

Η... ανάπτυξη περνά από τις συνδυασμένες μεταφορές, παραδέχονται Στ. Πιτσιόρλας - Π. Πέρκα

2016/06/15 17:49 στην κατηγορία LOGISTICS

Η... ανάπτυξη περνά από τις συνδυασμένες μεταφορές. Στην αναβάθμιση των λιμενικών και σιδηροδρομικών υποδομών και στις μεταξύ τους συνέργιες, αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ Στ. Πιτσιόρλας και η γ.γ. Μεταφορών Πέπη Πέρκα, στο διήμερο συνέδριο του ΤΕΕ/ΤΚΜ, που ξεκίνησε το πρωί στη Θεσσαλονίκη.

Ειδικότερα, τη μεγάλη έμφαση που δίδει η κυβέρνηση στα έργα υποδομών μεταφορών - ιδίως σιδηροδρομικών - στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020 επισήμανε η γενική γραμματέας Μεταφορών Πέπη Πέρκα, προαναγγέλλοντας την **“εκπόνηση ολιστικού master plan για τις μεταφορές, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων”**.

Κατά την ομιλία της στο διήμερο αναπτυξιακό συνέδριο του ΤΕΕ/ΤΚΜ, που ξεκίνησε το πρωί στη Θεσσαλονίκη με περίπου 40 ομιλητές και σημαντικές παρουσίες, η κα Πέρκα εξέφρασε την πεποίθηση ότι μετά από μια μακρά περίοδο ύφεσης και οικονομικής δυσπραγίας, η Ελλάδα βρίσκεται σήμερα στο κατώφλι μιας νέας αναπτυξιακής πορείας, η οποία εξαρτάται πρωτίστως από εξαγωγικό προφίλ της χώρας.

“Επιδιώκουμε να υλοποιήσουμε το όραμά μας για ένα σύγχρονο, λειτουργικό κι ασφαλές δίκτυο μεταφορών, που θα αποτελέσει κινητήρια δύναμη για ανάκαμψη”, σημείωσε και απαρίθμησε, ως άξονες, επί των οποίων αναπτύσσεται αυτό το όραμα την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό των αστικών συγκοινωνιών, την αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τη στήριξη της καινοτομίας.

Image not found or type unknown



“Έχουμε εκπονήσει στρατηγική για τα ευφυή συστήματα μεταφορών και εθνική αρχιτεκτονική για τα ευφυή συστήματα”, σημείωσε και πρόσθεσε ότι έμφαση δίδεται

με την ανάληψη συγκεκριμένων πρωτοβουλιών –όπως η εστίαση στην εφαρμογή του Ν.43012/2014- και στις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς η Ελλάδα, με τη στρατηγική γεωγραφική θέση της, μπορεί να διεκδικήσει σημαντικό ρόλο σε αυτή τη σημαντική αγορά, το μέγεθος της οποίας υπολογίστηκε, το 2012, σε 878 δισ. ευρώ παγκοσμίως.

Ιδιαίτερη αναφορά έκανε και στο εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, αλλά και στον αντίστοιχο σχεδιασμό που υπάρχει για την αξιοποίηση του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, σημειώνοντας ότι, μετά από άγονες συζητήσεις πολλών χρόνων για αυτή την επένδυση, “ίσως ήρθε η ώρα, με τη συνδρομή όλων μας, να υλοποιηθεί το σημαντικό αυτό έργο, που πραγματικά θα αναδείξει τον υπερτοπικό χαρακτήρα της Θεσσαλονίκης”.

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα και η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας αποτελούν επίσης προτεραιότητες για την κυβέρνηση.

Στο πλαίσιο αυτό, η κα Πέρκα ανέφερε ότι, εντός του 2017, **εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Ειδομένης** (επέκταση ανατολικής σιδηροδρομικής Εγνατίας), ενώ σε ό,τι αφορά τη γραμμή Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας-Προμαχώνας, η εκτιμώμενη ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης είναι το τέλος του 2016.

Σε σχέση εξάλλου με τη σύνδεση του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ανέφερε ότι το έργο βρίσκεται στο στάδιο της ολοκλήρωσης της πρώτης φάσης, των προμελετών.

Οι μεταφορές και η εφοδιαστική αλυσίδα, πρόσθεσε ότι θα προωθηθούν και χρηματοδοτικά μέσω του ΕΠΑνΕΚ, αλλά και του νέου αναπτυξιακού νόμου.

Από το ΕΣΠΑ 2014-2020 θα χρηματοδοτηθούν επίσης έργα, όπως η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (513,3 εκατ.ευρώ), σιδηροδρομικών και οδικών συνδέσεων με τα λιμάνια (41 εκατ, ευρώ), η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου (215 εκατ, ευρώ) κ.ά.

Ο πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ Στ. Πιτσιόρλας

Την εκτίμηση ότι η Θεσσαλονίκη και ευρύτερα η Βόρεια Ελλάδα θα πρέπει ν’ αντιληφθούν τις νέες διεθνείς ισορροπίες και να συνειδητοποιήσουν ποια είναι η γεωπολιτική πλευρά των όσων συμβαίνουν στη γεωγραφική γειτονιά της χώρας, διατύπωσε ο πρόεδρος του [ΤΑΙΠΕΔ](#), Στέργιος Πιτσιόρλας.

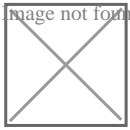
Τόνισε δε ότι θα πρέπει ν’ αναληφθούν πρωτοβουλίες γύρω από την ιδιωτικοποίηση

του λιμανιού, του αεροδρομίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μιλώντας από το βήμα του διήμερου αναπτυξιακού συνεδρίου, που διοργανώνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Πρόσθεσε ότι, αν όλοι αντιληφθούν τις νέες διεθνείς ισορροπίες, **αλλά και τον σχεδιασμό των γειτονικών κρατών, τότε θα γίνει αντιληπτό και το πόσο άκαιρες και καταστροφικές είναι οι εξελίξεις των τελευταίων ημερών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.**

“Όταν το καταλάβουμε, το λιμάνι θα έχει απαξιωθεί τόσο, που θα είναι πολύ αργά”, είπε χαρακτηριστικά και υπενθύμισε ότι η κυβέρνηση Ερντογάν υπέγραψε ήδη συμφωνία για τη δημιουργία παράλληλου καναλιού στον Βόσπορο, προκειμένου να υποβαθμίσει ένα μεγάλο [ελληνικό] πλεονέκτημα στον τομέα των μεταφορών.

Image not found or type unknown



“Αυτή τη στιγμή τρέχουν τρία πράγματα: **η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, του αεροδρομίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ**, για την οποία εύχομαι να ολοκληρωθεί την επόμενη εβδομάδα.

Πρέπει να ετοιμάσουμε πρωτοβουλίες και έργα γύρω απ’ αυτά τα τρία θέματα, που να αναδεικνύουν τη θέση της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας στο πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών και της επαφής με Ευρώπη, να μπούμε στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους.

Στην περίπτωση της επιδιωκόμενης θαλάσσιας σύνδεσης με τη Σμύρνη για παράδειγμα, αν τα καταφέρουμε, θα διοχετευτεί τεράστια κίνηση φορτηγών και εμπορευμάτων δια της Θεσσαλονίκης.

Σε μια περίοδο που τόσο χρήματα δίνονται από ευρωπαϊκά προγράμματα, όπως το “Μάρκο Πόλο”, η Ελλάδα θα έπρεπε να πάρει μεγάλες πρωτοβουλίες. Δεν μπορούμε να μείνουμε έξω.

Να θέσουμε τέτοιου είδους προτάσεις στο τραπέζι” σημείωσε και πρόσθεσε ότι αν δεν καταφέρουμε να απαντήσουμε στον ανταγωνισμό και δεν συνειδητοποιήσουμε πώς μπορούμε να αξιοποιήσουμε τις διεθνείς συγκρούσεις στην περιοχή μας προς όφελός μας, τότε δεν θα κάνουμε τίποτα.

Ο ίδιος πρόσθεσε πως το γεγονός ότι η περιοχή της Βόρειας Ελλάδας ενεπλάκη σε αντιπαραθέσεις άγονες, “ότι μας έπιασε το υπερφίαλο μας με το κέντρο των Βακανίων και δεν αντιληφθήκαμε το νέο ανταγωνιστικό πεδίο που ανοίγεται, μας οδήγησε να χάσουμε 20 χρόνια και να δημιουργήσουμε αρνητικούς όρους για τα επόμενα”.

Ιδιαίτερη μνεία έκανε ο κ.Πιτσιόρλας στο γεγονός ότι η σύγκρουση Ευρώπης- ΗΠΑ με

τη Ρωσία για ενεργειακά ζητήματα κυρίως εξελίσσεται με επίκεντρο την περιοχή γύρω από τη Βόρεια Ελλάδα.

“Άλλη θα είναι η εξέλιξη αν υπάρχει συμφωνία των δύο πλευρών, άλλη αν υπάρχει έχθρα και κόντρα όπως σήμερα” σημείωσε. Πρόσθεσε τέλος ότι θα υπάρξει συνέχεια και στη πρωτοβουλία του ΤΑΙΠΕΔ, για την αξιοποίηση των σημαντικών ακινήτων του δημοσίου στη περιοχή.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ//ΤΚΜ, Π. Μπίλλιας

Στη διαμόρφωση ενός κοινού οδικού χάρτη για την ανάκαμψη της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας, κατόπιν συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων, στοχεύει η πρωτοβουλία του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τη διοργάνωση του αναπτυξιακού συνεδρίου, όπως επισήμανε ο πρόεδρός του, Πάρις Μπίλλιας.

“Με αυτή τη λογική ξεκινήσαμε το συνέδριο σε μια εποχή κρίσιμη: με ένα ακόμα ψηφισμένο μνημόνιο που εάν κρίνουμε από τη μέχρι τώρα εμπειρία, ο μόνος επιπλέον λόγος για να εφαρμοστεί, σε σχέση με τα προηγούμενα είναι η εξαντλημένη υπομονή των εταίρων.

Με ένα αναπτυξιακό νόμο υπό ψήφιση, χωρίς όμως αναπτυξιακό σχέδιο και με θεσμοθετημένο το υπερταμείο”, είπε ο κ. Μπίλλιας και καυτηρίασε το γεγονός ότι το ΤΕΕ δεν προσκλήθηκε στις Επιτροπές όπου συζητείται το Αναπτυξιακό νομοσχέδιο.

Ο ίδιος αναφέρθηκε στο ασφαλιστικό και φορολογικό νόμο που “ωθεί προς την έξοδο ακόμα και όσους από τους καλούς και τους άριστους είχαν επιλέξει να παραμείνουν και να το παλέψουν στην πατρίδα μας”.

Ο ίδιος επισήμανε ότι η περιοχή χρειάζεται ένα νέο πρότυπο ανάπτυξης, στο πλαίσιο ανοιχτής συζήτησης “με όλα τα χαρτιά στο τραπέζι”, με συγκεκριμένους στόχους και χρονοδιαγράμματα, σωστή αποτίμηση της σημερινής κατάστασης και αναπροσαρμογές όπου το σύστημα χωλαίνει.

Ζήτησε δε να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού στην αναζωογόνηση της οικονομίας. “Δεδομένου ότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι σχεδόν μηδενικό και η εισφορά του νέου ΕΣΠΑ πολύ μικρή, απαιτείται να ενεργοποιήσουμε τον ιδιωτικό τομέα” σημείωσε.

Υπενθύμισε ότι στις προτάσεις για το πακέτο Γιούνκερ δεν υπάρχει ούτε μία πρόταση για την Κεντρική Μακεδονία. Μνεία έκανε στην Εγνατία Οδό Α.Ε. και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επισημαίνοντας ότι αμφότερα απαξιώνονται, ενώ πρόσθεσε ότι, προκειμένου η Κεντρική Μακεδονία να αναπτυχθεί απαιτείται αποκέντρωση, ευελιξία και μετατροπή των περιφερειακών υπηρεσιών σε θύλακες σχεδιασμού πολιτικής και δράσεων και όχι απλά και μόνο εφαρμογής και υλοποίησης έργων.

Ο περιφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας, Απ. Τζιτζικώστας

Σε περίπου 100 εκατ. ευρώ ή το 10% του συνολικού προϋπολογισμού του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας, ανέρχονται τα κονδύλια που θα διατεθούν για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020, όπως γνωστοποίησε ο αρμόδιος περιφερειάρχης, Απόστολος Τζιτζικώστας, περιγράφοντας την ιδιαίτερη βαρύτητα που δίνει η περιφέρεια στον συγκεκριμένο τομέα.

Ο ίδιος αναφέρθηκε στις εξαιρετικές επιδόσεις της Περιφέρειας κατά το ΕΣΠΑ 2007-2013, σημειώνοντας ότι επιτεύχθηκε απορροφητικότητα πόρων της τάξης του 114%, ενώ μέχρι στιγμής έχουν εκταμιευτεί κονδύλια ύψους 774 εκατ ευρώ και δημιουργήθηκαν 520 έργα.

Ο περιφερειάρχης καυτηρίασε και το γεγονός ότι το ΤΕΕ δεν κλήθηκε στον διάλογο για τον αναπτυξιακό νόμο, επισημαίνοντας ότι το επιμελητήριο δεν είναι απλά ο κατά νόμο επίσημος σύμβουλος του κράτους, αλλά και ουσιαστικά εκ των αρμοδιότερων να εκφέρουν άποψη.

Ο αντιδήμαρχος Θεσσαλονίκης, Θ. Παππάς

Την πεποίθηση ότι η Θεσσαλονίκη χρειάζεται μεταξύ άλλων συντονισμό δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την προσέλκυση και το “αυγάτισμα κεφαλαίων” με την αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων και τη μόχλευση διεθνών πόρων, εξέφρασε από την πλευρά του ο αρμόδιος αντιδήμαρχος Θεσσαλονίκης, Θανάσης Παππάς

Περιέγραψε δε τέσσερις βασικές προτεραιότητες του δήμου, οι οποίες αφορούν:

1. Το διεθνές εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο Θεσσαλονίκης, με σύγχρονες εκθεσιακές εγκαταστάσεις που θα καταλαμβάνουν το 50% της σημερινής έκτασής του με την παραχώρηση του υπόλοιπου εμβαδού για τη δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου αναψυχής και πολιτισμού.

2. Το λιμάνι. “Χωρίς να δημιουργήσουμε θέμα στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ λέμε ότι για λόγους αρχιτεκτονικούς, πολεοδομικούς, ιστορικούς και κοινωνικούς, ο πρώτος προβλήτας πρέπει να παραμείνει στον δήμο, μαζί με την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου

3. Αξιοποίηση της παραλίας και του θαλασσίου μετώπου

4. Υπερτοπικές αναπτύξεις στα δυτικά και ανατολικά της πόλης. Όπως είπε, θέμα SOS για τον δήμο είναι οι απαλλοτριώσεις για τη δημιουργία χώρων υπερτοπικού πρασίνου.