

MEETING OF THE INTERMEDITERRANEAN COMMISSION WORKING GROUP ON TRANSPORT AND TERRITORIAL COHESION

Η παρέμβαση της ΠΑΜΘ στην Ομάδα Εργασίας περιλαμβάνει σημαντικές παρατηρήσεις για τη διαμόρφωση των νέων προτάσεων για τις μεταφορές στο χώρο της Μεσογείου.

Σύμφωνα με τους άξονες που μας έστειλε η Διαμεσογειακή Επιτροπή και κυρίως σύμφωνα με τον άξονα 2, δίδεται προτεραιότητα στις θαλάσσιες μεταφορές, πράγμα εν πολλοίς αυτονόητο, ενώ δίδονται κατευθύνσεις για τη δημιουργία υποδομών συνδυασμένων μεταφορών σε σχέση με τα λιμάνια και τα χερσαία δίκτυα.

Στόχοι μας πρέπει να είναι :

- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης
- Η διασφάλιση Οικονομικού και Κοινωνικού οφέλους
- και η δημιουργία μιας διαμεσογειακής Μεταφορικής λογικής.

Και δράσεις μας :

- Η διαφοροποίηση των πυλών της Ευρώπης
- Η βελτίωση των λιμενικών και των σιδηροδρομικών συστημάτων
- Η επέκταση των δομών του δικτύου για την αξιοποίηση και την εκμετάλλευση των νοτιότερων άκρων της Ευρώπης
- Η ανάπτυξη των θαλάσσιων συνδέσεων
- Η διασύνδεση των μεταφορικών δικτύων της Ευρώπης και της Μεσογείου
- Η Εναρμόνιση των εθνικών διατυπώσεων με της Ευρωπαϊκές και καθορισμός κοινών standards για τη διαχείριση των μεταφορών.

Είμαστε απολύτως σύμφωνοι. Η Μεσόγειος από τους αρχαίους χρόνους υπήρξε διαμετακομιστικό κέντρο και όχι τυχαία γύρω από αυτήν αναπτύχθηκαν πολλοί μεγάλοι πολιτισμοί.

Σύμφωνα όμως με τους προτεινόμενους 10 νέους διαδρόμους και τις βασικές προτάσεις των υποδομών ενταγμένων στο CORE, ανατρέπονται αρκετές θεωρίες.

Παρατηρώντας τη πρόταση διαπιστώνουμε ότι δεν βλέπουμε έναν Μεσογειακό διάδρομο αλλά έναν Δυτικομεσογειακό διάδρομο που ξεκινά από το Αλγεθίρας, διέρχεται από τις μεσογειακές ακτές της Ισπανίας και της Γαλλίας, τέμνει την βόρεια Ιταλία στον άξονα Genova-Venezia-Trieste και μετά οδεύει προς την ανατολική Ευρώπη προς την μη Μεσογειακή Ουγγαρία, με ορίζοντα το Κίεβο της Ουκρανίας.

Και είναι βέβαια απόλυτα κατανοητό και αποδεκτό να υπάρχει πρόσβαση των μεσογειακών χωρών στην Ανατολική Ευρώπη, αλλά η απουσία της Ιταλικής και της Βαλκανικής χερσονήσου από μία διαμεσογειακή μεταφορική λογική είναι ακατανόητη. Η Ιταλική χερσόνησος περιλαμβάνεται στον διάδρομο 5 Ελσίνκι-Vallera και η Βαλκανική στον διάδρομο 4 Αμβούργο – Λευκωσία. Εδώ έχουμε δυο άλλους ανατολικομεσογειακούς διαδρόμους.

Οι δύο παραπάνω άξονες δεν τέμνονται.

Η αναγκαιότητα ενιαίας αντιμετώπισης των μεταφορών στη Μεσόγειο είναι πρόδηλη, ανεξάρτητα από τις διασυνδέσεις των Μεσογειακών χωρών με την Ευρωπαϊκή ενδοχώρα τις Βόρειες χώρες αλλά και τις εξωκοινοτικές χώρες της Ανατ. Ευρώπης. Άλλωστε ζητούμενη είναι και η εδαφική συνοχή.

Η Μεσόγειος αποτελεί τον σημαντικότερο διάδρομο θαλάσσιων μεταφορών της Ευρώπης προς τις χώρες της Βόρειας Αφρικής, της Ανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας αλλά και της Κασπίας. Ευρωπαϊκών συμφερόντων πλοία κατευθύνονται στις αναπτυσσόμενες πετρελαιοπαραγωγικές χώρες της Κασπίας

μέσω της Μαύρης Θάλασσας και των ποταμών Ντον και Βόλγα. Η διέλευση των πλοίων αυτών γίνεται μέσω των στενών των Δαρδανελλίων και του Βοσπόρου με σημαντικές καθυστερήσεις και περιβαλλοντικούς κινδύνους.

Προτείναμε στην Επιτροπή Βαλκανίων και Μαύρης Θάλασσας εναλλακτικές διαδρομές μέσω της αναβάθμισης του λιμένα της Καβάλας σε CORE και την ένταξη ενός νέου οδικού και σιδηροδρόμου άξονα μεταξύ Καβάλας – Κομοτηνής – Βουκουρεστίου και Vama Albita (σύνορα REPUBLICA MOLDOVA) με ορίζοντα το λιμάνι της Οδησσού στην Ουκρανία. Στα αξιοπερίεργα του χάρτη με τα δίκτυα Core είναι ότι αγνοεί τα ήδη εδώ και χρόνια αποπερατωμένα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα της Αδριατικής Ακτής στην Ιταλική χερσόνησο, ενώ θεωρεί Core/completed το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Βόρεια Ελλάδα το οποίο δεν επιδέχεται ούτε αναβάθμιση. Απαιτεί ριζική επαναχάραξη.

Ταυτόχρονα προτείναμε διορθώσεις στο δίκτυο CORE των Βαλκανικών χωρών στη λογική υποστήριξη του διαδρόμου 4. Το λιμάνι της Καβάλας μπορεί να αναδειχθεί σε πύλη εισόδου εμπορευμάτων προς την ανατολική βαλκανική ενδοχώρα αλλά και τον Δούναβη με παράκαμψη των στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων.

Στην Ελλάδα έχει κατασκευαστεί και με Κοινοτική Χρηματοδότηση ο οδικός άξονας Ηγουμενίτσα-Κήποι (σύνορα TR). Είναι ένας σύγχρονος Αυτοκινητόδρομος μήκους 650 χιλιομέτρων που ξεκινά από το Ελληνικό λιμάνι της Ηγουμενίτσας (CORE) και καταλήγει στα Ελληνοτουρκικά σύνορα. Ταυτόχρονα παρατηρούμε ότι στη δυτική Ελλάδα υπάρχουν δύο λιμάνια CORE ενώ έχουμε προτείνει και ένα τρίτο αυτό του Αστακού. Διαφωνούμε με τη λογική της απαραίτητης προϋπόθεσης για ένταξη στο CORE σύμφωνα με την τρέχουσα φέρουσα ικανότητα ενός λιμένα. Εάν ένας λιμένας πρέπει να διαδραματίσει ρόλο πρέπει να αναβαθμισθεί ανεξάρτητα από τη σημερινή του κινητικότητα. Στην Ελλάδα προβλήματα υπάρχουν με το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο και σύμφωνα με τις κοινοτικές οδηγίες πρέπει να διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο. Για το λόγο αυτό υποβάλαμε ουσιαστικές προτάσεις αναβάθμισης του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου για την προώθηση Ευρωπαϊκών συμφερόντων προς μη κοινοτικές χώρες (FYROM-TURKEY).

Η Ιταλία και η Ιταλική χερσόνησος διαθέτει επαρκές δίκτυο χερσαίων μεταφορών και καλά εξοπλισμένα λιμάνια. Κατανοούμε απόλυτα την αγωνία της Τοσκάνης και της Umbria, ενδεχομένως για γρηγορότερη πρόσβαση στη Μαύρη Θάλασσα και τις χώρες της Βαλκανικής. Η Τοσκάνη στην Σαραγόσα πρότεινε μία διασύνδεση μέσω τριών εξωκοινοτικών χωρών της Κροατίας, της Βοσνίας Ερζεγοβίνης και της Σερβίας πράγμα που για την ώρα με τη σημερινή οικονομική συγκυρία φαίνεται ουτοπικό.

Αντ' αυτού θα προτείναμε την στήριξη από την Διαμεσογειακή Επιτροπή την πρόταση για κατασκευή χερσαίου οδικού ή και σιδηροδρομικού άξονα μεταξύ Arezzo και Ancona, προκειμένου οι δύο ιστορικές και ιδιαίτερα ανεπτυγμένες ιταλικές περιφέρειες να αποκτήσουν ευκολότερη πρόσβαση στα λιμάνια της Ancona του Bari και του Prindisi.

Στο power point της Τοσκάνης στη Saragossa είδαμε σε έναν χάρτη με τους διευρωπαϊκούς άξονες που διέρχονται από το Ιταλικό έδαφος. Μεταξύ άλλων, και τον ήδη καταργημένο διάδρομο 8 Bari-Varna. Δεν γνωρίζουμε τους λόγους της αναβίωσης της πρότασης αυτής την οποία βρίσκουμε ανέφικτη αλλά και ανταγωνιστική σε ένα ήδη υφιστάμενο ευρωπαϊκό οδικό άξονα.

Οι Αρχαίοι Ρωμαίοι, όταν αποφάσισαν να ενώσουν τη Ρώμη με το Βυζάντιο (μετέπειτα Κων/πολη) κατασκεύασαν δύο φημισμένους δρόμους την Via Appia και την Via Egnatia. Ο Ελληνικός αυτοκινητόδρομος Α2 που φέρει το όνομα της Εγνατίας οδού διαθέτει κάθετους άξονες και μπορεί πολύ καλά να εξυπηρετήσει τα λιμάνια του Δυρραχίου (Durazzo-Durres) και της Αυλώνας (Avlona-Vlore) με την κατασκευή ενός ακόμη δρόμου μήκους μόλις 100 χιλιομέτρων αντί των περίπου 850 του πρώην άξονα 8. Άλλωστε η απόσταση Brindisi-Avlona είναι 72 ναυτικά μίλια έναντι 121 που είναι η απόσταση Brindisi-Igoumenitsa. Το λιμάνι του Brindisi πρέπει να αναβαθμισθεί σε Core διότι είναι η πλησιέστερη πύλη της Νότιας Βαλκανικής στην Ιταλική χερσόνησο.

Τέλος θεωρούμε σημαντικό το ρόλο των λιμένων της Μάλτας και της Κύπρου στις Διαμεσογειακές μεταφορές λόγω της γαιωστρατιγικής τους θέσης.

Βαλένσια Ισπανία, Δεκέμβρης 2011

Κώστας Κατσιμίγας
Εκτελεστικός Γραμματέας
Περιφέρειας Αν. Μακεδονίας & Θράκης