
Χρ. Σταϊκούρας: Η σημασία της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

2023/10/19 16:11 στην κατηγορία LOGISTICS

Στην πολιτική σημασία της ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αναφέρθηκε κατά τη συζήτηση επί του σχετικού σχ.ν. στην Ολομέλεια της Βουλής, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, παρουσία της υφυπουργού Μεταφορών, Χριστίνας Αλεξοπούλου και του γενικού γραμματέα Μεταφορών, Γιάννη Ξιφαρά.

Σύμφωνα με τον ίδιο, η πολιτική της ΕΕ για τις υποδομές μεταφορών έχει ως στόχο να διευκολύνει τις μεταφορές εντός της Ευρώπης και να μειώσει τις περιφερειακές, οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες, μέσα από την ανάπτυξη διασυνδεδεμένων υποδομών αεροπορικών, οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών.

Το περιεχόμενο της ομιλίας Χρ. Σταϊκούρα

Το πλήρες κείμενο της ομιλίας του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έχει ως εξής:

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις υποδομές μεταφορών έχει ως στόχο να διευκολύνει τις μεταφορές εντός της Ευρώπης και να μειώσει τις περιφερειακές, οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες, μέσα από την ανάπτυξη διασυνδεδεμένων υποδομών αεροπορικών, οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών.

Αυτό αποτελεί τη βάση της πολιτικής για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Η πολιτική αυτή, έως και σήμερα, διέπεται από τον Κανονισμό 1315/2013, ο οποίος καθορίζει προσανατολισμούς σχετικά με τις εθνικές και ενωσιακές επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.

Στις 14 Δεκεμβρίου 2021, η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναθεώρηση των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Η πρόταση εδράζεται σε ένα πλαίσιο δέσμης τεσσάρων πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών της Ευρωπαϊκής

Ένωσης, και στη στήριξη της μετάβασης σε καθαρότερη, πιο «πράσινη» και πιο έξυπνη εξυπνότερη κινητικότητα.

Ο Κανονισμός αναμένεται να τεθεί **σε ισχύ το 1ο εξάμηνο του 2024**.

Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η οικοδόμηση ενός αξιόπιστου, απρόσκοπτου και υψηλής ποιότητας δικτύου μεταφορών, που θα διασφαλίζει βιώσιμη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση έως το 2050.

Το αναθεωρημένο δίκτυο μεταφορών θα συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα προάγει την αποδοτικότητα, τη διατροφικότητα, τη διαλειτουργικότητα και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών.

Θα αναπτυχθεί σταδιακά, με προτεινόμενες προθεσμίες **το 2030 (κεντρικό), το 2040 (εκτεταμένο κεντρικό) και το 2050 (εκτεταμένο)**.

Σε επίπεδο Διαδρόμων, που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του δικτύου μεταφορών, **η βασική αλλαγή για την Ελλάδα είναι η κατάργηση του Orient - East Med Corridor (OEM)**, ο οποίος με τον Κανονισμό του 2013 αποτελεί τον μοναδικό διάδρομο που συνδέει τη χώρα με την Κεντρική Ευρώπη και η είσοδος δύο νέων, με διαφορετική αρχιτεκτονική από αυτή του OEM.

Πρόκειται για:

- Τον Ευρωπαϊκό Διάδρομο Μεταφορών Δυτικών Βαλκανίων – Ανατολικής Μεσογείου, που αναβιώνει τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο 10, και συνδέει την Ελλάδα με Αυστρία, Σερβία, Σλοβενία, Κροατία, Βόρεια Μακεδονία.
- Και τον Ευρωπαϊκό Διάδρομο Βαλτικής – Μαύρης Θάλασσας – Αιγαίου, μετεξέλιξη του υφιστάμενου Ανατολής/Ανατολικής Μεσογείου, που συνδέει την Ελλάδα με Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Πολωνία.

Στη δίνη των γεωπολιτικών εξελίξεων, εν λόγω διάδρομος επεκτάθηκε προς Ουκρανία (Οδησσό) και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας.

Η προστιθέμενη αξία της οικοδόμησης ενός δικτύου, με κοινά τεχνικά πρότυπα, στη βάση της οικονομικής στήριξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την Ελλάδα, με την τρέχουσα αναθεώρηση ενισχύεται από τους εξής παράγοντες και πρωτοβουλίες:

1ον. Την περαιτέρω προώθηση της συνδεσιμότητας και τον συντονισμό δυνάμεων για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός συνήθους βεληνεκούς, όπως αυτές της Βαλτικής, καθώς και με τρίτες χώρες.

Τίθεται η βάση για συντομότερες διαδρομές μέσω των Δυτικών Βαλκανίων,

αναβιώνει η σύνδεση με τη Βόρεια Μακεδονία, και διαμορφώνεται συνέχεια δικτύων προς Αλβανία.

2ον. Την προώθηση της κάθετης δικτύωσης της χώρας και την τριμερή συνεργασία με Βουλγαρία και Ρουμανία, ώστε τα δίκτυά τους να αναπτυχθούν και να τροφοδοτήσουν το ελληνικό οδικό **και σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας.**

Θεσσαλονίκη, Καβάλα και Αλεξανδρούπολη συνδέονται με Βάρνα, Ρούσσε, Μπουργκάς, Κωστάντζα.

3ον. Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης αποκτά στρατηγικό ρόλο για τις μεταφορές, την ενέργεια και την ασφάλεια και σταθερότητα στην ευρύτερη περιοχή και εντάσσεται στο εκτεταμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

4ον. Η χώρα καθίσταται συνομιλητής στην αναζήτηση εναλλακτικών διαδρομών για την εξαγωγή ουκρανικών σιτηρών, μετά την κατάρρευση της συμφωνίας του Βοσπόρου.

Με τις υφιστάμενες δυνατότητες δικτύων και λιμανιών, ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, διαμορφώνεται η βραχυπρόθεσμη προοπτική νέας Λωρίδας Αλληλεγγύης, με τη συμμετοχή της Ελλάδας.

Σταδιακά και μεσομακροπρόθεσμα, με τις κατάλληλες επενδύσεις, δύναται αυτή να εδραιωθεί ως εμπορευματική διαδρομή.