

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια (ESPO) ζητούν «κεντρικό συντονισμό» για τα κονδύλια των Μεταφορών και όχι ανά κράτος - μέλος

2024/10/30 08:00 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα λιμάνια της Ευρώπης προτρέπουν την Επιτροπή να προχωρήσει σε έναν ισχυρό και στοχευμένο προϋπολογισμό για τις μεταφορές της ΕΕ ως προϋπόθεση για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO), όπως αναφέρει, ανησυχεί πολύ για τα σχέδια της Επιτροπής για τον μελλοντικό προϋπολογισμό της ΕΕ.

Η Επιτροπή προετοιμάζει το έδαφος για μια πλήρη μεταρρύθμιση του προϋπολογισμού της ΕΕ, σύμφωνα με την οποία μεγάλο μέρος της χρηματοδότησης για τις μεταφορές εντάσσεται σε ένα ενιαίο σχέδιο χρηματοδότησης ανά κράτος μέλος.

Αυτό θα περιόριζε τη χρηματοδότηση των μεταφορών υπό την άμεση διαχείριση της ΕΕ στα μεγάλα διασυνοριακά έργα, όπως το Rail Baltica, η σήραγγα Fehmarnbelt ή η σιδηροδρομική σύνδεση Λυών-Τορίνο.

Τα λιμάνια της Ευρώπης παροτρύνουν την Επιτροπή να συνεχίσει και να ενισχύσει περαιτέρω το ειδικό μέσο χρηματοδότησης της ευρωπαϊκής υποδομής μεταφορών, που επί του παρόντος είναι γνωστό ως "Συνδέοντας την Ευρώπη" (CEF), και να το προσαρμόσει καλύτερα στα λιμάνια και τις ανάγκες των παραγόντων τους.

Αυτό το μέσο είναι ο μόνος αποτελεσματικός τρόπος για να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση ενός απρόσκοπτου και εύρυθμου, υπερσύγχρονου Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, το οποίο χρησιμεύει ως η ραχοκοκαλιά και ο καταλύτης της εσωτερικής αγοράς της Ευρώπης.

Το σχέδιο της Επιτροπής, όπως υποστηρίζει ο ESPO, να εντάξει τις επενδύσεις στις μεταφορές και **τα λιμάνια στα εθνικά ενιαία σχέδια έρχεται σε αντίθεση με την ανάγκη για κοινή αξιολόγηση και περισσότερο ευρωπαϊκό σχεδιασμό, όπως προτάθηκε στην έκθεση Draghi.**

Ενώ ο ESPO κατανοεί ότι τα εθνικά ενιαία σχέδια θα πρέπει να πληρούν αυστηρά κριτήρια και να ακολουθούν τις προτεραιότητες της ΕΕ, η επιδιωκόμενη προσέγγιση

αποδυναμώνει τον ευρωπαϊκό συντονισμό των υποδομών σε όλη την Ευρώπη και κινδυνεύει να θέσει σε κίνδυνο τους ίσους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών.

Στην πραγματικότητα, μια προσέγγιση που βασίζεται σε εθνικά κονδύλια κινδυνεύει να επαναφέρει την πολιτική μεταφορών στη δεκαετία του '80, με εθνικές προτεραιότητες και ένα «συνονθύλευμα» 27 κρατών μελών και ακόμη περισσότερων περιφερειών, υποστηρίζεται.