



Martie 2013

Poziția WWF
cu privire la integrarea obiectivelor de conservare a biodiversității în Programul
Operațional Sectorial pentru Transport 2014 - 2020

Perioada de programare 2014 – 2020 reprezintă o etapă importantă pentru România considerând oportunitatea viitoarei alocări de fonduri UE pentru prioritățile identificate la nivel național. Dezvoltarea infrastructurii este una dintre priorități, iar o parte importantă de investiții se va alocă în următoarea perioadă de programare infrastructurii de transport. În timp ce suntem de acord cu faptul că România are nevoie “de o infrastructură adecvat dezvoltată, modernă și sustenabilă”¹ vrem să subliniem faptul că **există riscuri foarte mari în ceea ce privește degradarea biodiversității** (cu consecințe nu doar ecologice ci și sociale și economice). **Consecințele negative asupra biodiversității trebuie luate în considerare în mod corespunzător, impactul evaluat și monitorizat, iar factorii interesați (stakeholderii) trebuie implicați în toate procesele de elaborare, finanțare și implementare a viitoarelor planuri și proiecte în cadrul următoarei perioade de programare.**

Raportat la restul Europei, **România încă deține o moștenire bogată de habitate naturale** (precum habitatele pentru carnivorele mari) și specii rare (precum sturionii), dar multe dintre zonele naturale sunt în pericol de a **pierde habitate importante prin fragmentarea acestora ca urmare a intervenției umane. Conectivitatea adecvată** poate fi menținută numai dacă există **obligatia ca în planurile de utilizare a terenurilor să fie respectate conexiunile între habitate identificate în rețelele ecologice naționale și internaționale.**

Este necesar să păstrăm ceea ce a rămas din moștenirea biodiversității nu numai datorită beneficiilor pentru noi și generațiile viitoare, dar și conform obligațiilor legale pe care țara noastră le are conform legislației UE (**Directivile Habitate și Păsări**) de a proteja speciile și habitatele periclitate și atât de importante în menținerea integrității ecosistemelor. Mai mult decât atât, ca urmare a impactului generat, infrastructura de transport îngreunează eforturile de a atinge țintele **Strategiei UE privind Biodiversitatea**, care are ca scop oprirea degradării biodiversității și a serviciilor de mediu în UE până în 2020²; iar în cazul navigației, **Directiva Cadru privind Apa** a Uniunii Europene, al cărei scop este atingerea “stării ecologice bune” a tuturor corpurilor de apă în Europa până în 2015.

Considerând aceste aspecte, pentru a evita blocarea proceselor în fazele avansate și chiar procedura de infringement care ar putea implica amenzi foarte mari pentru statul român, țara noastră trebuie să găsească un echilibru între preocuparea pentru dezvoltarea infrastructurii și îmbunătățirea ritmului de absorbție a fondurilor UE (pe de o parte) și noile orientări în direcția unor moduri de transport

¹

http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=RO&gv_reg=ALL&gv_PGM=1039&gv_defL=7&LAN=7

² Biodiversity Strategy COM(2011) 244 final,

http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/pdf/2020/1_EN_ACT_part1_v7%5B1%5D.pdf



cu impact limitat/controlat asupra mediului (pe de altă parte). Proiectele de transport trebuie să fie incluse într-un **concept mai larg de dezvoltare durabilă**, evaluând cu atenție nevoia de mobilitate și identificând soluții care să aibă cea mai redusă amprentă de carbon și cel mai redus impact pentru capitalul natural.

Soluții există și sunt sprijinite de Comisia Europeană și Parlamentul European; acestea pot fi aplicate cu succes pentru a putea atinge obiectivele referitoare la infrastructura de transport, dar și la protejarea biodiversității și menținerea conectivității habitatelor.

1. Evaluarea, Evitarea, Reducerea și Compensarea Impactului

- susținută de dispozițiile art. 42 al Propunerii Comisiei pentru Regulamentul COM (2011) 650 final (aprobată de Parlamentul European)³

În conformitate cu un studiu al Agenției Europene de Mediu⁴, un motiv cheie pentru impactul negativ al proiectelor de transport asupra biodiversității a fost **aplicarea incorectă a evaluării impactului asupra mediului (EIA)** pentru proiecte sau **a evaluării strategice de mediu (SEA)** pentru coridoarele de transport. Reducerea efectelor negative asupra biodiversității (biodiversity proofing) este esențială. Mecanisme de reducere a efectelor negative asupra biodiversității trebuie incluse în procedurile de planificare, prin aplicarea următorului **principiu de ierarhizare a măsurilor**: **1)** evitarea impactului negativ asupra biodiversității; **2)** dacă impactul nu poate fi evitat, acesta trebuie atenuat/diminuat; **3)** dacă atenuarea/diminuarea nu poate elimina impactul decât parțial, trebuie să existe măsuri de compensare precum reconstrucția ecologică a habitatelor.

JASPERS poate oferi asistență pentru reducerea efectelor negative asupra biodiversității, dar solicitarea trebuie să vină prin proiecte.

³ Conform Art. 42 al Regulamentului Parlamentului European și Consiliului European privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (Regulament COM (2011) 650 final): "Member States and other project promoters shall carry out environmental assessment of plans and projects in particular as provided in Council Directives 85/337/EEC of 27 June 1985 on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment and 92/43/EEC of 21 May 1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora, and Directives of the European Parliament and of the Council: 2000/60/EC of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy, 2001/42/EC of 27 June 2001 on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment, and 2009/147/EC of 30 November 2009 on the conservation of wild birds in order to avoid or, when not possible, mitigate or compensate for negative impacts on the environment, such as to landscape fragmentation, soil sealing, air and water pollution as well as noise, and to effectively protect biodiversity".

⁴ EEA (2009) Territorial cohesion: Analysis of environmental aspects of the EU Cohesion Policy in selected countries, Technical report No 10/2009, European Environmental Agency, Copenhagen



2. Asigurarea fondurilor privind colectarea și monitorizarea datele ecologice

- *susținută de amendamentul 80⁵, articolul 8 paragraful 5 al Raportului din 29 ianuarie 2012, privind propunerea de Regulament al Parlamentului European și Consiliului pentru crearea Facilității “Conectarea Europei” (COM(2011)0665/3 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))*

Includerea fondurilor pentru colectarea datelor ecologice în bugetele alocate infrastructurii de transport: din experiențele proiectelor din perioada anterioară de programare (2007-2013), lipsa unei baze de date ecologice poate face imposibilă evaluarea și atenuarea impactului asupra ecosistemelor, conducând la opoziție din partea societății civile. Acest aspect poate crea întârzieri de ordinul anilor până la finalizarea proiectelor cu consecințe precum o absorbție scăzută a fondurilor și crearea unei reputații negative a proiectelor de transport (vezi studiile de caz incluse la finalul acestui document). **Monitorizarea tuturor parametrilor ecologici înainte, în timpul și după implementarea proiectelor poate oferi transparența necesară și condiția pentru un management adaptativ.** Proiectele inovative de transport sunt gândite într-o manieră **integrată**, care include cerințele aferente conservării biodiversității. **Un procent din bugetul pentru infrastructură trebuie să fie alocat pentru acoperirea necesarului de date, evaluarea nevoilor de reconstrucție ecologică, monitorizare (înainte, în timpul construcției și după finalizare) și îmbunătățirea capacității administrative pentru a realiza o planificare integrată a proiectelor.**

3. Integrarea beneficiilor și costurilor de mediu în analiza cost-beneficiu

- *susținută de recitalul 14⁶ al Raportul TEN-T A7-0012/2013/ 17.01.2013*

Ecosistemele ca element al analizei cost-beneficiu: Analiza cost-beneficiu trebuie să integreze și **costuri și beneficii de mediu**, iar EIA trebuie să includă un cadru bun de monitorizare. **JASPERS** poate oferi asistență pentru integrarea corespunzătoare a beneficiilor și costurilor ecosistemelor.

Cu privire la infrastructura pentru navigație, Dunărea **nu** este numai canal de navigație ci și unul dintre ultimele habitate naturale ale Europei pentru specii pe cale de dispariție, cum ar fi sturionii. De aceea, solicităm ca Planurile de transport să fie supuse unei evaluări SEA corespunzătoare, luând în considerare biodiversitatea și impactul cumulativ, dar și analiza unor modalități de transport alternative care au avantajul unui impact mai redus din punct de vedere al schimbărilor climatice și al biodiversității (cum ar fi transportul feroviar). Măsurile non-structurale precum îmbunătățirea navigabilității prin Serviciile de Informare a Râurilor ar trebui să fie prioritizate față de măsurile structurale precum construcția unor praguri de fund cu impact semnificativ din punct de vedere ecologic și hidromorfologic.

⁵ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2013-0021&format=XML&language=EN> Ar. 8 para 5: „Expenditure related to environmental studies on the protection of the environment and on compliance with the Union acquis shall be eligible”

⁶ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2013-0012&format=PDF&language=EN> ; Report A7-0012/2013, Recital 14a: “*Projects of common interest should, furthermore, be subject to a socio-economic cost-benefit analysis tailored to the trans-European transport networks and taking all social, economic and environmental benefits and costs into account. The results of this analysis should demonstrate a positive net present value.*”



4. Implicarea tuturor factorilor interesați

- susținută de *Recitalul 54*⁷, *Raport TEN-T Report A7-0012/2013/ 17.01.2013*

Grupul de lucru/“Stakeholders” Forum: În trecut, o serie de proiecte au fost amânate sau respinse deoarece nu au fost supuse unei consultări publice și unei proceduri de informare corespunzătoare. Consultarea societății civile inclusiv în baza perspectivelor transfrontaliere, trebuie să treacă peste obstacolele dezvoltării proiectelor de interes comun. În situația în care proiectul este de o anumită anvergură și există potențiale conflicte între interesele legate de infrastructura de transport și cele privind protejarea mediului, dezvoltarea unui **forum al factorilor interesați** poate facilita soluționarea acestor potențiale conflicte încă din stadiile preliminare. Astfel de forumuri sau grupuri de lucru au fost stabilite, spre exemplu, pentru integrarea proiectelor de navigației interioară pentru sectorul de Dunăre din Austria și Serbia. Următoarele recomandări intermediare pot fi preluate pentru proiecte de transport similare:

- Componenta forumului și participarea factorilor interesați trebuie să fie echilibrată: ONGuri regionale vs ONGuri locale, reprezentanți din domeniul mediului vs domeniul transport/economic, factori publici vs non-profit
- Limitele de capacitate/implicare privind participarea fiecărui factor interesat trebuie să fie cunoscute încă de la început și pe termen lung
- Numărul factorilor cu drept de vot trebuie să fie suficient de mare pentru a asigura acoperirea tuturor intereselor, dar suficient de mic pentru a facilita discuțiile libere și constructive (aproximativ 10)
- Prezența unui facilitator este un avantaj
- Un sprijin financiar minim este necesar cel puțin pentru decontarea cheltuielilor de transport
- Poate presupune mai mult de 4 întâlniri pentru a aduce toți participanții la o înțelegere comună; întâlniri frecvente (una la fiecare două luni) sunt necesare pentru asigurarea unei contribuții corespunzătoare în cadrul procesului de planificare.

⁷ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2013-0012&format=PDF&language=EN>; Report A7-0012/2013, Recital 54 *Member States shall ensure that the interests of regional and local authorities as well as of local civil society affected by a project of common interest are appropriately taken into account in the planning and construction phase of a project.[...]*



Studiu de caz 1: Autostrada Lugoj-Deva

Probleme: această autostradă secționează importante habitate pentru carnivorele mari (în special pentru urs) și coridoare ecologice; alte alternative nu au fost luate în considerare; factorii interesați nu au fost implicați corespunzător în planificare, chiar dacă aceștia ar fi putut propune opțiuni de proiectare care ar fi redus nevoia unor măsuri ulterioare de atenuare.

Consecințe: proiectul a încălcat legislația UE; ONG-urile au creat opoziție (fără a fi împotriva construirii unei autostrăzi în sine); ONG-urile și autoritățile de transport sunt în prezent în contact, lucrând pentru găsirea de soluții de construire a unor ecoducte, însă dacă ar fi existat transparență și o planificare mai bună, s-ar fi putut evita (sau cel puțin diminua) întârzierile precum și costurile ulterioare.

Studiul de caz 2: Proiectul de navigație Călărași-Brăila

Probleme: lipsa cooperării între autoritățile publice, în particular între Ministerul Mediului și Ministerul Transporturilor; date statistice ecologice nu au fost disponibile, iar monitorizarea nu a fost prevăzută ceea ce a condus la opoziție din partea ONG-urilor; nu au fost alocate fonduri pentru colectarea datelor ecologice (decât ulterior).

Consecințe: perioada necesară pentru strângerea fondurilor și colectarea datelor lipsă a dus la întârzieri majore; nu toți factorii interesați au fost implicați în faza de planificare, iar informațiile și datele cu caracter public nu au fost circulate corespunzător, ceea ce a condus la opoziție din parte acestora.

Pentru mai multe detalii:

Diana Popa, Coordonator proiect policy și ape (hidro și navigație) WWF-România: 0725.433.576, dpopa@wwfdcp.ro

Raluca Dan, Coordonator politici publice WWF-România: 0730.098.718, rdan@wwfdcp.ro

WWF-România
Ioan Vodă Caragea, 26
Sector 1, București, România
Tel: 021 317 49 96
Fax: 021 317 49 97

www.wwf.ro

