

Orientări CAPRICE

Cu prilejul atelierului nr. 3 CAPRICE organizat la București în 16-18 noiembrie 2009, toți partenerii CAPRICE și-au comunicat opiniile și experiența și s-au formulat orientări privind mobilitatea durabilă, eficiența energetică și implementarea flotei verzi în transportul public

Orientări la nivel regional și național

- toate regiunile capitalelor europene sunt afectate de impactul negativ al mobilității private, ce se transpun în congestii de trafic, poluarea aerului și zgomot. Transportul public este elementul de bază pentru mobilitatea durabilă în regiunile capitalelor. Strategiile pentru limitarea impactului negativ al mobilității trebuie, deci, să acorde un rol de bază transportului public, odată cu scăderea ponderii autoturismelor personale în zonele urbane;

- regiunile și orașele trebuie să implementeze planuri de mobilitate regională susceptibile să pună la dispoziție strategii de susținere a modurilor de transport nepoluante (transport public, transport cu bicicleta, mersul pe jos) și să implementeze măsuri de limitare a numărului de autoturisme;

- întrucât transportul public reunește solicitarea de transport într-un vehicul, prezintă avantajul ecologic, în comparație cu transportul privat. Totuși, industria auto acționează pentru transformarea transportului privat într-unul ecologic. Industria transportului public trebuie să conștientizeze acest efort și să se asigure că păstrează avantajul ecologic, prin sprijinul acordat dezvoltării autovehiculelor ecologice în cazul autobuzelor, tramvaielor, metrourilor și trenurilor;

- sectorul transportului public are o experiență îndelungată în ce privește autovehiculele propulsate electric. Datorită eficienței crescute a dispozitivelor, aceste sisteme au potențialul de a fi cele mai prietenoase cu mediul când energia electrică este un produs din energii verzi. În special pe liniile cu solicitare mare de călători ar trebui introduse sisteme electrice. Exemple pozitive în acest sens pot fi observate în Elveția și Franța, unde sisteme moderne de tramvaie și troleibuze au fost implementate în ultimii ani;

- pe termen lung, prețurile la combustibili vor crește, întrucât motorina și benzina sunt resurse limitate. Orașele și regiunile trebuie să fie receptive la testarea și implementarea noilor sisteme de alimentare cu energie pentru transportul public, pentru a fi pregătite să introducă energii alternative. Investițiile în noi autovehicule trebuie să ia în calcul consumul de carburant. Costurile mai mari de investiții pot fi acoperite foarte repede printr-un consum mai redus, cu impact pozitiv pentru mediu;

- regiunile de capitale trebuie să înceapă să dezvolte strategii pe termen lung privind modul de organizare al transportului în lipsa combustibililor fosili. Scumpiri ale prețului benzinei – la nivelul înregistrat în 2008 - vor duce la un număr mai mare de călători în

transportul public, în timp ce tot mai mulți cetățeni nu vor mai putea acoperi cheltuielile zilnice cu carburanții. Transportul public trebuie să fie pregătit să dețină un rol mai puternic decât are în prezent la nivelul regiunilor de capitale.

Orientări la nivel european

- Uniunea Europeană trebuie să sprijine implementarea planurilor de mobilitate la nivel regional. Prin inițiative de tipul CIVITAS sau CAPRICE trebuie sprijinite schimburile de experiență pe tema planurilor de mobilitate la nivel regional;

- regiunile trebuie să aibă dreptul de a restricționa utilizarea vehiculelor proprietate privată în zonele urbane și de a introduce taxe de drum. Uniunea Europeană va menționa explicit că măsurile restrictive cu scop să încurajeze mobilitatea verde nu au impact negativ asupra pieței unice europene și că au girul UE;

- Uniunea Europeană ar trebui să extindă finanțarea de studii și implementarea energiilor alternative pentru TP. Proiectele focusate pe energiile verzi (cazul studiilor efectuate pentru autobuzele cu hidrogen, în Hamburg) necesită o finanțare constantă, întrucât noile energii nu sunt deja competitive cu combustibilii tradiționali. Acest aspect trebuie luat în calcul la pregătirea următoarei runde de finanțări 2014-2010;

- Uniunea Europeană trebuie să dezvolte o politică pentru taxe și tarife verzi în transporturi. Astăzi, în cele mai multe dintre țări, modurile de transport verzi stabilesc cele mai ridicate taxe și tarife pentru utilizarea infrastructurii, modurile concurente (autoturismele private, traficul aerian) având însă un nivel mai scăzut. Din contră, un sistem sustenabil ar impune prețuri în funcție de impactul negativ produs asupra mediului.