C/2025/2009

30.4.2025

Avizul Comitetului Economic și Social European

Finalizarea fizică a pieței interne a UE în noua situație geopolitică

(aviz din proprie inițiativă)

(C/2025/2009)

Raportoare: **Päivi Elina WOOD**

Consilieră	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (pentru raportoare)
Decizia Adunării Plenare	24.10.2024
Temei juridic	Articolul 52 alineatul (2) din Regulamentul de procedură
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.2.2025
Data adoptării în sesiunea plenară	26.2.2025
Sesiunea plenară nr.	594
Rezultatul votului (pentru/împotrivă/abțineri)	208/0/2

1. Concluzii și recomandări

1.1. Conexiunile de transport sunt esențiale pentru finalizarea și buna funcționare a pieței unice, iar politica privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) ar trebui considerată un element esențial al îmbunătățirii competitivității globale, securității și coeziunii teritoriale a UE. Situația geopolitică actuală subliniază și mai mult rolul transporturilor și al logisticii. Obiectivul prezentului aviz din proprie inițiativă este de a evalua modul în care infrastructura de transport și conexiunile de transport ar trebui îmbunătățite ca răspuns la situația nouă și în continuă schimbare.

1.2. CESE subliniază că rețelele de transport trebuie întotdeauna luate în considerare în ansamblul lor, din punctul de vedere al diferitelor moduri de transport, acordându-se o atenție deosebită nodurilor, cum ar fi porturile și aeroporturile, care permit multimodalitatea. Deși este esențial să se faciliteze transportul în părțile centrale și cele mai intens utilizate ale rețelei de transport, este, de asemenea, de o importanță crucială să se asigure zonelor periferice o bună conectivitate și un acces adecvat la piața unică. Consecințele recentelor crize asupra conectivității în cadrul UE trebuie să fie recunoscute și abordate într-un mod adecvat.

1.3. Pe lângă gestionarea urgentă a deficiențelor existente în rețeaua de transport, UE trebuie să se asigure că rețeaua este aliniată la noile nevoi de securitate economică și geopolitică, care includ o mai mare dependență de producția internă și de piața unică, cu scopul de a îmbunătăți securitatea aprovizionării cu materii prime, componente și produse. În plus, CESE solicită să se pună un accent mai mare pe dubla utilizare a infrastructurii, în colaborare și cu NATO.

1.4. Cooperarea și conectivitatea cu țările terțe trebuie, de asemenea, dezvoltate, atât în scopul exportului, cât și pentru a permite diversificarea lanțurilor de aprovizionare și a importurilor, protejând în același timp împotriva riscurilor legate de securitate și respectând standardele sociale și de mediu. CESE subliniază rolul esențial al transporturilor în facilitarea și contribuția adusă parteneriatelor cu țările care împărtășesc aceleași idei, atât pe alte continente, cât și în vecinătatea UE, acordând o atenție specială extinderii UE.

1.5. CESE consideră că este esențial să se depună mai multe eforturi pentru îmbunătățirea rezilienței și fiabilității sistemelor de transport. Este necesară consolidarea planificării de contingență pentru a fi pregătiți în mod corespunzător pentru gestionarea diferitelor tipuri de riscuri hibride, inclusiv amenințările cibernetice și atacurile fizice asupra infrastructurii de transport. Având în vedere că sistemul de transport, cel energetic și cel digital sunt din ce în ce mai interconectate, acestea trebuie dezvoltate în mod compatibil și trebuie asigurată securitatea infrastructurilor critice. Trebuie să se asigure, de asemenea, disponibilitatea și funcționarea infrastructurii pentru combustibili.

1.6. CESE atrage atenția că situația geopolitică influențează tranziția verde și solicită investiții adecvate în găsirea unor modalități competitive de asigurare a accesului sigur la tehnologiile esențiale, la energie și la materiile prime necesare pentru tranziția verde a sectorului transporturilor. CESE subliniază, de asemenea, necesitatea urgentă de a se lua măsuri de pregătire pentru consecințele crizei climatice asupra sistemelor de transport și măsuri de gestionare a acestor consecințe.

1.7. CESE consideră că este imperativ ca în următorul CFM să se aloce un nivel adecvat de finanțare investițiilor în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii de transport într-un mod bine direcționat, pornind de la obiectivul de a finaliza rețeaua centrală TEN-T până în 2030. Următorul Mecanism pentru interconectarea Europei trebuie să se axeze pe proiectele transfrontaliere, precum și pe proiectele menite să elimine blocajele și să construiască legăturile care lipsesc din rețeaua centrală și din rețeaua globală. Din punctul de vedere al securității globale, este important să se consolideze vitalitatea regiunilor frontaliere ale UE și conexiunile acestora pe piața unică. La alocarea fondurilor, trebuie luate în considerare atât beneficiile pe termen scurt, cât și pe termen lung ale infrastructurii de transport, inclusiv generarea de creștere economică și de locuri de muncă.

1.8. Pentru a asigura un sistem european de transport adaptat exigențelor viitorului, CESE solicită o cooperare intensă între diverși actori, precum și o analiză cuprinzătoare și strategică a obstacolelor existente pe piața transporturilor și a consecințelor pe termen lung ale crizelor anterioare asupra lanțurilor de aprovizionare, însoțite de evaluarea cererii de noi soluții tehnologice și de îmbunătățiri administrative pentru a răspunde provocărilor și nevoilor de dezvoltare.

1.9. De asemenea, ar trebui să se acorde atenția cuvenită resurselor umane necesare în sectorul transporturilor. Acest lucru necesită măsuri de facilitare a mobilității forței de muncă, de consolidare a competențelor și a aptitudinilor și de creștere a atractivității sectorului transporturilor.

2. **Context general**

2.1. Finalizarea pieței unice trebuie să ocupe un loc prioritar pe agenda UE și necesită acțiuni urgente pentru a crește competitivitatea și prosperitatea Europei. Politica privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) se numără printre instrumentele principale de conectare a statelor membre ale UE, a întreprinderilor și a cetățenilor în vederea creării zonei pieței unice. O infrastructură de transport adecvată și asigurarea serviciilor de transport conexe reprezintă o condiție prealabilă pentru libera circulație a persoanelor și a mărfurilor și un exemplu concret de valorificare a libertăților de care beneficiază cetățenii UE. Infrastructura digitală este strâns legată de infrastructura de transport și, prin urmare, trebuie să fie dezvoltată în consecință. Promovarea unei piețe unice mai bine conectate ar permite creșterea în continuare a schimburilor comerciale și ar contribui la competitivitatea globală a UE.

2.2. Rețelele de transport joacă, de asemenea, un rol vital dintr-o perspectivă globală asupra securității, de la cea economică, până la cea militară. Logistica este un factor-cheie în ceea ce privește securitatea lanțurilor de aprovizionare cu produse industriale și bunuri de uz curent în cadrul pieței unice. Conexiunile de transport permit, de asemenea, desfășurarea comerțului internațional, care – împreună cu piața unică – este necesar pentru securitatea economică a UE. În plus, infrastructura de transport permite mobilitatea persoanelor și a materialelor în scopuri de apărare. Cu toate acestea, infrastructura de transport în sine este vulnerabilă la riscurile de securitate, inclusiv la amenințările fizice și cibernetice.

2.3. Prin urmare, o infrastructură de transport operațională, coerentă și sigură nu este doar necesară pentru piața unică în sine, ci și esențială dacă UE dorește să aibă o poziție mai puternică pe scena mondială și să își amplifice capacitatea de a răspunde provocărilor internaționale. Extinderea UE este un alt aspect care subliniază importanța conexiunilor de transport, având în vedere nevoile viitoare ale unei piețe interne mai extinse.

2.4. Cu toate acestea, există încă multe obstacole legate de transporturi care ar trebui eliminate pentru a valorifica pe deplin potențialul neexploatat al pieței unice. În plus, au apărut noi provocări și cerințe ca urmare a schimbărilor semnificative ale situației geopolitice și geoeconomice, generate, printre altele, de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și de creșterea numărului de tipuri multiple de operațiuni hibride, de fragmentarea economiei și a comerțului mondial, însoțite de creșterea protecționismului și a concurenței pentru resurse critice, precum și de consecințele impactului pandemiei asupra lanțurilor de aprovizionare și a conexiunilor de transport.

2.5. Este extrem de important să se ia măsurile necesare pentru a aborda atât deficiențele existente ale rețelei de transport a UE, cât și provocările noi și din ce în ce mai mari generate de situația geopolitică. Acest lucru este valabil și în cazul conexiunilor internaționale de transport care trebuie luate în considerare atât din punct de vedere economic, cât și din punctul de vedere al securității, cu scopul de a gestiona riscurile de securitate economică și geopolitică, sprijinind în același timp noile parteneriate economice.

2.6. Trebuie recunoscut că statele membre au făcut față noii situații geopolitice în feluri diferite în ceea ce privește diversele moduri de transport, în special în privința conectivității și a accesului la piața unică, dar și în privința conexiunilor internaționale.

2.7. Obiectivul acestui aviz din proprie inițiativă este de a evalua modul în care situația geopolitică actuală afectează necesitățile de conectivitate a transportului fizic pe piața unică și modul în care infrastructura de transport a UE ar trebui dezvoltată ca răspuns la situația nouă și în schimbare. În plus, avizul propune măsuri politice care pot aduce îmbunătățiri în practică. Acest lucru este deosebit de relevant și actual acum, la începutul noului mandat al instituțiilor UE.

3. **Nevoi de dezvoltare în ceea ce privește conexiunile și infrastructura de transport a UE**

3.1. ***O rețea de transport adaptată scopurilor***

3.1.1. Este absolut necesar să se finalizeze rețeaua TEN-T, astfel cum au convenit colegiuitorii, pentru a contribui la buna funcționare a pieței unice și la realizarea obiectivelor UE în materie de mobilitate durabilă, precum și pentru a consolida coeziunea teritorială între statele membre.

3.1.2. Având în vedere riscurile din ce în ce mai mari la nivel mondial, este cu atât mai important pentru UE să asigure securitatea aprovizionării cu energie, materii prime, componente și produse, cu un accent special pe materiile prime critice. Aceasta înseamnă atât diversificarea parteneriatelor externe, cât și consolidarea capacității de producție proprii a UE, facilitând în același timp accesul la energia internă și la resursele de materii prime, inclusiv în regiunea arctică și în alte zone bogate în resurse naturale. Acest lucru este valabil pentru o mare varietate de sectoare, de la producția primară până la diverse sectoare ale industriei. Rețelele de transport ale UE trebuie să fie în măsură să răspundă acestor evoluții și să ofere condiții mai bune pentru co-modalitate și utilizarea diferitelor moduri de transport, inclusiv a transportul feroviar de marfă.

3.1.3. Același lucru este valabil și pentru distribuția produselor. O mai mare dependență de piața unică face imperativă eficientizarea logisticii transportului de marfă și a livrării produselor de consum, precum și adaptarea la noile evoluții ale lanțurilor de producție și de aprovizionare. Deși este vital să se faciliteze transportul în părțile centrale și cele mai intens utilizate ale rețelei de transport, este, de asemenea, de o importanță crucială să se asigure că rețeaua oferă zonelor periferice o bună conectivitate și un acces adecvat la piața unică.

3.1.4. De asemenea, trebuie să se pună mult mai mult accentul pe aspectele de securitate, inclusiv pe nevoile de apărare, în cadrul politicii TEN-T și al Mecanismului pentru interconectarea Europei. Planul de acțiune privind mobilitatea militară pentru perioada 2022-2026 ([1]) trebuie, prin urmare, să fie pus în aplicare în mod corespunzător, cu o atenție deosebită față de evoluțiile în curs ale circumstanțelor geopolitice și pregătirea pentru nevoile viitoare.

3.1.5. Rețeaua de transport trebuie avută în vedere întotdeauna în ansamblul său, în funcție de diferitele moduri de transport, acordându-se o atenție deosebită nodurilor care permit multimodalitatea. Porturile europene, de la nord la sud și de la est la vest, și conexiunile lor cu hinterlandul sunt esențiale pentru siguranța, securitatea și funcționalitatea societăților. Prin urmare, este necesar să se evalueze – inclusiv în ceea ce privește politica de apărare – care sunt porturile critice, chiar dacă acestea nu sunt enumerate în rețeaua centrală sau globală prevăzută în regulamentul TEN-T. Aceeași logică este valabilă și pentru aviație și aeroporturi.

([1]) https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/c3d3067c-6d9a-4f95-9a69-4dd99c340188_en?filename=Action%20plan%20on%20military%20mobility%202.0.pdf.

3.2. ***Îmbunătățirea rezilienței sistemelor de transport***

3.2.1. Situația geopolitică actuală scoate în evidență importanța rezilienței și fiabilității sistemelor de transport ale UE. Acest lucru necesită, de asemenea, consolidarea planurilor de urgență pentru a fi pregătiți în mod corespunzător pentru diferite tipuri de riscuri și pentru gestionarea acestora.

3.2.2. Amenințările cibernetice și atacurile fizice asupra sistemului de transport pot cauza perturbări ale tuturor modurilor de transport și, prin urmare, ale funcționării societății în ansamblu. Trebuie abordată problema creșterii interferențelor GPS, în special în transportul maritim și în aviație, pentru a preveni crearea în UE a unor zone în care cerințele de siguranță nu sunt respectate sau în care întreprinderile nu mai pot sau nu mai doresc să opereze. Consecințele economice ale unor zone interzise de facto în UE pentru operatorii de transport ar fi, de asemenea, excesive pentru statele membre ale UE și pentru operatorii economici.

3.2.3. Având în vedere că sistemul de transport, cel energetic și cel digital sunt din ce în ce mai interconectate, acestea trebuie să fie dezvoltate într-un mod compatibil. Securitatea sistemului de transport trebuie să fie luată în considerare în contextul general al infrastructurii critice. De exemplu, odată cu electrificarea și digitalizarea transporturilor, există o nevoie tot mai mare de a fi pregătiți să gestionăm atât întreruperile alimentării cu energie electrică, cât și atacurile de securitate cibernetică. De asemenea, este important, în special în situații de criză, să existe o infrastructură funcțională pentru combustibili, precum și suficiente rezerve.

3.2.4. În timpul pandemiei de COVID-19, lanțurile de aprovizionare au fost în pericol din cauza întreruperilor în transportul internațional, dar și din cauza închiderii frontierelor interne în cadrul UE. Chiar și după pandemie, unele state membre au suferit de pe urma reducerii conectivității atât în cadrul pieței unice, cât și la nivel internațional. Prin urmare, este necesară o mai bună pregătire pentru o serie de diferite crize, pe baza experienței dobândite din crizele anterioare, inclusiv utilizarea dialogului social pentru a găsi soluții.

3.2.5. Circumstanțele geopolitice au, de asemenea, un impact asupra punerii în aplicare a tranziției verzi, inclusiv în sectorul transporturilor. Dezvoltarea de combustibili alternativi și reducerea dependenței de importurile excesive și riscante presupun eforturi intense pentru a găsi noi modalități de a asigura o aprovizionare sigură și accesul la tehnologiile și materiile prime esențiale necesare pentru tranziția verde a sectorului transporturilor. Pentru aceasta este nevoie de consolidarea capacităților de producție internă și a infrastructurii de transport aferente în sectoare precum cel extractiv și cel al prelucrării mineralelor esențiale, dar și cel al producției de hidrogen și biocombustibili. Acest lucru trebuie făcut fără a pune în pericol competitivitatea sectorului transporturilor ci, de preferat, prin consolidarea acestuia. De asemenea, este necesar să se asigure disponibilitatea combustibililor necesari în scopuri de apărare.

3.2.6. Criza climatică prezintă, de asemenea, riscuri pentru sistemele de transport, infrastructura fiind afectată de creșterea frecvenței inundațiilor, a furtunilor și a altor fenomene meteorologice extreme. Prin urmare, sunt necesare măsuri corespunzătoare de pregătire și adaptare pentru a răspunde impactului crizei climatice, astfel cum se subliniază în raportul Niinistö privind pregătirea civilă și militară ([2]).

3.3. ***Dincolo de piața unică***

3.3.1. Pe lângă buna funcționare a conexiunilor în cadrul UE, conectivitatea cu țările terțe trebuie, de asemenea, consolidată, într-un mod care să protejeze împotriva riscurilor în materie de securitate și să respecte standardele sociale și de mediu. Ca răspuns la impactul războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, au fost luate măsuri suplimentare pentru îmbunătățirea conectivității cu Ucraina și Moldova ca țări vecine. În noua situație geopolitică, este, de asemenea, necesar să se asigure conexiuni solide între statele membre ale UE și celelalte țări candidate, precum și cu țările SEE și Regatul Unit.

3.3.2. Evoluțiile geopolitice au condus, de asemenea, la schimbări în parteneriatele economice cu țările de pe alte continente, punându-se un nou accent pe cooperarea cu țările care împărtășesc aceleași idei. Acest lucru necesită dezvoltarea unor legături de transport internaționale adecvate. În timp ce se consolidează securitatea aprovizionării prin diversificarea lanțurilor de aprovizionare, este, de asemenea, important să se protejeze conexiunile adecvate pentru export. De asemenea, trebuie găsite noi soluții ca răspuns la conectivitatea redusă care a rezultat din sancțiunile împotriva Rusiei, cum ar fi interdicțiile privind utilizarea spațiului aerian pentru survolări.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3. Promovarea unei poziții mai puternice a actorilor europeni în transportul global este o modalitate de a îmbunătăți securitatea economică globală a UE. În acest scop, trebuie să se creeze condiții de concurență echitabile pentru întreprinderile de servicii de transport pe distanțe lungi, care trebuie să gestioneze mai multe riscuri și să facă față unor costuri mai ridicate, în special în transportul aerian și maritim. Condiții mai favorabile pentru industria prelucrătoare europeană, inclusiv pentru industria construcțiilor navale și cea aeronautică, ar contribui, de asemenea, la consolidarea influenței globale a UE în sectorul transporturilor.

3.3.4. Parteneriatele privind infrastructura de transport în cadrul Global Gateway reprezintă o altă modalitate de consolidare a rolului UE la nivel mondial și de extindere a conectivității cu rețeaua TEN-T.

4. **Măsuri de politică favorabile**

4.1. ***Alocarea bine direcționată de fonduri***

4.1.1. Resursele financiare alocate dezvoltării infrastructurii de transport în următorul cadru financiar multianual vor juca un rol esențial în asigurarea faptului că sistemul de transport în ansamblul său promovează conectivitatea în cadrul pieței unice și sprijină competitivitatea, securitatea și sustenabilitatea. Investițiile în infrastructură nu trebuie privite doar dintr-o perspectivă pe termen scurt, ci trebuie luate în considerare și efectele de multiplicare pe termen mai lung.

4.1.2. Rolul transporturilor trebuie să fie mai bine recunoscut ca un element crucial în atingerea obiectivelor strategice ale UE. În consecință, în următorul CFM, trebuie pus la dispoziție un nivel adecvat de finanțare pentru a răspunde nevoilor de investiții în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii de transport, începând cu obiectivul de finalizare a rețelei centrale TEN-T până în 2030.

4.1.3. Pentru a sprijini programele care reflectă prioritățile strategice ale UE, următorul Mecanism pentru interconectarea Europei trebuie să se concentreze asupra proiectelor transfrontaliere, precum și asupra proiectelor care vizează eliminarea blocajelor și construirea legăturilor care lipsesc din rețeaua centrală și din rețeaua globală.

4.1.4. Având în vedere situația geopolitică, trebuie acordată mai multă atenție aspectelor de securitate, cum ar fi cerințele legate de mobilitatea militară și de dubla utilizare a infrastructurii. Din motive de securitate, situația regiunilor de la frontiera estică a UE trebuie să fie recunoscută în următorul CFM, inclusiv în ceea ce privește infrastructura de transport, pentru a consolida reziliența și vitalitatea acestor regiuni și legăturile lor cu piața unică.

4.1.5. Fondurile necesare pentru finalizarea rețelei TEN-T și dezvoltarea infrastructurii de transport a UE sunt considerabile. Cu toate acestea, investițiile în infrastructură vor genera creștere economică și locuri de muncă pe termen scurt și lung. În plus față de finanțarea publică, ar trebui să se pună mai mult accentul pe acoperirea deficitelor financiare prin consolidarea parteneriatelor public-privat pentru construirea de noi infrastructuri, precum și pentru întreținerea și gestionarea infrastructurii existente, în beneficiul tuturor. În acest scop, ar putea fi luate în considerare noi instrumente, cum ar fi obligațiunile pentru finanțarea proiectelor.

4.2. ***Cooperare și analiză strategică***

4.2.1. Pentru a evita un mozaic de sisteme diferite, dezvoltarea sistemelor de transport necesită cooperare la mai multe niveluri: între Comisia Europeană și statele membre, între statele membre și între factorii de decizie de la nivel național, regional și local. În plus, este nevoie de cooperare internațională în ceea ce privește conexiunile de transport externe. În ceea ce privește aspectele de securitate, inclusiv protecția infrastructurii critice, ar trebui să se utilizeze pe deplin parteneriatul strategic și cooperarea structurată cu NATO.

4.2.2. De asemenea, este necesară o cooperare strânsă între sectorul public și părțile interesate relevante, inclusiv întreprinderi, sindicate și alte organizații ale societății civile. Ar trebui să se acorde atenția cuvenită resurselor umane necesare în sectorul transporturilor. Acest lucru necesită măsuri de facilitare a mobilității forței de muncă, de consolidare a competențelor și a aptitudinilor și de creștere a atractivității sectorului transporturilor.

4.2.3. Pentru a se garanta că sectorul transporturilor este pregătit pentru viitor, sunt necesare investiții solide în inovare și noi tehnologii. Importanța coridoarelor de transport ca „bancuri de testare” pentru soluții viitoare trebuie menținută.

4.2.4. Reducerea sarcinii administrative, în conformitate cu prioritățile Comisiei, trebuie să se reflecte și în sectorul transporturilor. Procesele administrative legate de dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie raționalizate, inclusiv procedurile de amenajarea teritoriului și de autorizare, asigurând în același timp durabilitatea proiectelor. Ar trebui să se analizeze în continuare evoluția către o planificare mai coordonată a transporturilor, principii comune, reducerea fragmentării, precum și un cadru de planificare pentru fiecare perioadă de șase ani.

4.2.5. Odată cu elaborarea unei noi strategii pentru piața unică, Comisia ar trebui să evalueze modul în care pot fi îmbunătățite sistemele de transport din întreaga UE, pentru a asigura lanțurile de aprovizionare în sectoarele critice și vulnerabile, atât în situații obișnuite, cât și în situații excepționale. Această evaluare trebuie să acopere toate zonele geografice ale UE, inclusiv insulele și zonele îndepărtate.

4.2.6. O analiză cuprinzătoare a principalelor obstacole de pe piața transporturilor din fiecare stat membru este necesară pentru a depăși fragmentarea actuală. Trebuie efectuată o analiză adecvată pentru a evalua consecințele pe termen lung ale pandemiei de COVID-19 asupra lanțurilor de transport și de aprovizionare. Trebuie efectuată și o evaluare a efectelor războiului de agresiune al Rusiei asupra tuturor modurilor de transport, pentru a recunoaște eventualele noi handicapuri în conectivitatea diferitelor zone din UE și pentru a le gestiona într-un mod adecvat. Analiza trebuie să acopere sectorul aviației, căile ferate, căile navigabile interioare și rutele de transport maritim pe distanțe scurte, precum și drumurile care leagă nodurile urbane, porturile maritime și interioare, aeroporturile și terminalele și diferitele regiuni ale UE. De asemenea, evaluarea trebuie să ia în considerare impactul asupra coeziunii interne și a conectivității între statele membre.

Bruxelles, 26 februarie 2025.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Oliver RÖPKE