

**Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών: Πράσινη Βίβλος: ΔΕΔ-Μ — Αναθεώρηση της πολιτικής**  
(2010/C 79/05)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

- καλεί τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αναθεώρησης των δημοσιονομικών προοπτικών 2009-2010, να ανατρέψουν τη δραστική μείωση του προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ·
- θεωρεί ότι είναι σκόπιμο να περιοριστεί το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών στους άξονες που συμβάλλουν τα μέγιστα στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως δε της εδαφικής συνοχής, στα πλαίσια μιας μακροπρόθεσμης προοπτικής (τα «πρωτεύοντα δίκτυα») και στο πλαίσιο μιας δομής σε δύο επίπεδα, με ένα γενικό δίκτυο για το ΔΕΔ-Μ και ένα βασικό δίκτυο μεταφορών· η διατήρηση του συνολικού δικτύου, αποτελεί τη μοναδική ευκαιρία που προσφέρεται στις απομακρυσμένες περιφέρειες, που δεν διαθέτουν έργα προτεραιότητας, να μπορέσουν να επωφεληθούν από τις υπηρεσίες μεταφορικών υποδομών που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, ώστε να εξασφαλιστεί η πρόσβαση σε όλες τις περιφέρειες·
- θεωρεί ότι το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως υποδομές παράκαμψης των μεγάλων πόλεων, που περιορίζουν τη συνύπαρξη των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων με την καθημερινή κυκλοφορία στον περίγυρο αστικών κέντρων, ενώ θα πρέπει επίσης να αναζητούνται εναλλακτικές διαδρομές που περνούν από περιοχές που δεν παρουσιάζουν συμφόρηση·
- θεωρεί αναγκαία για την επίτευξη των πολύ μεγάλων έργων τη συμβατική διαμόρφωση της ευρωπαϊκής συνεισφοράς στο πλαίσιο της συνολικής χρηματοδότησης των σχεδίων, πράγμα που δεν επιτρέπουν σήμερα οι διατάξεις για την κατανομή των κοινοτικών επιδοτήσεων που περιορίζονται σε μια δημοσιονομική περίοδο επτά ετών (η οποία είναι μικρότερη από την περίοδο που διαρκεί η υλοποίηση πολύ μεγάλων έργων)·
- προτείνει, με βάση τα επανακαθορισμένα ΔΕΔ-Μ, να υπογραφούν «προγραμματικές συμβάσεις» μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών στις οποίες ορίζονται οι αμοιβαίες δεσμεύσεις για τη χρηματοδότηση και το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίησή τους. Οι συμβάσεις αυτές πρέπει να καλύπτουν όχι μόνο τις υποδομές που περιλαμβάνονται στα ΔΕΔ-Μ, αλλά και τις δευτερεύουσες υποδομές που τα κράτη (ή οι περιφέρειες) αναλαμβάνουν να αναπτύξουν για να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία των κύριων δικτύων.

**Εισηγητής:** ο κ. Jean-Michel Daclin (FR/PES), Αντιδήμαρχος της Lyon

**Έγγραφο αναφοράς**

Πράσινη Βίβλος: Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ: προς ένα καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών

COM(2009) 44 τελικό

**I. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ**

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Σε ό,τι αφορά τα θεμέλια της μελλοντικής πολιτικής στον τομέα των ΔΕΔ-Μ**

1. χαιρετίζει τη συστηματική αναθεώρηση της πολιτικής των ΔΕΔ-Μ, η οποία είναι αναγκαία λόγω των σημαντικών καθυστερήσεων που καταγράφονται στην υλοποίηση του δικτύου, όπως ορίστηκε το 1996, και των περιορισμών του ευρωπαϊκού προϋπολογισμού για τις μεταφορές, και σημειώνει ότι η οικονομική κρίση καθιστά πιο επιτακτική την ανάγκη βελτιστοποίησης των επενδύσεων που θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο των ΔΕΔ-Μ.

2. υπογραμμίζει ότι, στο σημερινό πλαίσιο οικονομικής κρίσης, η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ και η ολοκλήρωση των μεταφορών στην Ένωση και στις γειτονικές χώρες αποτελεί σημαντικό διακύβευμα προκειμένου να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εσωτερικής αγοράς και της εδαφικής, οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ένωση· καλεί τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αναθεώρησης των δημοσιονομικών προοπτικών 2009-2010, να ανατρέψουν τη δραστική μείωση του προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ.

3. διαπιστώνει ότι η παρούσα γνωμοδότηση αποτελεί σημαντικό συμπλήρωμα των γνωμοδοτήσεων που έχουν ήδη εκδοθεί – ιδιαίτερος για τα θέματα «Πιο οικολογικές μεταφορές» και «Αστική κινητικότητα».

4. εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι το ζήτημα της υλοποίησης των υποδομών μεταφορών δεν μπορεί να διαχωριστεί από τις άλλες δύο συνιστώσες της πολιτικής μεταφορών: τιμολόγηση και ρύθμιση της κυκλοφορίας (για παράδειγμα με την οδηγία για την ευρωβινιέτα), και βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας των μεταφορών (π.χ. μέσω της ανάπτυξης της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων). Ως εκ τούτου, συνιστά στην Επιτροπή να αναπτύξει αυτά τα τρία σκέλη συγχρόνως και με συνεκτικό τρόπο.

5. ελπίζει ότι θα δοθεί περισσότερη σημασία στη βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος και, συνεπώς, ότι η πολιτική που προωθείται για τα ΔΕΔ-Μ θα ευνοεί τρόπους μεταφοράς φιλικότερους προς το περιβάλλον (σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές).

6. προτείνει να ληφθεί ιδιαίτερος υπόψη η ύπαρξη ευάλωτων από την άποψη του περιβάλλοντος περιοχών, όπως οι παράκτιες και οι ορεινές περιοχές (Άλπεις και Πυρηναία), όπου θα πρέπει να ληφθούν ειδικά μέτρα για τη μετατόπιση της ροής εμπορευμάτων από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις θαλάσσιες αρτηρίες μεταφοράς.

7. εκφράζει τη λύπη της που στην Πράσινη Βίβλο δεν αντικατοπτρίζεται καλύτερα η σημασία των μεταφορών στην ευρωπαϊκή χωροταξία και, σε πλήρη συμφωνία με την αρχή της εδαφικής συνοχής, υπενθυμίζει ότι ένας από τους βασικούς στόχους του

ΔΕΔ-Μ είναι να συμβάλει στην επίτευξη καλύτερης ισορροπίας μεταξύ των περιφερειών, με τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων, κυρίως μεταξύ των απόκεντρων ή λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών και των μεγάλων ευρωπαϊκών οικονομικών κέντρων, προκειμένου να δοθεί στις περιοχές αυτές η απαραίτητη οικονομική ώθηση και, σε ό,τι αφορά τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, το δικαίωμα πρόσβασης.

**Σε ό,τι αφορά τον σχεδιασμό του δικτύου**

8. θεωρεί ότι είναι σκόπιμο να περιοριστεί το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών στους άξονες που συμβάλλουν τα μέγιστα στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως δε της εδαφικής συνοχής, στα πλαίσια μιας μακροπρόθεσμης προοπτικής (τα «πρωτεύοντα δίκτυα») και στο πλαίσιο μιας δομής σε δύο επίπεδα, με ένα γενικό δίκτυο για το ΔΕΔ-Μ και ένα βασικό δίκτυο μεταφορών.

9. είναι της άποψης ότι, στην περίπτωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ, πρέπει να δημιουργηθεί ένα ευέλικτο σύστημα το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τις μεθόδους που αποτέλεσαν αντικείμενο συμφωνίας και τις γενικές αρχές σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να ενταχθούν αποτελεσματικά και γρήγορα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ διάφορα τμήματα ή συστατικά του δικτύου (νέα λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικές συνδέσεις κ.λπ.).

10. θεωρεί αναπόφευκτη τη διάκριση μεταξύ δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, των οποίων οι προορισμοί και τα χαρακτηριστικά διαφέρουν, και θεωρεί ευκαίριο να διασαφηνιστούν περισσότερο οι προτεραιότητες των εν λόγω δύο τύπων δικτύων όπου αυτό είναι απαραίτητο (σήμερα η διατιησία αποφαίνεται συχνά υπέρ των επιβατικών μεταφορών)· λόγω δε των περιορισμένων οικονομικών μέσων, είναι απαραίτητο να οριστούν προτεραιότητες κατά την ανάπτυξη του ευρύτερου δικτύου των ΔΕΔ-Μ και να χρησιμοποιηθούν οι πόροι κατά τρόπο στοχοθετημένο για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης.

11. είναι της γνώμης ότι η διάκριση αυτή δεν εμποδίζει τη στενή συνεργασία κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση των δύο δικτύων, ούτε την εξασφάλιση, ενδεχομένως, της λειτουργικότητας των μεταφορών φορτίων και επιβατών, προσωρινά ή μόνιμα, με τη χρήση της ίδιας υποδομής υπό την προϋπόθεση, βέβαια, ότι η λύση αυτή θα ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στις ανάγκες υπηρεσίας τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών μεταφορών.

12. συνιστά να ενσωματωθούν στα «πρωτεύοντα δίκτυα» μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών τα σημερινά και μελλοντικά «έργα προτεραιότητας» και να περιληφθούν της οι υποδομές που είναι απαραίτητες για τη συνέχεια της κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων των υποδομών περιορισμένης εμβέλειας που επιτρέπουν ταχεία βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας των μεταφορών). Έτσι θα δημιουργηθούν διάδρομοι που ανταποκρίνονται στις επιθυμίες των πολιτών.

13. θεωρεί ότι το επαναπροσδιορισμένο ΔΕΔ-Μ πρέπει να συμπεριλάβει τους κόμβους μεταφοράς που βρίσκονται στα πρωτεύοντα δίκτυα, οι οποίοι είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για τη συνοχή και την οικονομία των περιφερειών της ΕΕ. Οι κόμβοι μεταφοράς αποφέρουν υψηλή προστιθέμενη αξία, κυρίως λόγω της διατροφικότητας. Οι κόμβοι αποτελούν την κύρια πηγή συμφόρησης και άλλων προβλημάτων που επηρεάζουν δυσμενώς την αποτελεσματικότητα. Το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως υποδομές παράκαμψης των μεγάλων πόλεων, που περιορίζουν τη συνύπαρξη των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων με την καθημερινή κυκλοφορία στον περίγυρο αστικών κέντρων, ενώ θα πρέπει επίσης να αναζητούνται εναλλακτικές διαδρομές που περνούν από περιοχές που δεν παρουσιάζουν συμφόρηση·

14. θεωρεί σημαντικό να οριστεί το ΔΕΔ-Μ με βάση τη λογική των συνδυασμένων μεταφορών και, συνεπώς, να επεκταθεί στους μεγάλους κόμβους ανταποκρίσεων και υλικοτεχνικής υποστήριξης (σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια, λιμάνια, διατροφικούς τερματικούς σταθμούς) και στις δευτερογενείς υποδομές που εξυπηρετούν αυτούς τους κόμβους και εξασφαλίζουν τη σύνδεσή τους με τα πρωτεύοντα δίκτυα· από αυτή την άποψη, ενδείκνυται να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλιακή προοπτική ορισμένων χερσαίων διαδρομών ως άξονας καθοριστικής σημασίας για το πρωτεύον δίκτυο όσον αφορά τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές σε συνδυασμό με τις θαλάσσιες μεταφορές, μέσω της σύνδεσης του σιδηροδρόμου με τους κύριους κόμβους διατροφικών μεταφορών (λιμένες και πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης)·

15. θεωρεί ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα ευρωπαϊκά λιμάνια και ιδίως εκείνα που συνδέονται με τους ευρωπαϊκούς κόμβους πολλαπλών μέσων, τα οποία διασφαλίζουν το μεγαλύτερο μέρος του ευρωπαϊκού εμπορίου προϊόντων με τον έξω κόσμο, να συνδέονται αποτελεσματικά με την ενδοχώρα με το σιδηροδρομικό και το ποτάμιο ΔΕΔ-Μ· συνιστά δε την ανάπτυξη θαλάσσιων αρτηριών μεταφοράς, που αποτελούν ευέλικτη εναλλακτική, που σέβεται το περιβάλλον και διευκολύνει την ενσωμάτωση των απομακρυσμένων και περιφερειακών περιοχών· στα πλαίσια αυτά, για τις διασυνδέσεις ευρωπαϊκών λιμένων με την ενδοχώρα, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στους σιδηροδρόμους και την εσωτερική ναυσιπλοΐα·

16. υπογραμμίζει την ανάγκη για στενή συμμετοχή των δήμων και των τοπικών αρχών στον ορισμό του ΔΕΔ-Μ και των προτεραιοτήτων του, ιδίως για τη διασφάλιση της συνοχής με τους τοπικούς και περιφερειακούς σχεδιασμούς και ειδικότερα για τον ορισμό των κόμβων μεταφορών και των δευτερευουσών υποδομών, δεδομένου ότι η ανάπτυξη των πόλεων και των περιφερειών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις υποδομές μεταφορών, πράγμα που συνεπάγεται συγκεκριμένες δαπάνες και συνέπειες·

17. επισημαίνει ότι σε αντίθεση με τον προγραμματισμό βάσει έργων προτεραιότητας, η διάσταση του υφιστάμενου «συνολικού δικτύου» εμποδίζει την αποτελεσματική ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ. Υπ' αυτές τις συνθήκες, ενδείκνυται να περιοριστεί το συνολικό δίκτυο στην αυστηρή εφαρμογή των νομοθετικών διατάξεων για τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και το Ταμείο Συνοχής· σημειώνει ότι η διατήρηση του συνολικού δικτύου, αποτελεί τη μοναδική ευκαιρία που προσφέρεται στις απομακρυσμένες περιφέρειες, που δεν διαθέτουν έργα προτεραιότητας, να μπορέσουν να επωφεληθούν από τις υπηρεσίες μεταφορικών υποδομών που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε όλες τις περιφέρειες· το συνολικό δίκτυο θα μπορούσε να αποτελεί αντικείμενο αξιολόγησης σύμφωνα με σαφώς καθορισμένα κριτήρια που θα σχετίζονται με την «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»·

18. τάσσεται υπέρ μιας φιλόδοξης πολιτικής για την ανάπτυξη «ευφών», διατροφικών και διαλειτουργικών συστημάτων εκμετάλλευσης (των δικτύων) και πληροφόρησης των χρηστών, συστημάτων τα οποία θα μπορούσαν να συμβάλουν σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, συνιστά δε ιδιαίτερος την καθιέρωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος έκδοσης εισιτηρίων στον κλάδο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών·

19. συνιστά να συνεχιστεί η προσπάθεια για την τυποποίηση των τεχνικών διατάξεων (με βάση το παράδειγμα των προτύπων που έχουν ήδη υιοθετηθεί στον σιδηροδρομικό κλάδο) και τα λειτουργικά συστήματα των μεταφορών, προκειμένου να παρασχεθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο στις διάφορες εθνικές υποδομές και να επιτραπεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ τοπικών μεταφορικών συστημάτων και προτύπων αλλά χωρίς να επιβάλλονται ιδιαίτερα πρότυπα στις τοπικές και περιφερειακές μεταφορικές αρχές·

20. ζητά να διευκρινιστεί τι σημαίνει ο όρος «θεωρητικός πυλώνας» που χρησιμοποιείται στην πράσινη βίβλο, διότι ο ορισμός του είναι τόσο απροσδιόριστος που δεν επιτρέπει να διατυπωθεί συγκεκριμένη άποψη·

#### Σε ό,τι αφορά την εφαρμογή της πολιτικής των ΔΕΔ-Μ

21. θεωρεί αναγκαίο να επικεντρωθεί η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση σε μικρότερο αριθμό δράσεων, κυρίως για τα διεθνή έργα πολύ μεγάλης κλίμακας, που συχνά υποφέρουν από τη λήψη αποφάσεων υπέρ των αυστηρών εθνικών σχεδίων, και σε ενέργειες για την ταχεία βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας του εμπορίου· κάθε απόφαση επί του θέματος θα πρέπει να στηρίζεται σε αυστηρή αξιολόγηση της «ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας» τους· Στα πλαίσια αυτά, τα μέτρα συγχρηματοδότησης καθώς και άλλα συνοδευτικά μέτρα δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επηρεάζουν τον ανταγωνισμό, πράγμα που θα πρέπει να αποδεικνύεται σε κάθε διαδικασία έγκρισης·

22. υποστηρίζει την έκδοση σε ευρωπαϊκό επίπεδο κοινωνικοοικονομικών μεθόδων αξιολόγησης για τη σύγκριση σχεδίων σε εναρμονισμένη βάση και την εκτίμηση της «ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας» που αποφέρουν·

23. εφιστά πάντως την προσοχή της Επιτροπής στους κινδύνους που εγκυμονεί η διάθεση ευρωπαϊκών πιστώσεων σε αυτή τη βάση και μόνο, τις μεθόδους κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης που έχουν συμβατικό χαρακτήρα και, συνεπώς, δεν λαμβάνουν υπόψη όλους τους παράγοντες για τη λήψη απόφασης, ιδίως στον τομέα του χωροταξικού σχεδιασμού, της εδαφικής συνοχής και της προσβασιμότητας·

24. υπογραμμίζει την ανάγκη στις κατευθυντήριες γραμμές να περιλαμβάνονται διατάξεις που θα διασφαλίζουν ότι κάθε κράτος μέλος ορίζει τη δομή σύμφωνα με την οποία οι τοπικές και περιφερειακές αρχές που είναι σύμφωνα με το νόμο αρμόδιες για το σχεδιασμό των μεταφορών και τη διαχείριση του δικτύου, να συμμετέχουν στη διαδικασία καθορισμού και εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών ΔΕΔ-Μ διότι είναι ο καλύτερος τρόπος διασφάλισης της αρμονικής ανάπτυξης των τοπικών, περιφερειακών, εθνικών δικτύων και δικτύων ΔΕΔ-Μ·

25. θεωρεί ως θεμελιώδους σημασίας στοιχείο για την υλοποίηση των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων υποδομών, εκείνων δηλαδή που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον, τη θέσπιση ενός δασμολογικού και κανονιστικού πλαισίου που θα τις ευνοεί, και ελπίζει, συνεπώς, ότι θα ασκηθεί μια φιλόδοξη πολιτική στον τομέα αυτό (μεταξύ άλλων και με την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους, ή ακόμη μέσω ευρωπαϊκής υποστήριξης προς τους μεταφορείς – π.χ. Ecosobus – ώστε να χρησιμοποιούν βιώσιμα μέσα, όπως οι σιδηρόδρομοι ή τα πλοία).

26. θεωρεί ουσιώδη την υποστήριξη της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ με μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των μεταφορών, και κυρίως για τη εξάλειψη των τεχνικών και των ρυθμιστικών φραγμών στις συνοριακές διαβάσεις. Αυτά τα ολιγοδάπανα μέτρα μπορεί να έχουν πολύ σημαντικά αποτελέσματα.

27. διαπιστώνει ότι η αντίθεση του τοπικού πληθυσμού ή των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) σε έργα υποδομής που εκτελούνται στην περιοχή τους, λόγω της ενόχλησης που προκαλούν τα εργοτάξια, μπορεί να προκαλέσει καθυστερήσεις και σημαντικό πρόσθετο κόστος.

28. επομένως, προτείνει την επέκταση των χρηματοδοτήσεων της ΕΕ στις δράσεις που θα αναλάβουν τα κράτη μέλη και οι ΟΤΑ, μετά από δημόσια διαβούλευση, για να προετοιμάσουν τις περιοχές αυτές για την αποδοχή των μεγάλων έργων (για παράδειγμα με την κατάρτιση του τοπικού εργατικού δυναμικού, τη στέγαση των εργαζομένων, την προσαρμογή της τοπικής οικονομίας στις ανάγκες των έργων, κ.λπ.) έτσι ώστε τα έργα αυτά να αποτελέσουν και πηγές οφέλους για τις εν λόγω περιοχές.

29. προτείνει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, προκειμένου να επεκταθεί η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση σε ορισμένες συνοδευτικές επενδύσεις, για να καταστεί δυνατή η καλύτερη διαχείριση των περιβαλλοντικών περιορισμών.

30. θεωρεί αναγκαία για την επίτευξη των πολύ μεγάλων έργων τη συμβατική διαμόρφωση της ευρωπαϊκής συνεισφοράς στο πλαίσιο της συνολικής χρηματοδότησης των σχεδίων, πράγμα που δεν επιτρέπουν σήμερα οι διατάξεις για την κατανομή των κοινοτικών επιδοτήσεων που περιορίζονται σε μια δημοσιονομική περίοδο επτά ετών (η οποία είναι μικρότερη από την περίοδο που διαρκεί η υλοποίηση πολύ μεγάλων έργων).

31. προτείνει, με βάση τα επανακαθορισμένα ΔΕΔ-Μ, να υπογραφούν «προγραμματικές συμβάσεις» μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών στις οποίες ορίζονται οι αμοιβαίες δεσμεύσεις για τη χρηματοδότηση και το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίησή τους. Οι συμβάσεις αυτές πρέπει να καλύπτουν όχι μόνο τις υποδομές που περιλαμβάνονται στα ΔΕΔ-Μ, αλλά και τις δευτερεύουσες υποδομές που τα κράτη (ή οι περιφέρειες)

αναλαμβάνουν να αναπτύξουν για να εξασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία των κύριων δικτύων.

32. διαπιστώνει ότι τα χρηματοδοτικά εργαλεία που αναπτύχθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση (οι εγγυήσεις δανείων και κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου, για παράδειγμα) είναι κατάλληλα για έργα όπου ο ιδιωτικός τομέας επωμίζεται τους εμπορικούς κινδύνους, κυρίως οδικά έργα, στα οποία η συμβολή του ιδιωτικού τομέα μπορεί να είναι σημαντική (τα έργα αυτά μπορεί γενικά να γίνουν με συμβάσεις παραχώρησης).

33. διαπιστώνει, ωστόσο, ότι είναι ακατάλληλα για έργα στον τομέα των σιδηροδρομικών, των λιμενικών και των διατροφικών υποδομών μεταφορών εμπορευμάτων, τα οποία, εκτός εξαιρέσεων, δεν επιτρέπουν τη μεταφορά των εμπορικών κινδύνων στον ιδιωτικό τομέα και έτσι επωφελούνται περιθωριακά μόνον από την οικονομική συμβολή του.

34. πιστεύει ότι η έκδοση ευρω-ομολόγων θα μπορούσε να επισπεύσει την υλοποίηση σχεδίων προτεραιότητας, υπό την προϋπόθεση ότι θα επιτραπεί η αύξηση του μεριδίου της κοινοτικής χρηματοδότησης.

35. θεωρεί ότι, παρά τη συμβατική πολυπλοκότητα που ενέχουν, οι συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα μπορεί να συμβάλουν στην υλοποίηση ορισμένων μεγάλων έργων, επιτρέποντας την εξάπλωση των δημοσίων επιδοτήσεων, αλλά και την αξιοποίηση της λειτουργικής εμπειρίας του ιδιωτικού τομέα, χωρίς όμως να μεταβάλλουν σημαντικά τις μεσοπρόθεσμες οικονομικές ισορροπίες.

36. θεωρεί ότι η αποσαφήνιση των κοινοτικών κανόνων για τις συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα θα μπορούσε να βοηθήσει στην ανάπτυξη αυτού του τύπου συνεργασίας.

37. τάσσεται υπέρ της επέκτασης του ρόλου των ευρωπαϊών συντονιστών, οι οποίοι είναι σήμερα υπεύθυνοι για τα έργα προτεραιότητας, στα «πρωτεύοντα δίκτυα» των επανακαθορισμένων ΔΕΔ-Μ.

38. προτείνει επίσης τη συμμετοχή των συντονιστών στον καθορισμό και την εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της ποιότητας και της ασφάλειας των μεταφορών, όπως ήδη ισχύει σε ορισμένα έργα προτεραιότητας.

39. πιστεύει ότι είναι δυνατή μια άλλη μορφή συντονισμού, που θα μπορούσε να ονομαστεί συντονισμός ανά ευρύτερες περιοχές (μακροπεριφέρειες). Να μοιραστεί, δηλαδή, η ΕΕ σε μακροπεριφέρειες που παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά και δυσκολίες, ώστε να διευκολύνεται το από κοινού έργο των γειτονικών κρατών. Επιπλέον, αυτό θα διευκόλυνε τον συντονισμό στην περίπτωση πολύ εκτεταμένων διαδρόμων στους οποίους οι περιφέρειες έναρξης και κατάληξης δεν παρουσιάζουν πολλά κοινά στοιχεία.

Βρυξέλλες, 7 Οκτωβρίου 2009.

Ο Πρόεδρος  
της Επιτροπής των Περιφερειών  
Luc VAN DEN BRANDE