

**Η γεωπολιτική θέση της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας -  
Θράκης και τα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος δίκτυα μεταφορών στην  
Ανατολική Βαλκανική**

*Ομιλία του Εκτελεστικού Γραμματέα της ΠΑΜΘ, Κώστα Κατσιμίγα, σε  
ημερίδα του Προξενείου της Ρουμανίας στη Θεσσαλονίκη στις  
εγκαταστάσεις του CEDEFOP, με θέμα:*

**“Η Ευρώπη – Ένα οικοδόμημα που βασίζεται σε μια κοινή ιστορία. Η  
Ελλάδα και η Ρουμανία στην Ευρωπαϊκή Ένωση”**

**στις 13-5-2013**

Πριν από 30 σχεδόν χρόνια στην Περιφέρεια Ανατ. Μακεδονίας - Θράκης, με το διοικητικό σχήμα εκείνης της εποχής, υπήρχε μόνο μία οδική πύλη της χώρας προς το εξωτερικό, αυτή των Κήπων στο Νομό Έβρου και δύο Σιδηροδρομικές στο Πύθειο και το Ορμένιο. Η Περιφέρειά μας κλειστή από παντού, θεωρείτο η πλέον απομονωμένη περιοχή της Ελλάδας.

Σήμερα τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά. Η γειτονική Βουλγαρία είναι πλέον χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως και η Ρουμανία. Η είσοδος και η έξοδος είναι ελεύθερη χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις. Οι σχέσεις με την Τουρκία έχουν βελτιωθεί και η είσοδος Ελλήνων πολιτών στη γείτονα χώρα γίνεται με απλή επίδειξη ταυτότητας.

Στο μεταξύ ολοκληρώθηκε ο αυτοκινητόδρομος «**Εγνατία Οδός**» που ενώνει την Ηγουμενίτσα με τους Κήπους και κατασκευάστηκαν δύο σύγχρονα Διεθνή αεροδρόμια της **Καβάλας (Μέγας Αλέξανδρος)** και της **Αλεξ/πολης (Δημόκριτος)**. Ένα νέο λιμάνι κατασκευάστηκε στη Νέα Καρβάλη της Καβάλας (**Φίλιππος ο 2<sup>ος</sup>**) ενώ σημαντικές βελτιώσεις πραγματοποιήθηκαν, στα λιμάνια Αλεξ/πολης, Κεραμωτής και Νέας Περάμου.

Με τη Βουλγαρία λειτουργούν πέντε οδικές συνδέσεις (Εξοχής Δράμας, Θέρμες Ξάνθης, Νυμφαία Ροδόπης, Κυπρίνος και Ορμένιο στον Έβρο). Δύο οδικές συνδέσεις λειτουργούν με την Τουρκία (Κήποι-Καστανιές) και δύο Σιδηροδρομικές, Ορμένιο με Βουλγαρία και Πύθειο με Τουρκία.

Το **Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης** ανεπτυγμένο σε 4 πόλεις αριθμεί πλέον 20 Πανεπιστημιακά Τμήματα με 15.000 φοιτητές. Αντίστοιχα ένα πολύ αξιόλογο ΤΕΙ λειτουργεί σε Καβάλα και Δράμα

Τα πράγματα έχουν αλλάξει. Η Περιφέρεια Αν.Μακεδονίας - Θράκης δεν είναι πλέον απομονωμένη. Η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση από την 01.01.2007 είχε σαν συνέπεια την εδαφική συνέχεια. Όλες πλέον οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πλην των νησιωτικών έχουν εδαφική συνέχεια και η συνέχεια αυτή πραγματοποιείται μέσω των Περιφερειών Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, παρά τις έντονες αμφισβητήσεις γύρω από αυτήν και η διεθνοποίηση της μεταφοράς ενέργειας, ανέδειξαν την περιφέρειά ΑΜΘ σαν ενεργειακό κέντρο (μεταφορά φυσικού αερίου και υδρογονανθράκων), παρά τις πολλές και σοβαρές αντιδράσεις που έχουν διατυπωθεί και εξακολουθούν και σήμερα να υπάρχουν.

Αλλά και στις εναλλακτικές μορφές ενέργειας, στη Ροδόπη και τον Έβρο, έχει δημιουργηθεί ένα από τα μεγαλύτερα αιολικά πάρκα της Ελλάδας.

Στο πρωτογενή, δυναμικές καλλιέργειες έκαναν την εμφάνισή τους, ή αναδείχθηκαν (βαμβάκι, καλαμπόκι, τεύτλα, δημητριακά, σταφύλια, κηπευτικά, καπνός) με συνέπεια την αύξηση του αγροτικού εισοδήματος και σημαντική συμβολή στη δημιουργία βιομηχανιών μεταποίησης (εκκοκκιστήρια, οινοποιεία, Εργοστάσια ζάχαρης, τσιγάρων, κηπευτικών) κλπ. Η αγροτική οικονομία είναι σε ύφεση και αναζητούνται νέες μορφές αγροτικής ανάπτυξης. Σημαντικό κομμάτι της οικονομίας της περιοχής κατέχει η εξόρυξη μαρμάρων στην Ανατ. Μακεδονία, τομέας που και σήμερα, παρά την ύφεση, είναι ζωντανός.

Στο δευτερογενή τομέα η Περιφέρεια γνώρισε μία πρωτόγνωρη ανάπτυξη κυρίως τις δεκαετίες του '80 και '90, αλλά και σταδιακή αποβιομηχάνιση σε ανησυχητικά επίπεδα τα τελευταία δέκα χρόνια.

Στον τομέα του τουρισμού ναυαρχίδα είναι η νήσος Θάσος και ακολουθούν η Σαμοθράκη, τα παράλια της Καβάλας και της Ροδόπης, η Δράμα, η Ξάνθη και ο Έβρος με εποχιακό και συνεδριακό τουρισμό.

Είναι αντιληπτό από όλους μας ότι βιώνουμε μία περίοδο οικονομικών και αξιακών ανακατατάξεων. Πέρα όμως από την κριτική και αυτοκριτική που οφείλουμε να κάνουμε, πρέπει και να αναζητήσουμε νέους δρόμους και νέες δραστηριότητες ξεπερνώντας την ενδογενή μας εσωστρέφεια. Η Περιφέρειά μας έχει, χωρίς

αμφισβήτηση, σημαντικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη γεωπολιτική της θέση.

Η σημερινή αιρετή διοίκηση της ΠΑΜΘ, προσπαθεί να αναδείξει το σημαντικό ρόλο που εκ των πραγμάτων διαθέτει αυτός ο Ελληνικός τόπος. Σε μία πολύ δύσκολη για την Ελλάδα οικονομική συγκυρία, προσπαθήσαμε να χρησιμοποιήσουμε όλα τα χρηματοδοτικά αναπτυξιακά εργαλεία που διαθέταμε, κυρίως μέσα από Ευρωπαϊκούς αλλά και τους περιορισμένους εθνικούς πόρους. Δεν αφήσαμε τίποτε ανεκμετάλλευτο, φροντίσαμε να αποκτήσουμε ετοιμότητα μελετών και σήμερα είμαστε πρωτοπόροι στην απορρόφηση των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ σε όλους τους άξονες.

Ταυτόχρονα είναι υπό εκπόνηση ο **Στρατηγικός Αναπτυξιακός Σχεδιασμός** της Περιφέρειας. Ο Σχεδιασμός αυτός δεν είναι ακόμη μία μελέτη. Είναι ένας μακρόπνοος αναπτυξιακός προγραμματισμός για το μέλλον μας και το μέλλον των επόμενων γενεών. Λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παραγωγικοί τομείς, η αγροτική οικονομία η κτηνοτροφία, η μεταποίηση, οι υπηρεσίες, ο τουρισμός και αναλύονται τα στρατηγικά πλεονεκτήματα αλλά και τα μειονεκτήματα της περιοχής. Βλέποντας τη γεωγραφική θέση της περιοχής, το ανάγλυφο, αλλά και το καθεστώς των σημερινών διμερών και διευρωπαϊκών σχέσεων, διαπιστώνουμε ότι σημαντικό ρόλο μπορεί να αποκτήσει η περιοχή μας στον τομέα των διεθνών μεταφορών.

Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ένας σημαντικός τομέας της οικονομίας που επηρεάζει το μεταφορικό κόστος που μετακυλύεται στο κόστος του προϊόντος. Οι μεταφορές αφορούν πρόσωπα τα οποία μπορούν πλέον να επισκέπτονται ευκολότερα την Περιφέρειά μας για υπηρεσίες (εμπόριο, υγεία, εκπαίδευση, πάσης φύσεως τουρισμό), αφορούν όμως και διακίνηση προϊόντων. Αυτό βέβαια συμβαίνει και αντίστροφα. Δηλαδή δικοί μας πολίτες κινούνται ευκολότερα προς το εξωτερικό, με ότι αυτό σημαίνει.

Όπως είναι γνωστό οι χαμηλότερου κόστους μεταφορές είναι οι θαλάσσιες, ακολουθούν οι ποτάμιες – άγνωστες στην Ελλάδα -, οι σιδηροδρομικές – υποβαθμισμένες στην Ελλάδα – και οι χερσαίες οδικές που είναι οι ακριβότερες και ιδιαίτερα ανεπτυγμένες στη χώρα μας.

Οι συνδυασμένες μεταφορές δεν είναι ανεπτυγμένες στη χώρα μας σε σημείο που στον καθένα μπορεί να προκληθούν σκέψεις ακόμη και για ηθελημένη υποβάθμισή τους.

Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι σημαντικά λιμάνια για τη διακίνηση προϊόντων στη βαλκανική είναι η Θεσ/νίκη με 15 εκατ. τόνους ετησίως, το

Μπουργκάζ με 12 εκατ. τόνους, η Βάρνα με 8 εκατ. Τόνους και η Κωσταντζα της Ρουμανίας με 65 εκατ. τόνους. Με λίγα λόγια από τα 100 εκατ. τόνους το 85% διακινείται μέσω λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας και ακολουθεί η προώθησή τους με τρένα ή ποταμόπλοια (φορτηγίδες) στα αστικά κέντρα της Σερβίας, της Κροατίας, της Ουγγαρίας, της Σλοβακίας, της Μολδαβίας και της Αυστρίας.

Είναι γνωστό ότι ο σιδηρόδρομος στην Περιφέρειά μας είναι υποβαθμισμένος. Με εξαίρεση ελάχιστες παρεμβάσεις, παραμένει η χάραξη που έγινε στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα από γαλλική εταιρεία για την τότε Οθωμανική Διοίκηση. Ωστόσο το δίκτυο λειτουργεί και μεταφορές μπορούν να πραγματοποιηθούν.

Είναι ιδιαίτερης σημασίας η εμμονή της Διοίκησης της Περιφέρειας να ολοκληρωθούν από την ΕΡΓΟΣΕ οι μελέτες σύνδεσης του λιμένος Ν. Καρβάλης με τους Τοξότες και του Λιμένος Αλεξ/πολης, με το Σιδηροδρομικό δίκτυο.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι στη Βουλγαρία, σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους φτάνει μέχρι την Ποντκόβα, κωμόπολη Νότια του Κίρτζαλι που απέχει μόνο 35 χιλιόμετρα από την Κομοτηνή.

Μέχρι όμως να ολοκληρωθούν οι μελέτες και να κατασκευαστούν οι γραμμές θα περάσει αρκετός χρόνος.

Η σημερινή πραγματικότητα είναι οι οδικές μεταφορές.

Η «**Εγνατία Οδός**» και οι κάθετοι άξονες άλλαξαν τα μεταφορικά δεδομένα στη Βόρεια Ελλάδα και τα Βαλκάνια γενικότερα. Οι κάθετοι άξονες σταδιακά ολοκληρώνονται. Στην Περιφέρειά μας ελπίζεται να ολοκληρωθούν τα επόμενα χρόνια. Θα είναι όμως πολύ χρήσιμο να δούμε και λίγο βορειότερα. Πού οδηγούν οι κάθετοι άξονες και πώς συνεχίζουν μέσα στο Βουλγαρικό έδαφος.

Στη κεντρική Μακεδονία υπάρχει μία οδική και μία σιδηροδρομική πύλη προς Βουλγαρία, στον Προμαχώνα. Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, όπως προαναφέραμε υπάρχουν πλέον πέντε οδικές πύλες και μία σιδηροδρομική. Οι δύο από τις πέντε οδηγούν στην νότια ορεινή Βουλγαρία και συγκεκριμένα σε γνωστά χιονοδρομικά κέντρα και παρουσιάζουν κυρίως τουριστικό ενδιαφέρον. Μία πύλη είναι τοπικού ενδιαφέροντος. Σημαντικό όμως ενδιαφέρον έχει η πύλη του Ορμενίου στον Έβρο και αυτή της Νυμφαίας της Ροδόπης. Στο Ορμένιο υπάρχει και σιδηροδρομική πύλη, τη στιγμή αυτή, μόνο για διακίνηση εμπορευμάτων.

Η πύλη του **Ορμενίου** στο Βόρειο Έβρο οδηγεί στις πόλεις Σβίλεγκραντ (19.000 κάτοικοι), Χάρμανλι (19.000 κάτοικοι) και Χάσκοβο (80.000 κάτοικοι). Ο δρόμος μεταξύ Σβίλεγκραντ και Μπουργκάζ είναι κακής βατότητας και μικρών

ταχυτήτων. Συνδέεται άμεσα με το Δρόμο Σόφιας-Κωνσταντινούπολης. Το Ορμένιο απέχει από την Αλεξ/πολη περί τα 165 χιλιόμετρα.

Η πύλη της **Νυμφαίας** απέχει από τη Κομοτηνή και την Εγνατία Οδό 19 χλμ. Ενώνει την Εγνατία με τις πόλεις Κίρτζαλι (46.000 κάτοικοι), Χάσκοβο (80.000 κάτοικοι), Στάρα Ζαγόρα (180.000 κάτοικοι) και Φιλιππούπολη (380.000 κάτοικοι). . Ο κάθετος άξονας Κομοτηνής -Νυμφαίας – Κίρτζαλι – Χάσκοβο μήκους 116 χιλιομέτρων ενώνει τον Ελληνικό αυτοκινητόδρομο **«Εγνατία Οδός»** με τον Βουλγαρικό **«Μαρίτσα»**. Συνεχίζοντας βορειότερα περνά από τα μεγάλα αστικά κέντρα Στάρα Ζαγόρα, Γκάμπροβο, Βέλικο Τάρνοβο και καταλήγει στη Ρούσε / Τζούρτζιου, όπου και η Γέφυρα στο Δούναβη και τα σύνορα με Ρουμανία. Το Βουκουρέστι βρίσκεται μόλις άλλα 64 χλμ. βορειότερα του Ρούσε, απέχοντας από την Εγνατία μόνο 456 χιλιόμετρα.

Αν μελετήσει κανείς το σχεδιασμό της Βουλγαρίας για τις οδικές μεταφορές ταχείας κυκλοφορίας θα δει ότι τρεις αυτοκινητόδρομοι κινούνται από ανατολικά προς δυτικά. Συγκεκριμένα :

- ▶ Ο Αυτοκινητόδρομος **«Χέμους»** από Σόφια – Βάρνα.
- ▶ Ο Αυτοκινητόδρομος **«Τράκια»** από Σόφια – Μπουργκάζ.
- ▶ Ο Αυτοκινητόδρομος **«Μαρίτσα»** από Τσιρπάν – Καπετάν Αντρέεβο. (σύνορα Τουρκίας).

Στο σχεδιασμό της Βουλγαρίας είναι και οι κάθετοι με κατεύθυνση Βορράς, Νότος

- ▶ Ο Αυτοκινητόδρομος **«Στρούμα»** Σόφια-Προμαχώνας που οδηγεί στη Θεσσαλονίκη.
- ▶ Ο Αυτοκινητόδρομος **«Τσέρνο Μόρε»** μεταξύ Μπουργκάζ και Βάρνας.

Στη Ρουμανία ο σχεδιασμός είναι αντίστοιχος με κατεύθυνση από Δύση προς Ανατολή δηλαδή προς τον Εύξεινο Πόντο.

Στη Ρουμανία οι προγραμματισμένοι αυτοκινητόδρομοι είναι τέσσερις:

- A1, Βουκουρέστι-Πιτέστι προς Αράντ και Βουδαπέστη
- A2, Βουκουρέστι-Κωστάντζα

- A3, Βουκουρέστι – Πλοέστι προς Τάργκου Μούρες και προς Φοσκάνι - Κισινάου
- A4 Οραντέα – Ιάσι

Καλής βατότητας εθνικοί δρόμοι σημαντικής αξίας για τις Ελληνικού και Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος μεταφορές είναι οι:

- Εθν. οδός Νο 21(προς Κισινάου-Οδησσό-Κίεβο)
- Εθν. οδός Νο 22, Κωνσταντζα-Τούλτσεα (προς Οδησσό)
- Εθν. οδός Νο 39, Μαγκάλια-Κωνσταντζα
- Εθν. οδός Νο 7, Πιτέστι-Σιμπίου-Σέμπες
- Εθν. οδός Νο 1, Βουκουρέστι-Κλουζ-Οραντέα (προς Βουδαπέστη)
- 

Για την Ελλάδα και κυρίως για την Περιφέρειά μας τεράστιας σημασίας είναι η κατασκευή του οδικού άξονα **Κομοτηνή- Νυμφαίας-Μακάζα-Ρούσε** που οδηγεί στην ενδότερη Βαλκανική αλλά δευτερευόντως και ο άξονας **Λέσσοβο-Σίλιστρα** που θα φέρει πλησιέστερα την Αλεξ/πολη με την Κωνσταντζα και τα παρευξείνια λιμάνια. Το ίδιο σημαντικό είναι και η βελτίωση της βατότητας του δρόμου **Σβίλενγκραντ - Μπουργκάζ** μέσω Τοπόλογκραντ, Έλχοβο και Στρέντετς.

Με την ολοκλήρωση αυτών των αξόνων τα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξ/πολης μετατρέπονται **σε πύλες των Βαλκανίων στη Μεσόγειο** αλλά και διακίνησης εμπορευμάτων προς τις χώρες της Βαλκανικής και της Κεντρικής Ευρώπης μέσω αναβαθμισμένων οδικών δικτύων, σιδηροδρόμου **αλλά και των παραδουνάβιων λιμένων Ρούσε, Σβιστώφ και Λόμ.**

Από το 2011 η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ανέλαβε την προεδρία της επιτροπής για τα Βαλκάνια και τη Μαύρη θάλασσα της Συνόδου των Περιφερειών των παράκτιων χωρών της Ευρώπης (Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe-CPMR) , καθώς και την αντιπροεδρία των Μεσογειακών Περιφερειών. Τις θέσεις κατείχε ο Αντιπεριφερειάρχης Ροδόπης Παύλος Δαμιανίδης. Ιδιαίτερη έμφαση στις συνεδριάσεις των επιτροπών δόθηκε στην επεξεργασία της τελικής πρότασης του πολιτικού γραφείου της CPMR για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Από τη θέση αυτή η Περιφέρειά μας προσπάθησε να αναδείξει το γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό της ρόλο και να προωθήσει αποφάσεις για τα Ευρωπαϊκά και Ελληνικά συμφέροντα.

Διαπιστώσαμε ένα τεράστιο ευρωπαϊκό ενδιαφέρον για τις χώρες και τις αγορές της Μαύρης Θάλασσας και της Κασπίας. Διαπιστώσαμε επίσης ότι το σύνολο των μεταφορών προς τις χώρες αυτές, αλλά και προς τις χώρες της ανατολικής βαλκανικής γίνονται μέσω των στενών των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου, με μεγάλη περιβαλλοντική επιβάρυνση, αλλά και τεράστιο χρόνο αναμονής για τη διέλευση των στενών.

Ο ευρωπαϊκός διάδρομος με αριθμό 4, Αμβούργο – Αθήνα- Λευκωσία, εμφανίζει δύο παρακλάδια προς Κωσταντζα και Μπουργκάζ, με προφανή σκοπό τη διασύνδεση της Βόρειας και της Κεντρικής Ευρώπης με τη Μαύρη θάλασσα. Ταυτόχρονα διαπιστώσαμε μία υστέρηση προώθησης ευρωπαϊκών προϊόντων από τη δυτική Μεσόγειο προς την ανατολική, οφειλόμενη στην απουσία επαρκών μεταφορικών δικτύων μεταξύ Τυρρηνικής και Αδριατικής Θάλασσας.

Σε αλληπάλληλες συνεδριάσεις των επιτροπών προτείναμε και περάσαμε στη τελική απόφαση της ολομέλειας των Περιφερειών τις παρακάτω προτάσεις για ένταξη στα έργα πυρήνα (core).

1. Τη διασύνδεση των λιμένων Λιβόρνο και Τσιβιταβέκια της Τυρρηνικής με το λιμάνι της Ανκόνα μέσω Αρετσο.
2. Την αναβάθμιση των λιμένων Μπρίντιζι στην Αδριατική, Αστακού στη Δυτική Ελλάδα και Καβάλας στην ΠΑΜΘ.
3. Την ένταξη της Σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης Αλεξανδρούπολης - Ελληνοτουρκικά σύνορα, στα σιδηροδρομικά ευρωπαϊκά δίκτυα, σαν διπλή ηλεκτροκίνητη υψηλών ταχυτήτων.
4. Την ένταξη του οδικού και σιδηροδρομικού άξονα Κομοτηνής-Χασκόβου-Ρούσε/Τζούρτζιου-Βουκουρεστίου-Μαρασέστι-Βάμα Αλμππίσα, με κατεύθυνση προς Κισινάου ,Οδησσό, Νοβοαζόβσκ και Ροστώβ Ντόν
5. Την ολοκλήρωση των βουλγαρικών αξόνων προς Βάρνα και Μουργκάζ

Με τις προτάσεις αυτές υπάρχει άμεση και ταχεία διασύνδεση των λιμένων Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης με τα παρευξείνια

λιμάνια του Μπουργκάζ της Κωσταντζα και της Οδησσού, παρακάμπτοντας τα στενά του Βοσπόρου, τα οποία ωστόσο ποτέ δεν θα χάσουν το μεγάλο ρόλο που ήδη κατέχουν.

Ευρωπαϊκά προϊόντα θα μπορούν να προωθούνται πλέον και μέσω του Αυτοκινητόδρομου ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, που συνδέεται άμεσα με τα Ιταλικά λιμάνια της Τεργέστης, Βενετίας, Ανκόνας, Μπάρι και Μπρίντζι.

Με τον τρόπο αυτά αναβαθμίζονται και τα λιμάνια των δυτικών ακτών της Μαύρης θάλασσας και δεν αποτελούν μόνο πύλες εισόδου προϊόντων προς τις βαλκανικές χώρες, αλλά κυρίως εξαγωγικά ευρωπαϊκά λιμάνια προς τις νέες αγορές των αναπτυσσόμενων χωρών της ανατολικής μαύρης θάλασσας και της Κασπίας.

Η πρότασή της ολομέλειας των παράκτιων περιφερειών της Ευρώπης πρέπει να τύχει της υποστήριξης των κυβερνήσεων των χωρών μελών, προκειμένου να ληφθούν οι τελικές αποφάσεις για την ένταξη των παραπάνω μεταφορικών δικτύων στα προγράμματα που θα χρηματοδοτηθούν στην επόμενη προγραμματική περίοδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

**Κώστας Κατσιμίγας**