

Η γεωπολιτική σημασία της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και η σύνδεσή της με εμπορευματικά κέντρα

2017/11/15 10:59 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στη γεωπολιτική σημασία της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και στην αναγκαιότητα σύνδεσής της με λιμάνια και εμπορευματικά κέντρα, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, στο 6ο Περιφερειακό Συνέδριο για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση της Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.

Η Σιδηροδρομική Εγνατία περιλαμβάνει τη σύνδεση των λιμένων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης με τρία βασικά λιμάνια της Βουλγαρίας (Μπουργκάς - Βάρνα - Ρούσε), την οποία προωθούν Ελλάδα και Βουλγαρία.

Τα βασικά σημεία ομιλίας για τη Σιδηροδρομική Εγνατία

Το μεγάλο γεωγραφικό πλεονέκτημα της περιοχής, πρέπει επιτέλους να το καρπωθεί και η περιοχή και οι κάτοικοι και η χώρα. Με βάση αυτό, προχωρήσαμε μετά από πολύ σκληρή δουλειά, στη συμφωνία που πρόσφατα υπογράφηκε στην Καβάλα, με τη Βουλγαρία προκειμένου να συνδεθούν τα τρία λιμάνια της βορείου Ελλάδας, **η Αλεξανδρούπολη η Καβάλα, τα δύο είναι στη δική σας περιφέρεια, και η Θεσσαλονίκη** με τα δύο λιμάνια στη Μαύρη Θάλασσα το Μπουργκάς και τη Βάρνα και το Ρούσε στο Δούναβη.

Όταν ξεκινήσαμε να μιλάμε για τη σιδηροδρομική Εγνατία οι δυνάμεις που γνωρίζετε όλοι πάρα πολύ καλά μας χλεύαζαν: «Ποια σιδηροδρομική Εγνατία πάτε να κάνετε; και είναι ψέματα αυτά και δεν υπάρχει ωριμότητα. Είναι στη φαντασία των ΣΥΡΙΖΑ ΑΝΕΛ».

Κάπως έτσι. Πριν ένα μήνα ο πρόεδρος Γιούνκερ παρουσία του Έλληνα πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα και του Βούλγαρου προέδρου δήλωσε ότι στηρίζει το έργο και τη χρηματοδότησή του. Πριν τρεις μέρες δεχτήκαμε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το αίτημα να ενταχθεί και η Ρουμανία στο έργο.

Και καταλαβαίνετε στην περιοχή εδώ, πάρα πολύ καλά, τι σημαίνει για τη χώρα μας και τι σημαίνει για τη Θράκη, επιτέλους ο μισός πλανήτης, -είτε έχει να κάνει με την ενδοχώρα των Βαλκανίων είτε με τις παρευξείνιες χώρες είτε με τους δρόμους του

μεταξιού-, τι σημαίνει στις συνδυασμένες μεταφορές να μπορούμε να παρακάμψουμε τα Δαρδανέλια, άρα να παρακάμψουμε το μεγάλο χρόνο αλλά και το μεγάλο κόστος που χρειάζεται ένα πλοίο για να περάσει από τα στενά.

Εδώ το καταλαβαίνουμε πιο καλά από κάθε άλλη περιοχή της Ελλάδας, ποια είναι τα πλεονεκτήματα. Και δεν είναι ο στόχος μας να κάνουμε ένα ωραίο εμπορευματικό κέντρο στην Αλεξανδρούπολη και την Καβάλα για να κουβαλάει κοντέινερ και να βγάλουμε και ένα διαγωνισμό για ένα επίσης μεγάλο εμπορευματικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη.

Ο στόχος, είναι, να αξιοποιηθούν αυτά τα εμπορευματικά κέντρα για να μπορέσουμε να μεταφέρουμε και να ιδρύσουμε μεταποιητικές δραστηριότητες νέας τεχνολογίας, μεταποιητικές δραστηριότητες πρωτογενούς παραγωγής διακίνησης των προϊόντων μας σε χώρες της ενδοχώρας των Βαλκανίων, και της Κεντρικής Ευρώπης.

Να είμαστε πραγματικά ένας κόμβος που θα παίζει κρίσιμο ρόλο στις συνδυασμένες μεταφορές του πλανήτη. Ποια είναι η διαφορά με το χθες; την έχουμε επίσης βιώσει στην περιοχή πάρα πολύ καλά.

Αυτή η πολιτική πρέπει να εγκαταλειφθεί. Όταν γίνονται υποδομές, μεγάλες υποδομές, όταν αυτές οι υποδομές σχετίζονται με μεγαλύτερα από το μπόι μας σχέδια, όπως αυτά των διευρωπαϊκών δικτύων, επιτέλους πρέπει να υπάρχει και ένα πολιτικό σύστημα το οποίο θα εντάσσει τον εθνικό σχεδιασμό, στον Ευρωπαϊκό και στο διεθνές σχεδιασμό, σε ότι έχει να κάνει με τις μεταφορές με την ενέργεια είτε ακόμη με τις τεχνολογίες, είτε με οτιδήποτε. Κι αυτό κάνουμε.

Γιατί προφανώς την παράκαμψη στα Δαρδανέλια και την εναλλακτική δίοδο και τη σιδηροδρομική Εγνατία τη θέλει ο μισός πλανήτη! Αλλά εμείς δε θα πάμε να κάνουμε μία μεγάλη σιδηροδρομική ηλεκτροκίνητη υποδομή για να περνάνε τα ξένα εμπορεύματα. Θα πάμε να συνδέσουμε τα δικά μας λιμάνια, -για αυτό είναι και η συμφωνία που υπογράφηκε έτσι-, τις δικές μας υποδομές και περιοχές σε αυτή τη γραμμή.

Είναι περίεργο γιατί δε γινόταν όλα αυτά τα χρόνια ένας τέτοιου είδους σχεδιασμός.