
C. Crețu και Χρ. Σπίρτζης μιλούν για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών στο προσεχές δημοσιονομικό πλαίσιο 2021-2027

2019/01/30 18:03 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Διάσκεψη διοργάνωσε η Ομάδα της Προοδευτικής Συμμαχίας Σοσιαλιστών και Δημοκρατών (S & D) στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις Βρυξέλλες, με θέμα: **«Η Πολιτική Συνοχής και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών στο προσεχές δημοσιονομικό πλαίσιο 2021-2027»**, με πρωτοβουλία του Έλληνα ευρωβουλευτή με το ΠΟΤΑΜΙ Μίλτου Κύρκου και του Γερμανού Ismail Ertug.

Σε αυτή συμμετείχαν οι:

-Corina Crețu, ευρωπαϊκή Επίτροπος αρμόδια για την Περιφερειακή Πολιτική.

-Χρήστος Σπίρτζης, υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

-Ismail Ertug, ευρωβουλευτής της Ομάδας του S & D.

-Μίλτος Κύρκος, ευρωβουλευτής με το ΠΟΤΑΜΙ, Ομάδα του S & D.

“Οι διαρθρωτικοί πόροι που θα απαιτηθούν για την ανάπτυξη των απαραίτητων Υποδομών, ξεπερνούν κατά πολύ τις δυνατότητες συνεισφοράς των κρατών-μελών στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εμείς για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 λάβαμε 12,6 δισεκατομμύρια ευρώ σαν χώρα, ενώ είχαμε αιτηθεί 26,2 δισεκατομμύρια ευρώ από την Πολιτική Συνοχής”, ανέφερε, μεταξύ άλλων, ο υπουργός Μεταφορών, σημειώνοντας ότι μόνο το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για το 2019, έχει προγραμματίσει τη συμβασιοποίηση έργων πάνω από 9 δις.

Το σύνολο της διάσκεψης στο ακόλουθο video:

Το κείμενο της ομιλίας του υπουργού Μεταφορών

Να ευχαριστήσω καταρχάς τους διοργανωτές της Διάσκεψης, την Προοδευτική Συμμαχία Σοσιαλιστών και Δημοκρατών, τους Ευρωβουλευτές που είναι εδώ, τον Αντιπρόεδρο και σύντροφο Δημήτρη Παπαδημούλη. Είναι κρίμα που δεν είναι εδώ και η Πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών Καρίμα Ντελί, γιατί εκτός του ότι είναι πολύ

σημαντικό το θέμα της Πολιτικής Συνοχής αλλά και των Διευρωπαϊκών Δικτύων στη νέα Προγραμματική περίοδο, είναι επίσης πολύ σημαντικό, να δούμε λίγους μήνες πριν τις Ευρωεκλογές, ότι είναι σημαντική η συνεργασία των προοδευτικών δυνάμεων, των κομμάτων της Αριστεράς, της GUE/NGL των Σοσιαλιστών και Δημοκρατών και των Πρασίνων, για την οικοδόμηση ενός μετώπου ενάντια στο νεοφιλελευθερισμό που αποκάλυψε πλέον την ακροδεξιά ψυχή του. Αλλά και απέναντι, στις πολιτικές που δημιούργησαν και συνεχίζουν την οικονομική κρίση. Απέναντι στη μετατροπή της οικονομικής κρίσης, από τις ίδιες συντηρητικές δυνάμεις, σε πολιτική κρίση. Σε εποχές, που θα παιχτεί η συνοχή και το μέλλον της Ευρώπης και των λαών της, αν συνεχίσουμε έτσι.

Και το λέω αυτό, με την ευκαιρία της συζήτησης που έγινε για το Οδικό Πακέτο, καθώς αν παρακολουθήσετε τη συνεδρίαση των Υπουργών Μεταφορών, θα νομίζατε, σε κάποια από τα σημεία των τοποθετήσεων Υπουργών πολλών ευρωπαϊκών χωρών, ότι είστε σε συνεδρίαση Συνόδου Υπουργών χωρών, που η ανθρώπινη ζωή και η ανθρώπινη αξιοπρέπεια δεν έχει κανένα ρόλο, δεν παίζει καμία σημασία.

Είναι τραγικό, ιδιαίτερα σε χώρες που δίνουν τη μάχη για την επιβίωσή τους, που είναι σε χρόνια λιτότητα, να μην υπάρχουν εκείνες οι πολιτικές δυνάμεις που θα προστατεύουν στοιχειωδώς το ευρωπαϊκό εργασιακό πλαίσιο, τον Ευρωπαϊκό Πολιτισμό. Όπως παραδείγματος χάριν, αν θα γυρίζει ένας εργαζόμενος στις οδικές μεταφορές στην οικογένειά του μία φορά το μήνα, αν θα κοιμάται μία φορά την εβδομάδα έξω από το βαρύ όχημα που μεταφέρει προϊόντα. Και διάφορα άλλα... τρελά τέτοια, που δείχνουν, πού μπορεί να οδηγήσει ο δογματικός νεοφιλελευθερισμός που έχουμε ζήσει τα τελευταία χρόνια.

Πριν συνεχίσω, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επίτροπο, την κ. Κορίνα Κρετσού, πρώτα και κύρια, γιατί πραγματικά έχει βοηθήσει και την Ελλάδα και τις χώρες του Νότου. Έχει υλοποιήσει μία σειρά από προγράμματα, από δράσεις, έχει στηρίξει υποδομές, όχι μόνο για τα μεγάλα έργα, αλλά και για μικρότερα έργα στις Περιφέρειες. Γεγονός, που αποτελεί μία καθοριστική συμβολή για την Πολιτική Συνοχή αλλά και για την προσπάθεια σύγκλισης μεταξύ των κρατών-μελών.

Πόσο σημαντική δράση είναι λοιπόν η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών σε σχέση με τις πολιτικές συνοχής, αλλά και σε σχέση με την Ευρώπη που θέλουμε; Πώς επηρεάζουν τα Ευρωπαϊκά δίκτυα, τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, το ερώτημα, του ποια είναι η Ευρώπη που θέλουμε. Αν επιθυμούμε την Ευρώπη της αλληλεγγύης ή των κλειστών συνόρων, τη λιτότητα ή τη δίκαιη ανάπτυξη, το μοντέλο μιας Ευρώπης - καταναλωτή και όχι μιας Ευρώπης παραγωγής. Ανεπιθυμούμε το σωβινισμό ή την κοινωνική συνοχή, την ανεξέλεγκτη τεχνολογική ανάπτυξη ή τη δημιουργία κανονιστικού πλαισίου υπέρ της οικονομίας και των θέσεων εργασίας.

Και είναι καλό να τα συζητάμε αυτά, για να μεταφέρουμε και στις Υποδομές και στις Μεταφορές στο επίκεντρο του διαλόγου την πολιτική. Είναι πολιτικά τα θέματα των Μεταφορών, άκρως πολιτικά και επηρεάζουν πάρα πολύ το πλαίσιο που θέλουμε να κινηθούμε σαν Ευρώπη τα επόμενα χρόνια. Για να δούμε λοιπόν τι ζήσαμε τα τελευταία χρόνια και ποιες πολιτικές μας οδήγησαν στο σήμερα.

Είναι κοινός τόπος, ιδιαίτερα σε περιφερειακές χώρες και στις χώρες του Νότου, ότι συντελέστηκε η παραγωγική αποσάθρωση, η αποδόμηση της παραγωγικής δομής τους και η μεταφορά ενός πολύ μεγάλου κομματιού της ευρωπαϊκής παραγωγής στην Ανατολή, λόγω του χαμηλού κόστους. Ζήσαμε, λοιπόν, για αρκετά χρόνια, τις πολιτικές της ανταγωνιστικότητας.

Θα θυμάστε για δεκαετίες, που μας έλεγαν, ότι πρέπει να γίνουμε ανταγωνιστικοί στην Ελλάδα και σε όλο το Νότο και στην Ευρώπη, μέσω της μείωσης του εργατικού κόστους, δηλαδή της ζωής των πολιτών μας, των αμοιβών, των συντάξεων, των παροχών. Και ενώ έγιναν αυτά στην Ελλάδα τουλάχιστον αλλά και σε άλλες χώρες, η Ευρώπη δεν έγινε ανταγωνιστική, αλλά ήρθε η πολιτική κρίση μέσα από αυτή τη δογματική νεοφιλελεύθερη πολιτική και ανέβηκαν πολύ οι ακροδεξιές δυνάμεις και οι δυνάμεις που δεν επιθυμούν ενιαία την Ευρώπη.

Τρανταχτά παραδείγματα για την αποβιομηχανοποίηση τουλάχιστον της Ελλάδας, αλλά και των χωρών του Νότου είναι οι βιομηχανίες δομικών υλικών. Στις άλλες χώρες, είναι η αυτοκινητοβιομηχανία, τα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας και όλα τα υπόλοιπα που ξέρουμε πάρα πολύ καλά.

Επίσης, ζήσαμε από τον δογματισμό της ανταγωνιστικότητας να μην επιτρέπονται οι κρατικές ενισχύσεις, οριζόντια, σε όλους τους τομείς. Και από αυτό το δογματισμό όχι μόνο δεν έγινε ανταγωνιστική η Ευρώπη, όχι μόνο δεν κινητοποιήθηκαν οι ιδιωτικές εταιρείες για να γίνει ανταγωνιστική η Ευρώπη, αλλά σε κρίσιμους τομείς παρακάμφθηκε η Ευρώπη και ξεπεράστηκε από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Να σας πω συγκεκριμένα παραδείγματα: Είναι το θέμα των αερομεταφορών.

Οι Ευρωπαϊκές εταιρείες δεν μπορούν να ανταγωνιστούν αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών και αυτό που κατορθώθηκε σε σχέση με τις Υποδομές,

είναι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της γεωγραφικής Ευρώπης, να είναι το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης και κανένα αεροδρόμιο μέσα στην Ευρώπη.

Σταμάτησαν λοιπόν οι πολιτικές της σύγκλισης των οικονομιών. Ακόμη και η λέξη σύγκλιση δεν ακούγεται. Η συνοχή ακούγεται. Η σύγκλιση ξεχάστηκε ως όρος. Επομένως, συνεχίζουμε να έχουμε διαφορετική φορολόγηση σε κάθε χώρα, διαφορετικούς όρους χρηματοδότησης και στις Υποδομές και στις εταιρείες διαφορετικές αμοιβές. Και αυτή η κατάσταση δημιουργεί ενδοευρωπαϊκές συγκρούσεις, αδιέξοδα και τελικά επιδότηση των απόψεων και των αντιλήψεων του σωβινισμού, των κλειστών συνόρων και της ξενοφοβίας.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το **Οδικό Πακέτο**. Αν είχαμε ενιαίους μισθούς, -υπήρξε μία απόπειρα μέσα από τις προτάσεις που έγιναν-, αν είχαμε ενιαίο τρόπο χρηματοδότησης από το τραπεζικό σύστημα και ενιαία φορολόγηση, δεν θα υπήρχαν τα φαινόμενα που έχουμε στις Μεταφορές.

Έχουμε μπει λοιπόν, σε ένα ανεργμάτιστο κύκλο ύφεσης που προσπαθεί να αντιμετωπίσει όλα αυτά τα κρίσιμα ζητήματα με επιμέρους πολιτικές χωρίς να αναθεωρήσει τα νεοφιλελεύθερα δόγματα που έχουν εφαρμοστεί. Οι κρατικές ενισχύσεις είναι ένα από αυτά. Θα είναι τραγική ιστορική επανάληψη να αφήσουμε τα πολιτικά αδιέξοδα των συντηρητικών αυτών πολιτικών, να πριμοδοτήσουν την ακροδεξιά με τα αποτελέσματα που όλοι ξέρουμε και φοβόμαστε και να τα σκεφτούμε. Είναι λοιπόν αναγκαιότητα, η επανάκτηση των παραγωγικών δομών και επενδύσεων και όχι η ανακύκλωση μιας καταναλωτικής Ευρωπαϊκής αγοράς.

Είναι αναγκαιότητα η ανάπτυξη παραγωγικών δομών σε όλες τις χώρες για να μπορέσουμε να σταθούμε στα πόδια μας όλες οι χώρες, όχι μόνο κάποιες χώρες στην Ευρώπη. Και πιστεύω, ότι η ύπαρξη Δικτύων Μεταφορών, η υλοποίηση υποδομών-μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για την προσέλκυση παραγωγικών μονάδων, αλλά και μέσο για το ξεπέρασμα της οικονομικής και της κοινωνικής κρίσης.

Η υλοποίηση Υποδομών απορροφά άμεσα μεγάλο τμήμα της ανεργίας. Εκκινεί τη βιομηχανία, δημιουργεί μόνιμες θέσεις εργασίας για τη λειτουργία και τη συντήρηση αυτών των Υποδομών, δίνει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις παραγωγικές μονάδες της Ευρώπης. Αυτό δεν είναι μία καινοτόμος πρακτική που τη σκεφτήκαμε τώρα. Όποτε υπήρχε οικονομική κρίση, ιστορικά υπήρχαν δύο δρόμοι για να αντιμετωπιστεί. Ο ένας δρόμος, που τον έχει πληρώσει πολύ βαριά η Ευρώπη και ο πλανήτης, είναι ο πόλεμος.

Ο άλλος δρόμος είναι οι υποδομές και η παραγωγική ανασυγκρότηση. Σε αυτό το πλαίσιο, πιστεύω, ότι πρέπει να διοργανωθούν παντού ανάλογες θεματικές διασκέψεις. Είναι σημαντικό να διεξάγονται πρωτίστως σε πολιτικό πλαίσιο, αλλά και σε τεχνοκρατικό στη συνέχεια, για να αποδεικνύουμε, αν είναι εφαρμόσιμα ή μη,

πολλά από αυτά που λέμε. Να βγαίνουν κρίσιμα και χρήσιμα συμπεράσματα και κυρίως να συμβάλλουμε, ώστε να επιστρέψει η πολιτική στο δημόσιο διάλογο και οι διακριτές γραμμές ανάμεσα σε πολιτικές δυνάμεις της προόδου και της συντήρησης.

Κύρια στόχευση, που είχαμε σαν Κυβέρνηση από την πρώτη μέρα, ήταν η εμπέδωση του ρόλου της Ελλάδας σαν μία δύναμη σύνθεσης και συνεργασίας. Να σηματοδοτήσουμε ένα νέο δρόμο και στην Ευρώπη, αλλά κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων.

Επομένως, προχωρήσαμε, οικοδομώντας σχέσεις με τις γείτονες χώρες. Προωθήσαμε στοχευμένα έργα υποδομής και τεχνογνωσίας στις Μεταφορές, στην Ενέργεια, στο Νερό, στην Πληροφορική, με παραγωγικό προσανατολισμό. Και βέβαια, εξετάσαμε και προωθήσαμε εναλλακτικά μοντέλα χρηματοδότησης, που μοχλεύουν τους πόρους και την εμπειρία του δημόσιου τομέα με τα κεφάλαια και την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα.

Σε αυτό το πλαίσιο εργαστήκαμε συστηματικά για την ολοκλήρωση μεγάλων Υποδομών που για χρόνια αποτελούσαν όνειρο και για τη χώρα αλλά και για την Ευρώπη. Κανείς δεν πίστευε, ότι θα ολοκληρωθούν εγκαίρως οι αυτοκινητόδρομοι και τα έργα παραχώρησης.

Η μη ολοκλήρωση τους, θα δημιουργούσε τεράστια προβλήματα και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Αρκεί κανείς να σκεφτεί, ότι η μη ολοκλήρωση μόνο των παραχωρήσεων των οδικών αξόνων θα έφερνε αθροιστικά οφειλές πάνω από 6 δις και στη χώρα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προς τις εταιρείες, προς τις τράπεζες και προφανώς, ρήτρες, από τις συμβάσεις που υπήρχαν.

Το ίδιο ισχύει για την **προώθηση του σιδηροδρομικού έργου Κορίνθου - Πατρών**, που επιτέλους μπήκε σε ράγες σταθερές για την ολοκλήρωση του. Σε συνεργασία μάλιστα με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Αχαΐας, και λαμβάνοντας υπόψη το αστικό περιβάλλον, μιας και από τα Ευρωπαϊκά προγράμματα βρέθηκαν πρόσθετα χρήματα, προχωράμε την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής μέσα στον αστικό ιστό από το Ρίο μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και στη συνέχεια μέχρι τον Άγιο Αντρέα και το νέο λιμάνι.

Χθες, παραδόθηκε σε κυκλοφορία το τελευταίο τμήμα της Σιδηροδρομικής Γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης το οποίο έχει μία πραγματικά δύσκολη τεχνική γέφυρα καθώς είναι πάνω σε σεισμικό ρήγμα και πολύ μεγάλα μήκη σιδηροδρομικών γραμμών. Τις επόμενες μέρες θα ολοκληρωθεί η ηλεκτροδότηση σε όλο το μήκος της διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης και το **ίδιο ισχύει για τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης Ειδομένης**.

Καταλαβαίνετε όλοι τα πλεονεκτήματα, όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά και για τα

Βαλκάνια να υπάρχουν σύγχρονοι σιδηρόδρομοι, σύγχρονα δίκτυα σιδηροδρόμων, ηλεκτροδοτούμενα, όπως και να συνεχιστούν και στις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες.

Βλέπουμε λοιπόν.

Να βάλω έναν «αστερίσκο» εδώ. Η Επίτροπος είναι πολύ καλή οδηγός στα τρένα! Οδήγησε το τρένο όταν βρέθηκε στην Ελλάδα, μέχρι το Λιανοκλάδι και... το πάτησε κιόλας. Έτρεχε με μεγαλύτερη ταχύτητα από αυτή που έπρεπε! Οπότε Δημήτρη, (Παπαδημούλη) πρέπει να την ελέγξεις, αλλά και να τη συνοδεύσεις όταν ολοκληρωθούν οι δοκιμές για το Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Να οδηγεί εκείνη. Εγώ έχω πάθει χειρότερο! Έχω μπει στο ελικόπτερο που οδηγούσε ο (Πάνος) Καμμένος... Άρα αν μπεις σε τρένο που οδηγεί η Κορίνα (Κρετσού) είναι πολύ καλό...

Και για να επανέλθω, προβλέπω λοιπόν, με μεγάλο ενδιαφέρον, μία παρόμοια, ευέλικτη και πιο ταχεία προσέγγιση σε σχέση με ότι γνωρίζαμε μέχρι σήμερα να διακατέχει το νέο Πρόγραμμα Συνοχής. **Το νέο Πρόγραμμα Συνοχής από το 2021 μέχρι το 2027 που συνδυάζει τους διαρθρωτικούς πόρους με το πακέτο Γιούνκερ και με τον ιδιωτικό τομέα με ιδιωτικά κεφάλαια αρχίζουμε και τη νέα γενιά έργων.**

Εδώ όμως, θα ήθελα, να βάλουμε και άλλο ένα λιθαράκι στη σκέψη ιδιαίτερα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και των κομμάτων. Δε μπορεί το κριτήριο για τη χρηματοδότηση έργων και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να είναι μόνο η βιωσιμότητα των έργων, δηλαδή αυτό που είπε πριν ο φίλος μου για το «Added Value» (σ.σ προστιθέμενη αξία).

«Added Value» πρέπει να έχουμε στην οδική ασφάλεια, - πόσοι συμπολίτες μας σκοτώνονται κάθε χρόνο ή τραυματίζονται- και στην Ανάπτυξη. Γιατί τα έργα Υποδομής για να είναι βιώσιμα πρέπει μία περιοχή να αναπτύσσεται. Υπάρχει ωστόσο και το αντίστροφο: Όταν φτιάχνεις τέτοια έργα Υποδομής αναπτύσσονται και οι περιοχές. Άρα, εκεί πρέπει να βρούμε τη χρυσή τομή.

Οι στρατηγικές κατευθύνσεις που εμείς είχαμε και έχουμε, είναι η εμβάθυνση των σχέσεων της χώρα μας με τις χώρες των Βαλκανίων, των Δυτικών Βαλκανίων, αλλά και με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, όπως είναι η Αίγυπτος και το Ισραήλ. Και αντιμετωπίσαμε με πολύ σκληρή δουλειά και συνεργασία μία σειρά από Υποδομές και συνεργασίες που από κοινού έχουμε προωθήσει.

Μία από αυτές, πιστεύω ότι είναι πολύ σημαντική πολιτική απόφαση: **Είναι η υλοποίηση ενός δακτυλίου Συνδυασμένων Μεταφορών στα Βαλκάνια.** Το έργο θα ξεκινήσει με τη σύνδεση των λιμανιών της Βορείου Ελλάδος, -τη Θεσσαλονίκη, την Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη-, με τα λιμάνια της Βουλγαρίας, στον Εύξεινο Πόντο και στο Δούναβη. Θα συνεχιστεί με τη σύνδεση των λιμανιών της Ρουμανίας

και της Κωσταντζας με την ανάταξη των Ποτάμιων Μεταφορών, μεταξύ Ρουμανίας, Βουλγαρίας και Σερβίας και θα κλείνει ο δακτύλιος, με σιδηροδρομική και οδική σύνδεση από τη Θεσσαλονίκη, στην Ειδομένη, στα Σκόπια και στο Βελιγράδι.

Θεωρώ, ότι αυτό είναι ένα πραγματικά μεγάλο έργο, όχι μόνο μεγάλης μεταφορικής σημασίας και αξίας, αλλά και γεωπολιτικής αξίας. Αλλάζει σελίδα η περιοχή των Βαλκανίων. Το όραμά μας, είναι να περνάμε καθημερινά, από τη μία χώρα στην άλλη, όπως συμβαίνει και στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και οι άνθρωποι και τα προϊόντα. Χωρίς εμπόδια και με μία άλλη πολιτική για την συνανάπτυξη και την οικονομική συνεργασία.

Θεωρώ, ότι η συμφωνία των Πρεσπών άνοιξε το δρόμο για να αλλάξουμε οριστικά σελίδα στα Βαλκάνια. Και εκεί δυστυχώς, τα ίδια έχουμε μεταξύ της προόδου και της συντήρησης.

Θέλω να πω επίσης, ότι οι διαρθρωτικοί πόροι που θα απαιτηθούν για την ανάπτυξη των απαραίτητων Υποδομών, ξεπερνούν κατά πολύ τις δυνατότητες συνεισφοράς των κρατών-μελών στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. **Εμείς για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 λάβαμε 12,6 δισεκατομμύρια ευρώ σαν χώρα, ενώ είχαμε αιτηθεί 26,2 δισεκατομμύρια ευρώ από την Πολιτική Συνοχής.**

Μόνο το **Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το 2019 έχει προγραμματίσει τη συμβασιοποίηση έργων πάνω από 9 δις, μπορεί να προσεγγίσουμε και τα 10 στον τομέα των Μεταφορών.** Επομένως, αν συνυπολογίσουμε ότι ένα μεγάλο τμήμα των πόρων της περιόδου 2021-2027 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα το κατευθύνει στις τεχνολογίες της πληροφορίας, τότε γίνεται ξεκάθαρη η αναγκαιότητα υιοθέτησης ενός νέου χρηματοδοτικού μοντέλου. Εκεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρέπει να δώσει μεγάλο βάρος.

Θα ήθελα να επικεντρωθούμε σε δύο κρίσιμους παράγοντες επειδή οι οικονομικοί πόροι, όπως καταλαβαίνετε, είναι περιορισμένοι. Ο πρώτος είναι ο βέλτιστος σχεδιασμός και η ιεράρχηση των Υποδομών με βάση τη συνδεσιμότητα και τη βιωσιμότητα τους. Το είπα και πριν, αλλά αυτή τη στιγμή έχουμε αυτό το εργαλείο.

Και το δεύτερο, είναι τα εναλλακτικά χρηματοδοτικά μοντέλα που θα προεκτείνονται όμως, θα έχουν κύριο μέλημα τους, την παραγωγική ανασυγκρότηση. Θα κινητοποιούν μεν ιδιωτικά κεφάλαια, αλλά το μέλημα τους δε θα είναι να γίνουν έργα για τα έργα και η βιωσιμότητα των έργων, αλλά να υπηρετούν και τις παραγωγικές δυνάμεις της χώρας προκειμένου να μπορέσουμε να υλοποιήσουμε τον στόχο της παραγωγικής ανασυγκρότησης.

Ένα ενδεικτικό παράδειγμα μιας διαφορετικής προσέγγισης που συνδυάζει και τη

διάσταση της παραγωγικής ανασυγκρότησης αλλά και το ενδιαφέρον, τις προϋποθέσεις του ιδιωτικού παράγοντα, του ιδιωτικού τομέα, είναι το αεροδρόμιο στο Καστέλι της Κρήτης. **Στο πρώτο δεκαήμερο του Φεβρουαρίου κυρώνεται η Σύμβαση στη Βουλή, μετά από δεκαετίες που σερνόταν και αυτό το έργο.** Όπως βιώσιμο, που συμβαδίζει και με τα άλλα που αναφέραμε, είναι το έργο της Σιδηροδρομικής Σύνδεσης των λιμανιών της Ελλάδας με τη Βουλγαρία.

Αρκεί κανείς να δει, ότι αν απορροφήσουμε το 6% της εμπορευματικής κίνησης που υλοποιείται από τα Δαρδανέλια, το έργο βγαίνει. Είναι βιώσιμο. Στα Δαρδανέλια έχουμε πολύ μεγάλες καθυστερήσεις για τις Μεταφορές και έχουμε επίσης και πολιτική ανασφάλεια.

Επομένως αυτό το έργο, πραγματικά μπορεί να προχωρήσει. Όπως είναι θεμιτό να προχωράνε ταυτόχρονα, - κοστίζουν λιγότερο- οδικά, σιδηροδρομικά και τηλεπικοινωνιακά δίκτυα. Να μην υλοποιούνται σε ξεχωριστές υποδομές, ξεχωριστούς διαγωνισμούς, αλλά να υλοποιούνται όλα μαζί. Εμείς, έχουμε επίσης, ένα σχεδιασμό για να μπορέσουμε επιτέλους στην Εγνατία, -ένας υπέροχος δρόμος που χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα προηγούμενα χρόνια- και στα έργα παραχωρήσεων, να εντάξουμε αυτό που δεν υπάρχει. Τη χώρα μας! Δηλαδή: Η Εγνατία είναι στην χώρα μας, αλλά δε συνδέει κανένα λιμάνι, καμία τουριστική περιοχή, καμία βιομηχανική περιοχή με τον αυτοκινητόδρομο.

Είναι τραγέλαφος! Το ίδιο δυστυχώς συμβαίνει με πολλές από τις παραχωρήσεις. Άρα, ο καλός σχεδιασμός, η λειτουργική, αν θέλετε επέκταση του οδικού δικτύου είναι αναγκαιότητα, αν θέλουμε αυτές οι Υποδομές να συμβάλλουν στην παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και όχι μόνο στα έσοδα από τα διόδια και στη βιωσιμότητα των δρόμων.

Την ίδια λογική έχουμε και για τα υδατοδρόμια. Μετά το Νόμο που φέραμε, **θα παρουσιάσουμε το Στρατηγικό Σχέδιο των Υδατοδρομίων.** Μεταφράζουμε ήδη το Νόμο σε όλες τις βαλκανικές γλώσσες για να μπορούμε να υλοποιήσουμε Βαλκανικό Δίκτυο Υδατοδρομίων. Το ίδιο γίνεται με το Ηλεκτρονικό Σύστημα των Διοδίων και της διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων, προκειμένου να έχουμε κοινές βάσεις δεδομένων. Να καταπολεμήσουμε μέσα από αυτές τις νέες τεχνολογίες το λαθρεμπόριο και άλλες ανεπιθύμητες δράσεις.

Η αναγκαιότητα για ένα συνολικότερο στρατηγικό σχέδιο που θα βελτιστοποιήσει και θα ενοποιήσει τις ανάγκες της χώρας, κρίνεται απαραίτητη. Είναι η πρώτη φορά που στην Ελλάδα ολοκληρώνεται η εκπόνηση ενός επιστημονικά τεκμηριωμένου Εθνικού Χάρτη Υποδομών στις Μεταφορές, ο οποίος θα αξιολογεί τη βιωσιμότητα όλων των έργων Μεταφορών με χρηματοοικονομικά κριτήρια.

Για να τα ξέρει και η αγορά και με δείκτες. Αυτό θα είναι και το μονοπάτι που θα

ακολουθήσουμε τα επόμενα 20 χρόνια, για να μπορούμε να ελέγχουμε, αν και αυτά που σχεδιάζουμε, υλοποιούνται στη συνέχεια ή αν πρέπει να γίνουν διορθωτικές ενέργειες. Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να πω δύο σκέψεις ακόμη.

Να ευχαριστήσω ξανά για την ευκαιρία που μας δώσατε σήμερα. Πιστεύω ότι πρέπει τέτοιου είδους διασκέψεις να τις επαναλάβουμε παντού, σε όλες τις χώρες. Πιστεύω ότι **τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών** θα πρέπει να αναπτυχθούν δημιουργώντας εκείνες τις ικανές συνθήκες ενός νέου ευρωπαϊκού αφηγήματος παραγωγικής ανασυγκρότησης, βιώσιμης επενδυτικής πολιτικής, ανάκτησης του ανθρώπινου κεφαλαίου, προστασίας του περιβάλλοντος και των θέσεων εργασίας. Αυτή είναι η δική μας πρόταση για τη χώρα μας, για τα Βαλκάνια και την Ευρώπη.

Η άλλη πρόταση, του ακροδεξιού νεοφιλελευθερισμού, η οποία, για να κάνει την Ευρώπη ανταγωνιστική, θα πρέπει να μειώσει μερικά κόστη ακόμη: Το κόστος της Προστασίας του Περιβάλλοντος, -είναι πολύ μεγάλο αυτό το κόστος και για τα έργα - το κόστος του Κοινωνικού Κράτους, το κόστος της Δικαιοσύνης το κόστος του Κράτους Δικαίου και τελικά το κόστος της Δημοκρατίας. Στη συνέχεια θα είμαστε «ανταγωνιστικοί».

Δεν θα είμαστε όμως Ευρώπη, αν ακολουθήσουμε αυτή την πρόταση περί ανταγωνιστικότητας. Διατηρώντας λοιπόν τις απόψεις, τις επιφυλάξεις, τη διαφορετικότητα, τις διαφωνίες που έχουμε τα προοδευτικά κόμματα, είναι καθήκον όλων μας, απέναντι σε κάθε πολίτη, στους λαούς μας και στις χώρες μας και στην Ευρώπη, να βρούμε εκείνους τους δρόμους και εκείνα τα δίκτυα συνεργασίας των προοδευτικών δυνάμεων και στα Ευρωπαϊκά Όργανα, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στα Εθνικά Κοινοβούλια και στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και σε κάθε οργανωμένη μορφή κοινωνικής έκφρασης.

Αν θέλετε τώρα να έχετε καλύτερες παραστάσεις για τα έργα, να σας δώσουμε τις διαφάνειες που έχουμε ετοιμάσει, στις οποίες φαίνεται το οδικό δίκτυο που έχει υλοποιηθεί αλλά και η προετοιμασία για την επέκταση και την ολοκλήρωση του οδικού δικτύου. Σ' αυτές μπορείτε να δείτε τα έργα που πρέπει να γίνουν για να συμπληρωθούν και λειτουργικά αλλά και να συνδεθούν με τις αστικές περιοχές και τις κρίσιμες υποδομές, όπως είναι τα λιμάνια, οι τουριστικές περιοχές και όλα τα υπόλοιπα.

Επιχειρούμε αυτό να γίνει μέσω της επέκτασης των υπαρχουσών παραχωρήσεων, με ταυτόχρονη μείωση του κόστους των διοδίων για τους πολίτες. Διότι, όταν βγήκαν αυτά τα έργα, οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες αλλά και η Εθνική Νομοθεσία δεν είχαν προβλέψει τίποτα απολύτως, για τον αν μπορούν οι πολίτες σε περιόδους κρίσης να χρησιμοποιήσουν τα έργα. Και όταν έχεις μία χρέωση 0,07 ευρώ το χιλιόμετρο, ως μέγιστη χρέωση, σήμερα είναι στο 0,063 περίπου, καταλαβαίνετε όλοι, πάρα πολύ καλά, ότι δεν είναι και τόσο υπέρ της ανάπτυξης και της κοινωνικής προστασίας, της

μείωσης των ατυχημάτων.

Θα δείτε επίσης τις επεκτάσεις, τα έργα στην Αττική, **τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης όπου έχουμε προβλέψει οι Κρητικοί, οι μόνιμοι κάτοικοι, να μην πληρώνουν διόδια.** Και μια που το είπε ο φίλος μου ο Ισμαήλ Έρταγκ, καλό είναι, κάποτε, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Επιτροπής και σε επίπεδο Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να θεσμοθετήσουμε επιτέλους το μεταφορικό ισοδύναμο για τις νησιωτικές περιοχές της Ευρώπης.

Είναι πραγματικά ένα μεγάλο κόστος και για τα νησιά μας, αλλά και για τις χώρες που είναι νησιωτικές, όπως είναι η Μάλτα, η Κύπρος, ή άλλα νησιά που υπάρχουν. Και για να ολοκληρώσουμε, επειδή αναφέρθηκε πάλι ο Ισμαήλ, έχει να κάνει με τη μείωση των ρύπων, με την παραγωγή Πράσινων Αστικών Μεταφορών, όπως είναι τα λεωφορεία όπως είναι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όπως είναι νέες τεχνολογίες λεωφορείων αερίου.

Θα ήταν τρελός κάποιος να μη συμφωνήσει σ' αυτά. Όλα αυτά όμως, δεν μπορούν να γίνουν, αν και σε μικρότερες περιφερειακές χώρες δεν υπάρχει ένα παραγωγικό κομμάτι για να καρπώνονται και αυτές οι χώρες την υπεραξία παραγωγής αυτού του εξοπλισμού.

Να μην αναπαράγουμε το μοντέλο της Ευρώπης των ανισοτήτων, αλλά το μοντέλο της ισόρροπης ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Άρα, να μην υποχρεωθεί η Ελλάδα μόνο να δανειστεί για να αγοράσει λεωφορεία. Να δανειστεί για να αγοράσει λεωφορεία αλλά όμως και για να φτιάξει και ένα κομμάτι αυτών των πράσινων λεωφορείων, είτε είναι ηλεκτρικά, είτε είναι μικρών εκπομπών ρύπων. Και εκεί θέλουμε πάρα πολύ δουλειά.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.