane într-un mod durabil. Rolul Comisiei este limitat, dar, având în vedere importanța subiectului, în urma Pachetului său din 2013 privind mobilitatea urbană, Comisia a publicat o serie de documente de politică și de orientări și a mărit finanțarea pe care o alocă proiectelor din acest domeniu.

**V** Curtea a analizat cât de eficace a fost sprijinul UE în contribuția sa la îmbunătățirea mobilității urbane într-un mod durabil. În special, Curtea a evaluat dacă: de la Pachetul din 2013 privind mobilitatea urbană, orașele din UE au înregistrat progrese în direcția îmbunătățirii mobilității urbane durabile; orașele au urmat orientările UE și au direcționat finanțarea UE astfel încât să obțină o mobilitate urbană mai durabilă; și dacă proiectele examinate au avut la bază strategii solide și s-au dovedit a fi eficace.

**VI** Curtea recunoaște că este nevoie de mai mult timp pentru ca îmbunătățirile semnificative în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă să se poată concretiza. Cu toate acestea, la șase ani de când Comisia a făcut apel la o schimbare radicală, nu există indicii clare care să arate că orașele și-ar schimba în mod fundamental

abordările. În special, nu există nicio tendință clară în direcția unor moduri de transport mai durabile. Deși orașele au pus în aplicare o serie de inițiative pentru a crește calitatea transportului public și frecvența utilizării acestuia, nu s-a înregistrat nicio reducere semnificativă a utilizării autoturismelor personale. Unii indicatori de calitate a aerului au cunoscut o ușoară îmbunătățire, dar emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au continuat să crească în mod constant și numeroase orașe depășesc în continuare pragurile de siguranță ale UE privind poluarea.

**VII** În lipsa unei constrângeri de ordin legislativ, numeroase state membre și orașe nu au preluat decât într-o măsură limitată orientările Comisiei, de exemplu în ceea ce privește elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. În plus, nu există nicio cerință care să condiționeze accesul la finanțarea din partea UE de existența acestor planuri, deși două dintre statele membre vizitate de Curte au impus această condiție la nivel național.

**VIII** Unele state membre și orașe nu au completat în mod eficace fondurile din partea UE cu resurse adecvate pentru a asigura funcționarea și întreținerea corespunzătoare a rețelelor lor de transport public; costurile pot crește și din cauza faptului că liniile nu sunt întotdeauna interoperabile din punct de vedere tehnic. În plus, politicile privind mobilitatea urbană de la nivelul local nu sunt întotdeauna coerente cu obiectivul unei mobilități urbane mai durabile. Curtea a identificat exemple de inițiative pozitive care vizează mobilitatea urbană durabilă; acestea necesitau, în general, un leadership politic solid și eforturi de comunicare considerabile pentru a obține acceptarea din partea cetățenilor.

**IX** Curtea a constatat că proiectele care au beneficiat de finanțare din partea UE și pe care le-a analizat nu erau atât de eficace pe cât se preconizase, din cauza deficiențelor în conceperea și implementarea lor. Aceste proiecte nu erau întotdeauna bazate pe strategii de mobilitate urbană solide, acestea din urmă fiind lipsite, în multe cazuri, de date fundamentale și de analize adecvate, de ținte relevante și de o coordonare atât cu alte planuri, cât și cu municipalitățile învecinate.

**X** Pe baza acestor concluzii, Curtea recomandă Comisiei:

- o să valorifice experiențele sale precedente pentru a publica date de o calitate mai bună privind mobilitatea urbană și privind măsura în care cele mai importante orașe din UE dispun de planuri de mobilitate urbană durabilă; și
- o să condiționeze accesul la finanțarea din partea UE de existența unor planuri de mobilitate urbană durabilă.

# Introducere

## Mobilitatea urbană durabilă și importanța acesteia

**01** În prezentul raport, prin mobilitate urbană se înțelege ușurința cu care oamenii se pot deplasa între destinații din zonele urbane cu ajutorul rețelei și al serviciilor de transport disponibile. Există numeroși factori care afectează modelele de mobilitate urbană, printre care demografia, destinația terenurilor, guvernarea, disponibilitatea transportului public, utilizarea autovehiculelor și economia locală.

**02** Gestionarea mobilității urbane este o provocare importantă pentru zonele urbane. Pe lângă constrângerile financiare inevitabile, responsabilii de planificare și factorii de decizie în materie de politici se confruntă cu numeroase exigențe, adesea concurente: menținerea unei calități ridicate a vieții și crearea, în același timp, a unui mediu atractiv pentru afaceri; și restricționarea traficului în zonele sensibile fără a limita, în același timp, circulația necesară a bunurilor și a persoanelor<sup>1</sup>.

**03** Mobilitatea urbană se confruntă cu numeroase provocări, dintre care congestia traficului este una dintre cele mai dificile. Numeroase cercetări economice arată că, pentru societate, costul congestiei traficului este ridicat (fiind estimat la 270 de miliarde de euro pe an în UE<sup>2</sup>) și, cu cât este mai fluid traficul într-o zonă urbană, cu atât este mai mare probabilitatea ca economia zonei respective să crească. Un studiu a arătat că trecerea la un trafic fluid ar putea crește productivitatea lucrătorilor cu până la 30 % în regiunile în care traficul este foarte congestionat<sup>3</sup>. Întrucât congestia traficului rutier în UE se regăsește adesea în zonele urbane și în jurul acestora, această problemă afectează cea mai mare parte a locuitorilor din UE. Cu toate acestea, experiența arată că o creștere a capacității rutiere în zonele urbane are drept rezultat un nivel mai mare al traficului și, prin urmare, congestia acestuia, astfel încât trebuie utilizate alte abordări pentru a se ajunge la o soluție.

---

<sup>1</sup> Comisia Europeană (2013): *Planning for People: Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en)

<sup>3</sup> David Hartgen și Gregory Fields (2009): *Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance*. Reason Foundation, studiul de politică nr. 371.

**04** Numeroase orașe europene sunt afectate de calitatea scăzută a aerului și depășesc în mod periodic valorile-limită pentru protecția sănătății umane stabilite în Directiva privind calitatea aerului înconjurător<sup>4</sup>. Până la 96 % din cetățenii UE care trăiesc în zonele urbane sunt expuși la niveluri ale poluanților aerului considerate de către Organizația Mondială a Sănătății (OMS) nocive pentru sănătate. În 2013, Comisia Europeană (Comisia) a estimat că totalul costurilor legate de sănătate ocazionate de poluarea aerului se ridică la mai multe sute de miliarde de euro pe an. Poluarea are, de asemenea, un impact negativ asupra biodiversității. Studii recente fac referire și la lipsa mișcării fizice ca un efect secundar negativ grav al deplasării cu autoturismul.

**05** Transportul rutier este una dintre cauzele principale ale poluării atmosferice<sup>5</sup> și ale emisiilor de gaze cu efect de seră. De exemplu, este cea mai mare sursă de emisii de monoxid de azot (NO și NO<sub>2</sub>) și a doua cea mai mare sursă de monoxid de carbon și de emisii de particule. Zonelor urbane le corespunde o proporție de 23 % din emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transport. Pe lângă poluare atmosferică și emisii de CO<sub>2</sub>, sectorul transporturilor generează și poluare fonică.

**06** Având în vedere impactul mobilității urbane atât asupra creșterii economice, cât și asupra mediului, UE promovează o mobilitate urbană care este durabilă. Aceasta presupune dezvoltarea unor strategii care să stimuleze trecerea la moduri de transport mai curate și mai durabile, precum mersul pe jos, mersul cu bicicleta, transportul public și noi modele de deținere și de utilizare a autovehiculelor<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa.

<sup>5</sup> Raportul special nr. 23/2018: „Poluarea atmosferică: sănătatea noastră nu este încă protejată în mod suficient”.

<sup>6</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele, COM(2013) 913 final.



## Rolul Comisiei

**07** În conformitate cu principiul subsidiarității, mobilitatea urbană este gestionată la nivel local și nu există regulamente sau directive ale UE care să abordeze acest subiect. Totuși, având în vedere importanța problemei, Comisia a publicat mai multe documente de politică și a alocat fonduri considerabile pentru mobilitatea urbană, în special în contextul politicii sale în domeniul transporturilor. Principalele direcții generale ale Comisiei implicate sunt:

- o DG Mobilitate și Transporturi (DG MOVE), care stabilește politicile în domeniul transporturilor și finanțează proiectele de infrastructură în domeniul transporturilor pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T);
- o DG Politică Regională și Urbană (DG REGIO), care oferă statelor membre și regiunilor un sprijin financiar ce poate fi utilizat pentru dezvoltarea unui transport durabil și a unei mobilități urbane durabile; și
- o DG Cercetare și Inovare (DG RTD), care oferă finanțare pentru cercetarea privind conceptele de mobilitate în mediul urban.

**08** În cursul ultimului deceniu, Comisia a publicat mai multe documente de politică, ilustrate în *figura 1*. În 2009, primul pachet cuprinzător de sprijin pentru mobilitatea urbană a fost „Planul de acțiune privind mobilitatea urbană”, care a stabilit cadrul pentru inițiativele UE în acest domeniu. În 2013, Comisia a publicat Pachetul privind mobilitatea urbană (a se vedea *caseta 1*), cu scopul de a consolida sprijinul acordat orașelor europene pentru a răspunde provocărilor legate de mobilitatea urbană. În 2017, Comisia a publicat comunicarea intitulată „Europa în mișcare, o agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”, care cuprinde un set de inițiative vizând modernizarea mobilității și a transporturilor în Europa. În decembrie 2019, după finalizarea activităților de audit ale Curții, Comisia a publicat o comunicare în care propune un „pact ecologic european” în vederea atingerii unei neutralități climatice pe continent<sup>7</sup>, inclusiv a obiectivului de a se trece la o mobilitate urbană mai durabilă.

---

<sup>7</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: „Pactul ecologic european” – COM(2019) 640 final.

## Caseta 1

### Pachetul privind mobilitatea urbană

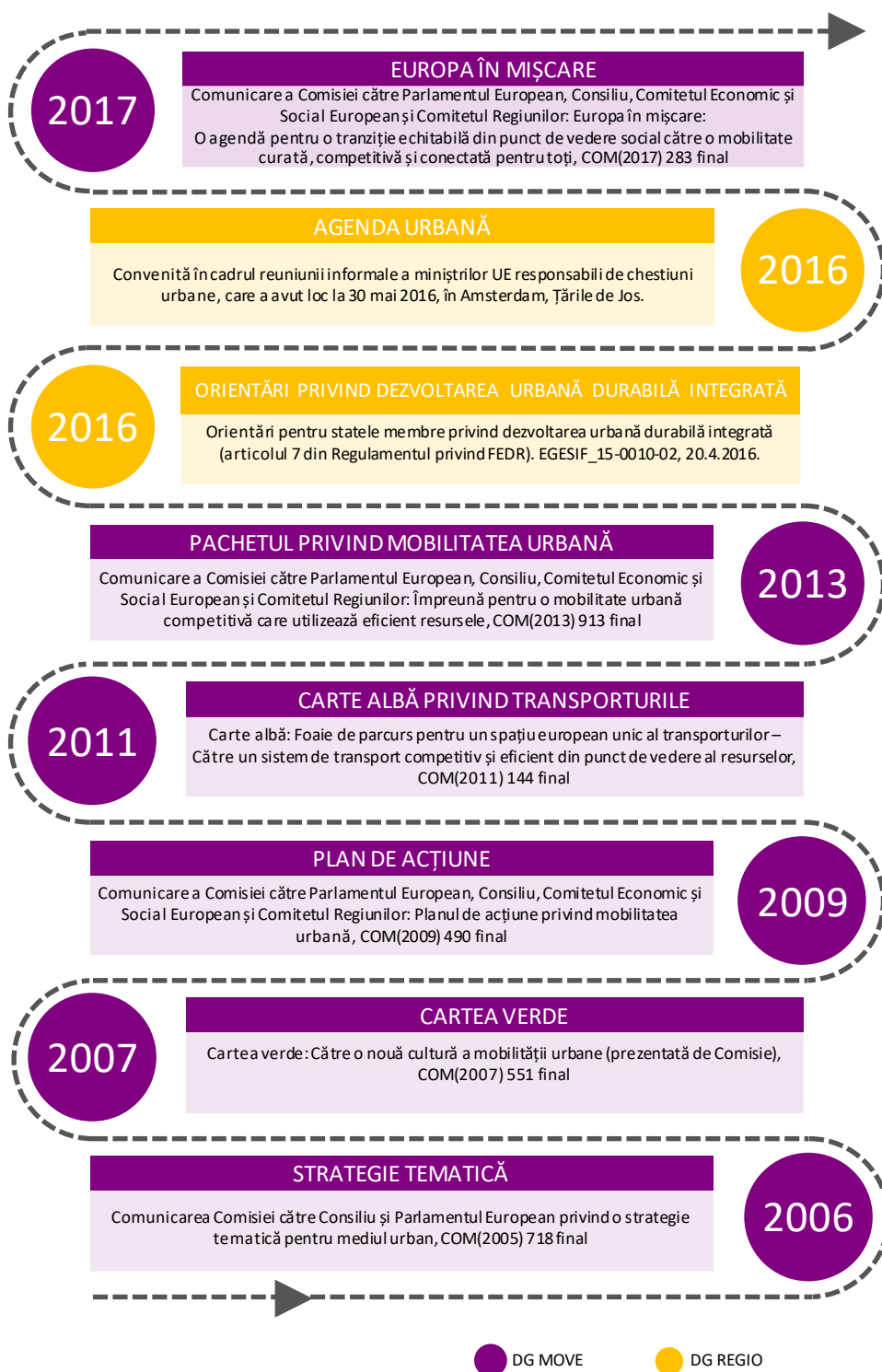
Prin Pachetul său privind mobilitatea urbană, Comisia a urmărit să își consolideze sprijinul acordat orașelor europene pentru a răspunde provocărilor legate de mobilitatea urbană. Comisia a făcut apel la o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane din Europa se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și a încurajat statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate.

Pachetul s-a axat pe adoptarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) și a solicitat statelor membre să se asigure de elaborarea și de punerea în aplicare a acestora în zonele lor urbane, precum și de integrarea lor într-o strategie urbană sau teritorială mai extinsă.

În plus, pachetul a făcut apel la reglementări mai inteligente privind accesul în zonele urbane și perceperea taxelor de drum, la implementarea coordonată a sistemelor inteligente de transport urban și la creșterea siguranței rutiere.

În noiembrie 2019, Pachetul privind mobilitatea urbană era în curs de evaluare, pentru a se determina dacă acesta este adecvat scopului urmărit și dacă produce rezultatele dorite.

**Figura 1 – Documentele de politică principale adoptate de Comisie**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

## Fondurile disponibile pentru mobilitatea urbană

**09** Sursa principală de finanțare pentru mobilitatea urbană este reprezentată de două dintre cele cinci fonduri structurale și de investiții europene (fondurile ESI), și anume Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune. Printre alte fonduri disponibile se numără programul Orizont 2020 din domeniul cercetării și inovării și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) pentru transporturi.

**10** Cuantumul disponibil pentru mobilitatea urbană prin intermediul fondurilor ESI a crescut de la 11,2 miliarde de euro în perioada de programare 2007-2013 la 16,3 miliarde de euro pentru 2014-2020. Acest cuantum include în principal finanțare pentru transport urban curat (8,1 miliarde de euro pentru 2007-2013; 12,8 miliarde de euro pentru 2014-2020), dar și pentru sisteme inteligente de transport, pentru piste pentru biciclete și pentru transport multimodal. Proiectele sprijinite prin fondurile ESI sunt cofinanțate din resurse naționale.

**11** Fondurile totale alocate pentru TEN-T în cadrul MIE se ridică la 24 de miliarde de euro pentru perioada 2014-2020. Pentru perioada curentă, finanțarea din MIE este direcționată către „nodurile urbane”, printre care se numără cele 88 de orașe de pe tot cuprinsul UE care reprezintă puncte de acces la rețeaua centrală TEN-T<sup>8</sup>. La momentul auditului, cuantumul finanțării din partea MIE pentru nodurile urbane se ridică la 214 milioane de euro (1 % din total).

**12** Din 2014, BEI a acordat împrumuturi în cuantum total de 48,2 miliarde de euro, inclusiv din Fondul european pentru investiții strategice, pentru finanțarea de proiecte în sectorul transporturilor în ansamblu, care includ proiecte în domeniul feroviar, aviatic, maritim și rutier, precum și proiecte privind mobilitatea urbană. Aceste împrumuturi sunt destinate acelor proiecte ale căror costuri de investiții totale depășesc 25 de milioane de euro și care sunt concepute să fie ecologice, sigure, durabile și inovatoare.

---

<sup>8</sup> A se vedea Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

## Sfera și abordarea auditului

**13** În 2014, Curtea a publicat un raport privind eficacitatea proiectelor de transport urban<sup>9</sup>. Obiectivul auditului de față al Curții a fost de a analiza cât de eficace este sprijinul UE în contribuția sa la îmbunătățirea mobilității urbane într-un mod durabil. În special, Curtea a evaluat dacă:

1. orașele din UE au făcut progrese în direcția îmbunătățirii mobilității urbane durabile ulterior Pachetului privind mobilitatea urbană din 2013;
2. orașele au urmat orientările UE și au direcționat finanțarea din partea UE astfel încât să se obțină o mobilitate urbană mai durabilă;
3. proiectele pe care Curtea le-a analizat au avut la bază strategii solide și s-au dovedit a fi eficace.

**14** Mobilitatea urbană este un subiect care afectează numeroși cetățeni ai UE, aceștia fiind sensibili la timpul petrecut călătorind și la banii pe care îi cheltuiesc cu transportul. Peste jumătate dintre aceștia consideră că cea mai gravă problemă care afectează mobilitatea este congestia traficului<sup>10</sup>. UE investește sume semnificative pentru a ajuta orașele să își îmbunătățească mobilitatea și pentru a o face mai durabilă. Raportul Curții ar trebui să ajute Comisia, statele membre și orașele să utilizeze fondurile într-un mod mai eficace și mai eficient pentru a răspunde provocărilor implicate, în special în contextul comunicării privind „Pactul ecologic european”, publicată de Comisie în decembrie 2019.

**15** Auditul a acoperit documentele de politică și de strategie publicate după 2013, când Comisia a adoptat pachetul privind mobilitatea urbană cu scopul de a consolida sprijinul acordat orașelor europene pentru a răspunde provocărilor legate de mobilitatea urbană. Curtea a analizat documentele relevante puse la dispoziție de Comisie, precum și de statele membre, de municipalități și de părți terțe, a desfășurat interviuri și a procedat la analiza unor rapoarte și la evaluări ale datelor referitoare la proiecte, inclusiv proiecte finanțate prin MIE.

---

<sup>9</sup> Raportul special nr. 01/2014: „Eficacitatea proiectelor de transport public urban cofinanțate de UE”.

<sup>10</sup> Eurobarometrul special 422a, *Quality of Transport Report*, decembrie 2014.  
[https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer\\_en](https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer_en).

**16** Curtea a vizitat opt orașe<sup>11</sup> din patru state membre (Italia, Germania, Spania și Polonia) în perioada cuprinsă între noiembrie 2018 și aprilie 2019 pentru a evalua disponibilitatea și conținutul planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), precum și alte strategii și planuri locale. Curtea a evaluat 15 proiecte cofinanțate de UE<sup>12</sup> în orașele vizitate (a se vedea *anexa I*), dintre care 14 au fost sprijinite prin fondurile ESI și unul prin FEIS. În plus, Curtea a efectuat vizite de studiu la Copenhaga și la Stockholm pentru a explora potențialul taxelor de congestie și al mersului cu bicicleta. Analiza Curții a fost completată cu un sondaj efectuat în rândul celor 88 de municipalități care formează rețeaua TEN-T, în urma căruia rata de răspuns a fost de peste 30 %, precum și cu analize geospațiale efectuate de Eurostat în numele Curții, utilizându-se inclusiv analize ale unor volume mari de date privind congestia. Acolo unde s-a considerat relevant, Curtea a făcut apel la patru experți externi cu cunoștințe specializate în domeniul mobilității urbane – în special, pe tema celor mai recente evoluții din domeniu.

---

<sup>11</sup> Leipzig, Hamburg, Napoli, Palermo, Varșovia, Łódź, Madrid și Barcelona. Pentru selectarea acestor orașe, au fost utilizate mai multe criterii, inclusiv nivelurile de congestie a traficului, populația, poziția geografică.

<sup>12</sup> Proiectele au fost selectate în funcție de probabilitatea lor de a asigura o mobilitate urbană mai durabilă sau de a îmbunătăți eficiența infrastructurii existente.

## Observații

### Schimbarea radicală în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă nu s-a concretizat

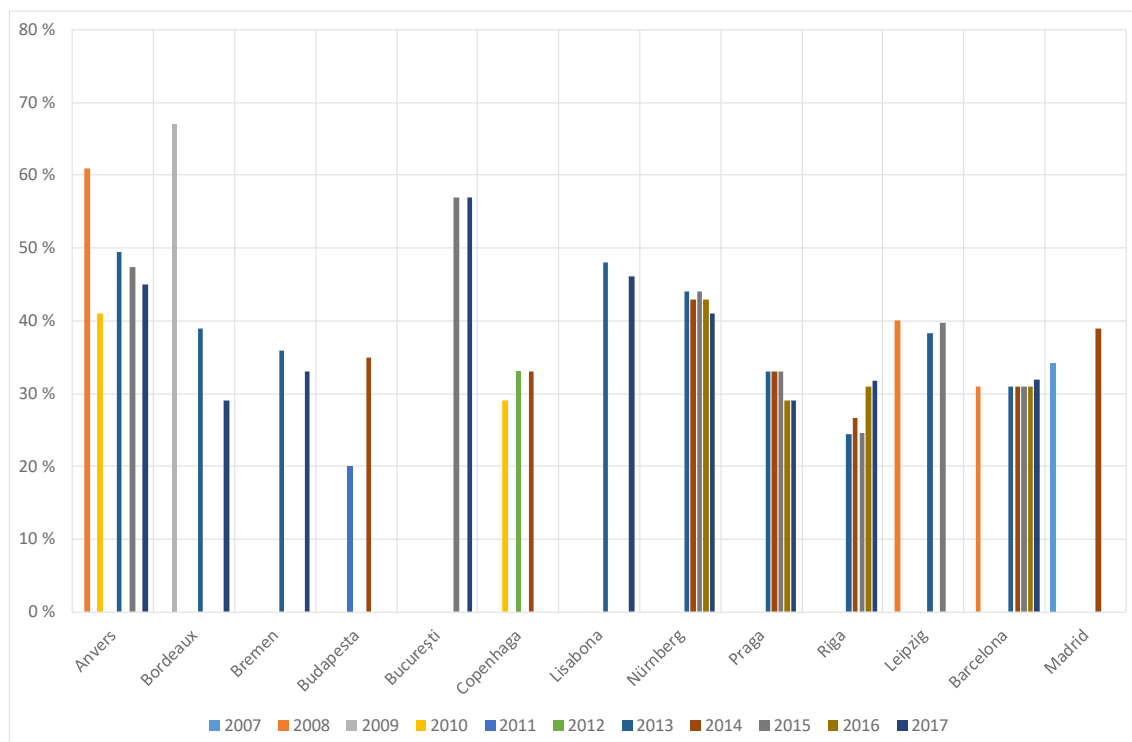
**17** Pentru a evalua dacă mobilitatea a devenit mai durabilă în concordanță cu aspirațiile stabilite în pachetul privind mobilitatea urbană, Curtea a analizat ponderea diferitor tipuri de transport, poluarea generată de transport, nivelurile de congestie a traficului, precum și gradul de deservire și accesibilitatea transportului public în orașe și în zonele lor învecinate.

### Nu există dovezi care să demonstreze o tendință clară către moduri de transport mai durabile

**18** Platforma europeană privind managementul mobilității (EPOMM) consideră că „ponderea modală” – gradul de utilizare a diferitor tipuri de transport – este cel mai bun indicator al durabilității politicii unui oraș în materie de mobilitate. În lipsa unei surse de date cuprinzătoare privind ponderea modală în UE, Curtea a colectat probe de pe site-ul EPOMM și a completat analiza cu informații mai recente obținute în urma sondajului desfășurat de Curte și în cadrul vizitelor acestora în opt orașe.

**19** Doar 27 dintre cele 88 de municipalități incluse în acest sondaj au furnizat date cu privire la ponderea modală. O analiză a ponderii modale din 13 dintre aceste orașe cu date comparabile pe parcursul diferitor ani (a se vedea [figura 2](#)) arată că, în două dintre aceste orașe, Anvers și Bordeaux, utilizarea vehiculelor personale a scăzut considerabil, în timp ce în Budapesta a crescut cu 80 %.

**Figura 2 – Ponderea modală a vehiculelor personale în 13 orașe în perioada 2007-2017**

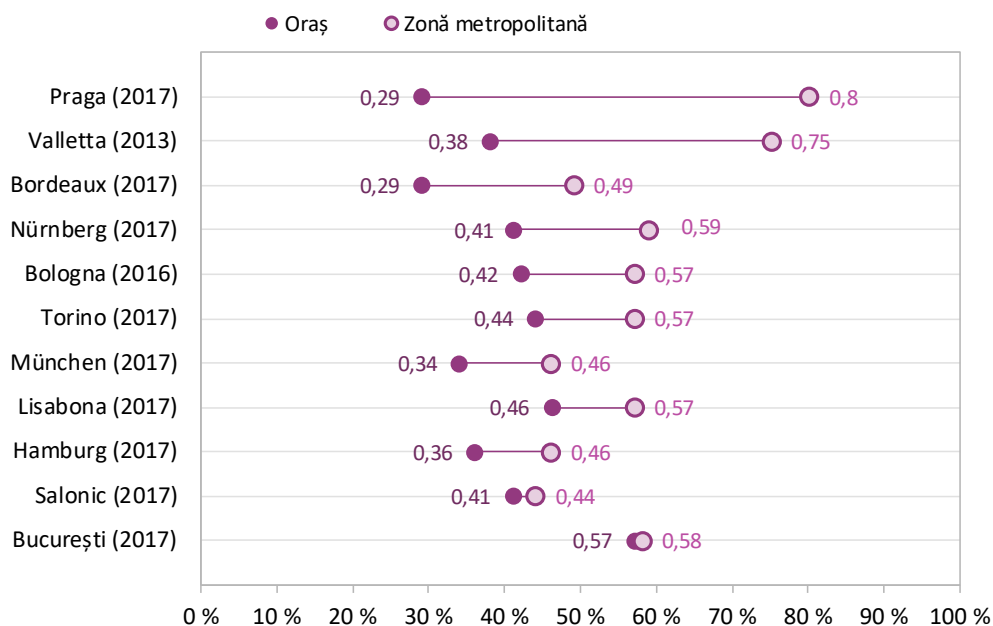


Sursa: analiza Curții de Conturi Europene, pe baza datelor furnizate de municipalități și de EPOMM.

**20** De asemenea, rezultatele sondajului Curții au arătat că, în cele 14 municipalități care au furnizat date cu privire la acest subiect, ponderea modală a vehiculelor personale era, în majoritatea cazurilor, considerabil mai mare în zona metropolitană din jurul orașului decât în interiorul acestuia (a se vedea [figura 3](#)).



**Figura 3 – Ponderea modală a vehiculelor personale în 11 orașe și în zonele metropolitane din jurul orașelor**



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza răspunsurilor la sondajul acesteia privind mobilitatea urbană.

### Calitatea aerului s-a îmbunătățit în nodurile urbane, însă poluarea depășește în continuare pragurile de siguranță

**21** Deși emisiile de gaze cu efect de seră au scăzut în majoritatea sectoarelor în perioada 1990-2017, emisiile generate de transporturi au crescut. În cadrul acestui sector, categoria cu cele mai mari creșteri ale emisiilor a fost transportul rutier. Între 2014 și 2017, emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transportul rutier au crescut cu 45 de milioane de tone, respectiv cu 5 %, ceea ce reprezintă 25 % din totalul emisiilor interne de CO<sub>2</sub><sup>13</sup>. Din emisiile care pot fi atribuite transportului, 23 % sunt produse în zone urbane.

<sup>13</sup> Agenția Europeană de Mediu, *Annual European Union greenhouse gas inventory 1990-2017 and inventory report 2019*, 27 mai 2019.

**22** Poluarea aerului din orașe continuă să fie nocivă pentru sănătatea umană. În ansamblu, s-au înregistrat progrese în ceea ce privește reducerea emisiilor de dioxid de azot (NO<sub>2</sub>) și a emisiilor de particule. Agenția Europeană de Mediu<sup>14</sup> arată însă că nerespectarea standardelor prevăzute de directivele privind calitatea aerului înconjurător continuă să fie un fenomen generalizat în orașele din UE.

**23** Fiecare dintre cele opt orașe pe care Curtea le-a vizitat face obiectul unor proceduri UE de constatare a neîndeplinirii obligațiilor<sup>15</sup> inițiate împotriva statelor membre respective. În septembrie 2019, toate aceste orașe, exceptând Leipzig și Palermo, continuau să depășească nivelurile de poluare admise.

### Mobilitatea urbană se deteriorează pentru participanții la trafic din cauza congestiei

**24** În lipsa unei treceri semnificative la alte forme de transport, congestia în creștere (a se vedea **caseta 2**) este un indiciu care arată că mobilitatea urbană se deteriorează pentru participanții la trafic.

#### Caseta 2

##### Congestia

Congestia este atât un fenomen fizic legat de modul în care vehiculele nu pot avansa din cauza altor vehicule pe măsură ce cererea de spațiu rutier – care este limitat – se apropie de capacitatea maximă, cât și un fenomen relativ legat de așteptările utilizatorilor privind performanța sistemului rutier<sup>16</sup>. Indicatorul cel mai comun al congestiei traficului are la bază diferența dintre viteza medie în condiții de fluiditate (viteză calculată, de regulă, pe baza datelor înregistrate în timpul nopții) și în condiții observate în diferite momente ale zilei, convertită într-o creștere (absolută sau procentuală) a timpului mediu de călătorie.

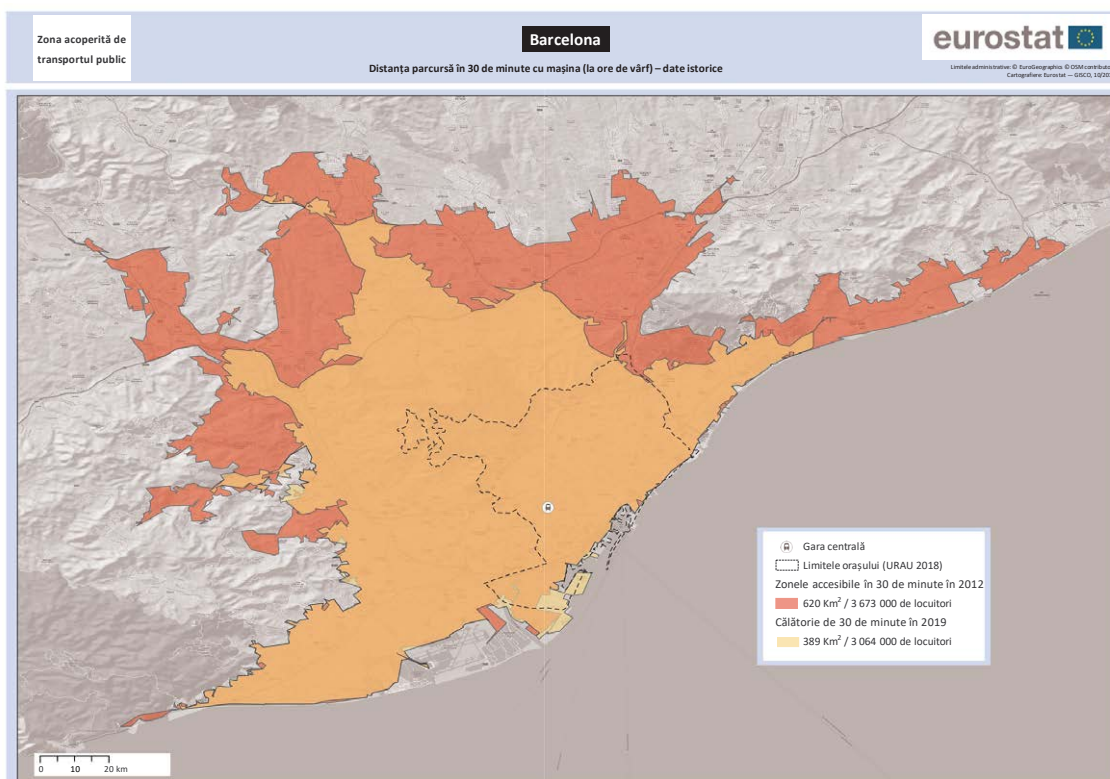
<sup>14</sup> <https://airindex.eea.europa.eu/>.

<sup>15</sup> Acțiune introdusă în instanță împotriva unui stat membru care nu își îndeplinește obligația de a pune în aplicare dreptul UE.

<sup>16</sup> OCDE (2007), *Managing Urban Traffic Congestion*. [https://www.oecd-ilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion\\_9789282101506-en](https://www.oecd-ilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion_9789282101506-en).

**25** Potrivit datelor furnizate de TomTom<sup>17</sup>, între 2013 și 2018, congestia s-a înrăutățit în 25 din 37 de noduri urbane pentru care erau disponibile date. Această tendință a fost observată, de asemenea, în toate orașele pe care Curtea le-a vizitat. Harta din *imaginea 1* de mai jos ilustrează modul în care, în Barcelona, distanța parcursă în 30 de minute cu autoturismul este mai mică decât în 2012. Hărți similare pentru celelalte orașe vizitate de Curte se regăsesc în *anexa II*.

### Imaginea 1 – Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul, la ore de vârf, în 2012 și în 2019 – Barcelona

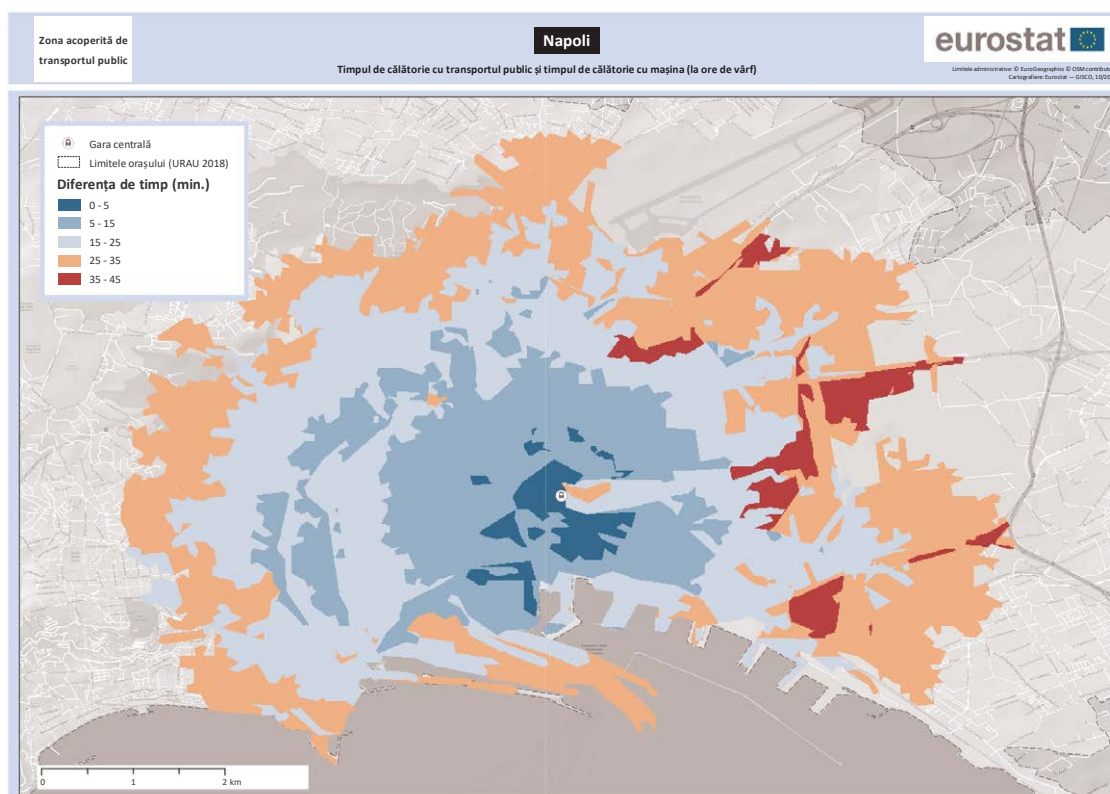


Sursa: analiza Eurostat realizată în numele Curții de Conturi Europene.

<sup>17</sup> Un furnizor de date privind traficul.

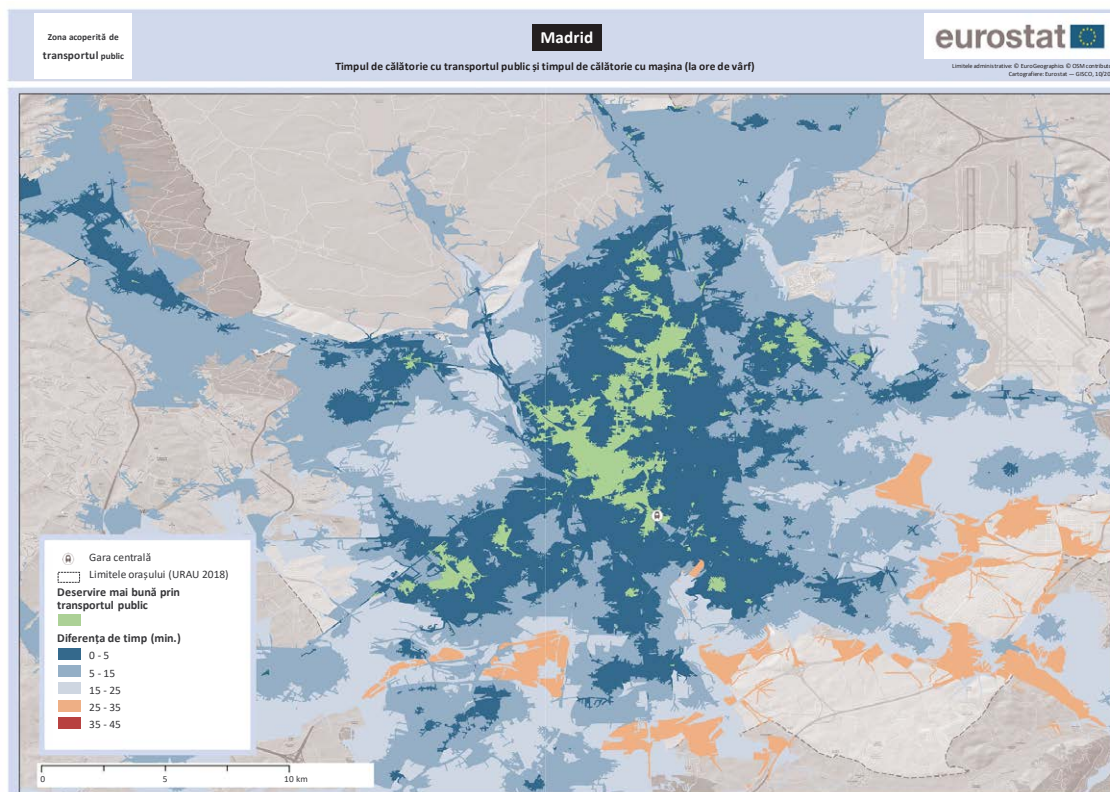
**26** Cu toate acestea, chiar dacă nu trebuie uitat că printre factorii care trebuie luați în considerare se numără de asemenea costurile și comoditatea, Curtea a observat că, în șapte din opt orașe, în continuare este, în general, mai eficient din punct de vedere al timpului să se utilizeze un vehicul personal decât transportul public. *Imaginea 2* arată că, pentru a ajunge la gara centrală din Napoli, deplasarea cu transportul public durează mai mult decât cea cu autoturismul personal. Curtea nu a identificat decât pentru Madrid unele părți ale orașului în care accesul la gara Atocha – una dintre cele două gări principale – se făcea mai rapid cu transportul public – a se vedea  *imaginea 3*. Hărți similare pentru celelalte orașe vizitate de Curte se regăsesc în  *anexa II*.

### Imaginea 2 – Accesibilitatea comparativă a gării din Napoli cu autoturismul și cu transportul public



*Sursa:* analiza Eurostat realizată în numele Curții de Conturi Europene.

### Imaginea 3 – Accesibilitatea comparativă a gării Atocha din Madrid cu autoturismul și cu transportul public (tranzit)



Sursa: analiza Eurostat realizată în numele Curții de Conturi Europene.

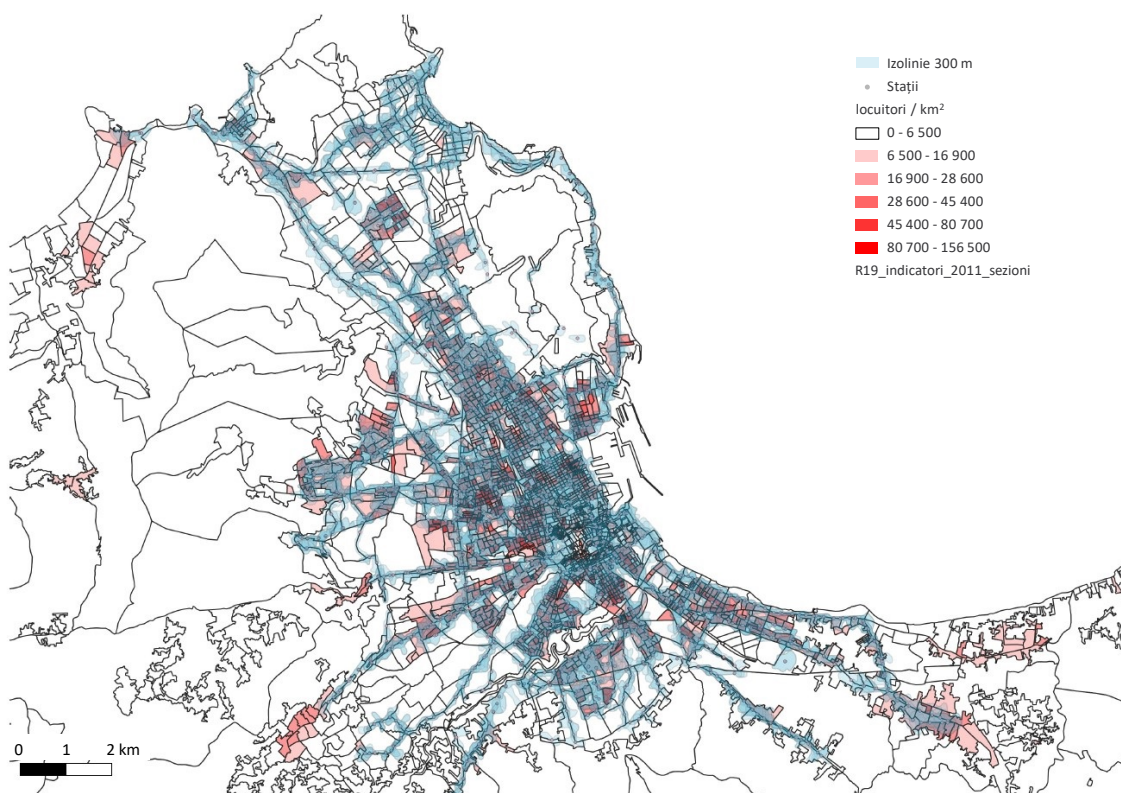
### Gradul de deservire și accesibilitatea transportului public în orașe se îmbunătățesc

**27** Un transport public de calitate este esențial pentru o mobilitate urbană durabilă, întrucât oferă – împreună cu „mobilitatea activă” (transport bazat pe activitatea fizică umană, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta) – o alternativă la utilizarea autoturismelor personale. Transportul public de calitate necesită, printre altele, un acces facil (o mare parte din populație ar trebui să se regăsească la o distanță scurtă de o infrastructură de transport public), frecvență și rapiditate, precum și un grad ridicat de conectivitate la rețea. Orașele au avut posibilitatea de a utiliza fonduri UE pentru a contribui la extinderea rețelelor lor de transport public prin investiții în linii de metrou și de tramvai și în material rulant – a se vedea punctul **36**.

**28** Un raport al OCDE din 2019 arată că procentul populației care locuiește în apropierea facilităților de transport public înregistrează, în anumite orașe, niveluri foarte ridicate (a se vedea **tabelul 1**). Nivelurile din zonele periferice sunt mai scăzute – a se vedea exemplul Palermo din **imaginea 4**, care arată că părți semnificative ale populației nu sunt decât într-o mică măsură deservite de transportul public.



## Imaginea 4 – Densitatea populației și deservirea asigurată de transportul public în Palermo



Sursa: analiza Curții de Conturi Europene, pe baza datelor publicate de ISTAT și de municipalitatea Palermo.

**29** Cu toate acestea, întrucât aceste orașe atrag persoane care fac naveta din localitățile învecinate, alegerea între vehiculul personal și transportul public se face în funcție de oferta de transport public în zonele periferice și de facilitatea legăturilor la restul rețelei, indiferent de cât de bun este transportul public în interiorul orașului.

**Tabelul 1 – Deservirea de către transportul public**

Numele orașului	Zona din centrul orașului	Zona metropolitană
Leipzig	99,9 %	70,7 %
Hamburg	99,9 %	99,5 %
Napoli	53,5 %	48,5 %
Madrid	99,9 %	96,7 %
Varșovia	100,0 %	84,8 %
Medie*	95,6 %	87,9 %

\* Media acoperă cele 81 de orașe pentru care existau date GTFS, dintre cele 121 de orașe incluse în raportul Forumului Internațional al Transporturilor.

Sursa: Forumul Internațional al Transporturilor, 2019.

**30** Gradul mai mic de deservire a „zonelor de navetă” periferice de către transportul public, precum și faptul că majoritatea liniilor care deservește periferia fac legătura cu centrul orașului, în condițiile în care o pondere tot mai mare a călătoriilor au loc între suburbii, contribuie la ponderea modală mai mare a vehiculelor personale în aceste zone decât în interiorul orașelor (a se vedea *figura 3*).

### **Comisia și-a intensificat sprijinul, dar o serie de factori au limitat progresele vizând obținerea unei mobilități urbane durabile**

**31** Curtea a evaluat sprijinul pe care Comisia l-a furnizat statelor membre din punctul de vedere al documentelor de politică și al orientărilor, precum și măsura în care statele membre au utilizat aceste documente și orientări. În plus, Curtea a analizat sprijinul financiar furnizat de Comisie prin intermediul fondurilor ESI și al MIE, pentru a evalua dacă fondurile au fost utilizate în concordanță cu obiectivul de a trece la o mobilitate urbană mai durabilă.

## Comisia a elaborat politici și a publicat orientări, deși acestea nu au fost întotdeauna urmate de statele membre

**32** Comisia a publicat o serie de documente de politică (a se vedea *figura 1*). Pentru a veni în sprijinul obiectivelor sale de politică, Comisia a publicat și a actualizat periodic o serie de orientări, pe care le-a completat cu conferințe și seminare relevante menite să îmbunătățească preluarea acestor obiective și să sensibilizeze într-o mai mare măsură orașele din UE cu privire la nevoia de a institui o abordare integrată pentru o mobilitate urbană durabilă.

**33** Pachetul privind mobilitatea urbană din 2013 a raportat că progresele realizate în punerea în aplicare a unor moduri de mobilitate urbană mai durabile erau lente și a susținut nevoia unei schimbări radicale. Măsurile pe care Comisia le-a identificat pentru a consolida sprijinul acordat orașelor europene au constat, în principal, în colectarea și diseminarea de informații și recomandări și în inițiative de cercetare și de schimb de experiență. Aceste măsuri sunt concepute să răspundă provocărilor legate de mobilitatea urbană în ceea ce privește congestia traficului, emisiile de CO<sub>2</sub> generate de transport, expunerea nocivă la poluanții atmosferici și numărul deceselor cauzate de accidente rutiere. Printre activitățile de sprijin s-au numărat:

- crearea platformei ELTIS<sup>18</sup>, care servește ca „observator” al mobilității urbane – un depozit de date – și ca ghișeu unic pentru PMUD;
- orientări pentru PMUD, care, la momentul auditului, erau în curs de actualizare, în completarea cărora au fost organizate șase conferințe privind PMUD;
- consiliere privind oportunitățile de finanțare;
- sprijin pentru testarea și implementarea soluțiilor inovatoare de mobilitate durabilă prin inițiative precum „CIVITAS<sup>19</sup>” și Parteneriatul european pentru inovare (PEI) „Orașe și comunități inteligente”<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Serviciul european de informare privind transportul local: <https://www.eltis.org>.

<sup>19</sup> <https://civitas.eu/>.

<sup>20</sup> <https://eu-smartcities.eu>.



**34** Datele sunt încărcate pe site-ul ELTIS al Comisiei în mod voluntar și este posibil ca ele să nu fie la zi. Cu toate acestea, rezultatele sondajului Curții au confirmat dovezile disponibile pe ELTIS, care arătau că, la momentul auditului, existau în continuare numeroase noduri urbane care nu adoptaseră un plan de mobilitate urbană durabilă, deși mai multe orașe depuneau eforturi în acest sens.

**35** Pe baza legislației actuale, mediul înconjurător este unul dintre domeniile cele mai relevante în care UE poate exercita o influență directă asupra statelor membre. Cu ajutorul legislației sale din acest domeniu, UE a creat un stimulent puternic pentru orașe astfel încât acestea să acționeze pentru a evita riscul încălcării pragurilor de mediu. Legislația privind protecția mediului include și adoptarea unor standarde mai stricte privind emisiile vehiculelor de transport rutier, precum și ținte ambițioase privind achizițiile publice de vehicule nepoluante. Aceste inițiative au vizat reducerea nivelului de emisii care pot fi atribuite transportului și au dus, în cazuri izolate, la interzicerea temporară a autoturismelor cu motor diesel pe anumite străzi (Hamburg, a se vedea punctul **51**).

**În perioada 2014-2020 au fost alocate mai multe fonduri UE pentru mobilitatea urbană durabilă, dar existența unui PMUD nu este o condiție pentru a primi finanțare**

**36** Pentru a sprijini obiectivul de politică vizând creșterea gradului de durabilitate a mobilității urbane, fondurile ESI alocate în perioada 2014-2020 pentru mobilitatea urbană au crescut cu 46 % comparativ cu perioada precedentă (a se vedea punctul **10**). Acest lucru a indicat o schimbare clară a orientării întrucât, de exemplu, alocațiile pentru drumurile care nu fac parte din rețeaua TEN-T au scăzut cu 25 %, de la 20,8 miliarde de euro la 15,5 miliarde de euro. Cei 12,8 miliarde de euro din perioada 2014-2020 alocați pentru „transportul urban curat” reprezintă cea mai mare sumă alocată pentru un domeniu de intervenție legat de transporturi (a se vedea **anexa III**). Proiectele majore care au vizat mobilitatea urbană au constat, în principal, în investiții în linii de metrou sau de tramvai și în material rulant.

**37** Pentru ca proiectele din sectorul urban să poată beneficia de finanțare din partea UE, nu este necesar ca orașele să urmeze orientările Comisiei sau să dispună de un PMUD și nu este obligatoriu să existe o strategie națională cuprinzătoare pentru transportul urban. Or, nodurile urbane congestionate pot afecta în mod grav eficiența rețelei TEN-T, care este sprijinită prin fonduri MIE în întreaga UE.

**38** Două dintre cele patru state membre pe care Curtea le-a vizitat au condiționat eligibilitatea orașelor pentru fonduri naționale sau pentru fonduri UE de existența unui PMUD.

- În Italia, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a emis un decret în 2017, prin care solicita orașelor cu peste 100 000 de locuitori să adopte un PMUD, în concordanță cu orientările Comisiei, înainte de luna octombrie 2019 (termen prelungit ulterior cu un an), pentru a fi eligibile să primească fonduri naționale pentru infrastructura de transport public. Aceasta a dus la o creștere a numărului de orașe care au început procesul de adoptare a PMUD.
- În Spania, administrația națională a impus adoptarea unui PMUD drept condiție pentru acordarea de fonduri structurale UE administrațiilor regionale și locale în scopul transportului public urban sau metropolitan pentru perioada de programare 2014-2020. PMUD trebuie să fie în concordanță cu strategia națională pentru mobilitate durabilă. Potrivit autorităților spaniole, acest demers a determinat mai multe orașe cu peste 50 000 de locuitori să adopte un PMUD.

**39** Prin urmare, condiționarea finanțării de adoptarea unui PMUD s-a dovedit a fi un stimulent puternic pentru ca orașele să dezvolte strategii privind mobilitatea urbană în Italia și în Spania. Cu toate acestea, în niciunul dintre orașele vizitate de Curte în aceste țări nu exista o evaluare externă a calității PMUD-urilor adoptate. Există astfel riscul ca procesul de adoptare să devină o formalitate administrativă pentru a avea acces la fonduri și, astfel, calitatea PMUD să nu fie la nivelul necesar pentru a genera îmbunătățiri ale mobilității urbane.

**40** În 2019, Comisia a început să abordeze chestiunea privind mobilitatea urbană în recomandările sale specifice fiecărei țări, ca parte a procesului semestrului european. Înainte de 2019, nu existau decât mențiuni sporadice privind mobilitatea urbană și congestia în cadrul acestor recomandări (a se vedea [tabelul 2](#)). Pentru următoarea perioadă de programare, Comisia a propus consolidarea legăturii dintre utilizarea finanțării UE și recomandările specifice fiecărei țări<sup>21</sup>, dar nu este clar dacă această propunere, care, în ianuarie 2020, făcea încă obiectul discuțiilor dintre autoritățile legislative, va fi inclusă în versiunea finală a actului legislativ în cauză.

---

<sup>21</sup> Avizul Curții de Conturi Europene nr. 6/2018 referitor la propunerea de regulament de stabilire a unor dispoziții comune pentru perioada 2021-2027.

**Tabelul 2 – Recomandări specifice fiecărei țări care abordează congestia, mobilitatea urbană și transportul durabil**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Belgia	C/T	T	C/T	C/T	C/T	C/U/T
Bulgaria	N	N	N	N	T	T
Republica Cehă	N	N	T	N	N	U/T
Danemarca	N	N	N	T	N	C/T
Germania	N	T	N	N	N	C/U/T
Estonia	T	N	T	T	N	C/T
Irlanda	N	N	T	N	C/U/T	T
Grecia	/	/	/	/	/	T
Spania	T	T	N	N	T	T
Franța	T	N	N	N	N	N
Croația	N	N	N	N	N	U/T
Italia	T	T	T	N	N	U/T
Cipru	/	/	N	N	N	C/U/T
Letonia	T	N	N	N	N	T
Lituania	N	N	N	N	N	U/T
Luxemburg	N	N	N	C	T	C/T
Ungaria	T	N	N	T	N	C/U/T
Malta	T	T	C/T	C/T	C/T	C/T
Țările de Jos	N	N	N	N	N	C
Austria	T	N	N	N	N	N
Polonia	T	T	T	C/T	C/T	C/T
Portugalia	T	T	N	N	N	N
România	T	T	N	T	T	C/U/T
Slovenia	N	N	N	N	N	T
Slovacia	N	T	N	N	N	U/T
Finlanda	N	N	N	T	N	C/T
Suedia	N	N	N	N	N	T
Regatul Unit	N	N	N	C	T	C/T

**N** - Nu

**C** - Congestie

**U** - Mobilitate urbană

**T** - Transport durabil

Sursa: analiza Curții de Conturi Europene, pe baza recomandărilor specifice fiecărei țări emise de Comisie.

## Mai mulți factori afectează eficacitatea sprijinului Comisiei pentru o mobilitate urbană mai durabilă

**41** Curtea a identificat două domenii importante în care orașele se confruntă cu provocări care limitează eficacitatea sprijinului Comisiei: finanțarea exigențelor unei mobilități urbane durabile și elaborarea unor politici coerente în ceea ce privește parcurile, zonele interzise traficului auto și circulația cu bicicleta.

## Nevoile de finanțare ale transportului public urban

**42** O rețea de transport public eficientă și eficace este o condiție esențială pentru ca cetățenii să fie încurajați să treacă la moduri de transport mai durabile. Angajamentul financiar implicat merge dincolo de investițiile în infrastructura de transport public și în material rulant – pentru care UE poate oferi sprijin financiar – până la costuri operaționale și de întreținere, care pot fi semnificative (a se vedea **caseta 3**) și pentru care UE nu oferă niciun fel de sprijin financiar.

### Caseta 3

#### Costul operațional al transportului public – exemple din orașele vizitate

În 15 ani, costurile de funcționare ale transportului public din Barcelona au crescut de peste două ori, de la 646 de milioane de euro în 2003 la 1 373 de milioane de euro în 2017. În această perioadă, contribuția națională a crescut la 200 de milioane de euro în 2010, dar a scăzut de atunci și, la momentul auditului, se ridică la puțin peste 100 de milioane de euro.

În Madrid, costurile de funcționare ale transportului public au crescut de la 1 684 de milioane de euro în 2013 la 2 014 milioane de euro în 2016, deși ulterior au scăzut la 1 842 de milioane de euro în 2017. Între timp, contribuțiile din partea autorităților naționale au scăzut considerabil.

În Hamburg, costurile aferente transportului public au crescut, în special ca o consecință a extinderii liniilor de tramvai rapid. Potrivit autorităților din Hamburg, începând din 2020, aceste costuri se vor ridica la câteva sute de milioane de euro pe an. Pentru a acoperi o parte a creșterii, prețul biletelor a crescut cu mai mult de 20 % între 2012 și 2016.

Leipzig a crescut, de asemenea, tarifele pentru abonamentele lunare cu mai mult de 40 % între 2011 și 2018 pentru a acoperi o parte a costurilor de funcționare în creștere.

**43** Orașele acoperă o parte din costurile de funcționare ale transportului public prin tarifele pe care le percep pentru titlurile de transport. Totuși, acestea acoperă doar o parte a costurilor. În cazul orașelor vizitate de Curte, proporția costurilor acoperite de tarife varia între 81 % în Hamburg și 8 % în Palermo<sup>22</sup>. Asociația Internațională a

<sup>22</sup> Frauda în rândul călătorilor în ceea ce privește plata titlurilor de transport are de asemenea un efect. De exemplu, potrivit societății municipale de transport din Napoli, această fraudă se ridică la aproximativ 33 %.

Transportului Public a furnizat Curții date pentru 41 de orașe din UE, care arată că veniturile percepute din titluri de transport de către aproximativ două treimi din cele 41 de orașe analizate acopereau mai puțin de 60 % din costurile de funcționare. Sondajul Curții a ajuns la concluzii similare.

**44** Provocările financiare implicate se reflectă în vechimea parcului de vehicule (*anexa IV*). În Napoli, de exemplu, la începutul anului 2013, vechimea medie a celor 500 de autobuze ale acestei municipalități era de 11,5 ani și, din cauza problemelor legate de fiabilitate, mai puțin de 65 % dintre ele erau disponibile pentru o utilizare zilnică. Chiar dacă unele autobuze fuseseră înlocuite, vechimea medie crescuse la 13,4 ani până în noiembrie 2018; autoritățile orașului au raportat că această deteriorare progresivă a serviciului de transport public a dus la o creștere a gradului de utilizare a autoturismelor personale. În mod similar, în Palermo, doar 71 % din parcul de autobuze, cu o vechime medie de peste 12 ani, era disponibil pentru o utilizare zilnică.

**45** Potrivit unui raport al Comisiei din 2019<sup>23</sup>, costul total societal al transportului în UE este estimat la 987 de miliarde de euro, fiind incluse aici costurile legate de mediu (44 %), de accidente (29 %) și de congestie (27 %). În ceea ce privește transportul de călători, autoturismele personale reprezintă 565 de miliarde de euro din costurile externe, adică 0,12 euro/km, comparativ cu 19 miliarde de euro (0,04 euro/km) pentru autobuze sau autocare. Veniturile obținute din taxe (taxa pe carburant și impozitul pe vehicule), precum și taxele rutiere suportate de utilizatorii de vehicule personale acoperă mai puțin de jumătate din aceste costuri, ridicându-se la 267 de miliarde de euro. Raportul a identificat unele opțiuni care ar putea spori proporția din costurile totale care este suportată de utilizatorii de autoturisme personale, inclusiv utilizarea unor scheme specifice de taxare rutieră pentru zonele urbane, cu scopul de a remedia problema costurilor ridicate ale transportului urban.

**46** Un alt factor care contribuie la costurile crescute este lipsa unor standarde armonizate între diferitele linii de tramvai și de metrou, concurența pe piață fiind astfel redusă. În Napoli, de exemplu, acest factor a însemnat că doar foarte puține întreprinderi produceau trenuri la standardele necesare, ceea ce a dus de asemenea la întârzieri. În schimb, în Varșovia, standardele celor două linii de metrou sunt aceleași, ceea ce a dus la câștiguri de eficiență în timpul construcției celei de a doua linii de metrou. De exemplu, pe durata construcției, pot fi utilizate depourile primei linii de metrou. Schimbarea de către municipalități a standardelor tehnice actuale cu

---

<sup>23</sup> *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities*, Comisia Europeană, 2019.

standarde aplicabile la nivelul de ansamblu al UE pentru a reduce costurile ar presupune dificultăți considerabile și soluții costisitoare. De asemenea, există adesea dificultăți de ordin politic care trebuie depășite în vederea unei mai bune cooperări între diferitele orașe.

### **Coerența politicilor**

**47** Curtea a analizat dacă politicile de mobilitate urbană ale orașelor au abordat nevoia de îmbunătățire a durabilității într-un mod coerent, concentrându-se pe politicile privind parcare, pe utilizarea taxelor de congestie și pe asigurarea facilităților necesare pentru mersul cu bicicleta.

**48** Orașele pe care Curtea le-a vizitat au adoptat politici privind parcare care erau astfel concepute încât să descurajeze utilizarea vehiculelor personale în orașe, fie prin creșterea tarifelor de parcare, fie prin reducerea numărului de locuri de parcare. În Leipzig, de exemplu, au fost instalate facilități de parcare pentru biciclete în loc de spații de parcare pentru autoturisme, reducându-se astfel disponibilitatea locurilor de parcare pentru autoturisme și crescându-se atractivitatea mersului cu bicicleta (a se vedea  *imaginea 5*).

### Imaginea 5 – Leipzig: parcare pentru biciclete care înlocuiește parcare pentru autoturisme



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

**49** Au fost identificate însă câteva cazuri în care politicile de parcare nu erau coerente cu politicile privind mobilitatea urbană durabilă:

- în Polonia și, în special, la Varșovia, amenda pentru neplata parcării este mai mică decât amenda pentru neplata transportului public;
- tot în Polonia, chiar și în locurile în care este interzisă parcare pe marginea drumului, există în continuare posibilitatea de a parca pe trotuar (a se vedea  *imaginea 6* ), reducându-se astfel spațiul disponibil pentru pietoni.



## Imaginea 6 – Varșovia: semnul indică: „Interdicția de parcare nu se aplică și spațiului de pe trotuar”



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

**50** Alte modalități de descurajare a utilizării vehiculelor personale sunt instituirea unor zone în care traficul este interzis și utilizarea taxei de congestie:

- o În 2018, orașul Madrid a instituit o zonă de 472 de hectare în care traficul a fost restricționat (Madrid Central – a se vedea [caseta 4](#)). Drept urmare, poluarea cu NO<sub>2</sub> a scăzut.

### Caseta 4 – Contribuția zonei Madrid Central la reducerea poluării

Madrid Central a devenit operațională în martie 2019. Datele privind NO<sub>2</sub> din mai 2019 pentru *Plaza del Carmen* (singura stație de măsurare din zona Madrid Central) arată că poluarea cu NO<sub>2</sub> a scăzut cu 45 % comparativ cu luna mai 2018. Poluarea cu NO<sub>2</sub> a scăzut în cele 24 de stații din Madrid în care este măsurată, cu o scădere medie de 24 %. De asemenea, s-a înregistrat o reducere a poluării fonice.

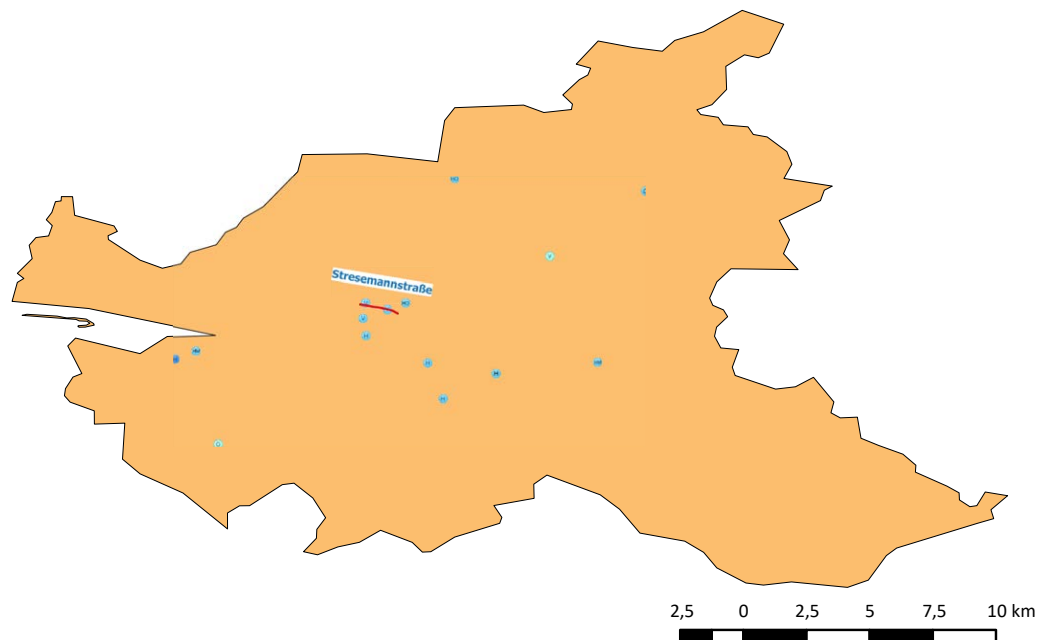


- Barcelona a privat autoturismele de spațiu rutier prin crearea unor „superblocuri”. Cu o suprafață de 400 m<sup>2</sup>, acestea acoperă nouă blocuri de locuințe înconjurate de străzi cu trafic concentrat, incluzând autobuze. Pe străzile din interiorul acestor superblocuri, circulația autoturismelor este interzisă sau acestea sunt obligate să respecte o viteză redusă. Superblocurile sunt un exemplu prin care orașele pot acorda prioritate mersului pe jos și mersului cu bicicleta luând din spațiul public disponibil pentru parări și oferindu-l cetățenilor.
- Municipality Palermo a creat o zonă de 4 hectare în care traficul este interzis și pe care intenționează să o dubleze. De asemenea, această municipalitate intenționează să reducă spațiul disponibil pentru autoturisme în vederea extinderii rețelei de tramvai.
- Unele orașe, inclusiv Stockholm și Valletta, au aplicat taxe de congestie și au raportat că acest lucru a ajutat la reducerea congestiei în mod considerabil, contribuind în mod semnificativ la trecerea la moduri de transport mai durabile. De asemenea, veniturile din taxele de congestie au furnizat resurse financiare pentru îmbunătățirea transportului public.

**51** Curtea a constatat însă că acest concept al taxelor de congestie nu era utilizat pe scară largă și existau cazuri în care restricțiile privind zonele cu trafic limitat nu erau puse în aplicare în mod consecvent:

- Doar foarte puține orașe au aplicat taxe de congestie, în pofida beneficiilor lor potențiale din punctul de vedere al reducerii congestiei, al creșterii durabilității și al furnizării de venituri suplimentare. Acest lucru poate fi explicat parțial prin contextul specific fiecărui oraș în parte. De exemplu, un oraș ar putea ezita să ia în considerare o taxă de congestie dacă aceasta l-ar face mai puțin atrăgător pentru cetățeni și pentru întreprinderi comparativ cu orașele învecinate care nu aplică taxă de congestie.

## Imaginea 7 – Stradă din Hamburg cu interdicție temporară pentru autoturismele mai vechi cu motor diesel



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor publicate de autoritățile din Hamburg. Harta: © QGIS.

- Pentru a respecta pragurile de calitate a aerului, orașul Hamburg a instituit interdicții temporare pentru vehiculele mai vechi cu motor diesel pe o stradă aflată în apropierea locului în care sunt concentrate cinci dintre cele 15 stații de măsurare a calității aerului din oraș (a se vedea harta –  *imaginea 7*). Aceste măsuri au potențialul de a îmbunătăți indicatorii, dar este puțin probabil ca ele să ducă la ameliorări semnificative ale calității aerului într-un oraș mare.

**52** Potențialul mersului cu bicicleta pentru creșterea durabilității mobilității urbane este considerabil. În Copenhaga, aproximativ 40 % dintre persoanele care fac naveta se deplasează cu bicicleta, iar atât Anvers, cât și Bordeaux au înregistrat o reducere considerabilă a utilizării vehiculelor personale (a se vedea punctul 19), datorată unei extinderi a rețelelor lor de piste pentru biciclete<sup>24</sup>. Datele din Leipzig arată că atât costurile de întreținere, cât și cele de investiții pentru piste pentru biciclete sunt mult mai mici decât cele aferente tuturor celorlalte mijloace de transport.

<sup>24</sup> Potrivit „Copenhagenize Index” ([www.copenhagenizeindex.eu](http://www.copenhagenizeindex.eu)), care clasifică orașele din Europa în funcție de facilitatea deplasărilor cu bicicleta, Anvers se poziționează pe locul al patrulea, iar Bordeaux pe locul al șaselea.

**53** În pofida beneficiilor potențiale ale mersului cu bicicleta și în pofida costului de investiție mai mic al infrastructurii pentru biciclete, Curtea a observat că, în numeroase orașe, nu exista un angajament clar care să vizeze îmbunătățirea pistelor pentru biciclete:

- o În numeroase orașe vizitate, nivelurile mersului cu bicicleta sunt scăzute. De exemplu, lungimea pistelor pentru biciclete în Napoli era sub 20 km, iar ponderea modală a mersului cu bicicleta în Madrid și în Barcelona era între 1 % și 2 %. Planul orașului Barcelona prevedea o pondere modală de 2,5 % pentru mersul cu bicicleta în 2018, în timp ce planul general al orașului Madrid pentru 2008-2016 privind mobilitatea cu bicicleta a dus la o pondere modală finală de numai 1,2 % în 2016. Planul a fost revizuit în 2016, cu o nouă țintă de 5 % pentru 2025.
- o Puține dintre orașele vizitate de Curte aveau fixate ținte pentru mersul cu bicicleta în planurile lor. Țintele care existau erau uneori combinate cu țintele pentru mersul pe jos.
- o De asemenea, nu existau ținte clare cu privire la numărul sau la tipul de piste pentru biciclete care trebuiau construite. În unele orașe, precum Madrid, piste pentru biciclete nu sunt complet separate de traficul motorizat sau de pietonii care circulă pe trotuar.

**54** Datele furnizate de municipalități cu privire la ponderea modală și informațiile colectate în orașele vizitate de Curte, precum Madrid și Barcelona, arată că există un risc considerabil ca creșterile înregistrate în ceea ce privește mobilitatea activă, cum ar fi mersul cu bicicleta și mersul pe jos, să rezulte dintr-o trecere de la transportul public în loc să rezulte dintr-o trecere de la utilizarea autoturismelor personale. De exemplu, în Anvers, atât utilizarea autoturismelor personale, cât și utilizarea transportului public au scăzut din 2013 până în 2017 cu 4,4 % și, respectiv, 2,8 %, în timp ce ponderea mersului cu bicicleta a crescut cu 7,3 % în aceeași perioadă; în Lisabona, transportul public a scăzut de la 34 % în 2013 la 22 % în 2017. Riscul unui grad mai mare de utilizare a vehiculelor personale crește în perioadele de scădere a prețurilor la carburanți. De exemplu, în Hamburg și în Leipzig, prețurile la carburanți au scăzut considerabil între 2012 și 2018, în timp ce tarifele pentru titlurile de transport au crescut cu până la 40 %.

**55** Aceste exemple ilustrează nu numai importanța creșterii atractivității transportului public și a mobilității active, dar și importanța de a se lua măsuri eficiente pentru a descuraja cetățenii să utilizeze autoturismele personale.

**56** Multe dintre exemplele pozitive identificate de Curte au avut nevoie de un leadership politic solid și de punerea în aplicare a unui sistem de comunicare eficace. Acțiunea de a convinge cetățenii să renunțe la confortul autoturismelor lor în favoarea altor forme de transport este adesea o provocare. De exemplu, introducerea unei taxe de congestie în Stockholm a necesitat o etapă inițială de test înainte de a putea fi pe deplin introdusă. Deși cetățenii s-au opus inițial ideii, acum nu își mai doresc să revină la situația inițială, când nu existau taxe de congestie. În plus, atât Barcelona, cât și Leipzig au subliniat importanța comunicării eficace cu privire la beneficiile potențiale ale soluțiilor propuse înainte de introducerea superblocurilor și, respectiv, înainte de reducerea spațiilor pentru vehiculele personale.

### **Unele proiecte analizate de Curte nu erau pe deplin eficace, iar altele nu aveau la bază strategii solide**

**57** Curtea a evaluat eficacitatea celor 15 proiecte finanțate de UE pe care le-a examinat. De asemenea, Curtea a analizat dacă aceste proiecte aveau la bază abordări strategice solide și dacă strategiile de la nivel local erau coerente cu principiile strategiilor stabilite de Comisie în documentele de politică și orientările acesteia.

#### **Eficacitatea unor proiecte a fost mai mică decât cea preconizată**

**58** Nu toate proiectele auditate au fost pe deplin eficace. Curtea a observat o serie de exemple în care proiectele au raportat niveluri de utilizare mai scăzute decât cele planificate:

- Proiectele din Napoli și din Palermo, care vizau creșterea utilizării autobuzelor și a tramvaielor, au fost afectate de întârzieri semnificative – cu excepția achiziționării de autobuze în Napoli. După finalizarea proiectelor, numărul de călători a fost semnificativ mai mic decât cel planificat.

- Proiectele din Varșovia și din Łódź au fost finalizate conform planificării și au avut ca efect îmbunătățirea transportului public disponibil pentru cetățeni, dar nu au dus la schimbări semnificative ale ponderii modale. În urma implementării proiectului privind materialul rulant pentru tramvaie din Łódź, rețeaua de tramvai s-a îmbunătățit, însă numărul de utilizatori ai transportului public nu a crescut față de 2014, anul demarării proiectului respectiv (valoarea-țintă stabilită la momentul aprobării proiectului). Între timp, congestia a crescut.
- În Barcelona, construcția benzii Bus-HOV (vehicul cu rată de ocupare ridicată) a înregistrat întârzieri semnificative și depășiri de costuri și nu și-a atins obiectivele legate de numărul de vehicule care utilizează această bandă.

**59** La extinderea liniei de metrou 11 din Madrid, s-a considerat că traficul va crește ca urmare a construcției unui nou centru comercial. Acest centru comercial, care deja era situat în apropiere de alte centre comerciale existente, a fost închis la scurt timp după deschiderea noii linii de metrou, rezultatul fiind că numărul utilizatorilor a fost cu 45 % mai mic decât cel planificat. Curtea a identificat mai multe motive care au dus la eficacitatea limitată a proiectelor vizitate. Au existat deficiențe atât în etapa de planificare a proiectelor, cât și în etapa de implementare:

- Linia de tramvai din Palermo a fost concepută de la început astfel încât să depindă de alte proiecte de transport gestionate de alți operatori. Acest lucru a expus proiectul la riscul de întârzieri în implementarea celorlalte proiecte, care s-a materializat ulterior. Eficacitatea proiectului a fost, de asemenea, subminată de lipsa unei integrări a titlurilor de transport între diferiții operatori implicați, ceea ce a însemnat că, pentru a ajunge în centrul orașului cu tramvaiul, călătorii trebuiau să cumpere mai multe bilete.
- Banda Bus-HOV din Barcelona a constat în introducerea unei benzi suplimentare, care, în unele secțiuni a fost construită deasupra unei autostrăzi existente. Proiectul a dus la economii de timp de aproximativ patru minute, dar aceasta nu a constituit un stimulent suficient pentru ca utilizatorii de vehicule personale să treacă la utilizarea benzii bus-HOV, ceea ce fusese de altfel obiectivul proiectului.
- În cazul extinderii liniei de metrou din Napoli, noile trenuri de tip metrou nu au fost achiziționate la timp de către autoritățile locale. Prin urmare, aceasta a însemnat că același număr de trenuri a trebuit să deservească o distanță mai mare a liniei de metrou, ceea ce a dus la o frecvență mai scăzută și la niveluri mai scăzute ale serviciilor.

## Proiectele nu erau întotdeauna fundamentate pe strategii solide privind mobilitatea urbană

**60** Curtea a identificat o serie de cazuri în care proiectele finanțate de UE nu au avut la bază strategii solide, fie PMUD, fie alte strategii sectoriale. Printre deficiențele de la nivelul abordărilor strategice se numără lipsa unor date cuprinzătoare și a unor ținte adecvate, precum și o coordonare insuficientă cu alte planuri și politici.

### Lipsă de date relevante și fiabile

**61** Orice politică și strategie ar trebui să pornească de la o analiză solidă, pentru care este necesară colectarea de date relevante și fiabile. Nu există însă un set comun de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel european și nu toate statele membre colectează în mod sistematic date relevante. Obținerea unor date utile din partea municipalităților și a statelor membre pentru acest audit a fost o provocare majoră. Din cauza lipsei unor date adecvate, Comisiei îi este dificil să își formeze o imagine fiabilă asupra stadiului mobilității urbane în UE și, prin urmare, să dezvolte inițiative adecvate în materie de politici.

**62** Prin ELTIS (a se vedea punctul **33**), Comisia a creat un observator al mobilității urbane, cu ajutorul căruia colectează exemple de bune practici și experiența diferitor orașe din UE. În plus, la momentul auditului, Comisia era în curs de implementare a unui proiect-pilot cu aproximativ 50 de orașe din UE, destinat creării unui set comun de indicatori ai mobilității urbane care să ghideze procesul de colectare a datelor. Potrivit informațiilor furnizate de Comisie, proiectul a identificat 21 de indicatori pe care orașele îi pot utiliza pentru evaluarea politicilor lor de mobilitate urbană într-un mod standardizat.

**63** Unele state membre, precum Italia, Germania și Spania, au început, la rândul lor, să creeze observatoare ale mobilității urbane și să colecteze date pertinente de la municipalități, utilizând orientări și standarde care să le asigure comparabilitatea și coerența în timp. Totuși, Curtea a observat că datele furnizate de observatoare nu corespundeau întotdeauna cu cele furnizate de municipalități.

**64** Doar 30 din 88 de municipalități incluse în sondajul Curții au furnizat unele dintre datele solicitate de Curte și nicio municipalitate nu a furnizat setul complet de date. Doar puțin peste jumătate dintre respondenți au furnizat date referitoare la ponderea modală în 2016 sau în 2017, în timp ce chiar mai puțini au furnizat date pentru anii precedenți. În mod similar, doar foarte puține orașe au furnizat date relevante și detaliate referitoare la nivelurile congestiei.

**65** În plus, Curtea a constatat că unele orașe nu utilizau pe deplin instrumentele sistemului de informații geografice care sunt în prezent disponibile pentru analiza rețelelor lor de transport urban. În numeroase cazuri, orașele și-au limitat analiza la detalii de bază (de exemplu, „distanța față de cea mai apropiată stație de transport public”), fără a efectua o analiză completă a cererii. Analizele complete ar trebui să ia în considerare, cel puțin, fluxurile și frecvența transportului public, precum și accesibilitatea unor destinații-cheie, cum ar fi spitale, școli și locuri de muncă, cu ajutorul diferitor moduri de transport.

### **Lipsă de obiective cuantificate și de planuri operaționale pentru implementarea strategiilor**

**66** În mai multe cazuri, strategiile nu identificau niciun obiectiv și nicio țintă cu privire la rezultate sau la ponderea modală. Dintre cele opt orașe vizitate, trei au stabilit ținte specifice pentru ponderea modală:

- Orașul Leipzig a stabilit ținte pentru ponderea modală în planul său de transport din 2015 pentru toate modurile de transport ecologice și le-a utilizat la elaborarea unor scenarii diferite.
- În mod similar, orașul Barcelona a identificat trei scenarii de intervenție posibile și a stabilit ținte specifice pentru opțiunea aleasă, inclusiv ținte pentru mobilitatea activă. Progresele au fost evaluate la intervale regulate.
- Orașul Madrid a identificat atât o țintă generică de reducere a traficului cu 6 %, cât și ținte specifice legate de ponderea modală a vehiculelor personale, a transportului public și a mobilității active.

Alte orașe nu aveau stabilite niciun fel de ținte sau aveau stabilite ținte doar pentru anumite moduri de transport:

- Orașul Hamburg a stabilit ținte doar pentru mersul cu bicicleta, nu și pentru alte moduri de transport.
- Orașul Varșovia a identificat ținte operaționale legate de ratele de satisfacție a locuitorilor în ceea ce privește calitatea spațiilor publice și a mediului natural din interiorul orașului, dar nu a identificat nicio țintă specifică legată de ponderea modală.
- În cazul municipalităților Napoli, Palermo și Łódź, nu existau ținte specifice legate de ponderea modală. Planul de trafic urban al orașului Palermo includea obiectivul generic de trecere la moduri de transport mai puțin poluante și cu un consum de energie specific mai scăzut, dar nu identifica ținte specifice care să fie

atinse. În Łódź, analiza efectuată de autoritatea de transport pentru a identifica ponderea modală a inclus bicicletele și motocicletele în aceeași categorie, în pofida diferențelor lor inerente în ceea ce privește durabilitatea și utilizarea spațiului public.

**67** În dese cazuri, orașele au adoptat strategii relevante, dar existau deficiențe la nivelul planurilor de implementare a acestor strategii, inclusiv indicații neclare referitoare la priorități, la costuri și la surse de finanțare.

- În Palermo, Planul strategic privind mobilitatea durabilă prevedea intervenții pe termen scurt, mediu și lung și includea un calendar al lucrărilor, precum și costurile estimate. De asemenea, acesta includea o ordine de prioritate pe termen mediu-scurt și mediu-lung, bazată în principal pe nevoi economice.
- În Napoli, planul strategic era bazat pe planuri sectoriale care nu mai erau de actualitate. Acest plan nu a fost completat de un plan de acțiune și nu preciza cum urma să fie stabilită ordinea de prioritate a diferitor acțiuni.
- În Leipzig, planul include principiile și obiectivele generale de planificare, dar nu include, de exemplu, o listă a măsurilor cu finanțarea sau cu calendarele aferente. În schimb, planul face referire la măsuri pentru sectoare specifice prezentate în alte planuri.
- Orașul Hamburg a elaborat o serie de acțiuni posibile („Themenspeicher”), dar nu a furnizat nicio informație referitoare la priorități sau la modul în care măsurile ar putea fi selectate.
- Orașul Madrid a dezvoltat o strategie detaliată, compusă din opt linii strategice, 15 domenii de intervenție și 95 de acțiuni specifice, dar nu a inclus informații privind modul de finanțare a implementării PMUD.
- Nici Varșovia și nici Łódź nu dispun de un plan de punere în aplicare a strategiilor lor.

#### **Coordonare insuficientă cu alte planuri și neluarea în considerare în mod suficient a periferiei**

**68** Integrarea eficace cu zonele învecinate, implicând diferite moduri de transport și conexiuni cu planificarea urbană, este esențială pentru o mobilitate urbană mai durabilă. Cu excepția orașului Barcelona, în niciunul dintre orașele vizitate nu exista o integrare a planurilor de mobilitate urbană cu zona învecinată. În Barcelona exista o coordonare activă între diferite municipalități în favoarea unui sistem de transport public mai integrat. Un organ administrativ care acoperă 36 de municipalități a fost



creat în acest scop. La momentul auditului, acest organ elabora un plan de mobilitate care să reunească cele 36 de planuri de mobilitate individuale ale municipalităților. Orașul Copenhaga, deși nu a fost vizitat în cadrul auditului, oferă un exemplu pozitiv în acest sens (a se vedea [caseta 5](#)).

### **Caseta 5 – Copenhaga: abordare inovatoare privind planificarea mobilității urbane**

Copenhaga combină în mod eficace planificarea mobilității urbane cu planificarea urbană. De exemplu, spațiile pentru birouri și spațiile de lucru în care își desfășoară activitatea un număr de angajați peste un anumit prag nu pot fi stabilite decât în apropierea unei stații principale de transport public.

**69** În schimb, doar 37 % din suprafața orașului Varșovia face obiectul unor planuri de amenajare teritorială, ceea ce înseamnă că există mai puține instrumente pentru a se asigura faptul că urbanizarea orașului se dezvoltă într-un mod controlat și în coordonare cu planurile de mobilitate urbană.

## Concluzii și recomandări

**70** Pentru ca mobilitatea urbană în UE să devină mai durabilă, este esențial ca acțiunile tuturor părților interesate să fie coerente. De la prezentarea Pachetului său din 2013 privind mobilitatea urbană, Comisia a publicat o serie de documente de politică și de orientări și a mărit finanțarea alocată proiectelor din acest domeniu. Curtea recunoaște că este nevoie de mai mult timp pentru ca îmbunătățirile semnificative în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă să se poată concretiza. Cu toate acestea, la șase ani de când Comisia a făcut apel la o schimbare radicală, nu există indicii clare care să arate că orașele și-ar schimba în mod fundamental abordările.

**71** Nu se observă nicio tendință clară de trecere la moduri de transport mai durabile. Deși orașele au pus în aplicare o serie de inițiative pentru a crește oferta de transport public și calitatea acestuia, în ansamblu, nu s-a înregistrat nicio reducere semnificativă a utilizării autoturismelor personale. Unii indicatori de calitate a aerului au cunoscut o ușoară îmbunătățire, dar numeroase orașe depășesc în continuare standardele minime ale UE privind calitatea aerului. Emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier au continuat să crească în mod constant. Durata deplasărilor cu transportul public este adesea mai mare decât durata deplasărilor cu autoturismele personale.

**72** În ultimul deceniu, pentru a ajuta orașele să răspundă provocărilor implicate, Comisia a publicat o serie de documente de politică, însoțite de orientări. În conformitate cu principiul subsidiarității, statele membre și orașele lor nu sunt obligate să urmeze aceste orientări și gradul în care acestea au fost preluate a fost unul limitat – în special, în ceea ce privește elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD). Pentru a veni în sprijinul obiectivelor sale de politică privind mobilitatea durabilă, UE a pus la dispoziție fonduri semnificative. Nu există nicio cerință la nivelul UE care să condiționeze accesul la finanțare de elaborarea unui PMUD, deși unele state membre au impus această condiție la nivel național. În ultimii ani, Comisia a crescut presiunea politică pe care o poate exercita în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă prin intermediul procesului semestral european. Cu toate acestea, fără o legătură clară între recomandările specifice fiecărei țări și utilizarea de către statele membre a finanțării din partea UE, această presiune va fi limitată.

**73** Unele state membre și orașe au depus eforturi pentru a completa fondurile din partea UE cu resurse adecvate pentru a asigura funcționarea și întreținerea corespunzătoare a rețelelor lor de transport public; costurile pot crește și din cauza

faptului că liniile nu sunt întotdeauna interoperabile din punct de vedere tehnic. În plus, mai multe practici de mobilitate urbană de la nivel local nu erau coerente cu obiectivul unei mobilități urbane mai durabile. Curtea a identificat exemple de inițiative pozitive care vizează mobilitatea urbană durabilă; acestea necesitau, în general, un leadership politic solid și eforturi de comunicare considerabile pentru a obține acceptarea din partea cetățenilor.

**74** Curtea a constatat că proiectele care au beneficiat de finanțare din partea UE și pe care le-a analizat nu erau atât de eficiente pe cât se preconizase, din cauza deficiențelor în conceperea și în implementarea lor. Aceste proiecte nu erau întotdeauna bazate pe strategii solide de mobilitate urbană, acestea din urmă fiind lipsite, în multe cazuri, de date fundamentale și de analize adecvate, de ținte relevante și de o coordonare atât cu alte planuri, cât și cu municipalitățile învecinate.

**75** Pe baza acestor concluzii, Curtea formulează următoarele recomandări pe care Comisia este invitată să le ia în considerare în lumina aspirațiilor din „Pactul ecologic european” publicat în decembrie:

## **Recomandarea 1 – Publicarea datelor privind mobilitatea urbană**

---

Pe baza experienței sale dobândite prin crearea observatorului ELTIS și prin implementarea proiectului său pilot legat de elaborarea unui set comun de indicatori privind mobilitatea urbană, Comisia ar trebui:

- (a) în urma efectuării unei evaluări de impact și sub rezerva unui rezultat favorabil al acestui proces, să propună o legislație care să oblige statele membre să colecteze și să transmită în mod regulat date relevante cu privire la mobilitatea urbană și la adoptarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în toate nodurile urbane din rețeaua centrală și cea globală ale TEN-T, inclusiv în zonele din vecinătatea nodurilor respective;
- (b) pe baza datelor pe care statele membre au obligația de a le transmite, să raporteze în mod regulat cu privire la progresele înregistrate de statele membre și de nodurile urbane în eforturile acestora de a spori durabilitatea mobilității urbane.

**Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: (a) până în 2022 și (b) până în 2024.**

## Recomandarea 2 – Condiționarea finanțării de existența unui PMUD

---

- (a) În ceea ce privește FEDR și Fondul de coeziune, Comisia ar trebui să se asigure că programele condiționează accesul la fondurile pentru mobilitatea urbană de existența unui plan de mobilitate urbană durabilă (sau de existența unui angajament în vederea adoptării unui astfel de plan într-un termen rezonabil), precum și de asigurarea că este disponibilă o finanțare suficientă pentru a acoperi costurile de funcționare și de întreținere.
- (b) Atunci când aprobă programe, Comisia ar trebui să se asigure că recomandările pertinente specifice fiecărei țări sunt reflectate într-un mod util, indiferent dacă acest lucru este sau nu o cerință prevăzută în legislație.

**Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: (a) și (b) pentru perioada de programare 2021-2027.**

- (c) În ceea ce privește MIE, Comisia ar trebui să acorde o prioritate mai mare propunerilor de proiecte din nodurile urbane care sunt susținute de un PMUD în orașul respectiv.

**Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: începutul perioadei corespunzătoare CFM 2021-2027.**

Prezentul raport a fost adoptat de Camera II, condusă de doamna Iliana Ivanova, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 5 februarie 2020.

*Pentru Curtea de Conturi*

Klaus-Heiner Lehne  
*Președinte*

## Anexe

### Anexa I – Lista proiectelor examinate

Țară	Oraș	Fond - Program operațional	Denumirea și descrierea proiectului	Costurile totale planificate (în milioane de euro)	Sprijinul planificat din partea UE (în milioane de euro)
Italia	Napoli	FEDR - 2007IT161PO009	Lucrări la linia 1 a metroului din Napoli (proiect major 2009IT161PR020)	573	430
		FEDR - 2014IT16RFOP007	Achiziția unui parc de autobuze (proiectele 18014BP000000002 și 18014BP000000004)	14	10,5
	Palermo	FEDR - 2007IT161PO011	Construcția rețelei de tramvai în Palermo (proiect major 2008IT161PR002)	137	103
		FEDR - 2014IT161M2O004	Achiziția unui parc de autobuze (proiectele D70D16000020006 și D70D17000000006)	11	8,25
Germania	Hamburg	FEDR - 2014DE16RFOP006	iPlanB – Analiză interactivă a volumelor mari de date pentru planificarea lucrărilor rutiere ( <i>Interaktive Big-Data-Analysen für die Planung von Baumaßnahmen</i> )	0,6	0,06
	Leipzig	FEDR - 2007DE161PO004	Stații de mobilitate (centre mici de informare la fața locului, care combină serviciile de mobilitate ale autorității de transport din Leipzig (LVB) cu cel puțin două oferte de moduri de transport suplimentare, cum ar fi co-voiajarea, stațiile municipale de andocare pentru biciclete sau stațiile de încărcare pentru mașini electrice)	7,8	5,5
		FEDR - 2014DE16RFOP012	<b>Achiziția unui parc de autobuze: 11 autobuze articulate noi</b>	<b>3,7</b>	<b>1,5</b>

Țară	Oraș	Fond - Program operațional	Denumirea și descrierea proiectului	Costurile totale planificate (în milioane de euro)	Srijinul planificat din partea UE (în milioane de euro)
Spania	Madrid	FEDR - 2008ES162PR002	Extinderea liniei 11 a „Metro de Madrid” (proiect major)	100	50
		Fonduri ESI - sprijin pentru un împrumut din partea BEI	Modernizarea infrastructurilor „Metro de Madrid”	402	396
	Barcelona	FEDR - 2007ES162PO006	„Bandă rezervată pentru autobuze și vehicule cu rată de ocupare ridicată pe autostrada C-58” (2008ES162PR001) (proiect major)	78	39
			„Proiect de construcție a interconexiunii Diagonal” (PO011876)	17	8,5
Polonia	Varșovia	Fondul de coeziune - 2007PL161PO002	Linia de metrou II din Varșovia - lucrări pregătitoare, proiectarea și construcția secțiunii centrale, precum și achiziția de material rulant POIS 07.03.00-00-007/10	1 049 <sup>25</sup>	839 <sup>26</sup>
			Deservirea zonelor de nord de către linia de tramvai din Varșovia, în contextul extinderii rețelei de metrou, și achiziția de material rulant POIS 07.03.00-00-009/10	145 <sup>27</sup>	116 <sup>28</sup>

<sup>25</sup> PLN 4 501 605 421.

<sup>26</sup> PLN 3 601 284 336.

<sup>27</sup> PLN 620 980 799.

<sup>28</sup> PLN 496 784 639.

Țară	Oraș	Fond - Program operațional	Denumirea și descrierea proiectului	Costurile totale planificate (în milioane de euro)	Srijinul planificat din partea UE (în milioane de euro)
	Łódź		Achiziția de nou material rulant pentru tramvaie în vedere creșterii competitivității transportului public în Łódź (numărul proiectului POIS.07.03.00-00-046/14)	31,5 <sup>29</sup>	25 <sup>30</sup>
			Nod multimodal la stația feroviară Łódź Fabryczna (numărul proiectului POIS.07.03.00-00-016/11)	78 <sup>31</sup>	63 <sup>32</sup>

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

---

<sup>29</sup> PLN 135 219 799.

<sup>30</sup> PLN 108 175 839.

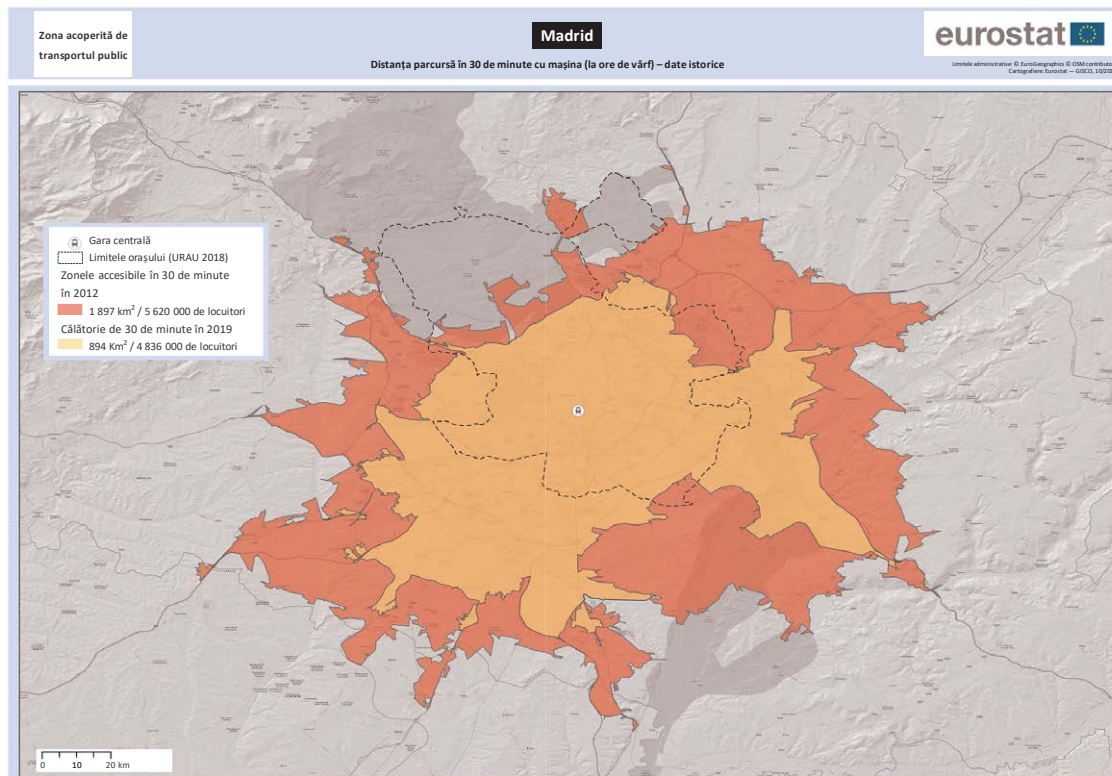
<sup>31</sup> PLN 335 951 061.

<sup>32</sup> PLN 268 760 848.

## Anexa II – Hărțile orașelor vizitate

### Madrid

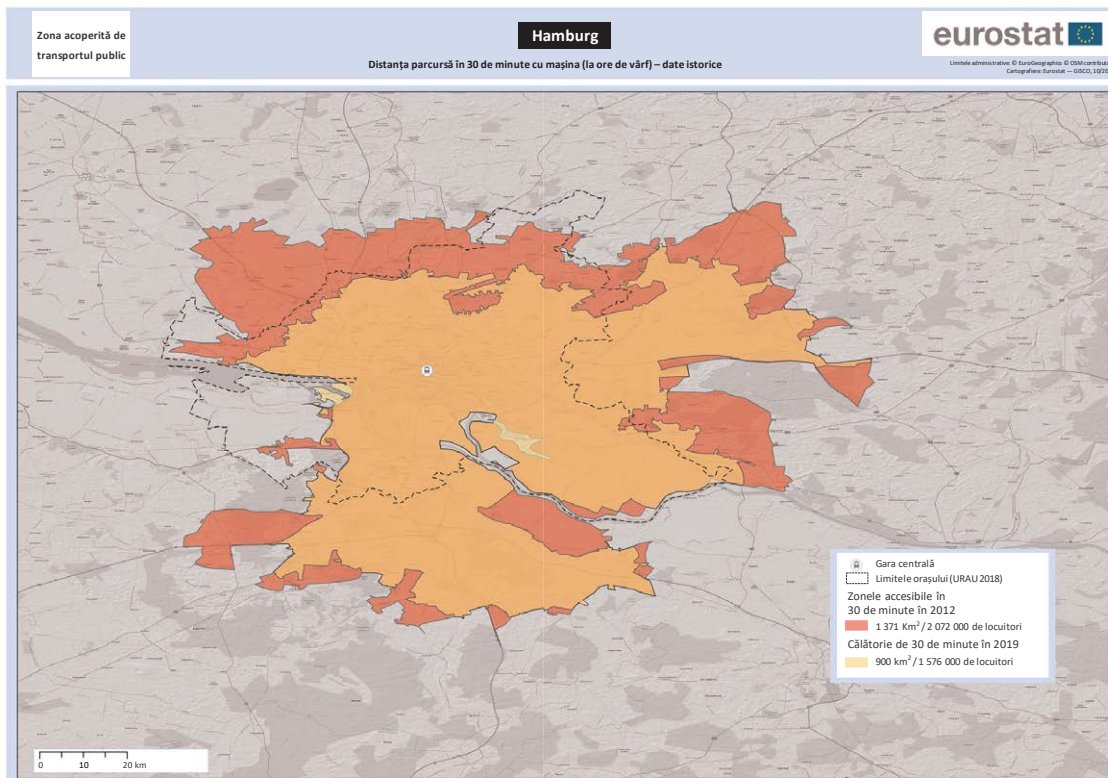
**Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019**



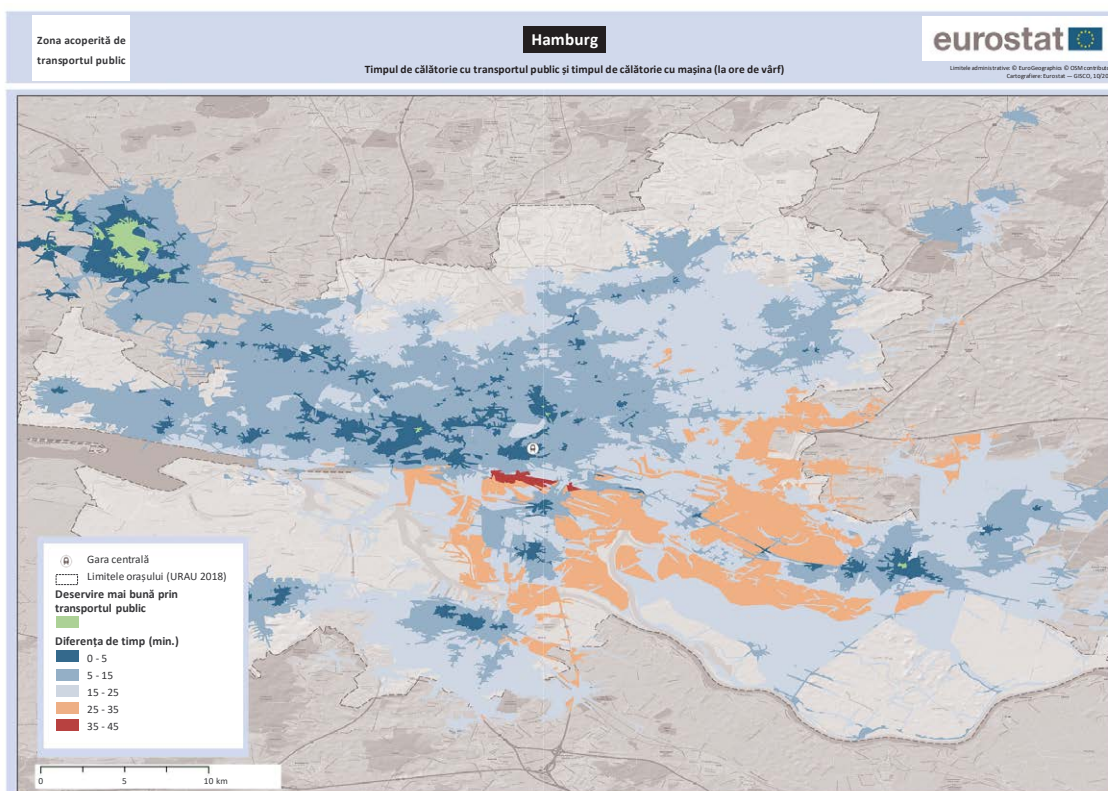


## Hamburg

### Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019

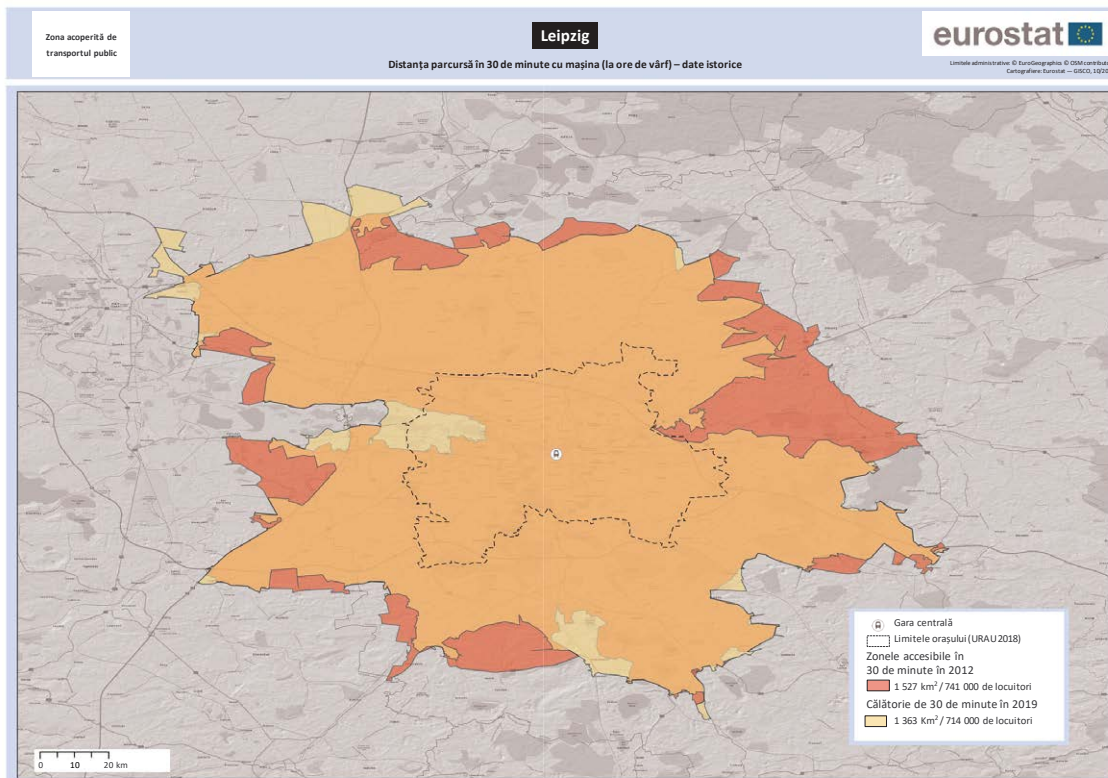


### Accesibilitatea comparativă a gării principale cu autoturismul și cu transportul public, la ore de vârf

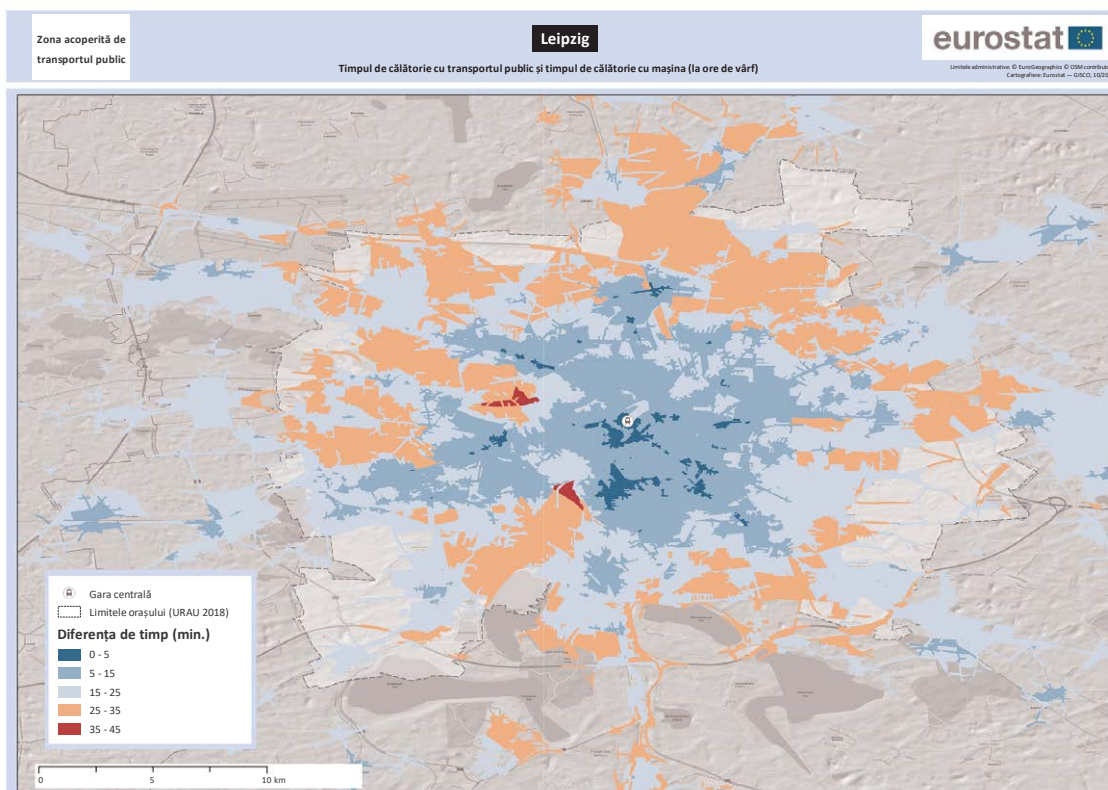


## Leipzig

### Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019



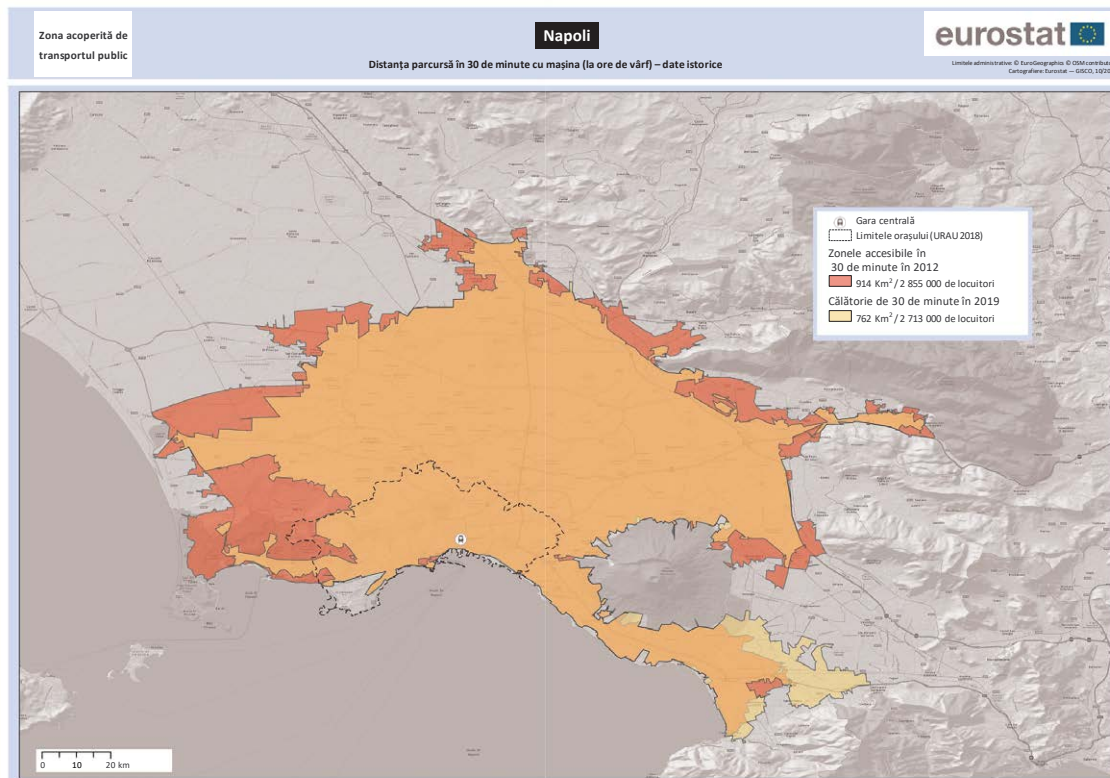
### Accesibilitatea comparativă a gării principale cu autoturismul și cu transportul public, la ore de vârf





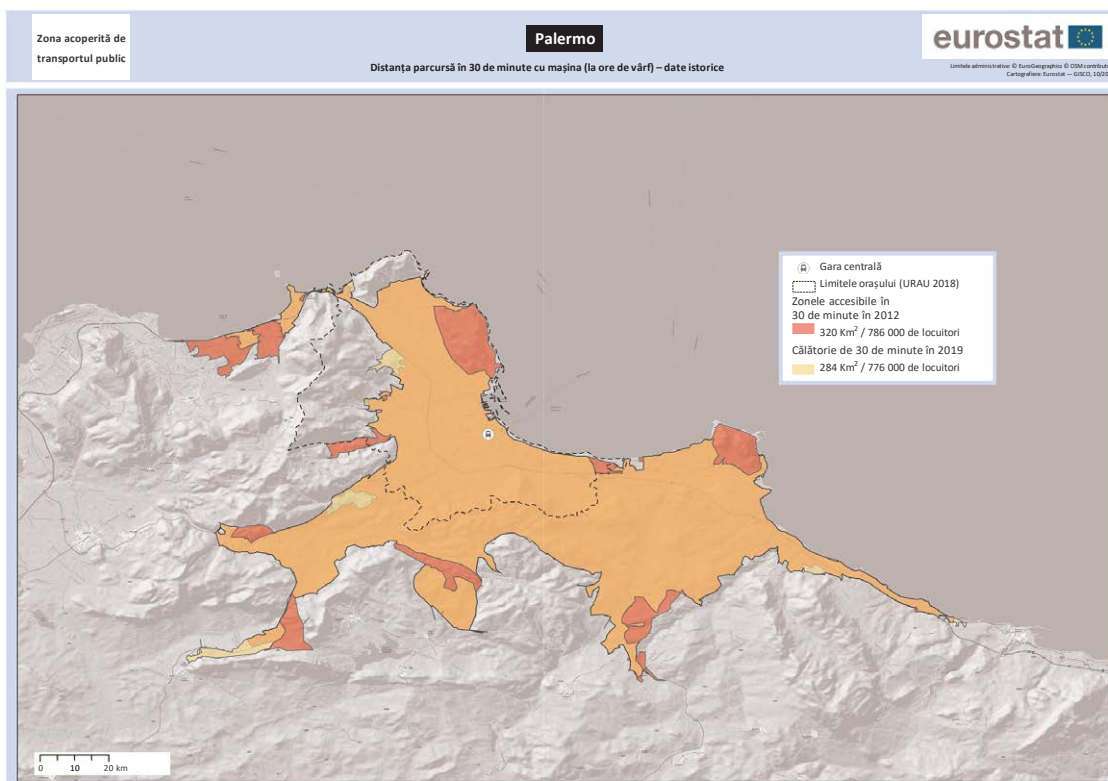
## Napoli

Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019

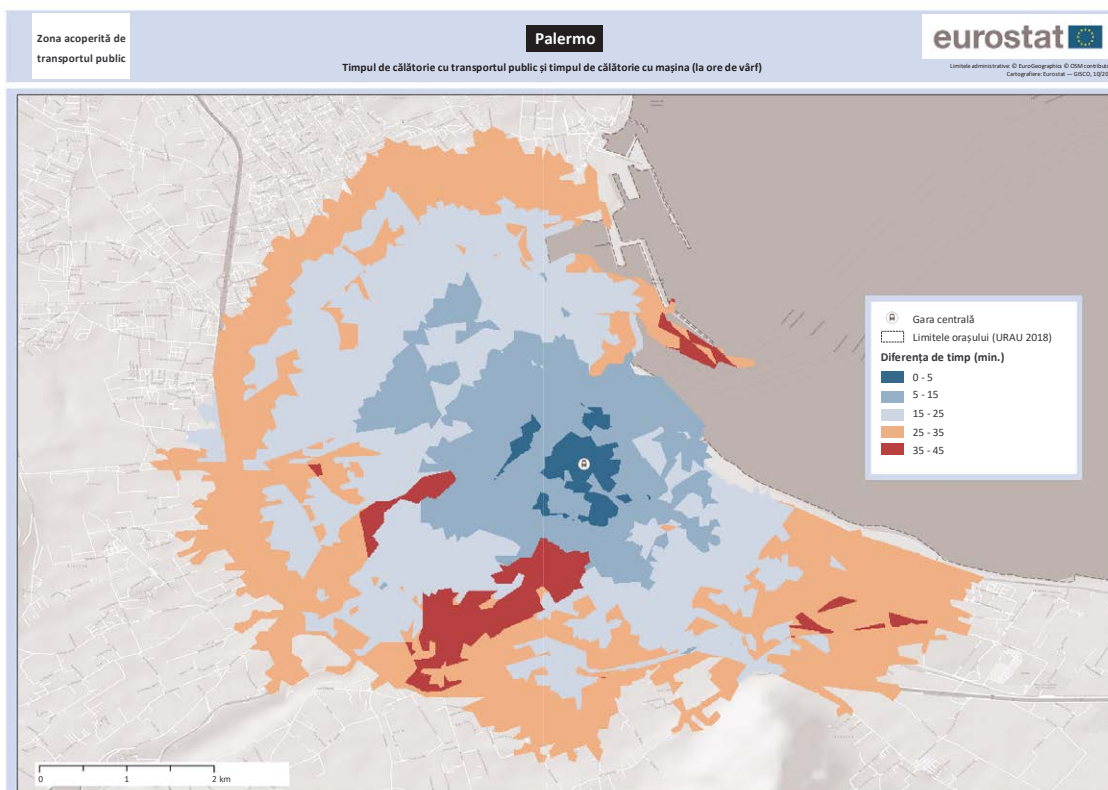


## Palermo

### Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019

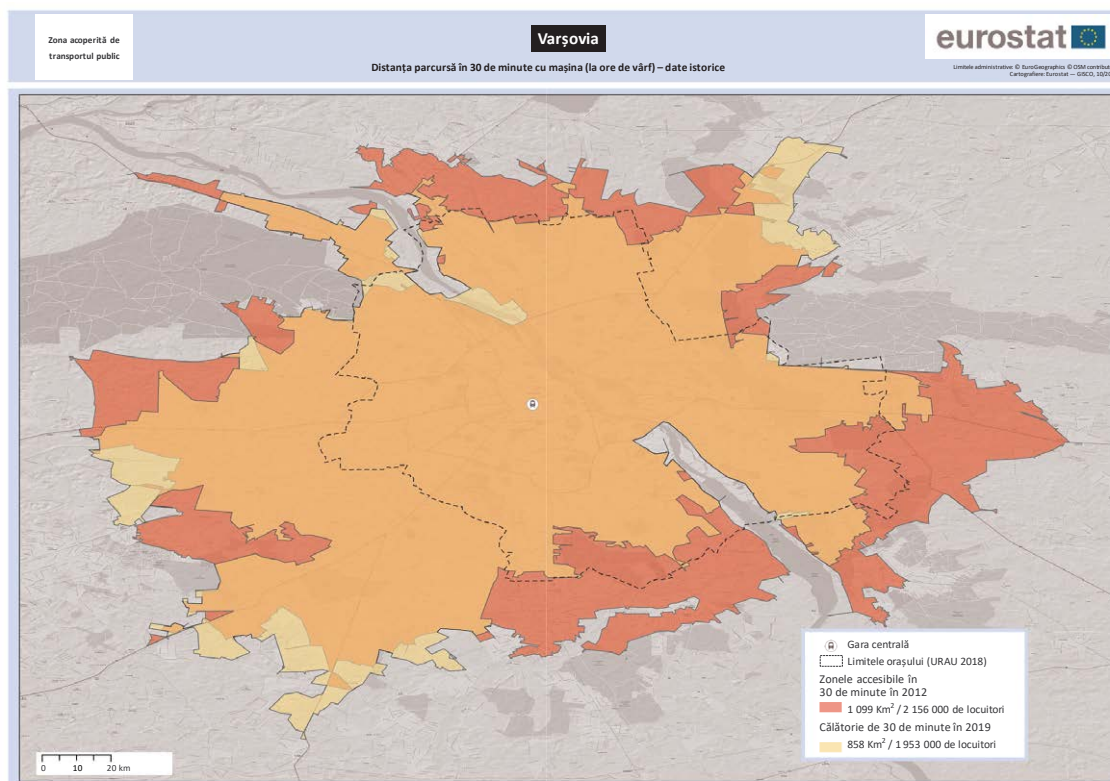


### Accesibilitatea comparativă a gării principale cu autoturismul și cu transportul public, la ore de vârf

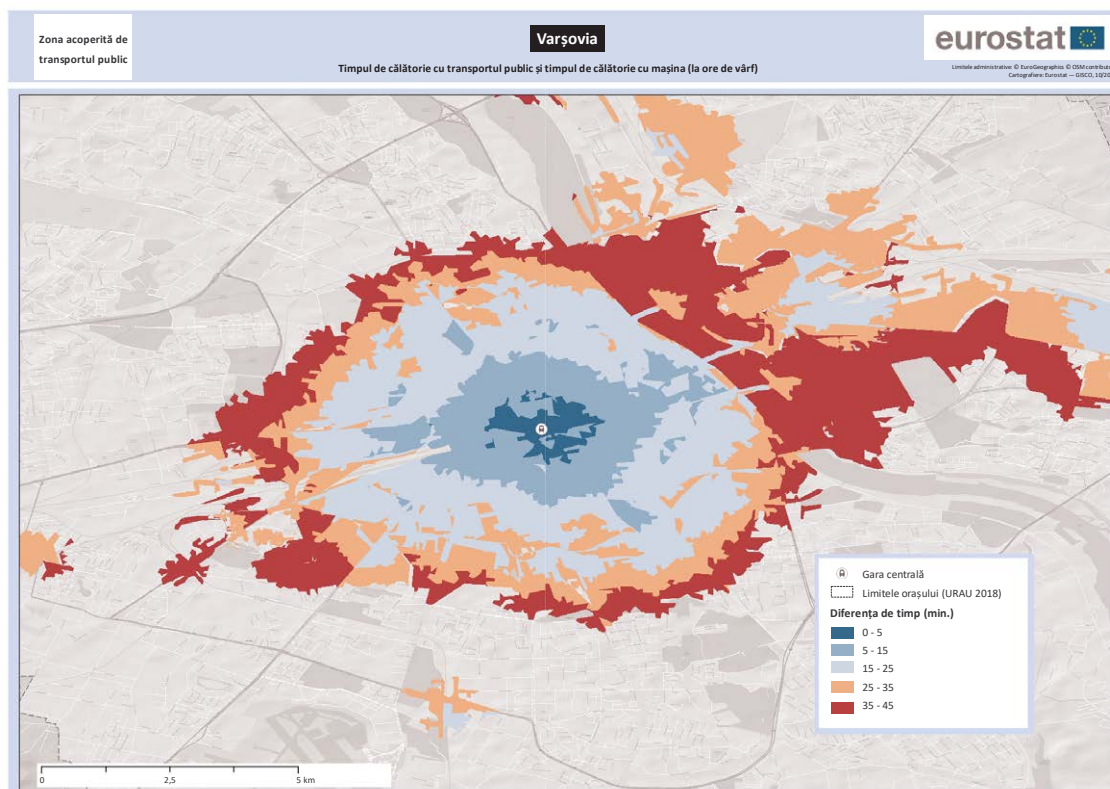


## Varșovia

### Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019



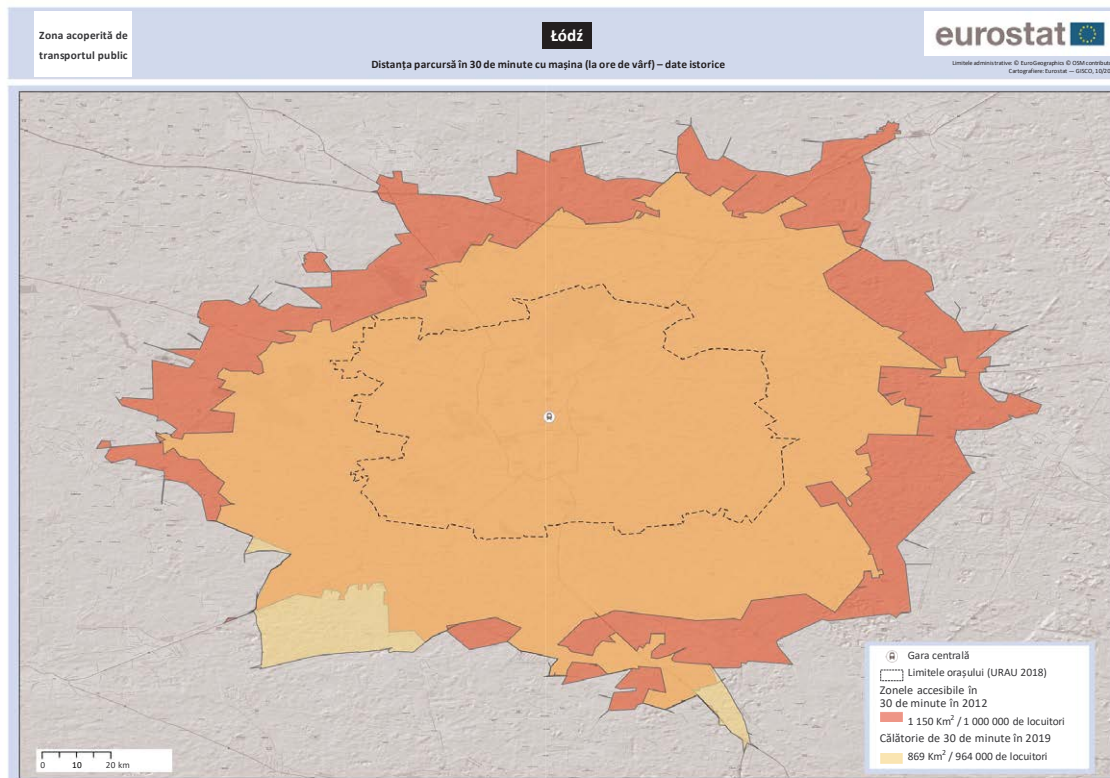
### Accesibilitatea comparativă a gării principale cu autoturismul și cu transportul public, la ore de vârf



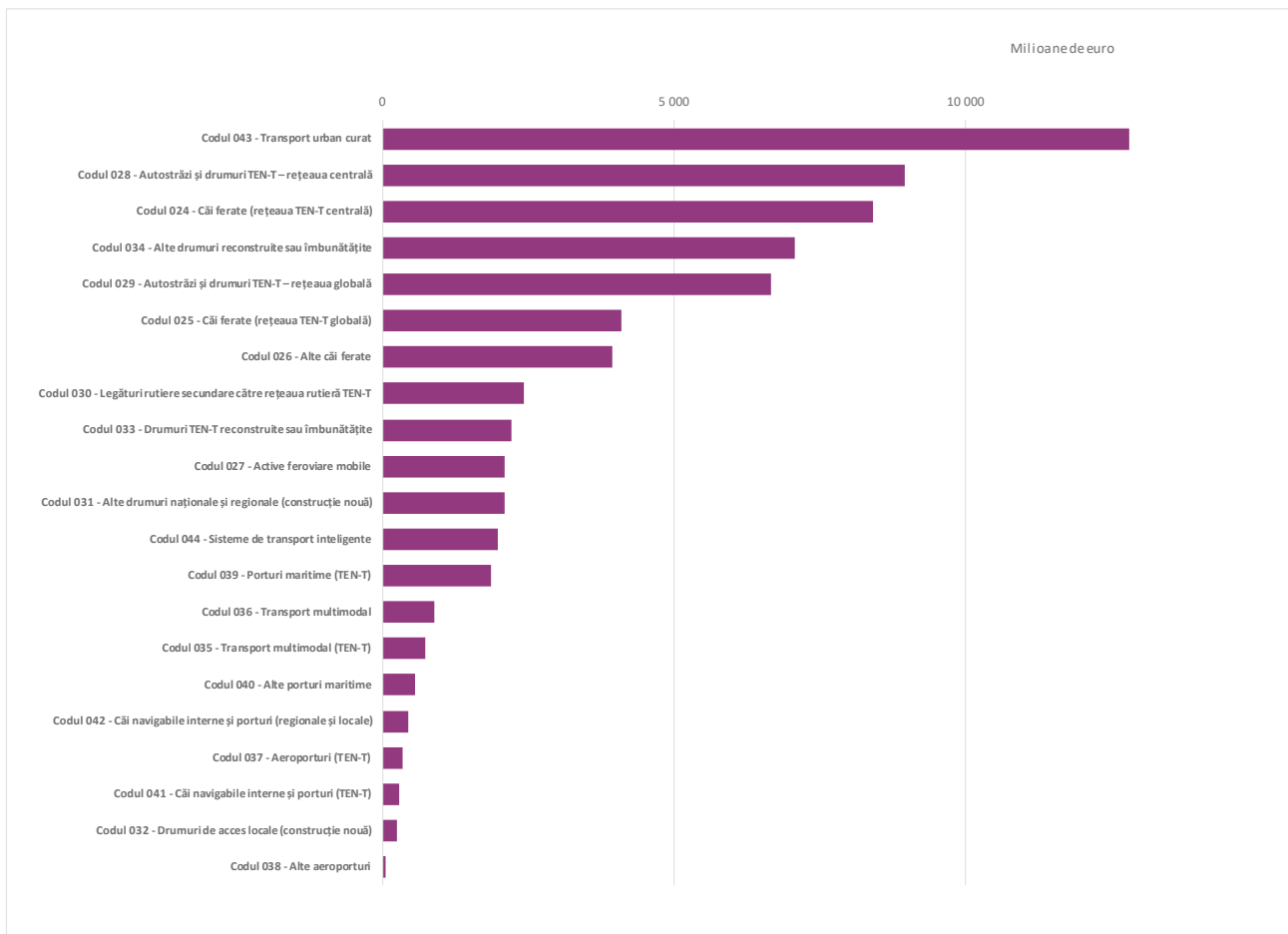


## Łódź

### Zonele accesibile în mai puțin de 30 de minute cu autoturismul personal, la ore de vârf, în 2012 și în 2019



## Anexa III – Alocările din fondurile ESI în perioada 2014-2020 defalcate pe domeniu de intervenție



Sursa: analiza Curții de Conturi Europene, pe baza datelor Comisiei (Infoview).

### Anexa IV – Vechimea medie a autobuzelor în orașele vizitate

Oraș	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Madrid	5,5	6,0	6,6	6,9	6,7	
Barcelona					9,0	9,0
Hamburg	5,9	5,9	6,4	6,7	5,9	
Leipzig	4,9	5,1	6,1	6,1	6,9	7,3
Napoli	12,1	12,7	13,5	13,9	14,2	13,4
Palermo	10,3	10,8	11,2	10,4	11,4	12,4
Varșovia	6,3	6,6	6,7	6,4	6,6	6,6
Łódź	7,2	7,1	6,6	6,8	7,7	8,7

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de orașele respective.



## Glosar și acronime

**CIVITAS:** o rețea de orașe pentru orașe dedicată transportului mai curat și mai bun în Europa și în afara Europei. De la lansarea sa de către Comisia Europeană în 2002, inițiativa CIVITAS a testat și a pus în aplicare peste 800 de măsuri și de soluții pentru transportul urban ca parte a unor proiecte demonstrative în peste 80 de orașe „laboratoare vii” din toată Europa. Cunoștințele dobândite prin aceste experiențe practice sunt completate și sprijinite de un număr de proiecte de cercetare și inovare, gestionate și ele în cadrul CIVITAS. Aceste proiecte de cercetare analizează modalități prin care să se ajungă la un sistem de transport mai eficient din punctul de vedere al resurselor și mai competitiv în Europa.

**ELTIS:** observatorul european al mobilității urbane, sprijinit de Comisia Europeană, al cărui rol principal este de a facilita schimbul de informații, de cunoștințe și de experiență în domeniul mobilității urbane durabile în Europa. De asemenea, observatorul colectează date privind mobilitatea urbană durabilă în Europa, de exemplu, referitor la adoptarea unui PMUD de către orașele europene.

**EPOMM:** Platforma europeană privind managementul mobilității (*European Platform on Mobility Management*). Este o organizație non-profit internațională, o rețea a guvernelor din țările europene care sunt implicate în gestionarea mobilității.

**Fondurile ESI:** fondurile structurale și de investiții europene. Aceste fonduri sunt: Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime. Acestea sunt gestionate în comun de Comisia Europeană și de țările UE.

**Forumul Internațional al Transporturilor:** Forumul Internațional al Transporturilor este o organizație interguvernamentală cu 59 de țări membre. Acesta acționează ca un grup de reflecție pentru politica în domeniul transporturilor și organizează summitul anual al miniștrilor transporturilor. Forumul este singurul organism mondial care acoperă toate modurile de transport. Este autonom din punct de vedere politic și este integrat în OCDE din punct de vedere administrativ.

**HOV:** vehicul cu rată de ocupare ridicată.

**Micromobilitate:** o categorie de moduri de transport cu tipuri de vehicule foarte ușoare (cu o masă totală mai mică de 500 kg) echipate cu un motor. Această categorie include, printre altele, scuterele electrice, skateboardurile și bicicletele, precum și monociclurile.

**MIE:** Mecanismul pentru interconectarea Europei. Este un instrument de finanțare al UE pentru perioada 2014-2020, destinat sprijinirii dezvoltării rețelelor transeuropene cu performanță ridicată, durabile și interconectate în mod eficient din domeniile transporturilor, energiei și serviciilor digitale.

**Mobilitate activă:** o formă de transport care implică doar activitatea fizică. Cele mai comune forme de mobilitate activă sunt mersul pe jos și mersul cu bicicleta.

**Nod urban:** o zonă urbană în care infrastructura de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, platforme logistice și terminale de mărfuri amplasate în zona urbană sau în apropierea acesteia, este conectată la alte părți ale infrastructurii respective și la infrastructura utilizată de traficul regional și local.

**Orizont 2020:** programul pentru cercetare și inovare al UE pentru perioada 2014-2020, cu o finanțare disponibilă de aproape 80 de miliarde de euro.

**Parteneriatul european pentru inovare (PEI) „Orașe și comunități inteligente” (EIP-SCC):** acest parteneriat este un demers major conceput să producă schimbări pe piață, este sprijinit de Comisia Europeană și reunește orașe, industrii, IMM-uri, investitori, cercetători și alți actori prezenți în astfel de orașe inteligente.

**PMUD:** plan de mobilitate urbană durabilă. Este un concept de planificare aplicat de autoritățile locale și regionale pentru planificarea mobilității strategice. Acesta încurajează o trecere la moduri de transport mai durabile și sprijină integrarea și dezvoltarea echilibrată a tuturor modalităților de transport.

**Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor:** acțiune în instanță introdusă de Comisia Europeană împotriva unei țări UE care nu își îndeplinește obligația de a implementa dreptul UE. Comisia poate sesiza cauza Curții de Justiție, care, în anumite cazuri, poate impune sancțiuni financiare.

**Recomandări specifice fiecărei țări:** documente elaborate de Comisia Europeană pentru fiecare țară, în care este analizată situația economică a țării respective și în care sunt formulate recomandări privind măsurile pe care țara respectivă ar trebui să le adopte într-o perioadă de 12 până la 18 luni.

**Semestrul european:** un ciclu de coordonare a politicilor economice și bugetare din cadrul UE. Face parte din cadrul de guvernare economică al Uniunii Europene și vizează în mod specific perioada de șase luni de la începutul fiecărui an, de unde și denumirea sa de „semestru”. În cursul semestrului european, statele membre își aliniază politicile bugetare și economice la obiectivele și la regulile convenite la nivelul UE.

**Zonă urbană funcțională sau zonă metropolitană:** acești termeni fac referire la întregul continuum urban, care include orașul și zona de navetă, în conformitate cu definiția UE-OCDE.

# RĂSPUNSURILE COMISIEI LA RAPORTUL SPECIAL AL CURȚII DE CONTURI EUROPENE

## „MOBILITATEA URBANĂ DURABILĂ ÎN UE: NU SUNT POSIBILE ÎMBUNĂTĂȚIRI SUBSTANȚIALE FĂRĂ UN ANGAJAMENT DIN PARTEA STATELOR MEMBRE”

### SINTEZĂ

#### I. Răspunsul comun al Comisiei la punctele I-V

Comisia recunoaște importanța mobilității urbane durabile și a factorilor identificați care o afectează.

Pentru perioada 2014-2020, sprijinul financiar al UE a fost majorat cu 50 % și a fost mobilizat în principal prin intermediul fondurilor structurale și de investiții europene și al Mecanismului pentru interconectarea Europei. Acesta a fost unul dintre angajamentele asumate în cadrul Pachetului din 2013 privind mobilitatea urbană, care a identificat, de asemenea, necesitatea cooperării dintre nivelurile de guvernare locală, națională și europeană în abordarea provocărilor cu care se confruntă orașele în domeniul transportului local.

VI. Comisia recunoaște că sunt necesare îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește adoptarea planurilor de mobilitate la nivel local în conformitate cu orientările UE. Comisia subliniază că statele membre joacă un rol important în acest sens.

X. Prima liniuță – Comisia acceptă parțial recomandarea. A se vedea răspunsurile la recomandarea 1.

A doua liniuță – Comisia acceptă parțial recomandarea, dar succesul corelării finanțării UE de planurile de mobilitate urbană durabilă depinde de cooperarea statelor membre în cursul discuțiilor privind acordul de parteneriat și programul. A se vedea răspunsurile la recomandarea 2.

### INTRODUCERE

#### **Caseta 1 Pachetul privind mobilitatea urbană**

Evaluarea Pachetului din 2013 privind mobilitatea urbană este încă în desfășurare, iar rezultatele sale vor fi disponibile numai după finalizarea evaluării, în al doilea trimestru al anului 2020.

### OBSERVAȚII

38. Deși planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) nu sunt întotdeauna o condiție pentru sprijinul acordat în temeiul politicii de coeziune, programele prevăd adesea existența

unor alte cadre strategice. Acest lucru este valabil în cazul programelor celorlalte două state membre vizitate:

— în Saxonia, în program se fac trimiteri la planul privind energia și clima al regiunii, la planul de dezvoltare al regiunii, la planul de transport al regiunii și la strategia regiunii privind ciclismul;

— în Polonia, primirea de sprijin din partea UE pentru investiții în mobilitatea urbană durabilă este condiționată de pregătirea și respectarea unor documente de planificare adecvate, cum ar fi strategii teritoriale, planuri pentru o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon, planuri de mobilitate urbană durabilă sau alte documente.

39. Respectarea conceptului PMUD înseamnă a ține seama de mecanisme interne de asigurare a calității, în conformitate cu orientările UE. A se vedea anexa I la comunicarea referitoare la Pachetul privind mobilitatea urbană.

În unele state membre/regiuni, de exemplu în Suedia și în Flandra, există mecanisme externe de asigurare a calității.

40. În actele legislative din perioada 2021-2027, Comisia a propus o corelare clară între recomandările specifice fiecărei țări formulate de Consiliu și finanțarea în cadrul politicii de coeziune. Această propunere ar obliga statele membre să țină seama atât în acordul de parteneriat, cât și în programe, de recomandările relevante specifice fiecărei țări, iar Comisia ar fi obligată ca atunci când aprobă aceste documente să evalueze dacă acordul de parteneriat și programele țin seama de recomandările relevante specifice fiecărei țări. Deși negocierile privind propunerea Comisiei de regulament privind dispozițiile comune sunt în curs, înțelegerea comună provizorie și parțială la care au ajuns colegiitorii în data de 10 decembrie 2019 a înglobat aceste elemente.

62. Comisia subliniază că se preconizează că proiectul-pilot privind indicatorii mobilității urbane durabile menționat la punctul 62 se va încheia în primul trimestru al anului 2020. Comisia intenționează să evalueze măsurile relevante în ceea ce privește indicatorii, din perspectiva rezultatului acestui proiect-pilot.

## **CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI**

70. Comisia recunoaște că mobilitatea urbană durabilă în UE reprezintă o provocare esențială și că se mai pot aduce îmbunătățiri în acest domeniu.

Comisia subliniază că autoritățile locale sunt cu precădere responsabile pentru acest domeniu și că statele membre joacă un rol important în acest sens.

71. Comisia ia act de faptul că evaluarea Pachetului din 2013 privind mobilitatea urbană este în desfășurare. Odată finalizată, evaluarea ar trebui să ofere o imagine mai completă asupra situației.

72. În actele legislative din perioada 2021-2027, Comisia a propus o corelare clară între recomandările specifice fiecărei țări formulate de Consiliu și finanțarea în cadrul politicii de coeziune. Această propunere ar obliga statele membre să țină seama atât în acordul de

parteneriat, cât și în programe, de recomandările relevante specifice fiecărei țări, iar Comisia ar fi obligată ca atunci când aprobă aceste documente să evalueze dacă acordul de parteneriat și programele țin seama de recomandările relevante specifice fiecărei țări. Deși negocierile privind propunerea Comisiei de regulament privind dispozițiile comune sunt în curs, înțelegerea comună provizorie și parțială la care au ajuns colegiuitorii în data de 10 decembrie 2019 a înglobat aceste elemente.

73. Pentru perioada 2014-2020, sprijinul financiar al UE a fost majorat cu aproximativ 50 % și a fost mobilizat în principal prin intermediul fondurilor structurale și de investiții europene și al Mecanismului pentru interconectarea Europei. Acesta a fost unul dintre angajamentele asumate în cadrul Pachetului din 2013 privind mobilitatea urbană, care a identificat, de asemenea, necesitatea cooperării dintre nivelurile de guvernare locală, națională și europeană în abordarea provocărilor cu care se confruntă orașele în domeniul transportului local.

### **Recomandarea 1 – Publicarea datelor privind mobilitatea urbană**

- a) Comisia acceptă recomandarea.
- b) Comisia acceptă parțial recomandarea, deoarece nu poate anticipa rezultatul procesului legislativ.

### **Recomandarea 2 – Condiționarea finanțării de existența unui PMUD**

- a) Comisia acceptă parțial recomandarea.

Comisia nu poate anticipa rezultatul negocierilor legislative în curs.

Succesul depinde de cooperarea statelor membre în cadrul discuțiilor privind acordul de parteneriat și programul.

Elementele care trebuie luate în considerare în procesul de selecție a operațiunilor individuale sunt stabilite la nivel de programe, sub responsabilitatea autorităților de management, și ar trebui să respecte cerințele prevăzute la articolul 67 din propunerea de regulament privind dispozițiile comune.

- b) Comisia acceptă parțial această recomandare, în măsura în care este conformă cu cadrul legal propus și cu înțelegerea comună provizorie și parțială la care au ajuns colegiuitorii în data de 10 decembrie 2019.

Cu toate acestea, Comisia poate interveni doar în măsura în care există un temei juridic pentru acțiunile sale, astfel cum au fost negociate și convenite de colegiuitori. Prin urmare, în principiu, orice recomandare care depășește cadrul legal adoptat în cele din urmă de colegiuitorii Uniunii referitor la interacțiunea dintre programele propuse de statele membre și recomandările specifice fiecărei țări adoptate de Consiliu trebuie adresată statelor membre.

c) Comisia acceptă recomandarea.

Aceasta a luat primele măsuri în această direcție în cererea de propuneri din cadrul MIE din 2019 privind nodurile urbane. Comisia se angajează să continue această abordare în cadrul MIE II.

## Echipa de audit

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii bugetare specifice. Curtea de Conturi Europeană selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile existente la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, evoluțiile viitoare și interesul politic și public.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit II – cameră specializată pe domeniile de cheltuieli aferente investițiilor pentru coeziune, creștere și incluziune –, condusă de doamna Iliana Ivanova, membră a Curții de Conturi Europene. Auditul a fost condus de doamna Iliana Ivanova, membră a Curții de Conturi Europene, care a fost sprijinită de: Mihail Stefanov, șef de cabinet, și James Verity, atașat în cadrul cabinetului; Niels-Erik Brokopp, manager principal; Enrico Grassi, coordonator; Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych și Mariya Byalkova, auditori.



*De la stânga la dreapta:* Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych, James Verity, Iliana Ivanova, Mihail Stefanov, Enrico Grassi, Niels-Erik Brokopp și Mariya Byalkova.



# Calendar

Etapa	Data
Adoptarea planului de audit / Demararea auditului	24.10.2018
Trimiterea oficială către Comisie (sau către o altă entitate auditată) a proiectului de raport	4.12.2019
Adoptarea raportului final după procedura contradictorie	5.2.2020
Primirea răspunsurilor oficiale ale Comisiei (sau ale altei entități auditate) în toate versiunile lingvistice	25.2.2020

## DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2020.

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este pusă în aplicare prin [Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene](#) privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Aceasta înseamnă că reutilizarea este autorizată, sub rezerva menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări. Reutilizatorul nu poate altera sensul sau mesajul inițial al documentelor. Curtea de Conturi Europeană nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți drepturi suplimentare în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene, sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți. Dacă se obține o astfel de autorizație, ea anulează autorizația de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o autorizație în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor:

Imaginea 7: © QGIS, sub licența [CC BY-SA 3.0](#).

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile comerciale, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile înregistrate, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare și nu se acordă nicio licență pentru acestea.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europeană nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

### Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

RO	PDF	ISBN 978-92-847-4357-5	doi:10.2865/03370	QJ-AB-20-003-RO-N
RO	HTML	ISBN 978-92-847-4349-0	doi:10.2865/81826	QJ-AB-20-003-RO-Q

Mobilitatea urbană durabilă reprezintă una dintre provocările principale cu care se confruntă orașele din UE și este un subiect de îngrijorare pentru numeroși cetățeni. Transportul rutier se numără printre principalele cauze ale poluării atmosferice și ale emisiilor de gaze cu efect de seră în zonele urbane, iar costurile la nivel de societate determinate de congestia traficului se ridică la aproximativ 270 de miliarde de euro pe an.

În 2013, Comisia a publicat Pachetul privind mobilitatea urbană și a alocat fonduri mai importante pentru transportul urban curat – circa 13 miliarde de euro pentru perioada 2014-2020 – astfel încât acesta să devină mai durabil.

Pe baza activităților de audit desfășurate la nivelul Comisiei și în opt orașe diferite din Germania, Italia, Polonia și Spania, Curtea a constatat că nu exista niciun element care să indice că orașele din UE și-ar schimba în mod fundamental abordările și că nu se observă nicio tendință clară către moduri de transport mai durabile.

Curtea recomandă Comisiei să colecteze mai multe date cu privire la mobilitatea urbană de la statele membre și să le publice. De asemenea, Comisia ar trebui să condiționeze accesul la finanțare de existența unor planuri solide de mobilitate urbană.

Raport special al Curții de Conturi Europene prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE.



CURTEA DE  
CONTURI  
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații  
al Uniunii Europene

**CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ**  
12, rue Alcide de Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: [eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx](https://eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx)

Website: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Twitter: @EUAuditors