



Ευρωπαϊκή Ένωση
Περιφερειακή πολιτική

el info regio

| Αριθ. 18 | Δεκέμβριος 2005 |

panorama



**Οι μεταφορές, κινητήρια
δύναμη της περιφερειακής
ανάπτυξης**

Πίνακας περιεχομένων

Οι μεταφορές, κινητήρια δύναμη της περιφερειακής ανάπτυξης

Υποδομές μεταφορών: συνδυασμός της οικονομικής μεγέθυνσης και της συνοχής στην Ευρώπη

Αν και οι υποδομές μεταφορών είναι απολύτως αναγκαίες για την περιφερειακή οικονομική μεγέθυνση, μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις συμβάλλουν στην κοινωνική συνοχή.

Οι βιώσιμες μεταφορές, προτεραιότητα της ευρωπαϊκής πολιτικής

Η στήριξη των τρόπων μεταφοράς που σέβονται το περιβάλλον είναι ένας από τους τέσσερις πυλώνες της κοινοτικής στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη. Μακροπρόθεσμα, η αποσύνδεση της ανάπτυξης των μεταφορών από τη μεγέθυνση της οικονομίας είναι βασικός στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής.

Μαρτυρία: Παραδουνάβιες χώρες

Το ΕΤΠΑ σε δράση: Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ελλάδα, Φινλανδία

Μαρτυρία: Το Interreg III B βορειοδυτικής Ευρώπης

Έρευνα: Η περιφέρεια Αλγκάρβε σε κομβικό σημείο

Ο εκσυγχρονισμός των μεταφορών συμπίπτει με μια νέα κοινωνικοοικονομική φάση για τη Νότια Πορτογαλία.

Μαρτυρία: Εσθονία, Λιθουανία, Λεττονία, Πολωνία, Φινλανδία

Μαρτυρία: Ισπανία

Το Ταμείο Συνοχής και το ISPA σε δράση

Φωτογραφίες (σελίδες): Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 21), ARGE Donauländer (12), SEEDA (14), CCDD (15, 16, 18), AEIDL (11, 16, 17, 19), AGILE (13), Angus Transport Forum (13), Gefyra S.A. (13), URBAN II Helsinki (13), Puerto de Barcelona (20), ZSR (21), National Motorway Co. (21), EIB/BEI (21).

Εξώφυλλο: Εμπορευματοκιβώτια σε διαμετακόμιση στο λιμάνι του Μπέλφαστ (Ηνωμένο Βασίλειο).

Στη σύνταξη του παρόντος τεύχους συνεργάστηκαν οι: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Υπεύθυνος έκδοσης: Thierry Daman, ΕΕ, ΓΔ Περιφερειακή πολιτική.

Το περιοδικό αυτό εκδίδεται στην αγγλική και τη γαλλική γλώσσα σε ανακυκλωμένο χαρτί.

Ο θεματικός φάκελος διατίθεται στις 19 γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ιστότοπο του Διαδικτύου http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

Τα κείμενα της παρούσας έκδοσης δεν έχουν νομική ισχύ.

3



8



12



13

14



15



19



20



21

Υποδομές μεταφορών: συνδυασμός της οικονομικής μεγέθυνσης και της συνοχής στην Ευρώπη

Του Yves Crozet ⁽¹⁾

Αν και οι υποδομές μεταφορών είναι απολύτως αναγκαίες για την περιφερειακή οικονομική μεγέθυνση, μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις συμβάλλουν στην κοινωνική συνοχή.



Γέφυρα στον αυτοκινητόδρομο Μπιλμπάο-Σανταντέρ (Ισπανία)

Ήδη από την ίδρυσή της στα τέλη της δεκαετίας του '50, η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα βρέθηκε αντιμέτωπη με το ζήτημα των ανισοτήτων ως προς το βιοτικό επίπεδο μεταξύ των κρατών μελών της. Οι διαφορές του κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ ήταν την εποχή εκείνη μεγάλες, παραδείγματος χάρι ανάμεσα στη Γερμανία και την Ιταλία. Ήταν όμως ακόμη μεγαλύτερες όταν συγκρίνονταν τα περιφερειακά κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ: οι περιφέρειες Μπάντεν-Βυρτεμβέργης ή Λα ντε Φρανς ήταν πολύ πλουσιότερες από τις περιφέρειες της Απουλίας ή της Σικελίας. Αυτό το καθοριστικής σημασίας ζήτημα ανέκυψε εκ νέου σε κάθε διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στις νέες χώρες οι οποίες εντάσσονταν σταδιακά στην Ένωση (Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία, Πολωνία...) υπήρχαν, και εξακολουθούν να υπάρχουν, περιφέρειες με κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ τουλάχιστον 15 φορές χαμηλότερο από αυτό των πλουσιότερων περιφερειών.

Δεδομένου ότι ένας από τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν η σύγκλιση των βιοτικών επιπέδων μεταξύ των κρατών μελών, δεν ήταν δυνατόν να γίνει αποδεκτή αυτή η κατάσταση ούτε να αφεθεί η ρύθμισή της αποκλειστικά στις μεταναστευτικές ροές από τις φτωχές προς τις πλούσιες περιοχές. Μία από τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν να μπορέσουν οι μειονεκτικές περιφέρειες να έχουν σημαντική οικονομική μεγέθυνση, κατά προτίμηση ταχύτερη από αυτήν των άλλων περιφερειών. Υπό αυτό το πρίσμα, αποδόθηκε στις υποδομές μεταφορών ένας πρωτεύων ρόλος: να συμβιβάσουν την οικονομική μεγέθυνση με την κοινωνική συνοχή.

Αν και αυτό δεν είναι κατ' ανάγκη αδύνατο να επιτευχθεί, πρέπει εντούτοις να επισημανθεί ότι η ανάπτυξη των υποδομών δεν είναι πανάκεια. Αν και οι υποδομές μεταφορών είναι απολύτως αναγκαίες για την περιφερειακή πολιτική οικονομική μεγέθυνση, μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν να συμβάλουν στην κοινωνική συνοχή.

Οικονομική μεγέθυνση και σύγκλιση: η διπλή αποστολή των υποδομών μεταφορών

Η οικονομική μεγέθυνση στις οικονομίες αγοράς δεν βασίζεται μόνο στην τεχνολογική πρόοδο και τη συνακόλουθη αύξηση της παραγωγικότητας. Όπως απέδειξαν οι θεμελιωτές της πολιτικής οικονομίας, ο Άνταμ Σμιθ και ο Ντέβιντ Ρικάρντο, ήδη από τα πρώτα στάδια της, ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας έχει επίσης μεγάλη σημασία. Ακόμα και σε έναν κόσμο χωρίς τεχνολογική πρόοδο, η διευκόλυνση της επικοινωνίας ανάμεσα σε περιοχές παραγωγής με διαφορετικό κόστος παραγωγής συνιστά από μόνη της παράγοντα συλλογικής ωφέλειας. Η διαίσθηση αυτών των πρωτοπόρων επιστημόνων επιβεβαιώθηκε αργότερα από τις εργασίες των σύγχρονων οικονομολόγων που κατέληξαν στο περίφημο θεώρημα «HOS» (Heckscher, Ohlin, Samuelson): η ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών και υπηρεσιών μπορεί να αντισταθμίσει επαρκώς το πρόβλημα της άνισης κατανομής των συντελεστών παραγωγής μεταξύ των διαφόρων περιοχών. Αν και αυτό είναι κάτι που πολύ εύκολα λησμονούμε, το βιώνουμε καθημερινά στην πράξη. Κάθε φορά που πίνουμε έναν καφέ ή ένα τσάι, κάθε φορά που χρησιμοποιούμε το αυτοκίνητό μας, καταναλώνουμε προϊόντα (τροπικά προϊόντα, πετρέλαιο) η παραγωγή των οποίων είναι σχεδόν ανύπαρκτη στην Ευρώπη, αλλά ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας τα θέτει στη διάθεσή μας.

Υπό αυτό το πρίσμα, οι υποδομές μεταφορών έχουν καθοριστική σημασία. Αυτές είναι που καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία των εμπορευμάτων και τη σύνδεση μεταξύ των περιοχών. Τα γερμανικά αυτοκίνητα, τα σουηδικά έπιπλα ή τα φινλανδικά τηλέφωνα πωλούνται σε ολόκληρη την Ευρώπη, όπως και τα ισπανικά οπωροκηπευτικά και τα ιταλικά ενδύματα. Για τους παραγωγούς, η ανάπτυξη αποδοτικών μεταφορικών μέσων διευρύνει τις ζώνες διάθεσης των προϊόντων τους, γεγονός που επιτρέπει τη μαζική

⁽¹⁾ Καθηγητής οικονομικών επιστημών, Πανεπιστήμιο Lyon 2, διευθυντής του LET (Εργαστήριο Οικονομίας των Μεταφορών), UMR CNRS n° 5593 (www.let.fr).

παραγωγή και, κατά συνέπεια, συμβάλλει στη μείωση του κόστους κατά μονάδα προϊόντος. Επειδή η μείωση αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη από την ταυτόχρονη αύξηση του μεταφορικού κόστους, ο μεγάλος κερδισμένος από αυτό το σύστημα είναι ο τελικός καταναλωτής. Ζούμε πλέον σε μια διαφοροποιημένη οικονομία, όπου καθοριστική σημασία στις συναλλαγές μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών έχουν οι «μικρές λεπτομέρειες». Ο γερμανός οδηγός μπορεί να αγοράζει ισπανικά αυτοκίνητα και ο γάλλος καλοφαγάς μπορεί να απολαμβάνει ιταλικά κρασιά...

Η πρώτη αποστολή, λοιπόν, των υποδομών μεταφορών είναι να συμβάλουν στην πτωτική τάση των στοιχείων του κόστους και στη συνακόλουθη γενική μεγέθυνση της οικονομίας. Ο ρόλος τους όμως δεν περιορίζεται μόνο σε αυτό και πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι συγκεκριμένες επιπτώσεις στην κάθε περιοχή. Η εμπειρία δείχνει ότι τα κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης έχουν την τάση, για προφανείς λόγους δυνατότητας πρόσβασης, να βρίσκονται εγγύτερα στις αποδοτικότερες υποδομές. Αυτό έχει αποδειχθεί από την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων τον 19ο αιώνα και των αυτοκινητοδρόμων και των αερολιμένων στον 20ό αιώνα. Οι υποδομές μεταφορών έχουν σημαντική επίπτωση στην ανάπτυξη και στην ιεράρχηση των περιοχών. Οι περιφέρειες που διαθέτουν καλή εξυπηρέτηση από μέσα μεταφοράς τα καταφέρουν καλύτερα από τις αποκλεισμένες περιοχές. Γι' αυτό το λόγο, ο σχεδιασμός και η χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών αποτελούν εδώ και καιρό μία από τις βασικότερες αποστολές των κρατών. Για να παγιωθεί η εθνική ενότητα, οι κεντρικές διοικήσεις των κρατών έχουν αναλάβει προ πολλού ή παρακολουθούν στενά την κατασκευή πλωτών οδών, σιδηροδρομικών ή οδικών αξόνων που να διασχίζουν όσο το δυνατόν πληρέστερα την έκταση της κάθε χώρας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση βρέθηκε αντιμέτωπη με την ίδια απαίτηση. Όπως ανέφερε ήδη το 1977 η έκθεση MacDougall⁽²⁾, οι περιφερειακές και οι αναπτυξιακά καθυστερημένες περιοχές έπρεπε να αποκτήσουν σύγχρονες υποδομές μεταφορών για να συνδεθούν με τις αγορές, τόσο για τον εφοδιασμό τους όσο και για τη διάθεση των τοπικών προϊόντων τους. Η χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών αναδείχθηκε, λοιπόν, σε ένα από τα καθοριστικά στοιχεία της ενδοκοινοτικής αλληλεγγύης. Εφόσον η διαπροσωπική αλληλεγγύη παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό στην αρμοδιότητα των κρατών μελών (κοινωνικές ασφαλίσεις, παροχή βοήθειας στις κοινωνικές ομάδες με τις μεγαλύτερες ανάγκες), η διαπεριφερειακή αλληλεγγύη ήταν ο μοχλός τον οποίο χρησιμοποίησε η Ευρώπη για να προωθήσει την κοινωνική συνοχή διαμέσου της σύγκλισης των βιοτικών επιπέδων. Έτσι, χώρες όπως η Ελλάδα, η Ισπανία⁽³⁾ ή η Πορτογαλία χρηματοδοτήθηκαν μαζικά με ευρωπαϊκά κεφάλαια (επιχορηγήσεις και δάνεια της ΕΤΕπ) για να



■ Άαλμποργκ (Δανία): τα περιφερειακά αεροδρόμια δίνουν ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη

βελτιώσουν τα οδικά και σιδηροδρομικά τους δίκτυα. Το ίδιο συμβαίνει και σήμερα, αν και σε μικρότερο βαθμό, για τα νέα δέκα κράτη μέλη, αλλά και για τις υποψήφιες χώρες. Η έννοια της κοινοτικής αλληλεγγύης υλοποιείται στην πράξη με τη βελτίωση και τη διασύνδεση των δικτύων μεταφορών. Αυτό αποδεικνύεται από το σχεδιασμό των μεγάλων ευρωπαϊκών αξόνων μεταφορών ή, πιο πρόσφατα, από την έκθεση Van Miert⁽⁴⁾, η οποία προτείνει να συγχρηματοδοτήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερα από 20 μεγάλα έργα υποδομών, κυρίως διασυνοριακού και κατ' επέκταση διεθνούς χαρακτήρα.

Η συνοχή αντιμέτωπη με την πόλωση

Με βάση τα προαναφερόμενα, η καθοριστικής σημασίας οικονομική και κοινωνική αποστολή των υποδομών μεταφορών καθίσταται απαραίτητο να ξεκινήσει η υλοποίηση προγραμμάτων μεγάλων έργων. Πρέπει να αρχίσουν να υλοποιούνται σύντομα τα έργα της έκθεσης Van Miert και να ληφθούν οι συνακόλουθες αποφάσεις για την ένταξή τους στον προϋπολογισμό και τη χρηματοδότησή τους. Από πού πηγάει τότε η εντύπωση ότι η Ευρώπη και πολλά κράτη μέλη δείχνουν διστακτικότητα να τα υλοποιήσουν; Ποιος μας ψιθυρίζει στο αυτί το παραμύθι ότι οι υποδομές μεταφορών δεν είναι πανάκεια; Ότι τα αναμενόμενα αποτελέσματα, η ανάπτυξη και η συνοχή δεν είναι σίγουρα; Ότι μπορεί να υπάρξουν δυσμενείς επιπτώσεις, ιδίως περιβαλλοντικές; Τα ερωτήματα αυτά δεν πρέπει να αποσιωπηθούν ούτε να αγνοηθούν απερίσκεπτα. Αντίθετα, πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά, διότι καταδεικνύουν τις προϋποθέσεις για να πετύχει η διπλή αποστολή των υποδομών μεταφορών.

Ας εξετάσουμε πρώτα τα ερωτήματα και τις αμφιβολίες που έχουν οι φορείς χρηματοδότησης, δημόσιοι ή ιδιωτικοί, πριν αρχίσει η υλοποίηση νέων υποδομών μεταφορών.

Η πρώτη αμφιβολία είναι τεχνικού και οικονομικού χαρακτήρα: θα επαληθευτούν μετά την έναρξη της λειτουργίας του έργου οι προβλέψεις των σχεδιαστών του για την αύξηση της κυκλοφορίας; Τα τελευταία έτη, πολλά παραδείγματα, έδειξαν ότι οι προβλέψεις ήταν υπερβολικά αισιόδοξες: Eurotunnel, αυτοκινητόδρομος M1 στην Ουγγαρία, πλωτή οδός Ρήνου-Μάιν-Δούναβη... τόσες επενδύσεις τα αποτελέσματα των οποίων δεν δικαιώσαν τις αρχικές προσδοκίες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να είναι διστακτικοί οι φορείς λήψης αποφάσεων απέναντι στους κινδύνους (πραγματικό κόστος κατασκευής, πραγματική ροή κυκλοφορίας...) και να αναβάλουν την τελική απόφαση, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης ανάμεσα στην Ιταλία και τη Γαλλία.



■ Νέο μηχανοστάσιο στην Drogheda (Ιρλανδία)

⁽²⁾ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (Έκθεση MacDougall), Βρυξέλλες, 1977.

⁽³⁾ Οι ευρωπαϊκές ενισχύσεις που έλαβε η Ισπανία τα έτη μετά την προσχώρησή της αντιπροσώπευαν, για διάστημα άνω της δεκαετίας, το 1 % του ΑΕγχΠ της.

⁽⁴⁾ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Έργα προτεραιότητας του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με ορίζοντα το 2020 — Έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου», Βρυξέλλες, 2003. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

Η δεύτερη αμφιβολία είναι περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Η ανάπτυξη των υποδομών, ιδίως των αερολιμένων και αυτοκινητοδρόμων, δεν θα προσδώσει στην ανάπτυξη μια μη βιώσιμη κινητικότητα. Οι κάτοικοι περιβαλλοντικά ευπαθών περιοχών, οι οποίες διασχίζονται ήδη από έναν αυτοκινητόδρομο και μια σιδηροδρομική γραμμή, ανησυχούν για κάθε νέο έργο, ακόμη και για μια απλή επέκταση.

Η τρίτη αμφιβολία είναι κοινωνικού και τοπικού χαρακτήρα. Ποιος επωφελείται πραγματικά από τα ευνοϊκά αποτελέσματα μιας νέας υποδομής μεταφορών; Μήπως τα αναμενόμενα «διαρθρωτικά αποτελέσματα» είναι μάλλον αποδιορθωτικά; Ένας νέος αυτοκινητόδρομος που προορίζεται να άρει την απομόνωση μιας απομακρυσμένης περιοχής δεν θα επιταχύνει την απώλεια των θέσεων απασχόλησης και τη φυγή ενός μέρους του πληθυσμού προς τις περισσότερο αναπτυγμένες περιοχές; Η αναμενόμενη σύγκλιση των βιοτικών επιπέδων που επέρχεται κυρίως με την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού μας απομακρύνει από το πνεύμα αλληλεγγύης.

Οι αμφιβολίες αυτές είναι εύλογες. Τη στιγμή που η δημογραφική κατάσταση της Ευρώπης εισέρχεται σε ένα στάδιο σχετικής στασιμότητας, τη στιγμή που επιβάλλονται οι αρχές της αειφόρου ανάπτυξης, οι υποδομές μεταφορών δεν πρέπει να παρουσιάζονται πλέον ως μαγικό ραβδί που θα λύσει όλα τα προβλήματα. Πρέπει να γίνει σαφές ότι ορισμένα έργα, έστω κι αν στηρίζονται επίμονα από συγκυριακές ομάδες πίεσης, πρέπει να εγκαταλειφθούν ή να αναβληθούν. Γενικά, οι αισιόδοξες προβλέψεις για αύξηση της κυκλοφορίας πρέπει να αντιμετωπίζονται με επιφύλαξη. Όμως, δεν πρέπει να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η Ευρώπη δεν χρειάζεται να χρηματοδοτήσει νέες υποδομές μεταφορών. Τα έργα αυτά εξακολουθούν να είναι απαραίτητα για οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους, αλλά πρέπει να μελετώνται και να προγραμματίζονται αφού ληφθούν υπόψη ορισμένες προϋποθέσεις.

Καταρχήν, επιβάλλεται να γίνει διάκριση ανάμεσα στις χώρες με βιοτικό επίπεδο πολύ χαμηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και στις πλέον αναπτυγμένες χώρες. Δεν θα έπρεπε, στο όνομα της προστασίας του περιβάλλοντος, να απαγορευθεί στην Πολωνία ή στην Ελλάδα να αποκτήσουν ένα αποτελεσματικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Είναι γνωστό ότι η κινητικότητα των προσώπων και των αγαθών είναι ισχυρός παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης. Και αυτό δεν πρέπει να το ξεχνάμε. Το ότι είναι απαραίτητο να αποφεύγεται η υπερεπένδυση και υπερχρηματοδότηση υποδομών με χαμηλή ροή κυκλοφορίας δεν σημαίνει ότι πρέπει να απαγορευθούν οι επενδύσεις τόσο στα νέα όσο και στα παλαιά κράτη μέλη. Η ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αποτελεί σήμερα ένα καλό μέσο για να χωρίζεται η ήρα από το σιτάρι στα έργα υποδομής. Χάρη σε αυτή τη μέθοδο,



Εξέδρα συνδυασμένης σιδηροδρομικής-οδικής μεταφοράς στο Πράτο (Ιταλία)

είναι ευκολότερο να εντοπίζονται οι κίνδυνοι και να κατανέμονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ανάμεσα στους διάφορους φορείς. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να έχουν σαφές στη άποψη για το ζήτημα των κινδύνων που συνδέονται με τη ροή της κυκλοφορίας: είναι έτοιμοι να αναλάβουν την ευθύνη;

Στη συνέχεια, επιβάλλεται μια διευκρίνιση αναφορικά με τις επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή. Αντί να διατυπώνονται υποσχέσεις για μια γενική βελτίωση, είναι λογικότερο να καταδεικνύονται οι επιπτώσεις της πόλωσης από τη δημιουργία μιας νέας υποδομής. Οι σχετικές και αρνητικές επιπτώσεις των νέων ροών κυκλοφορίας δεν θα κατανεμηθούν ομοιογενώς στο χώρο. Αντί να γίνεται γενικά λόγος περί «διαρθρωτικών αποτελεσμάτων», είναι προτιμότερο να γίνεται χρήση μοντέλων προσομοίωσης των αλληλεπιδράσεων ανάμεσα στις μεταφορές και την επιλογή του χώρου εγκατάστασης για να καταδεικνύεται ποιοι θα είναι οι κερδισμένοι και ποιοι οι χαμένοι. Η διαδικασία αυτή μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερο ή περισσότερο αποκάλυπτα παζάρια τα οποία, αν και δεν συνιστούν το ελκυστικότερο στοιχείο της δημοκρατίας, είναι ωστόσο μια αναπόδραστη διαδικασία.

Το ζήτημα της σχέσης των υποδομών μεταφορών με την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή τίθεται, λοιπόν, σήμερα με νέους όρους. Αν και οι βασικοί μηχανισμοί είναι οι ίδιοι (μείωση του κόστους παραγωγής, επέκταση των ζωνών εμπορικών συναλλαγών και πόλωση), πρέπει να διευκρινιστεί καλύτερα ο ετερόκλητος χαρακτήρας των επιπτώσεων.



Μεταφορά με χόμπερκραφτ στο Κάλμαρ (Σουηδία)

Η επένδυση στις μεταφορές ισοδυναμεί με επένδυση στην περιφερειακή ανάπτυξη: ζήτημα αρχής και προτεραιότητα για την ΕΤΕπ

Χορηγώντας δάνεια 43,2 δισ. EUR για να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ το 2004, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) είναι το μεγαλύτερο χρηματοδοτικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η στήριξη των επενδύσεων στις υποδομές είναι μία από τις κύριες δραστηριότητές της.

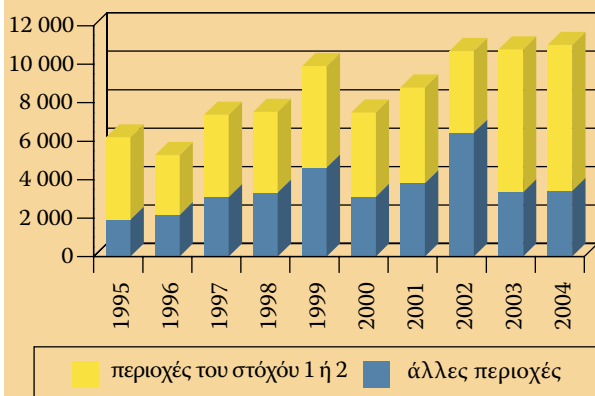
Έτσι, η Τράπεζα είναι ο μεγαλύτερος δανειοδότης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, εφόσον από το 1993 και μετά έχει επενδύσει σε αυτό τον τομέα ποσό άνω των 60 δισ. EUR. Τα έργα αυτά, που σχεδόν πάντοτε είναι μεγάλης κλίμακας και πολύ σύνθετα, προκαλούν συχνά έντονο κοινωνικό διάλογο και περιβαλλοντικές προκλήσεις. Η υλοποίησή τους ενέχει σημαντικούς κινδύνους καθυστέρησης και για το λόγο αυτό απαιτούνται η καλή προετοιμασία των έργων και η εξασφάλιση της σωστής παρακολούθησής τους.

Κατά τα τελευταία δέκα έτη, η ΕΤΕπ έχει χρηματοδοτήσει έργα σε όλους τους τομείς των μεταφορών: οδικές μεταφορές (κατασκευή οδών και αυτοκινητοδρόμων, και ιδίως βελτίωση των οδικών δικτύων της Ελλάδας, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας)- σιδηροδρομικές (εκσυγχρονισμός των παλαιών και κατασκευή νέων γραμμών ταχείας κυκλοφορίας στη Γαλλία, στο Βέλγιο, στην Ισπανία, στην Ιταλία καθώς και στις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο)- θαλάσσιες (επέκταση ή εκσυγχρονισμός λιμενικών υποδομών, ιδίως στις Κάτω Χώρες, στην Πορτογαλία, στην Ισπανία, στην Ελλάδα και τη Σουηδία)- αερομεταφορές (βελτίωση των εγκαταστάσεων αερολιμένων στην Ιταλία, στην Ελλάδα, στη Γερμανία και την Ιρλανδία). Η ΕΤΕπ δραστηριοποιείται επίσης έντονα στα νέα κράτη μέλη για να στηρίξει την ανάπτυξη των διαφόρων υποδομών μεταφορών που αποτελεί προϋπόθεση για την ενίσχυση των οικονομιών τους.

Η Τράπεζα χρηματοδοτεί επίσης έργα αστικών μεταφορών. Κατά την τελευταία πενταετία, διέθεσε σε έργα αυτού του τύπου 10,7 δισ. EUR, εκ των οποίων το 92 % για δράσεις του δημόσιου τομέα. Εννοώντας τη μετάβαση από τα ιδιωτικά μεταφορικά μέσα προς τα δημόσια μέσα μεταφοράς και επιδιώκοντας τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα έργα αυτά αποσκοπούν όχι μόνο στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη μείωση της ηχορρύπανσης, αλλά και στην καταπολέμηση των κλιματικών αλλαγών μέσω της αύξησης της ενεργειακής απόδοσης και του περιορισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Εν ολίγοις, συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Οι μεγάλες επενδύσεις για τις μεταφορές στις περιφέρειες της ΕΕ συμβάλλουν στην επίτευξη της εδαφικής συνοχής και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των περιφερειών της διευρυμένης Ένωσης. Διευκολύνοντας τις μετακινήσεις των προσώπων και των αγαθών μεταξύ των κρατών μελών, οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο για την τόνωση της εσωτερικής αγοράς και τη βελτίωση της συνοχής στην Ευρώπη.

Μεταφορές (1995-2004): κατανομή των δανείων στην ΕΕ των 25 με βάση τις κατηγορίες ζωνών (σε δισ. ευρώ)



Μεγάλο μέρος των δανείων της ΕΤΕπ για τις μεταφορές συγκεντρώνεται στις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιφέρειες.

Η στήριξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της ΕΕ που συμβάλλει στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων είναι πρωταρχική αποστολή της Τράπεζας. Η δράση της ΕΤΕπ προς όφελος της περιφερειακής ανάπτυξης, που θεσπίστηκε ήδη από τη δημιουργία της Τράπεζας το 1958, επιβεβαιωνόταν συνεχώς και ενισχύθηκε μετά τη διεύρυνση της ΕΕ με 25 κράτη μέλη το 2004.

Το συνολικό ποσό των δανείων που χορήγησε η ΕΤΕπ για τους σκοπούς της περιφερειακής ανάπτυξης υπερέβη τα 28 δισ. EUR το 2004, δηλαδή το 70 % του συνόλου των δανείων που χορήγησε η Τράπεζα στο εσωτερικό της ΕΕ των 25. Οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών αντιπροσώπευαν το 40 % αυτής της ενίσχυσης στην περιφερειακή ανάπτυξη. Περισσότερο από το ήμισυ των δανείων για τις μεταφορές στις δικαιούχες περιφέρειες των διαρθρωτικών ταμείων διατέθηκε στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες περιλαμβάνουν κυρίως πολλά έργα αστικών και προαστιακών μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό, προαστιακός σιδηρόδρομος).

Η στήριξη που παρέχει η Τράπεζα στις κοινοτικές πολιτικές και τους στόχους συνίσταται στη χρηματοδότηση έργων υψηλών προδιαγραφών. Για να είναι επιλέξιμοι να λάβουν χρηματοδοτική ενίσχυση της ΕΤΕπ, οι φορείς κάθε έργου πρέπει να αποδεικνύουν ότι αυτό είναι ταυτόχρονα αιεφόρο από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη και βιώσιμο από χρηματοδοτική και τεχνολογική άποψη. Ένα σκέλος της διαδικασίας επιλογής έργων εκ μέρους της Τράπεζας είναι ο έλεγχος αυτών των διαφόρων στοιχείων και η εξέταση του κανονιστικού πλαισίου, του σχεδιασμού των επενδύσεων του τομέα καθώς και του προγραμματισμού της υλοποίησής τους. Η Τράπεζα ασκεί σημαντική συμβουλευτική δραστηριότητα βοηθώντας τους φορείς των έργων κατά τη διάρκεια του σταδίου επιλογής. Αυτή, εξάλλου, η δραστηριότητα είναι ένα από τα στοιχεία της ειδικής προσφοράς της ΕΤΕπ, ιδίως στις μειονεκτικές περιφέρειες της Ένωσης.

Η στενή συνεργασία ανάμεσα στα κοινοτικά όργανα

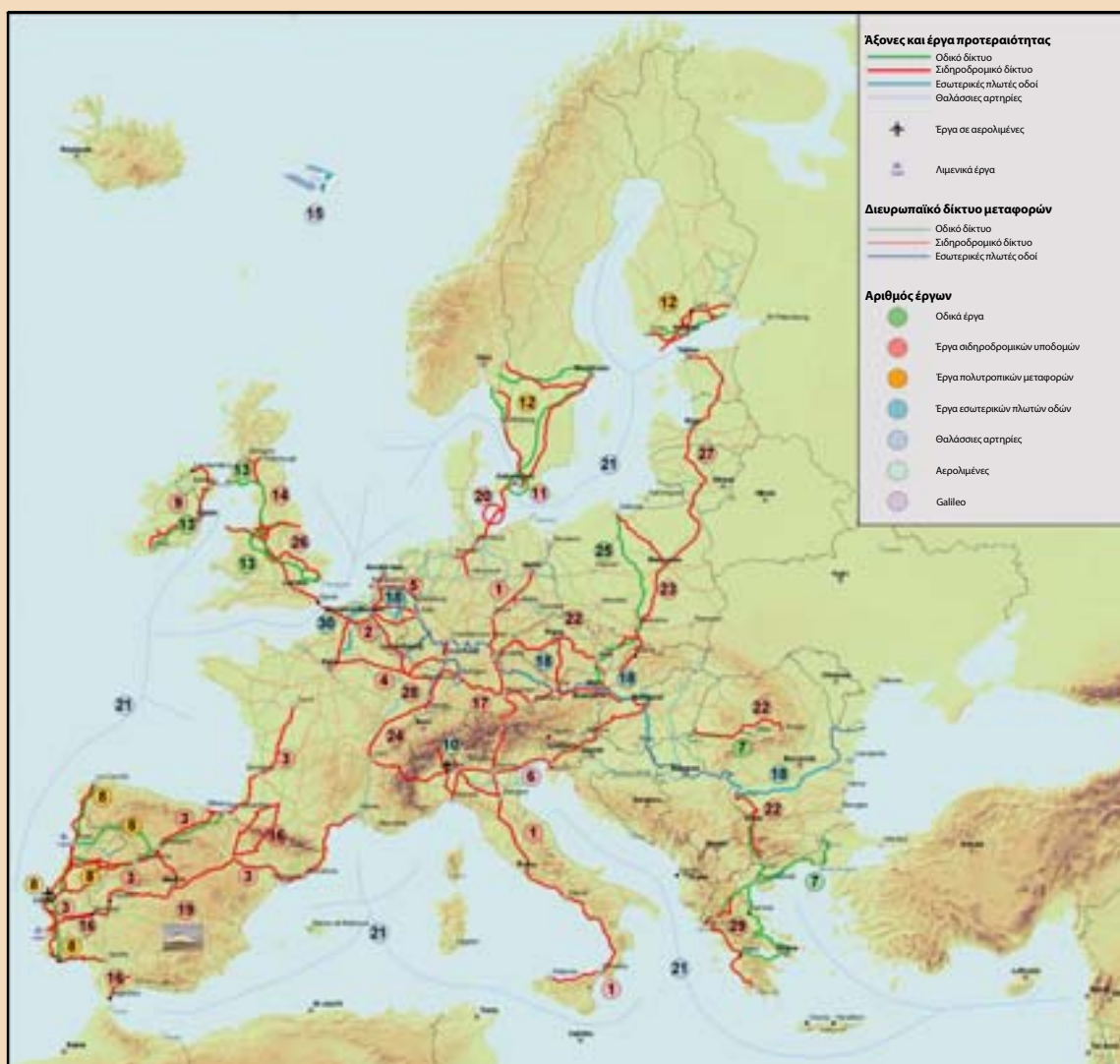
Με την πάροδο του χρόνου, οι σχέσεις ανάμεσα στην ΕΤΕπ και την Επιτροπή γίνονται διαρκώς στενότερες, ιδίως στον τομέα της περιφερειακής ανάπτυξης. Το 2000, η Τράπεζα και η Επιτροπή υπέγραψαν συμφωνία-πλαίσιο συνεργασίας για να θεσμοθετήσουν αυτές τις σχέσεις και να υπάρξει δυνατότητα αλληλοσυμπλήρωσης των δανείων της Τράπεζας και των χρηματοδοτικών πόρων της Επιτροπής.

Η ΕΤΕπ συμβάλλει στην προετοιμασία και την εκτέλεση των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης, με στόχο την άριστη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων πόρων. Μετά από αίτηση της Επιτροπής, η Τράπεζα αξιολογεί ορισμένα σχέδια έργων που υποβάλλονται για τη χορήγηση ευρωπαϊκής ενίσχυσης. Έτσι, το 2004, η Τράπεζα αξιολόγησε 33 αιτήσεις χρηματοδότησης. Η συνεργασία αυτή περιλαμβάνει επίσης τη συγχρηματοδότηση έργων, στοιχείο που αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία στα νέα κράτη μέλη των οποίων οι δυνατότητες να λάβουν ευρωπαϊκές ενισχύσεις αυξήθηκαν σημαντικά.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Τράπεζα και η Επιτροπή έχουν ενισχύσει τη συνεργασία τους διαμέσου της δημιουργίας ενός νέου μηχανισμού συνδρομής (Jaspers — Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/κοινή παροχή βοήθειας για έργα στις ευρωπαϊκές περιφέρειες), προκειμένου να βοηθήσουν τα κράτη μέλη κατά την επιλογή και την προετοιμασία των μεγάλων έργων που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ ή από το Ταμείο Συνοχής. Αυτό έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία για τον τομέα των μεταφορών τα έργα του οποίου είναι συνήθως περίπλοκα, μεγάλης κλίμακας και απαιτείται μεγάλος χρόνος για την ολοκλήρωσή τους.



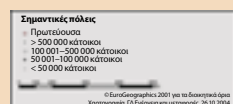
Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ): άξονες και έργα προτεραιότητας



Οι άξονες και τα έργα προτεραιότητας

1. Σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνου-Βερόνας/Μιλάνου-Μπολόνιας-Νάπολης-Μεσσίνας-Παλέρμου
2. Σιδηροδρομικός άξονας ταχείας κυκλοφορίας Παρισίων-Βρυξελλών/Βρυξελλών-Κολωνίας-Αμστερνταμ-Λονδίνου
3. Σιδηροδρομικός άξονας ταχείας κυκλοφορίας της Νοτιοδυτικής Ευρώπης
4. Ανατολικός σιδηροδρομικός άξονας ταχείας κυκλοφορίας
5. Γραμμή του Βετίνε
6. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστης-Ντίβιτσα/Κόπερ-Ντίβιτσα-Λουμπλιάνας-Βουδαπέστης-ουκρανικών συνόρων
7. Αυτοκινητόδρομος Ηγουμενίτσας/Πατρών-Αθηνών-Σόφιας-Βουδαπέστης
8. Άξονας πολυτροπικών μεταφορών Πορτογαλίας/Ισπανίας-υπόλοιπης Ευρώπης
9. Σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνου-Μπέλφαστ-Στρανράε (ολοκληρώθηκε το 2001)
10. Αερολιμένας Μαλπένσα (ολοκληρώθηκε το 2001)
11. Σταθερή σύνδεση του Όρεσουντ (ολοκληρώθηκε το 2000)
12. Βόρειος τριγωνικός σιδηροδρομικός/οδικός άξονας
13. Οδικός άξονας Ηνωμένου Βασιλείου/Ιρλανδίας/Μπενελούξ
14. Κύρια γραμμή της δυτικής ακτής
15. Galileo
16. Σιδηροδρομικός άξονας μεταφορών εμπορευμάτων Sines/Algeciras-Μαδρίτης-Παρισίων
17. Σιδηροδρομικός άξονας Παρισίων-Στρασβούργου-Στουτγάρδης-Βιέννης-Μπρατισλάβας
18. Πλωτός άξονας Ρήνου/Μοζέλλα-Μάιν-Δούναβη
19. Διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών γραμμών ταχείας κυκλοφορίας στην ιβηρική χερσόνησο
20. Σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt
21. Θαλάσσιες αρτηρίες
 - Θαλάσσια αρτηρία της Βαλτικής [συνδέει τα παράκτια κράτη μέλη της Βαλτικής με τα κράτη μέλη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, περιλαμβάνοντας τον άξονα που διέρχεται από το κανάλι της Βόρειας Θάλασσας/Βαλτικής (κανάλι του Κιέλου)]
 - Θαλάσσια αρτηρία (συνδέει την Πορτογαλία και την Ισπανία, μέσω του Ατλαντικού τόξου, με τη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
 - Θαλάσσια αρτηρία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (συνδέει την Αδριατική με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο μέχρι την Κύπρο)
 - Θαλάσσια αρτηρία της Νοτιοδυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος) που συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και τη Μάλτα και ενώνεται με τη θαλάσσια αρτηρία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.
22. Σιδηροδρομικός άξονας Αθηνών-Σόφιας-Βουδαπέστης-Βιέννης-Πράγας-Νυρεμβέργης/Δρέσδης
23. Σιδηροδρομικός άξονας Γκντανσκ-Βαρσοβίας-Μπρνο/Μπρατισλάβας-Βιέννης
24. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβας-Βασιλείας-Ντούσιμπουργκ-Ρότερνταμ/Αμβέρσας
25. Αυτοκινητόδρομος Γκντανσκ-Μπρνο/Μπρατισλάβας-Βιέννης
26. Σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδίας/Ηνωμένου Βασιλείου/ηπειρωτικής Ευρώπης
27. «Rail Baltica»: άξονας Βαρσοβίας-Κάουνας-Ρίγας-Ταλλίν-Ελσίνκι
28. «Eurocaprail» στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξελλών-Λουξεμβούργου-Στρασβούργου
29. Σιδηροδρομικός άξονας του διαδρόμου διατροπικών μεταφορών Ιονίου/Αδριατικής
30. Πλωτός άξονας Σγκουάνα-Εσκό

(Αναρ.: Απόφαση 884/2004/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004)



Οι βιώσιμες μεταφορές, προτεραιότητα της ευρωπαϊκής πολιτικής

Η στήριξη των τρόπων μεταφοράς που σέβονται το περιβάλλον είναι ένας από τους τέσσερις πυλώνες της κοινοτικής στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη. Μακροπρόθεσμα, η αποσύνδεση της ανάπτυξης των μεταφορών από τη μεγέθυνση της οικονομίας είναι ένας από τους βασικούς στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής.



Αναπλασμένη διώρυγα κοντά στο Coevorden (Κάτω Χώρες)

Ένα αποδοτικό δίκτυο υποδομών μεταφορών έχει καθοριστική σημασία για την ορθή λειτουργία της κοινωνίας και της οικονομίας. Επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, των υπηρεσιών και των προσώπων και ευνοεί τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές επικοινωνίες. Διασφαλίζει επίσης την απαραίτητη κινητικότητα για την εργασία, τις σπουδές, τις δραστηριότητες αναψυχής. Η επένδυση στις μεταφορές αποτελεί, λοιπόν, εδώ και καιρό προτεραιότητα των διαρθρωτικών πολιτικών και της πολιτικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όμως, οι μεταφορές επηρεάζουν επίσης έντονα και την υγεία και το περιβάλλον, ιδιαίτερα λόγω της κλιματικής αλλαγής, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορρύπανσης, των χρήσεων γης και της διατάραξης των φυσικών οικοσυστημάτων. Ο τομέας των μεταφορών χαρακτηρίζεται από μεγάλη κατανάλωση ορυκτών καυσίμων και άλλων μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Επιπλέον, τα τροχαία εξακολουθούν να αντιπροσωπεύουν σημαντική αιτία θανάτων. Πέρα από την οικονομική ζημία που προκαλούν, τα προβλήματα αυτά θέτουν και το καθοριστικής σημασίας ζήτημα της βιωσιμότητας. Οι τάσεις της ανάπτυξης των μεταφορών δείχνουν ότι έχει επικρατήσει στις συνήθειες και τις πολιτικές μεταφορών η αντίληψη «ας τα αφήσουμε όλα στην τύχη τους».

Η ανάπτυξη των μεταφορών θα συνεχιστεί. Όσον αφορά τις μεταφορές προσώπων, ο καθοριστικός παράγοντας είναι το ποσοστό χρησιμοποίησης των ΙΧ. Αν και το ποσοστό κατοχής αυτοκινήτων προβλέπεται ότι θα σταθεροποιηθεί στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό δεν πρόκειται να συμβεί

πριν περάσει μεγάλο διάστημα στα νέα κράτη μέλη. Μέχρι το 2010, θα αυξάνεται σημαντικά ο στόλος αυτοκινήτων της διευρυμένης Ένωσης. Αναφορικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων, η οικονομική μεγέθυνση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των σύγχρονων οικονομιών (όπως η προσφορά εργασίας για όσο χρόνο είναι απαραίτητη, «just in time») θα συμβάλουν στην αύξηση του όγκου των διακινούμενων εμπορευμάτων. Αναμένεται ότι μέχρι το 2010 η κυκλοφορία μόνο των βαρέων φορτηγών οχημάτων θα αυξηθεί κατά 50 % περίπου σε σχέση με τα επίπεδα του 1998. Αν ληφθεί υπόψη ότι το ποσοστό αύξησης των μεταφορών είναι υψηλότερο για τις οδικές μεταφορές και τις αερομεταφορές, η άνιση κατανομή στους διάφορους τρόπους μεταφοράς θα αυξηθεί περισσότερο. Αυτό θα προκαλέσει αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων, της ηχορρύπανσης και του ποσοστού γης που διατίθεται στις υποδομές μεταφορών.

Η πρόβλεψη αυτή δεν αφορά μόνον την Ευρωπαϊκή Ένωση· το ίδιο ισχύει σχεδόν για όλες τις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Αν και λαμβάνονται συνεχώς όλο και περισσότερα μέτρα για να αντισταθμιστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις από την αύξηση των μεταφορών, δεν είναι δυνατό να ικανοποιηθούν ταυτόχρονα η απαίτηση για αειφορία του περιβάλλοντος και οι αυξημένες ανάγκες των μεταφορών, αν δεν αλλάξουν οι συνήθειες και δεν υπάρξει αναπροσανατολισμός των πολιτικών. Έτσι, η αρχή της αειφορίας του περιβάλλοντος θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για κάθε κοινοτική ενίσχυση που εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής.

Η καμπή του Γκέτεμποργκ

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ του Μαΐου 2001, αφού επιβεβαίωσε τη σημασία της αειφόρου ανάπτυξης που έχει εγγραφεί στη Συνθήκη ως θεμελιώδης στόχος της ένταξης, πρόσθεσε την αειφορία του περιβάλλοντος ως νέα διάσταση στη στρατηγική της Λισσαβόνας για την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση. Ζήτησε επίσης να εφαρμοστεί μια βιώσιμη πολιτική μεταφορών, που να αντιμετωπίζει την αύξηση των οδικών μεταφορών και τα προβλήματα συμφόρησης της κυκλοφορίας, την αύξηση της ηχορρύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ενθαρρύνοντας τη χρησιμοποίηση φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς καθώς και την ενσωμάτωση του κοινωνικού και περιβαλλοντικού κόστους στις τιμές. Σε αυτό το πλαίσιο, οι βιώσιμες μεταφορές έχουν οριστεί ως ένας από τους τέσσερις πυλώνες της κοινοτικής στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης. Μακροπρόθεσμα, η αποσύνδεση της αύξησης των μεταφορών από την οικονομική μεγέθυνση αποτελεί βασικό στόχο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

Η ανάπτυξη ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών δεν απαιτεί μόνο επενδύσεις σε νέες υποδομές, αλλά και επενδύσεις που θα καταστήσουν τις υφιστάμενες υποδομές αποτελεσματικότερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον. Η βιωσιμότητα των μεταφορών απαιτεί, συνεπώς, το συνδυασμό πολλών πολιτικών, περιλαμβανομένης της έκδοσης κανονιστικών μέσων (όπως παραδείγματα: χάρη εφαρμογή «πραγματικών» τιμών στους χρήστες των υποδομών μεταφορών, που να λαμβάνουν υπόψη τις εξωτερικές αρνητικές επιπτώσεις, ιδίως το φαινόμενο του θερμοκηπίου). Αφορά ιδίως τομείς που συνδέονται άμεσα με την περιφερειακή πολιτική (παραδείγματα: χάρη τη διαχείριση της αστικής ανάπτυξης).

Έτσι λοιπόν, μια περιφερειακή πολιτική με άξονα την οικονομική και κοινωνική συνοχή οφείλει: να λαμβάνει υπόψη τη συμβατότητα των προς χρηματοδότηση νέων υποδομών με την αειφορία του περιβάλλοντος, και ιδίως των υποδομών που μπορούν να συμβάλουν στην ανακατάταξη στη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς: να στηρίζει δράσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, όπως τα «έξυπνα συστήματα μεταφοράς»⁽¹⁾, η διαλειτουργικότητα και διατροπικότητα: να δίνει έμφαση στις αστικές μεταφορές που εξυπηρετούν την αειφορία του περιβάλλοντος: να αναπτύσσει νέες υποδομές κυρίως όταν υφίστανται σχέδια, μέτρα ή προϋποθέσεις για την προώθηση της οικονομικής μεγέθυνσης.



Στο Άσελτ (Βέλγιο), η μεταφορά με τα δημόσια μέσα παρέχεται δωρεάν από το 1997



Το «Οικολογικό τρένο» της Σαρδηνίας (Ιταλία) δίνει τη δυνατότητα να ξαναλειτούργησει η παλιά σιδηροδρομική γραμμή

Παράλληλα, η δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών φιλικού προς το περιβάλλον είναι μια μακροχρόνια διαδικασία. Στη Λευκή Βίβλο της για τις μεταφορές⁽²⁾, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθόρισε χρονική προοπτική 30 ετών. Όμως, τα πρώτα μέτρα για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι πρέπει να ληφθούν αμέσως. Η Επιτροπή επέμεινε στην ανάγκη να ληφθούν περισσότερα φιλόδοξα πολιτικές πρωτοβουλίες για να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της αύξησης των μεταφορών. Προτείνει κυρίως τρεις ενόχτες δράσεις: α) να ενθαρρυνθεί η μετατόπιση του βάρους από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς με λιγότερες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον· β) να δημιουργηθούν υποδομές που θα συμβάλουν στη μείωση της ζήτησης μεταφορών και θα αποσκοπούν στη δημιουργία μιας κατάστασης κατά την οποία η τιμή που καταβάλλει ο χρήστης της υποδομής θα αντανάκλα το κοινωνικό κόστος στο σύνολό του· γ) να ευνοηθούν οι δράσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της χωροταξίας.

Οι δράσεις υπέρ των βιώσιμων μεταφορών κατά την περίοδο 2000-2006

Οι κατευθύνσεις που ενέκρινε η Επιτροπή κατ'εφαρμογή των γενικών διατάξεων των διαρθρωτικών ταμείων για την περίοδο 2000-2006⁽³⁾ συνιστούν στα κράτη μέλη να εντάξουν τα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση έργα μεταφορών σε συνεπείς στρατηγικές, προσανατολισμένες προς βιώσιμα συστήματα μεταφορών.

Έτσι, μία από τις τέσσερις συστάσεις προτεραιότητας της Επιτροπής το 1999 στον τομέα των μεταφορών για την τρέχουσα περίοδο προγραμματισμού αφορά την αειφορία. Συνιστάται ταυτόχρονα να καταβληθούν προσπάθειες για να μειωθούν οι δυσμενείς επιπτώσεις των μεταφορών και να ευνοηθεί η χρησιμοποίηση βιώσιμων μεταφορικών μέσων. Ειδικότερα, τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης θα πρέπει να τηρούν τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, γεγονός που απαιτεί ειδικές προσπάθειες για τις οδικές και εναέριες μεταφορές. Εντούτοις, η επίτευξη αυτών των στόχων υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Η αναθεώρηση αυτών των κατευθυντήριων γραμμών το 2003 ενσωματώνει τις βασικές αρχές της στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης που υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ και η Επιτροπή πρότεινε να ληφθούν πολύ σοβαρά υπόψη αυτές οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές κατά την ενδιάμεση αξιολόγηση των προγραμμάτων. Η υλοποίηση αυτών των αναθεωρημένων κατευθύνσεων και των δράσεων προτεραι-

(1) Η έκφραση «έξυπνα συστήματα μεταφοράς» (STI) δηλώνει ένα τεράστιο σύνολο τεχνικών που εφαρμόζονται στις μεταφορές με στόχο να καταστούν τα δίκτυα ασφαλέστερα, αποτελεσματικότερα, πιο αξιόπιστα και φιλικά προς το περιβάλλον, χωρίς να είναι αναγκαστικά απαραίτητη η τροποποίηση της υφιστάμενης υποδομής.

(2) «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών», COM(2001) 370.

(3) Άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 του Συμβουλίου.

ότητας οι οποίες έχουν προταθεί απαιτεί χρονικά διαστήματα που υπερβαίνουν τη διάρκεια της τρέχουσας περιόδου προγραμματισμού προκειμένου να υπάρξει σχετική αισθητή επίπτωση σε σχέση με τους στόχους του Γκέτεμποργκ.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, στα προγράμματα των περιφερειών του στόχου 1 παρατηρείται ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών εξακολουθεί να απορροφά περισσότερο από το ήμισυ του ποσού των επενδύσεων οι οποίες έχουν προβλεφθεί για τις υποδομές μεταφορών. Στις περιφέρειες του στόχου 2, ο τομέας αυτός εξακολουθεί να είναι ο σημαντικότερος σε όρους χρηματοδότησης, αλλά σε μικρότερο ποσοστό (42 %). Οι τρόποι μεταφοράς που θεωρείται ότι έχουν λιγότερο δυσμενείς επιπτώσεις στην αειφόρο ανάπτυξη λαμβάνουν περίπου το 40 % των προγραμματισθέντων χρηματοδοτικών πόρων του στόχου 1, έναντι 57 % των πόρων του στόχου 2.

Από αυτούς τους αριθμούς συνάγεται ότι στις περιφέρειες του στόχου 2 κυριαρχούν οι επενδύσεις σε άλλους τομείς εκτός των οδικών και εναέριων μεταφορών. Αντιθέτως, στις περιφέρειες του στόχου 1, αυτοί οι δύο τομείς αντιπροσωπεύουν μαζί το 40 % του συνόλου, δηλαδή επίδοση που υπολείπεται της επιδιωκόμενης εξισορρόπησης.

Όσον αφορά την ανάπτυξη των έξυπνων συστημάτων μεταφοράς που ευνοούν την αποτελεσματική διαχείριση των ροών της κυκλοφορίας, οι προγραμματισθείσες επενδύσεις ανέρχονται σε 114 εκατ. EUR.

Είναι προφανές ότι τα προβλήματα πρόσβασης που οφείλονται στον απομακρυσμένο χαρακτήρα των περισσότερων περιφερειών του στόχου 1 καθώς και η προσχώρηση νέων κρατών μελών είναι η αιτία αυτής της ισχυρής τάσης να πραγματοποιούνται επενδύσεις στην ανάπτυξη των οδικών δικτύων, τα οποία έχουν το σημαντικότερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

Η προσχώρηση των δέκα νέων κρατών δεν ήταν καθοριστικός παράγοντας αυτής της εξέλιξης, αλλά συνέβαλε στη διαμόρφωση της σημερινής κατάστασης. Σε αυτές τις χώρες, αν και δινόταν προτεραιότητα κατά το παρελθόν στις σιδηροδρομικές μεταφορές έναντι των οδικών μεταφορών, η τάση αυτή έχει αναστραφεί με τη μετάβαση σε μια οικονομία αγοράς. Η μεταφορά των εμπορευμάτων μετατοπίστηκε γρήγορα από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές. Η ανάπτυξη των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, που απαιτεί περισσότερες δυνατότητες κυκλοφορίας για να ικανοποιηθούν οι νέες ανάγκες που οφείλονται στη μεταβολή της οικονομικής κατάστασης, έχει συμβάλει στη σημαντική αύξηση της ζήτησης οδικών μεταφορών.



Το τραμ του Wolverhampton (Ηνωμένο Βασίλειο) εντάσσεται σε μια ευρύτερη προσπάθεια αστικής ανάπτυξης.

Γενικά, τα προγράμματα δημιουργίας υποδομών της τρέχουσας περιόδου προγραμματισμού αντικατοπτρίζουν τη συνέχιση της παρατηρούμενης κατά τα τελευταία δέκα έτη τάσης στην κατανομή μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Οι επενδύσεις σε υποδομές εστιάζονται κυρίως στις οδικές μεταφορές.

Παρά την εν λόγω κυριαρχία των επενδύσεων στις οδικές μεταφορές, οι οποίες είναι αδιαμφισβήτητα απαραίτητες για να βελτιωθεί η πρόσβαση στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, τα προγράμματα της περιόδου 2000-2006 στον τομέα των μεταφορών περιέχουν πολλά παραδείγματα ορθών πρακτικών, ιδίως στον τομέα των δημόσιων μεταφορικών μέσων.

Η ανάλυση αυτή ισχύει και για το τρέχον στάδιο προγραμματισμού. Θα ήταν δυνατό να επέλθουν ορισμένες προσαρμογές κατά την υλοποίηση της καθορισθείσας στο Γκέτεμποργκ στρατηγικής με συγκεκριμένα προγράμματα. Επιπλέον, στις χώρες της συνοχής (*), η προαναφερθείσα εξέλιξη θα ήταν ασφαλώς διαφορετική, αν ληφθούν υπόψη οι σημαντικές επενδύσεις οι οποίες έχουν πραγματοποιηθεί στα σιδηροδρομικά δίκτυα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις χάρη στη χρηματοδοτική ενίσχυση του Ταμείου Συνοχής.

Ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα που υπήρξαν στο τέλος της προηγούμενης περιόδου προγραμματισμού, τα ευρωπαϊκά ταμεία οφείλουν να επικεντρωθούν στους στρατηγικούς στόχους της πολιτικής της ΕΕ, έτσι ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην αειφορία ως ένα από τα εγγενή στοιχεία της ποιοτικής υπεροχής της κοινοτικής προσέγγισης. Αυτή η προσέγγιση πρέπει να αποτελεί το γνώμονα κατά τον καθορισμό των μελλοντικών κατευθυντήριων γραμμών.

Προοπτικές για την περίοδο μετά το 2006

Οι προτάσεις αναμόρφωσης της πολιτικής συνοχής για την περίοδο μετά το 2007, τόσο στο επίπεδο των κανονισμών όσο και των στρατηγικών κατευθύνσεων, θεωρούν ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση είναι να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των επιχειρήσεων σε επαρκείς υποδομές μεταφορών. Σύγχρονες υποδομές, που πληρούν τα κριτήρια της αειφορίας του περιβάλλοντος, αποτελούν σημαντικό παράγοντα ελκυστικότητας των περιφερειών.

Για να επιφέρουν οι επενδύσεις στις μεταφορές όσο το δυνατό περισσότερα οφέλη, η ενίσχυση των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής πρέπει να υπακούουν σε ορισμένες αρχές.

Πρώτον, πρέπει να χρησιμοποιούνται αντικειμενικά κριτήρια για τον καθορισμό του επιπέδου και της φύσης των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι δυνητικές επιπτώσεις τους θα έπρεπε να υπολογίζονται σε συνάρτηση με το επίπεδο ανάπτυξης, τον τύπο οικονομικών δραστηριοτήτων, την πυκνότητα των υποδομών ή το βαθμό συμφόρησης της εξεταζόμενης περιφέρειας. Επιπλέον, για να προσδιοριστούν οι κοινωνικές επιπτώσεις, θα πρέπει να υπάρχει ακριβής υπολογισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου.

Δεύτερον, πρέπει να υπάρχει ο μέγιστος σεβασμός της αρχής της αειφορίας του περιβάλλοντος, σύμφωνα με το περιεχόμενο της Λευκής Βίβλου. Πρέπει να περιοριστεί η κυριαρχία των οδικών μεταφορών στην Ευρώπη και να ευνοηθούν άλλοι τρόποι μεταφοράς, ενώ πρέπει να εξεταστούν σοβαρά και οι συνδυασμένες μεταφορές.

Τρίτον, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις περιφέρειες της σύγκλισης για να εκσυγχρονιστεί το σιδηροδρομικό τους δίκτυο με βάση προσεκτική επιλογή των τμημάτων προτεραιότητας αυτών των δικτύων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικό-

(*) 13 χώρες: Ελλάδα, Ισπανία, Πορτογαλία και, από τον Μάιο του 2004, Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Κύπρος, Λιθουανία, Λεττονία, Ουγγαρία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία και Σλοβενία.

τητά τους στο πλαίσιο του ERTMS (European Rail Traffic Management System/Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Κυκλοφορίας στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο).

Τέταρτο, οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών πρέπει να συνοδεύονται με επαρκή διαχείριση της κυκλοφορίας, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια, σύμφωνα με τους εθνικούς και κοινοτικούς κανόνες. Οι εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη να υπάρχει ανακατάταξη στη χρήση των διαφόρων μεταφορικών μέσων, φιλικότερη προς το περιβάλλον, που να συνδυάζει τις οικονομικές με τις περιβαλλοντικές ανάγκες. Οι στρατηγικές αυτές πρέπει επίσης να εμπεριέχουν τα έξυπνα συστήματα μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές και να υιοθετούν κυρίως τις τεχνολογίες ERTMS και SESAME (Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας).



Μεταφόρτωση ξυλείας στο λιμάνι του Μονφαλκόνε (Ιταλία)

Διατροπικότητα, διαλειτουργικότητα: δύο κομβικά στοιχεία για τις βιώσιμες μεταφορές

Η «Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών» άνοιξε το δρόμο προς μια ανακατάταξη στη χρήση των διαφόρων μεταφορικών μέσων, ευνοώντας τα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα.



Η ανάγκη κινητικότητας στο εσωτερικό της Ένωσης αυξάνεται με πολύ ταχύτερο ρυθμό σε σχέση με τη χωρητικότητα των υποδομών. Κατά συνέπεια, αυξάνεται συνεχώς η συμφόρηση της κυκλοφορίας στους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, μέσα στις πόλεις και στους αεροδιαδρόμους, ενώ οι συνδέσεις με τις απομακρυσμένες περιοχές εξακολουθούν να είναι ανεπαρκείς. Μία ακόμη δυσμενής επίπτωση, εάν δεν ληφθεί σύντομα κανένα μέτρο μεγάλης κλίμακας, θα είναι η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας να παρατηρηθεί κατά κύριο λόγο στα οδικά δίκτυα, σε βάρος των φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Πώς θα ικανοποιηθεί αποτελεσματικά η ανάγκη κινητικότητας και θα περιοριστούν ταυτόχρονα τα αρνητικά φαινόμενα που συνδέονται με τις μεταφορές; Ενόψει αυτού του διλήμματος, η «Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών» (2001) άνοιξε το δρόμο για την ανακατάταξη στη χρήση των διαφόρων μεταφορικών μέσων, με ορίζοντα το 2010, ευνοώντας τα φιλικότερα προς το περιβάλλον μεταφορικά μέσα. Ο στόχος αυτός αντιπροσωπεύει τη συνεισφορά που είναι σε θέση να δώσει η Επιτροπή με τον πιο χειροπιαστό τρόπο στην αειφόρο ανάπτυξη, τηρώντας το πρωτόκολλο του Κιότο και το στόχο της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού της Ένωσης. Αυτό επιτυγχάνεται με τη σημαντική μείωση της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων, η οποία με τη σειρά της επιφέρει μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα το 28 % των οποίων οφείλονται στα μεταφορικά μέσα.

Διατροπικές μεταφορές. Στην προσπάθεια να αναπτυχθούν ανταγωνιστικές εναλλακτικές δυνατότητες προς τις οδικές μεταφορές, η «διατροπικότητα» των μεταφορών αποκτά καθοριστική σημασία. Έχει περάσει ο καιρός των μεμονωμένων επιλογών. Πρέπει να ληφθούν μέτρα για την καλύτερη ανάπτυξη των τρόπων μεταφοράς οι οποίοι προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες ανάπτυ-

ξης σε ένα αποτελεσματικά διαχειριζόμενο πλέγμα μεταφορών, όπου όλες οι υπηρεσίες θα έχουν συμπληρωματικό χαρακτήρα μεταξύ τους. Αυτό είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης και για την αποκατάσταση μιας καλύτερης σχέσης κόστους/αποτελεσματικότητας κατά τη χρησιμοποίηση των ενεργειακών πηγών. Οι στόχοι αυτοί επιβάλλουν ιδίως την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των ποτάμιων μεταφορών. Οι λόγοι που στηρίζουν αυτή την επιλογή είναι πολλοί: για απόσταση ενός χιλιομέτρου, με ένα χιλιόγραμμο πετρελαίου μεταφέρονται 50 τόνοι με φορτηγό, 90 τόνοι σιδηροδρομικώς και 127 τόνοι με πλωτό μεταφορικό μέσο.

Διαλειτουργικότητα. Η επιτυχία αυτής της πολιτικής για την προώθηση των διατροπικών μεταφορών προϋποθέτει, κατά κύριο λόγο, να συνεχιστούν οι προσπάθειες για να εξασφαλιστεί η τεχνική εναρμόνιση και η «διαλειτουργικότητα» των συστημάτων. Σε αυτό το πλαίσιο, το κοινοτικό πρόγραμμα «Marco Polo» έχει στόχο να καταστήσει τη διαλειτουργικότητα, πέρα από ένα απλό σύνθημα, μια ανταγωνιστική και οικονομικά βιώσιμη πραγματικότητα. Οι 13 καλύτερες δράσεις του πρώτου κύκλου έργων του προγράμματος αφορούν τη μεταφορά 13,6 δισ. t/km φορτίου από τους υπερφορτωμένους οδικούς άξονες προς άλλα μεταφορικά μέσα. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι καταβάλλεται προσπάθεια να εξασφαλιστεί η μεταφορά φορτίου από το λιμένα της Γένοβας μέχρι το λιμένα της Βαρκελώνης σε διάρκεια 13 ωρών, χάρη στη χρησιμοποίηση πλοίων υψηλής ταχύτητας: η υπηρεσία αυτή θα δώσει τη δυνατότητα στις εταιρείες οδικών μεταφορών να αποφεύγουν, με ανταγωνιστικό κόστος, να χρησιμοποιούν αυτοκινητόδρομους που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Ευρώπη.

Τον Ιούλιο του 2004, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε ένα δεύτερο σύνολο έργων του προγράμματος «Marco Polo» για την περίοδο 2007-2013. Το «Marco Polo II», με προϋπολογισμό 740 δισ. EUR, θα περιλαμβάνει νέες δράσεις, όπως οι «θαλάσσιες αρτηρίες» καθώς και μέτρα για μείωση της κυκλοφορίας και θα καλύπτει στο εξής γειτονικές χώρες της ΕΕ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε επενδυμένο ευρώ θα παράγει τουλάχιστον 6 EUR σε όρους περιβαλλοντικής και κοινωνικής ωφέλειας.

Η χρήση διατροπικών μεταφορών πρέπει να συνοδεύεται με τεχνολογική ανάπτυξη που να αποσκοπεί στην αύξηση της χωρητικότητας των δικτύων, να διευκολύνει την κινητικότητα και να αναβαθμίζει την ασφάλεια όλων των μεταφορών. Οι βελτιώσεις αυτές έχουν καθοριστική σημασία για να διασφαλιστεί η τεχνική διαλειτουργικότητα των συστημάτων μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την τηλεματική, τα διόδια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τα διάφορα σιδηροδρομικά δίκτυα. Μετά από πολυετείς έρευνες, βρισκόμαστε στο στάδιο της πρακτικής εφαρμογής. Η Επιτροπή έχει την ευκαιρία να θέσει σε εφαρμογή τρία από τα πλέον φιλόδοξα βιομηχανικά έργα: το σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης «Galileo», το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών δικτύων (ERTMS) και το βιομηχανικό έργο SESAME, που θα αποτελέσει και το επιχειρησιακό μέσο πλαισίωσης της νομοθεσίας σχετικά με τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.

Παραδουνάβιες χώρες

«Να επιτραπεί στον Δούναβη να συμβάλει με τον τρόπο του στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση»

Otto Schwetz, πρόεδρος του «διαδρόμου VII — Δούναβης», ARGE Donauländer, και πρόεδρος της ομάδας εργασίας «Μεταφορές και ναυσιπλοΐα»



Μετά τις ευρωπαϊκές διασκέψεις για τις μεταφορές που πραγματοποιήθηκαν στην Κρήτη (1994) και στη συνέχεια στο Ελσίνκι (1997), καθορίστηκαν στην Ευρώπη δέκα «διάδρομοι πολυτροπικών μεταφορών». Ο διάδρομος VII αντιστοιχεί στη διαδρομή του Δούναβη, του δεύτερου σε μήκος ποταμού της Ευρώπης (2 500 χιλιόμετρα) και μιας από τις κύριες αρτηρίες συγκοινωνιών της ευρωπαϊκής ηπείρου. Στον ποταμό αυτό εκβάλλουν περισσότεροι από 300 παραπόταμοι και με τα νερά του αρδεύεται το ένα δωδέκατο της έκτασης της Ευρώπης.

Η σημασία του Δούναβη δεν έγκειται μόνο στο γεγονός ότι είναι μία από τις κύριες ευρωπαϊκές πλωτές οδούς, αλλά και στη λειτουργία των εσωτερικών λιμένων του, οι οποίοι δεν περιορίζονται μόνο στις δραστηριότητες μεταφορών. Εκτός από τον θαλάσσιο λιμένα της Κωνσταντίας στις εκβολές του Δούναβη στη Μαύρη Θάλασσα, υπάρχουν 44 εσωτερικοί λιμένες κατά μήκος του ποταμού. Η σύνδεση αυτού του μεγάλου ποταμού άξονα με τους άλλους διαδρόμους οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών έχει κεφαλαιώδη σημασία για τη διασφάλιση της διασύνδεσης και διατροπικότητας του δικτύου στο σύνολό του, αν ληφθεί κυρίως υπόψη ότι οι περισσότεροι από τους λιμένες του Δούναβη διαθέτουν σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις που τους καθιστούν ελκυστικούς για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Οι συνδυασμένοι τρόποι μεταφορών παρουσιάζουν πλέον τεράστια ανάπτυξη και ο άξονας του Δούναβη μπορεί να εξελιχθεί αποτελεσματικά σε κρίκο των διαφορετικών αλυσίδων εφοδιασμού από τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι το κέντρο της Ευρώπης και του Ατλαντικού, διαμέσου του άξονα Ρήνου-Μάιν-Δούναβη και αντιστρόφως.

Η ναυσιπλοΐα εξακολουθεί, ωστόσο, να αντιμετωπίζει αρκετά εμπόδια και «σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης» που εμποδίζουν τον Δούναβη να αναδείξει το πλήρες δυναμικό του και να διαδραματίσει το ρόλο που του αξίζει. Η άριστη αξιοποίηση των μεταφορών στον Δούναβη εξαρτάται από την εφαρμογή ορισμένων μέτρων: αύξηση του βάθους και του πλάτους του ποταμού σε ορισμένες τοποθεσίες, εκσυγχρονισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων, των ναυπηγείων και των εμπορικών στόλων, ορθολογική οργάνωση των συναλλαγών, εναρμόνιση και απλοποίηση ορισμένων θεσμών και κανονιστικών διατάξεων.

Όμως, παράλληλα με τα προβλήματα της ναυσιπλοΐας, υπάρχει και μια άλλη σημαντική πρόκληση: η περιβαλλοντική υποβάθμιση του Δούναβη και της Μαύρης Θάλασσας απαιτεί να υπάρξει επείγουσα παρέμβαση. Έχουν αναληφθεί εθνικές και διεθνείς πρωτοβουλίες κατά την τελευταία δεκαετία, αλλά οι μέχρι σήμερα δράσεις έχουν αποδειχθεί

ανεπαρκείς για την εξυγίανση της κατάστασης και την επίλυση των συνακόλουθων προβλημάτων υγειονομικού χαρακτήρα. Μόνο μια επείγουσα κοινή δράση μεγάλης κλίμακας σε περιφερειακό επίπεδο για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος είναι δυνατό να επιλύσει το πρόβλημα. Για το σκοπό αυτό, κρίνεται απολύτως απαραίτητη η συνεργασία ανάμεσα στις εταιρείες πλωτών μεταφορών και τις αρμόδιες περιβαλλοντικές υπηρεσίες. Σε αντίθετη περίπτωση, οι πλωτές μεταφορές θα πάνουν πλέον να θεωρούνται ο φιλικότερος προς το περιβάλλον τρόπος μεταφορών.

Το μνημόνιο συμφωνίας για την ανάπτυξη του διαδρόμου VII, που υπεγράφη στο Ρόττερνταμ στις 6 Σεπτεμβρίου 2001 από τους υπουργούς μεταφορών δέκα ευρωπαϊκών χωρών, επισημαίνει την ανάγκη να ενισχυθούν οι συνδέσεις του Δούναβη με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και με τον Εύξεινο Πόντο. Το εν λόγω έγγραφο παρουσιάζει ένα σύνολο δράσεων που πρέπει να υλοποιηθούν για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος. Παράλληλα, κατά τις συνεδριάσεις των αρμοδίων προέδρων για τους άξονες μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν στις Βρυξέλλες έγινε σαφές ότι απαιτείται μεγαλύτερη συνεργασία. Για το λόγο αυτό, οι υπεύθυνοι των διαδρόμων μεταφορών IV, VII και X αποφάσισαν να θέσουν σε εφαρμογή το σχέδιο συνεργασίας «Διάδρομοι μεταφορών Νότου-Ανατολής».

Η αναβάθμιση του Δούναβη σε κύριο άξονα μεταφορών στην Ευρώπη ήταν επίσης το βασικό θέμα της DCP (Danube Cooperation Process/διαδικασία συνεργασίας στο Δούναβη) που θέσπισε η διυπουργική σύνοδος της Βιέννης στις 27 Μαΐου 2002, η οποία συνεχίστηκε στις 14 Ιουλίου 2004 στο Βουκουρέστι. Συμφωνήθηκε ότι πρέπει να αξιοποιηθεί πλήρως η χωρητικότητα του Δούναβη, που είναι ταυτόχρονα οικονομικά συμφέρων και φιλικός προς το περιβάλλον άξονας μεταφορών, με στόχο την αρμονικότερη δυνατή ανάπτυξη των παραποτάμιων χωρών. Για το σκοπό αυτό πρέπει κυρίως:

- > να βελτιωθεί η δυνατότητα ναυσιπλοΐας με την εφαρμογή των αποφάσεων της Επιτροπής του Δούναβη σχετικά με το βάθος του ποταμού, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η αδιάκοπη κυκλοφορία των εμπορευμάτων (δίνεται προτεραιότητα στην εξάλειψη των υφιστάμενων εμποδίων μεταξύ του Straubing και Vilshofen και μεταξύ της Βιέννης και των συνόρων Αυστρίας-Σλοβακίας).
- > να πραγματοποιηθούν επενδύσεις στους ποτάμιους λιμένες του Δούναβη, έτσι ώστε να δημιουργηθούν υποδομές πολυτροπικών μεταφορών για την κατανομή του φορτίου, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή συμφωνία για τις μεγάλες πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN), η οποία εκδόθηκε στη Γενεύη το 1996 στο πλαίσιο της οικονομικής επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN-ECE).
- > να δημιουργηθεί μια υπηρεσία τηλεματικής πληροφόρησης για τις πλωτές μεταφορές. Η ύπαρξη αυτού του συστήματος θα συνέβαλε στο να αυξηθεί σημαντικά η ασφάλεια των χρηστών της πλωτής οδού, είτε πρόκειται για εταιρείες μεταφορών είτε για σκάφη αναψυχής.
- > να χρηματοδοτηθούν έργα που θα ευνοούν την ενσωμάτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στο σύνολο της αλυσίδας μεταφορών με κόμβους διατροπικών μεταφορών.
- > να διευκολυνθούν οι τελωνειακές διαδικασίες σύμφωνα με τους τρόπους που πρότείνει η Επιτροπή του Δούναβη.
- > να εναρμονιστούν τα κανονιστικά πλαίσια που διέπουν τις μεταφορές στο Δούναβη και τον Ρήνο.

Για περισσότερες πληροφορίες: www.argedonau.at



Το λιμάνι της Βιέννης (Αυστρία)

ΓΑΛΛΙΑ

Επέκταση του ανατολικού λιμένα της νήσου Ρεουνιόν



Συνολικό κόστος: 72 740 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 29 096 000 EUR

«Η νήσος Ρεουνιόν, στον Ινδικό Ωκεανό, είναι μια άκρως απομακρυσμένη περιφέρεια. Το εξωτερικό της εμπόριο πραγματοποιείται κυρίως με θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες εξασφαλίζουν από μόνες τους το 99 % των συναλλαγών (3,5 εκατ. τόνοι το 2003). Ο μοναδικός εμπορικός λιμένας του νησιού, το Port Est, εξυπηρετεί ποσοστό άνω του 90 % των διαμετακομίσεων. Η μεγάλη δημογραφική ανάπτυξη του νησιού συνεπάγεται σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευμάτων στο λιμένα, η οποία θα αυξάνεται κατά 50 000 έως 100 000 τόνους ετησίως μέχρι το 2015. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να προσαρμοστούν σε αυτή την αύξηση καθώς και στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων. Τα έργα επέκτασης συνίστανται στην επιμήκυνση της ακτίνας περιαγωγής, τη διεύρυνση της διόδου εισόδου και τη διευθέτηση μιας νέας προβλήτας. Χάρη σε αυτές τις επενδύσεις, ο ανατολικός λιμένας θα είναι σε θέση να δέχεται πλοία 80 000 τόνων και να βελτιώσει την προσφορά υπηρεσιών του, μειώνοντας το χρόνο αναμονής. Εξάλλου, για τους σκοπούς της αειφόρου ανάπτυξης, τα υλικά εξόρυξης θα αποθηκευθούν και θα επαναχρησιμοποιηθούν κυρίως για τη συντήρηση των λιμενικών υποδομών».

Serge Joseph, διευθυντής ευρωπαϊκών υποθέσεων της νήσου Ρεουνιόν
serge.joseph@agile-reunion.org

ΕΛΛΑΔΑ

Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης



Συνολικό κόστος: 770 000 000 EUR
Συνεισφορά ΕΕ (ΕΤΠΑ): 308 000 000 EUR
Δάνειο ΕΤΕπ: 385 000 000 EUR

«Η γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης, που ενώνει το Ρίο με το Αντίριο στη δυτική είσοδο του Κορινθιακού Κόλπου, είναι μία οδική οδογέφυρα μήκους 2,88 km και ενώνει πλέον με σταθερή ζεύξη την Πελοπόννησο με την ηπειρωτική Ελλάδα. Η γέφυρα, την οποία διέσχισαν 4,5 εκατ. οχήματα κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της, θα συμβάλει σημαντικά στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, δίνοντας με τον τρόπο αυτό σάρκα και οστά στο όραμα του Χαρίλαου Τρικούπης, του Έλληνα πρωθυπουργού του 19ου αιώνα ο οποίος είχε ήδη οραματισθεί αυτή τη γέφυρα, και γι' αυτό δόθηκε σ' αυτήν το όνομά του.»

Γιάννης Φρέρης, διευθυντής επικοινωνίας, ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ
ifreris@gefyra.gr
www.gefyra.gr

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Ζήτηση μεταφορών σε αγροτικές περιοχές



Συνολικό κόστος: 408 800 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 201 743 EUR

«Το έργο DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/πρόγραμμα Angus για την ικανοποίηση της ζήτησης υπηρεσιών μεταφορών στην ύπαιθρο), έχει στόχο τη βέλτιστη χρησιμοποίηση των μεταφορικών μέσων, προσφέροντας ολοκληρωμένες υπηρεσίες, φιλικές προς τον πελάτη, ευέλικτες και βιώσιμες. Ο μηχανισμός, που εξυπηρετεί έκταση 1 270 km² (το 58 % της έκτασης της περιοχής Angus) και πληθυσμό 9 742 κατοίκων (το 8,9 % του πληθυσμού της κομητείας), βασίζεται σε μια κεντρική υπηρεσία κρατήσεων που χρησιμοποιεί τις πλέον προηγμένες τεχνολογίες επικοινωνιών. Η όλη προσπάθεια αφορά την τελειοποίηση ενός συστήματος μεταφορών «από τη βάση προς την κορυφή», προσαρμοσμένων στις ειδικές συνθήκες και τις ανάγκες του αγροτικού χώρου. Το σχέδιο επιτρέπει επίσης την αξιολόγηση από τεχνολογική και οργανωτική άποψη της δυνατότητας να υλοποιηθεί στην πράξη και σε άλλες περιοχές αυτή η αντίληψη της παροχής υπηρεσιών μεταφορών με βάση τη ζήτηση.»

Brian Masson, υπεύθυνος έργου, Angus Transport Forum
brian.masson@btinternet.com

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Το «καλάθι με τα ψώνια»



Συνολικό κόστος: 52 647 EUR
Συνεισφορά ΕΕ: 31 102 EUR

«Το 1999, η ανάγκη παροχής αποτελεσματικότερων υπηρεσιών σε ηλικιωμένα άτομα οδήγησε στην εφαρμογή του σχεδίου «Καυρακάσι» (το καλάθι με τα ψώνια) στο πλαίσιο του προγράμματος URBAN των ανατολικών προαστείων του Ελσίνκι. Τα τοπικά παρατήματα των κοινωνικών υπηρεσιών, η ένωση «Hely-koiti» για την παροχή υπηρεσιών σε ηλικιωμένους καθώς και δύο εμπορικές επιχειρήσεις συνεργάστηκαν στενά επί δύο έτη για να τελειοποιηθεί ένα πρότυπο σύστημα εφοδιασμού: οι καταστηματάρχες εκτελούν τις παραγγελίες το πρωί πριν να ανοίξουν το κατάστημά τους. Το προσωπικό του Hely-koiti παραλαμβάνει τα παραγγελθέντα εμπορεύματα και τα παραδίδει κατ' οίκον με ένα φορητό όχημα το οποίο λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια. Σύμφωνα με εξωτερική αξιολόγηση, οι πάντες ήταν κερδισμένοι με αυτό το σύστημα: το «καλάθι με τα ψώνια» μειώνει το κόστος παροχής κατ' οίκον υπηρεσιών και διευκολύνει τις ηλικιωμένες νοικοκυρές. Οι καταστηματάρχες έχουν αποκτήσει νέα σημαντική πελατεια και οι πελάτες είναι ικανοποιημένοι: οι μετακινήσεις είναι περιορισμένες και το μέσο μεταφοράς που έχει επιλεγεί είναι αθόρυβο, δεν εκπέμπει ρύπους και είναι προσαρμοσμένο στα χαρακτηριστικά των περιοχών κατοικίας: η υπηρεσία αυτή έχει επεκταθεί και σε άλλες συνοικίες.»

Eeva-Liisa Broman, υπεύθυνη έργου, URBAN II Ελσίνκι
eeva-liisa.broman@hel.fi
www.urbanfinland.info

Interreg III B βορειοδυτικής Ευρώπης

«Οι συνεργασίες TGV, συμβολή στην ευρωπαϊκή πολιτική χωροταξίας»

Gösta Weber, συντονιστής του έργου Interreg III B HST4i, South East England Development Agency (SEEDA)



Ο αναπτυξιακός οργανισμός της νοτιοανατολικής Αγγλίας (South East England Development Agency/SEEDA) συντονίζει δύο έργα διεθνικής συνεργασίας στον τομέα των ολοκληρωμένων μεταφορών και των τρένων υψηλής ταχύτητας (TGV). Στα έργα αυτά, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ, συμμετέχουν 32 εταίροι από πέντε χώρες: Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Βέλγιο, Κάτω Χώρες και Γερμανία.

Το έργο HST4i (High Speed Train Integration/ολοκλήρωση των τρένων υψηλής ταχύτητας) αφορά την πραγματοποίηση επενδύσεων που έχουν χαρακτήρα επίδειξης και συνδέονται με το δίκτυο TGV. Με 18 συνεργαζόμενους φορείς στις ήδη προαναφερθείσες πέντε χώρες και με προϋπολογισμό 29 εκατ. EUR, τα 14 από τα οποία χορηγούνται από το ΕΤΠΑ, είναι το μεγαλύτερο έργο του προγράμματος Interreg III B της βορειοδυτικής Ευρώπης που έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το έργο HSTconnect, που συνδέεται άμεσα με το HST4i, αποσκοπεί στη βελτίωση της διασύνδεσης ανάμεσα στα δευτερεύοντα περιφερειακά δίκτυα μεταφορών και στο κύριο δίκτυο TGV. Το HSTconnect υλοποιείται από 14 διεθνείς εταίρους και έχει προϋπολογισμό 19 εκατ. EUR, εκ των οποίων τα οκτώ χρηματοδοτούνται από κοινοτική πηγή.

Δύο παραδείγματα επενδύσεων TGV

Οι επενδύσεις που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο των δύο έργων TGV καλύπτουν ένα ευρύτατο φάσμα τομέων: από ενέργειες κόστους αρκετών διασ. EUR που συνδέονται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2012 μέχρι ενέργειες περιορισμένης κλίμακας, όπως η βελτίωση των διασυννοριακών συνδέσεων στον σιδηροδρομικό σταθμό Europe TGV της Λίλλης.

Στο Stratford (Λονδίνο), το δημοτικό διαμέρισμα του Newham χρηματοδοτεί την κατασκευή ενός πεζόδρομου που συνδέει τον νέο διεθνή σιδηροδρομικό σταθμό, τον τοπικό σταθμό και το ιστορικό κέντρο της πόλης. Θα συνδέει τη νέα ζώνη εμπορικών δραστηριοτήτων του Stratford με τον σημερινό αστικό ιστό που θα περιλαμβάνει και τα γύρω προάστια κατοικίας. Οι δύο σιδηροδρομικοί σταθμοί θα εξυπηρετούν τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις του 2012.

Στο Βέλγιο, ο διακοινοτικός φορέας Leiedal εκσυγχρονίζει το περιφερειακό δίκτυο που εξυπηρετεί τις κοινότητες της κοιλάδας του Lys για να συνδεθούν με τη γραμμή Lille Europe. Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην ποιότητα των κόμβων μεταφορών και των οδικών και σιδηροδρομικών σταθμών από περιβαλλοντική άποψη.

Τα δύο έργα επιτρέπουν να δοκιμασθούν στην πράξη και να δικαιωθούν οι επενδύσεις που έχουν στόχο να μεγιστο-

ποιηθεί η συμβολή των σταθμών TGV στην εσωτερική συνοχή, την εξωτερική ακτινοβολία και την ανταγωνιστικότητα της βορειοδυτικής Ευρώπης. Ευνοούν τη δημιουργία συνεκτικών και συμπληρωματικών μεταξύ τους υποδομών μεταφορών που ενισχύουν την πολυκεντρική ανάπτυξη αυτού του τμήματος της ευρωπαϊκής ηπείρου. Έχουν στόχο να εξασφαλίσουν ότι οι νέοι σταθμοί θα αποτελέσουν σημαντικότερα πλεονεκτήματα για την αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, με την ταυτόχρονη περιβαλλοντική αναβάθμισή τους, σε αρμονική συνύπαρξη με τις συνοικίες υποδοχής. Ένα από τους βασικούς στόχους είναι η καλύτερη διεύθυνση και λειτουργικότητα των σταθμών για την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών καθώς και η σωστή ενσωμάτωση των υποδομών στον τοπικό ιστό. Το εγχείρημα αυτό θεωρεί τον σιδηροδρομικό σταθμό και τον περιβάλλοντα χώρο ως ένα χωροταξικό, κοινωνικό και οικονομικό σταυροδρόμι του αστικού χώρου.

Οι διεθνικές δραστηριότητες, μιας καθοριστικής σημασίας διάστασης των έργων TGV

Για να εμπλουτιστούν οι γνώσεις των συνεργαζόμενων φορέων αλλά και για να προβληθούν σε ένα ευρύτερο κοινό, τα δύο έργα HST4i και HSTconnect περιέχουν ένα διεθνές πρόγραμμα διαφόρων δραστηριοτήτων: μελέτες, επισκέψεις σε έργα, ανταλλαγές ορθών πρακτικών ακόμη και εργαστηρίων, όπως παραδείγματος χάρι το HST Design Workshop (εργαστήριο σχεδίου) που οργανώθηκε στην Ουτρέχτη στις 10 του περασμένου Νοεμβρίου με θέμα τη χωροταξική διεύθυνση των σταθμών TGV, των περιχώρων τους και των οδών πρόσβασης σε αυτούς. Το εργαστήριο είχε σαν αποτέλεσμα τη σύνταξη ενός HST Design Guide (οδηγός διάταξης σταθμού TGV).

Μια άλλη δραστηριότητα που αφορά και τα δύο έργα είναι η μελέτη επιπτώσεων (HST Impact Study) που αποσκοπεί στην αξιολόγηση της «προστιθέμενης αξίας» καθώς και των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των επενδύσεων οι οποίες πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των έργων HST4i και HSTconnect.

Μια στρατηγική προσέγγιση

Τα έργα TGV δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση εντός και πέριξ των εγκαταστάσεων των σιδηροδρομικών σταθμών. Συμβάλλουν στην επιδίωξη της βιωσιμότητας θίγοντας τα ζητήματα της κινητικότητας και του ανταγωνισμού σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Από στρατηγική άποψη, τα έργα TGV αποδεικνύουν ότι οι χρηματοδοτήσεις του ΕΤΠΑ μπορούν να λειτουργήσουν ως χρηματοοικονομικός μοχλός για τα έργα μεταφορών τοπικού και περιφερειακού ενδιαφέροντος. Προσδίδουν στα έργα αυτά μια προστιθέμενη αξία, εφόσον ευνοούν την επίτευξη καλύτερων ρυθμίσεων, επιταχύνουν την υλοποίησή τους, συμβάλλουν στη δημιουργία πρόσθετων υποδομών και αναδεικνύουν αυξημένες αρμοδιότητες. Εντάσσουν τα περιφερειακά έργα υποδομών μεταφορών σε ένα ευρύτερο ευρωπαϊκό πλαίσιο και αποδεικνύουν ότι οι περιφερειακοί και τοπικοί εταίροι μπορούν να συμβάλουν εποικοδομητικά στην εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής πολιτικής.

Για περισσότερες πληροφορίες: <http://www.hst4i.net>



Οι μεταφορές μπροστά σε μια νέα κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα για τη Νότια Πορτογαλία

Η περιφέρεια Αλγκάρβε σε κομβικό σημείο

Παρά τη μεγάλη ανισότητα που υπάρχει ανάμεσα στην ενδοχώρα και την ακτή, η φτωχότερη περιφέρεια της Πορτογαλίας πριν από πενήντα χρόνια κατέχει σήμερα την τρίτη θέση ως προς το κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ της χώρας. Έτσι, μετά το 2006, το Αλγκάρβε δεν θα είναι πλέον περιφέρεια του στόχου 1. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνεισφέρει τεράστια ποσά εδώ και καιρό για να επιτευχθεί αυτό, κυρίως χρηματοδοτώντας μαζικά τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών σε όλους τους τομείς, οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών. Πέρα όμως από αυτή τη σημαντικότητα και εμφανέστατη προσπάθεια ανάπτυξης των υποδομών, υπάρχει σχετική ανησυχία: η περιφέρεια Αλγκάρβε που εξακολουθεί να εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό, θα πρέπει να κάνει τις σωστές επιλογές για να διατηρήσει το ρυθμό ανάπτυξης και την ανταγωνιστικότητά της.



Κόμβος αυτοκινητοδρόμων: το Αλγκάρβε διαθέτει πλέον ταχεία σύνδεση με τη Λισσαβόνα και την Ισπανία.

Είναι μια συννεφιασμένη νύχτα και μόνο ορισμένοι φανοστάτες αφήνουν να φανούν οι λευκές σιλουέτες των σπιτιών του Σανλουκάρ του Γκουαντιάνα, ακριβώς απέναντι, στην ισπανική ακτή. «Βλέπετε αυτές τις μηχανοκίνητες βάρκες; Είναι όλες δεμένες για τη νύχτα. Αυτή την ώρα, ο μόνος που μπορεί να τα καταφέρει να διασχίσει τον ποταμό είναι ο γιατρός που έχει εφημερία», σχολιάζει ο Carlos Cruz, υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων της περιφέρειας Αλγκάρβε. Βρισκόμαστε στην πορτογαλική όχθη του Γκουαντιάνα, στο Αλκουτίμ (700 κάτοικοι), ακριβώς απέναντι από το Σανλουκάρ, στην Ισπανία. Διακόσια μέτρα νερό όλα και όλα χωρίζουν τα δύο χωριά, αλλά ποτέ καμία γέφυρα δεν τα ένωσε. Η πλησιέστερη σταθερή σύνδεση που επιτρέπει σε ένα όχημα να περάσει στην Ισπανία βρίσκεται σε απόσταση 50 km βορείως, στα περίχωρα του Ραγμογο, όπου βρίσκεται η διεθνής γέφυρα του Γκουαντιάνα που ολοκληρώθηκε το 1992. Παρά την πτώση των δύο «εχθρών αδελφών» δικτατοριών της Ιβηρικής και την ένταξη των δύο χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο ποταμός Γκουαντιάνα εξακο-

λουθεί να είναι στην περιοχή αυτή ένα δυσδιάβατο σύνορο. «Είναι πιθανότατα η μόνη κατοικημένη περιοχή στην Ευρώπη με τη μεγαλύτερη απόσταση ανάμεσα σε δύο γέφυρες: 100 km! Η κατασκευή μιας γέφυρας που να ενώνει το Αλκουτίμ με το Σανλουκάρ μελετάται στο πλαίσιο του Interreg, αλλά δεν έχει ορισθεί κανένα χρονοδιάγραμμα», λέει με απογοήτευση το Carlos Brito, παλαιός βουλευτής και δημοτικός σύμβουλος του Αλκουτίμ, και υπεύθυνος της τοπικής μηνιαίας εφημερίδας *Jornal do Baixo Γκουαντιάνα*. «Για να υπενθυμίσουμε το ενδιαφέρον των κατοίκων και από τις δύο όχθες του ποταμού να υπάρξει μια χερσαία σύνδεση, η διασυνοριακή μας ένωση Αλκουτίμ-Σανλουκάρ οργάνωσε αυτό το καλοκαίρι μια μεγάλη γιορτή κατά τη διάρκεια της οποίας σχηματίσαμε μια "γέφυρα" από τα πλοία των δύο χωριών που κώλυαν το ένα δίπλα στο άλλο.»

Αυτή η γέφυρα, το κόστος κατασκευής της οποίας εκτιμάται σε 15 εκατ. EUR, δεν θα ήταν πολυτέλεια, τη στιγμή μάλιστα που αυξάνεται η ένταση των συναλλαγών μετα-



Επίσκεψη κρουαζιερόπλοιου στο Αλκουτίμ

ξύ των κατοίκων των δύο χωριών. Οι Πορτογάλοι αγοράζουν σπίτια από την πλευρά της Ισπανίας και οι Ισπανοί χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο τις προσφερόμενες υπηρεσίες από την πλευρά της Πορτογαλίας. Από μακροοικονομική άποψη, αυτός ο μικρός οικισμός θα επιθυμούσε να εξελιχθεί σε μια αγορά του Andevalo, μιας γειτονικής ισπανικής περιοχής η οποία εξακολουθεί να είναι αποκλεισμένη και για την οποία υλοποιείται ένα σημαντικό αναπτυξιακό σχέδιο από την κυβέρνηση της Ανδαλουσίας. «Θα ξαναρχίζαμε πολλές εμπορικές συναλλαγές, κυρίως το εμπόριο ζώων, που υπήρχε ανάμεσα στην Ισπανία και την Πορτογαλία σε αυτή την περιοχή κατά τη δεκαετία του '30», υπενθυμίζει ο Carlos Brito.

Ταχύτητα και κρουαζιέρες

Παρά την έλλειψη γέφυρας, το Αλκουτίμ αρχίζει να βιώνει από αυτό το έτος μια πραγματική οικονομική επανάσταση: δηλαδή σε μικρότερη κλίμακα αυτό που συνέβη στο Αλγκάρβε κατά τα τελευταία 30 έτη.

Η άγρια ομορφιά του Γκουαντιάνα, που διατηρήθηκε λόγω της απομόνωσης, σήμερα επιφέρει έσοδα. Από την άνοιξη του 2005, δύο εταιρείες, μία πορτογαλική και μία γαλλοβελγική, που οργανώνουν κρουαζιέρες, κάνουν στάση στο Αλκουτίμ. Έχοντας ως αφετηρία η μία το Portimão και η άλλη τη Σεβίλλη, αποβιβάζουν πολλές εκατοντάδες επισκεπτών κάθε εβδομάδα στην περιοχή, μάννα εξ ουρανού για το τοπικό εμπόριο.

Το σημαντικότερο, όμως, είναι ότι υπάρχει ο οδικός άξονας: η μετατροπή της IC27 («δευτερεύουσα οδός») σε εθνική οδό εξαιρετικής ποιότητας, ταυτόχρονα ασφαλούς και ταχείας, η οποία ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2005, συνδέει το Αλκουτίμ σε 25 λεπτά με τη Βίλα Ρεάλ του Σάντο Αντόνιο, «πρωτεύουσα» της παράκτιας περιοχής των εκβολών του Γκουαντιάνα. Η απόσταση αυτή διαρκεί τέσσερις φορές λιγότερο σε σχέση με το παρελθόν. Τώρα που έχει πλέον αρθεί η οδική απομόνωση του Αλκουτίμ, η περιοχή αυτή βρίσκεται πλέον κατά μήκος του σημαντικού άξονα Βορρά-Νότου, παράλληλα με τον Γκουαντιάνα που καταλήγει στο Beja του Αλεντέζου. Με τον εκσυγχρονισμό του οδικού άξονα IC27, εκτιμάται ότι θα αναζωογονηθεί η ενδοχώρα του Αλγκάρβε, η περιοχή Serra de Caldeirão.

«Έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία να διευκολυνθεί η πρόσβαση και να διαθέτει η περιοχή μια εγγενή οικονομική δυναμική, πράγμα που ευτυχώς ισχύει σε αυτή την περίπτωση», παρατηρεί ο Carlos Brito. Με τον οδικό άξονα και τις κρουαζιέρες, το Αλκουτίμ θα είναι σε θέση να αναπτύξει και να διαφοροποιήσει τις τουριστικές του δραστηριότητες, να καταλάβει καλύτερη θέση στο τμήμα της αγοράς τουριστικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, προωθώντας παραδείγματα όπως τον κυνηγετικό τουρισμό. Θα διευκολυνθεί επίσης και η αξιοποίηση των τοπικών προϊόντων: οι τοπικές μικρές μονάδες παρασκευής τυριού θα αποκτήσουν περισσότερες δυνατότητες διάθεσης στην αγορά και ο δήμος του Αλκουτίμ, που

μπορεί πλέον να προσδοκά βάσιμα την προσέλκυση επενδυτών, ξεκινά τη δημιουργία μιας ζώνης οικονομικών δραστηριοτήτων. Τέλος, χάρη στον οδικό άξονα, παρατηρείται ήδη σταθεροποίηση του πληθυσμού, εφόσον η αστυφιλία αντισταθμίζεται κατά το τελευταίο διάστημα με την εγκατάσταση κατοίκων που έρχονται από τη Βίλα Ρεάλ, ακόμη και από το Φάρο.

Ο εκσυγχρονισμός της οδού IC27 αποτελεί εξάλλου παράδειγμα των υφισταμένων συνεργειών ανάμεσα στα τρία προγράμματα του τομέα των μεταφορών που υλοποιούνται στην περιφέρεια Αλγκάρβε. Το εθνικό επιχειρησιακό πρόγραμμα «Δυνατότητα πρόσβασης και μεταφορές» (3,312 δισ. EUR, εκ των οποίων τα 212 εκατ. αφορούν την περιφέρεια Αλγκάρβε), το περιφερειακό πρόγραμμα PROAlgarve (108 εκατ. EUR για τον τομέα των μεταφορών) και το Interreg III A Ισπανίας-Πορτογαλίας για τα έργα διασυνοριακής συνεργασίας. Έτσι, όσον αφορά τον οδικό άξονα IC27, το τμήμα Monte Francisco-Odeleite (κόστους 17,5 εκατ. EUR) εντάσσεται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Δυνατότητα πρόσβασης και μεταφορές», ενώ το τμήμα Odeleite-Αλκουτίμ (14,4 εκατ. EUR) είναι έργο της πρωτοβουλίας Interreg III A. Η χρηματοδοτική συμμετοχή του ΕΤΠΑ σε όλα αυτά τα έργα καλύπτει το 50 % περίπου του κόστους.

Γενικότερα, οι ευρωπαϊκές ενισχύσεις, κυρίως του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής, συνέβαλαν κατά τα τελευταία δέκα ή 15 έτη στο να βελτιωθούν σημαντικά οι μεγάλοι περιφερειακοί και διαπεριφερειακοί οδικοί άξονες: έτσι, η οδός IC27 είναι ο δεύτερος άξονας Βορρά-Νότου που συνδέει το Αλγκάρβε με την υπόλοιπη Πορτογαλία. Εν ολίγοις, ο εκσυγχρονισμός του περιφερειακού οδικού δικτύου συναρθρώνεται γύρω από δύο κάθετους άξονες: την ολοκλήρωση μέχρι το Αλγκάρβε του αυτοκινητόδρομου A2 που διασχίζει την Πορτογαλία από Βορρά προς Νότο, και την κατασκευή, από ανατολικά προς δυτικά, κατά μήκος της παράκτιας ζώνης με μεγάλη οικιστική ανάπτυξη, της «Via do Infante», μιας οδού ταχύτατης κυκλοφορίας με τέσσερις λωρίδες που συνδέει την πόλη Λάγος με τα ισπανικά σύνορα.

Στον σωστό δρόμο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν είναι σε αχρηστία: με συγχρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής (με ποσό άνω των 320 εκατ. EUR επί συνολικού κόστους 400 εκατ. EUR περίπου), ο «εκσυγχρονισμός της σύνδεσης με το Αλγκάρβε» εντάσσεται στο πλαίσιο του έργου προτεραιότητας αριθ. 8 «Πολυτροπική σύνδεση Πορτογαλίας-Ισπανίας-Κεντρικής Ευρώπης» των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Τα έργα, που ολοκληρώθηκαν το 2004, εκτελέστηκαν σε τέσσερα στάδια τα οποία αντιστοιχούν σε τέσσερα τμήματα συνολικού μήκους 339 km. Παράλληλα πραγματοποιήθηκε ανάπλαση των σιδηροδρομικών σταθμών. Η ανακαίνιση των βοηθητικών οδών, η διόρθωση της χάραξης σε ορισμένα σημεία, η κατασκευή ή η προσαρμογή τεχνικών έργων (περιλαμβανομένης της περίφημης γέφυ-



Ο σταθμός του Φάρο, θερματικός σταθμός μιας εκσυγχρονισμένης σιδηροδρομικής γραμμής



Η σκεπαστή αγορά του Ολλιάο: η ανάπλαση των αλιευτικών λιμανιών πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την αναπαλαίωση κτιρίων και την εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων

ρας της 25ης Απριλίου στη Λισσαβόνα), η κατάργηση των ισόπεδων διαβάσεων, η ηλεκτροκίνηση της γραμμής, ο εκσυγχρονισμός της σήμανσης και των τηλεπικοινωνιών επιτρέπουν σήμερα να γίνεται η διαδρομή Φάρο–Λισσαβόνας σε 3 ώρες αντί για 4,5 ώρες στο παρελθόν. Ο Jorge Rodrigues, περιφερειακός υπεύθυνος σήμανσης του REFER, του πορτογαλικού οργανισμού σιδηροδρόμων, απαντάει τα πλεονεκτήματα αυτού του ριζικού εκσυγχρονισμού: «εκτός από την εξοικονόμηση χρόνου, επιτυγχάνεται υψηλότερη ασφάλεια, αξιοπιστία και ακρίβεια των δρομολογίων» το περιθώριο απόκλισης από το καθορισμένο ωράριο μειώθηκε σε τρία λεπτά από 15 έως 20 λεπτά στο παρελθόν. Βελτιώθηκαν επίσης σημαντικά τα συνθήκες ταξιδιού διότι τέθηκαν στη γραμμή νέα αθόρυβα τρένα. Είναι περιττό να αναφέρουμε το οικολογικό πλεονέκτημα που προσφέρει η ηλεκτροκίνηση». Αποτέλεσμα: αύξηση των επιβατών κατά 30 % περίπου «αλλά και αλλαγή της εικόνας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, που είναι περισσότερη δυναμική πλέον» προσθέτει ο Jorge. «Παρατηρούμε όλο και περισσότερους νέους να εργάζονται με τον φορητό υπολογιστή τους μέσα στο τρένο.»

Δεύτερη τουριστική επανάσταση

Ο Campos Correia, πρόεδρος της Επιτροπής Συντονισμού Περιφερειακής Ανάπτυξης (CCDR) του Αλγκάρβε, συνοψίζει την περιφερειακή στρατηγική: «Στόχος μας είναι να κάνουμε το Αλγκάρβε μία από τις πλέον ανταγωνιστικές περιφέρειες της Πορτογαλίας και της Ευρώπης σε διάστημα 10 έως 15 ετών από σήμερα. Η βελτίωση των υποδομών μεταφορών εντάσσεται απόλυτα στο περιφερειακό σχέδιο δράσης μας: να ενσωματωθεί το Αλγκάρβε στον κορμό της Πορτογαλίας, γεγονός που έχει επιτευχθεί με την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου Α2 (προς Σετουμπάλ, Λισσαβόνα, Οπόρτο) και τον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής γραμμής Λισσαβόνα–Φάρο· να συνδεθεί αποτελεσματικά η περιφέρειά μας με την Ισπανία χάρη στον οδικό άξονα *Via do Infante* και να προβλεφθεί επίσης, μακροπρόθεσμα, σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ του Αλγκάρβε και της Ανδαλουσίας· να αναπτυχθούν, όμως, και οι τοπικές μεταφορές, παραδείγματός χάρη προστασιακός σιδηροδρομικός που θα συνδέει τους περιφερειακούς οικισμούς που σχηματίζουν οι πόλεις Λάγος-Πορτιμάο-Λαγκόα και Λουλέ-Φάρο-Ολλιάο, καθεμία από τις οποίες έχει από 100 000 έως 200 000 κατοίκους».

Πέρα όμως από αυτή τη σημαντικότητα και πολύ ορατή προσπάθεια αναβάθμισης των υποδομών, και την υπερηφάνεια για την πρόοδο που έχει επιτευχθεί, υπάρχει μια κάποια ανησυχία. «Βρισκόμαστε σε ένα σταυροδρόμι και θα πρέπει να κάνουμε τις σωστές επιλογές», προειδοποιεί ο Antonio Mendes, διευθυντής του αερολιμένα του Φάρο.

Το αεροδρόμιο αυτό, που κατασκευάστηκε το 1965 και έλαβε επανειλημμένα κοινοτικές ενισχύσεις για τον εκσυγχρονισμό και την επέκτασή του, είναι το δεύτερο σε αριθμό επιβατών της Πορτογαλίας (4,7 εκατ. επιβάτες το 2004). Όπως διευκρινίζει ο διευθυντής του, «είναι κατά βάση ένα αεροδρόμιο "inbound", μια πύλη εισόδου για αλλοδαπούς επισκέπτες και κατόχους εξοχικών κατοικιών». Με την έκρηξη της αγοράς των ακινήτων που παρατηρείται στο Αλγκάρβε κατά τα τελευταία έτη, οι κάτοχοι εξοχικών κατοικιών είναι πλέον όσοι και οι τουρίστες. Η πελατεία του αεροδρομίου, ταξιδιώτες και επιχειρηματίες, βρίσκεται σε πλήρη αναδιάρθρωση: από το 1999, παρατηρείται μείωση του αριθμού των πτήσεων τσάρτερ και αύξηση των πτήσεων αεροπορικών εταιρειών με χαμηλές τιμές. Παράλληλα, οι επισκέπτες έχουν την



Παραδοσιακό κρεοπωλείο στο Monchique: η αναβάθμιση του οδικού δικτύου ανοίγει νέες αγορές για τα τοπικά προϊόντα

τάση να αποδεσμεύονται από τα ταξιδιωτικά γραφεία και να οργανώνουν από μόνοι τους το ταξίδι τους με φθηνότερο κόστος. «Πέρα από αυτή την αλλαγή που παρατηρείται σε όλες σχεδόν τις περιοχές της Ευρώπης, οφείλουμε να αντιμετωπίσουμε μια πολύ σοβαρότερη δυσκολία: ο τουρισμός μας έχει χάσει μεγάλο μέρος της ανταγωνιστικότητάς του· είμαστε υπερβολικά ακριβοί για τους φτωχούς και όχι αρκετά ελκυστικοί για τους πλούσιους», δεν διστάζει να πει ο Antonio Mendes.

Η πρόσφατη εξέλιξη των εμπορικών συναλλαγών στον αερολιμένα του Φάρο μπορεί να ισχύει και για το Αλγκάρβε στο σύνολό του. Οι πάντες συμφωνούν ότι ο τουρισμός είναι και θα παραμείνει για μεγάλο διάστημα η κινητήρια δύναμη της περιφερειακής οικονομίας, υπό την προϋπόθεση ότι θα εξελιχθεί για να ανακτήσει την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητά του. Αυτό είναι εφικτό, παρά τον διεθνή ισχυρό ανταγωνισμό, παρά το γεγονός ότι οι παράκτιες περιοχές είναι πνιγμένες στο μπετόν, στοιχείο που δεν συνάδει με τις σημερινές απαιτήσεις, παρά τις πυρκαγιές που έχουν αλλοιώσει το τοπίο σε ορισμένα τμήματα της περιοχής που ήταν φημισμένα για το φυσικό κάλλος τους, όπως η Serra de Monchique.

Το Αλγκάρβε βρίσκεται στο στάδιο μιας «δεύτερης τουριστικής επανάστασης». «Οφείλουμε να αναβαθμιστούμε, να διαφοροποιήσουμε την προσφορά με προϊόντα υψηλότερης προστιθέμενης αξίας, όπως πράξαμε με το γήπεδο γκολφ που σημείωσε επιτυχία, και να καταστήσουμε το συνδυασμό τουρισμού και εκδηλώσεων αναψυχής κινητήρια δύναμη και για άλλες οικονομικές δραστηριότητες που θα βασίζονται στη γνώση και την καινοτομία» συνιστά ο πρόεδρος του

CCDR Campos Correia. Δεν παραλείπει να αναφέρει τις κρουαζιέρες αναψυχής αλλά και τον αθλητικό τουρισμό υψηλού επιπέδου, ο οποίος εξυπηρετείται από ένα τουριστικό συγκρότημα διεθνών προδιαγραφών στη Βίλα Ρεάλ του Σάντο Αντόνιο.

Σε σταθερή πορεία πλεύσης

Όπως συνέβη συχνά στην Πορτογαλία, η σωτηρία θα μπορούσε να έλθει από τη θάλασσα. Το «Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos» είναι ο δημόσιος οργανισμός που διαχειρίζεται τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τις θαλάσσιες μεταφορές καθώς και τις εσωτερικές πλωτές οδούς (στο Αλγκάρβε, κυρίως τους ποταμούς Αράντε και Γκουαντιάνα) σε όλη τη Νότια Πορτογαλία. Αυτό αφορά κυρίως δύο τομείς δραστηριότητας, την αλιεία και τον τουρισμό, η εξέλιξη των οποίων απαιτεί εκσυγχρονισμό, προσαρμογή, ακόμη και αναπροσανατολισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κατά την άποψη του εκπροσώπου του Ιδρύματος David Assoreira: «μετά από 30 χρόνια σχετικής απραξίας, παρατηρείται μια γενική υποβάθμιση των λιμενικών υποδομών, τη στιγμή που πρέπει να ανοίξουμε τα λιμάνια μας στο κοινό, για να εξυπηρετήσουν τους κατοίκους, τους επισκέπτες, τα παιδιά, τους περιπατητές... Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η βελτίωση και των λιμενικών εγκαταστάσεων και των περιχώρων τους».

Το λιμάνι του Olhão, ο πρώτος αλιευτικός λιμένας του Αλγκάρβε, αποτελεί αντικείμενο ενός τεράστιου έργου εξωραϊσμού των χώ-



Το λιμάνι του Olhão

ρων πρόσβασης (σε χώρους πρασίνου, σε χώρους δραστηριοτήτων αναψυχής, περιπάτου...) και αναβάθμισης των υποδομών (βυθοκορήσεις, αντικατάσταση του μόλου με αποτελεσματικότερα προστατευτικά έργα, νέες προβλήτες, πλωτές γέφυρες, αγκυροβόλια, και άλλες χρήσιμες υποδομές για τους αλιείς και τους κατόχους σκαφών αναψυχής, αναπαλαίωση της παλαιάς σκεπαστής αγοράς...), με ποσό περίπου 6 εκατ. EUR, το ήμισυ του οποίου χρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ. Πραγματοποιούνται επίσης έργα αναζωογόνησης του αλιευτικού λιμένα του Lagoa που δίνουν έμφαση στη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Η δραστηριότητα αυτή, μαζί με την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας αναψυχής, θα μπορούσε να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο κατά τα επόμενα έτη. «Τα ναυπηγεία του Αλγκάρβε διαθέτουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα», εξηγεί ο David Assoreira. «Συνδυάζουν ποιότητα και ταχύτητα και διαθέτουν το πλεονέκτημα ότι μπορούν να λειτουργούν σε όλη τη διάρκεια του έτους σε ακάλυπτο χώρο.»

Ο λιμένας του Portimão, οι υπεύθυνοι του οποίου πραγματοποιούν εδώ και πολλά έτη διαφημιστικές εκστρατείες στη Βόρεια Αμερική, κυρίως στην έκθεση του Μαϊάμι, παρουσιάζει μια έκρηξη της αγοράς κρουαζιέρας, εφόσον υποδέχθηκε 17 υπερωκεάνια το 2002, 28 το 2003, 36 το 2004, 54 το 2005... Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι, περισσότεροι από 5 000 επιβάτες αποβίβαστηκαν στην πόλη σε μία μόνο ημέρα, στις 16 Αυγούστου 2005! Το Portimão συγκεντρώνει, πράγματι, αρκετά πλεονεκτήματα: γραφικό, το λιμάνι είναι κρυμμένο σε μια μαγευτική τοποθεσία που εντυπωσιάζει τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων. Συνδέεται με το μύθο των μεγάλων πορτογαλικών εξερευνήσεων που ξεκινούσαν από το κοντινό Σάγκρες η στάση στο Portimão παρέχει πρόσβαση σε 16 γήπεδα γκολφ και διαμονή ορισμένων ημερών σε ένα πολυτελές ξενοδοχείο, πριν οι επισκέπτες αναχωρήσουν με το πλοίο. Τέλος, μια μεγάλη αμερικανική εταιρεία κρουαζιερόπλοιων είναι ιδιοκτήτης ενός μεγάλου ξενοδοχειακού συγκροτήματος κοντά σε αυτή την περιοχή.

Είναι, ωστόσο, απαραίτητο να γίνουν οι εργασίες βυθοκόρησης του λιμένα και να κατασκευαστεί μια νέα προβλήτα (μήκους 165 μέτρων για να μπορεί να υποδέχεται τρία πλοία ταυτόχρονα), που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για να καταστεί δυνατή η προσέγγιση μεγάλων πλοίων. Οι αποβιβάσεις που πραγματοποιούνται συχνότατα στα ανοικτά δεν είναι πάντοτε εύκολες: παραδείγματος χάρι, 160 άτομα σε αναπηρικό καροτσάκι χρειάστηκε να αποβιβαστούν με αυτό τον τρόπο από το υπερωκεάνιο *Legend of the Seas*.

Ο οργανισμός λιμένος εναποθέτει επίσης πολλές ελπίδες στους δύο βασικούς ποταμούς του Αλγκάρβε: τον Γκουαντιάνα, ασφαλώς, αλλά και τον Αράντε ο οποίος είναι πλωτός μέχρι το Σίλβες. Η «αναβίωση της ιστορίας του ποταμού» θα αυξήσει το τουριστικό ενδιαφέρον γι' αυτή την παλαιά αραβική πρωτεύουσα του Αλγκάρβε. Είναι, ωστόσο, απαραίτητο να προβληθούν οι δραστηριότητες ναυσιπλοΐας στους νέους και ο David Assoreira εκφράζει την απογοήτευσή του για το γεγονός ότι η περιοχή δεν διαθέτει συστήματα επαγγελματικής κατάρτισης για θαλάσσια επαγγέλματα, με εξαίρεση τους αλιείς. «Αυτό αποκαλύπτει μια δυσάρεστη κατάσταση: η Πορτογαλία όφειλε και θα μπορούσε να αναπτύξει ακόμα περισσότερο τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Αυτό θα τη συνέδεε ταυτόχρονα με την παράδοσή της και θα συνέβαλε στη βελτίωση της οικονομικής της προοπτικής.»

Έτσι, η περιφέρεια Αλγκάρβε, εφόσον έχει εξελίξει στην πράξη ένα από τα βασικά της μειονεκτήματα, την ανεπάρκεια και την παλαιότητα των υποδομών μεταφορών της, οφείλει τώρα να αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις, πιο περίπλοκες και δυσκολότερες να επιλυθούν: τη διεύρυνση της Ένωσης, την παγκοσμιοποίηση και τη συνακόλουθη μόνιμη προσπάθεια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας. Όμως, αυτό δεν τρομάζει τον πρόεδρο της Συντονιστικής Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης. «Η ανάπτυξη και η σύγκλιση είναι ένα μακρόπνοο έργο», επισημαίνει ο Campos Correia. «Πρέπει να είμαστε διορατικοί, να θέτουμε πάντοτε μακροπρόθεσμους στόχους και να αυτοαξιολογούμαστε συνεχώς. Η ανάπτυξη υλοποιείται και από την κορυφή και από τη βάση. Αυτό που έχει σημασία είναι να συνεχίσει το δρόμο της τηρώντας την ίδια πορεία που έχει καθορίσει.»

Για περισσότερες πληροφορίες: www.ccdr-alg.pt

Εσθονία, Λιθουανία, Λεττονία, Πολωνία, Φινλανδία

Από τη Βαρσοβία στο Ελσίνκι: «Rail Baltica», ένα πρωτότυπο, στρατηγικής σημασίας και βιώσιμο σχέδιο

Pavel Telicka, συντονιστής, διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών



Στις 20 Ιουλίου του τρέχοντος έτους, ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jacques Barrot με όρισε ως έναν από τους έξι «συντονιστές» του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Με τους διορισμούς αυτούς, οι οποίοι εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σύμφωνα με τους τύπους, η Επιτροπή προτίθεται να δώσει μια νέα πολιτική ώθηση σε ορισμένα έργα προτεραιότητας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Αποστολή των συντονιστών είναι να διευκολύνουν την υλοποίηση αυτών των έργων, και ιδίως των έργων διασυνοριακού χαρακτήρα.

Προσωπικά είμαι υπεύθυνος για τη «Rail Baltica», ένα πρωτότυπο, στρατηγικής σημασίας και βιώσιμο έργο που αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές, στην υλοποίηση του οποίου συμμετέχουν, εκτός από τη Φινλανδία, τα νέα τέσσερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που βρέχονται από τη Βαλτική: Πολωνία, Λιθουανία, Λεττονία και Εσθονία. Το έργο «Rail Baltica», που συναρθρώνεται γύρω από τον άξονα Βορρά-Νότου Ελσίνκι-Ταλλίν-Βαρσοβίας, θα εξασφαλίσει την απευθείας σύνδεση των κρατών της Βαλτικής και της Πολωνίας με την καρδιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό την ενιαία αγορά και ευνοώντας την ενσωμάτωση αυτών των χωρών. Η μικρή συνοριακή γραμμή μήκους 70 km που χωρίζει τη Λιθουανία από την Πολωνία αποτελεί τη μοναδική χερσαία σύνδεση ανάμεσα στις χώρες της Βαλτικής και την υπόλοιπη Ένωση. Η δημιουργία αποτελεσματικών και βιώσιμων υποδομών μεταφορών που θα διαπερνούν αυτή τη συνοριακή γραμμή είναι, συνεπώς, υψίστης σημασίας για τις χώρες αυτές, αλλά και για ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σε ένα πρώτο στάδιο, η Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής πραγματοποιεί μελέτη σκοπιμότητας που εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί προς το τέλος του 2006. Αντικείμενο της μελέτης είναι να προσδιοριστεί η οικονομική βιωσιμότητα αυτής της σιδηροδρομικής σύνδεσης, αλλά και να ληφθούν υπόψη πολλοί άλλοι συναφείς παράγοντες. Πρωτίστως, η περιβαλλοντική επίπτωση του έργου στις περιοχές τις οποίες θα διασχίζει η σιδηροδρομική γραμμή. Μετά τις πρώτες συζητήσεις μας με τους πολιτικούς ιθύνοντες, είμαι πεπεισμένος ότι η βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Ταλλίν-Βαρσοβίας θα είναι οικονομικά αποδοτική, αλλά είναι συνετό να περιμένουμε τα αποτελέσματα της μελέτης.

Ο σιδηροδρομικός άξονας Rail Baltica θα προσελκύσει τους επενδυτές κατά μήκος ενός άξονα ο οποίος εξυπηρετείται ήδη από την οδική σύνδεση «Via Baltica». Σε όρους χωροταξίας, η γραμμή αυτή θα συμπληρώσει τη δράση του Interreg στην περιφέρεια της Βαλτικής. Θα επιτρέψει επίσης τη σύνδεση της Πολωνίας με τις χώρες της Βαλτικής στο «βόρειο τρίγωνο» που σχεδιάζουν οι σκανδιναβικές χώρες, καθώς και με τη Ρωσία, και ιδίως την πυκνοκατοικημένη περιοχή της Αγίας Πετρούπολης.

Σήμερα, η ροή της κυκλοφορίας ακολουθεί κυρίως τον άξονα Ανατολής-Δύσης λόγω των μεγάλων ποσοτήτων ρωσικών προϊόντων, κυρίως πρώτων υλών, που προορίζονται για την ΕΕ και διαμετακομίζονται μέσω των λιμένων της Βαλτικής. Όμως, η στρατηγική σημασία της περιοχής θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά, εάν η Κίνα αποστέλλει, όπως μελετάει, τα προϊόντα της για να εξοικονομήσει χρόνο σιδηροδρομικής διαμέσου της Σιβηρίας προς τους λιμένες της Βαλτικής και όχι με πλοία μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Σε αυτή την περίπτωση, η σιδη-

ροδρομική σύνδεση Rail Baltica θα μπορούσε να αποτελέσει έναν άξονα Βορρά-Νότου γι' αυτή τη διαμετακόμιση.

Το σχέδιο θα αποτελέσει επίσης μια βιώσιμη εναλλακτική δυνατότητα προς τις οδικές μεταφορές για τη μεταφορά εμπορευμάτων και, μακροπρόθεσμα, για τους ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν αυτή τη διαδρομή. Οι κυβερνήσεις αρκετών χωρών της Βαλτικής θεωρούν ήδη ότι η σιδηροδρομική σύνδεση Rail Baltica θα αποτελέσει αναπτυξιακό μοχλό. Και φαίνεται ότι έχει αρχίσει ήδη ένας ανταγωνισμός ανάμεσα στις πόλεις της Βαλτικής: όλες θέλουν να ενταχθούν στη χάραξη της μελλοντικής γραμμής. Αυτό είναι, κατά την άποψή μου μια καλή ένδειξη.

Για να επιτύχει, όμως, το έργο απαιτείται μεγάλη σύγκλιση απόψεων ανάμεσα στις πέντε συμμετέχουσες χώρες, όσον αφορά τη δυναμική του. Απαιτείται απόλυτη αποφασιστικότητα για να προχωρήσει το έργο. Πιστεύω ότι ένα από τα βασικότερα καθήκοντά μου είναι να διευκολύνω όσο το δυνατό περισσότερο την υλοποίηση αυτού του κοινού οράματος. Για το σκοπό αυτό, θα είμαι σε επαφή με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι δυνητικοί πελάτες και χρήστες, οι κοινωνικοί εταίροι, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι εταιρείες κατασκευής σιδηροδρομικού υλικού και, ασφαλώς οι ιδίες οι εταιρείες σιδηροδρόμων.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, το κόστος κατασκευής της Rail Baltica, ή καλύτερα του «έργου προτεραιότητας ΔΕΔ-Μ αριθ. 27», κατά την επίσημη ονομασία του, θα μπορούσε να το αναλάβει, σε ορισμένες περιπτώσεις σε ποσοστό μέχρι 80 %, το Ταμείο Συνοχής. Τα πάντα εξαρτώνται από το ποσό των δημοσιονομικών προοπτικών της περιόδου 2007-2013 (1), αλλά διάφορες προσωπικότητες με εμπειρία, ιδίως πολλά μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τάσσονται υπέρ της καθολικής χρηματοδότησης των έργων προτεραιότητας στον τομέα των μεταφορών.

Πραγματοποίησα ορισμένα ταξίδια με δική μου πρωτοβουλία από το Ελσίνκι μέχρι τη Βαρσοβία, ορισμένες φορές μαζί με δημοσιογράφους, για να διαμορφώσω μια συνολική εικόνα για τη σημερινή κατάσταση των υποδομών μεταφορών και να υπολογίσω τις καθυστερήσεις και τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Θα καταβάλω κάθε δυνατή προσπάθεια για να κατασκευαστεί το συντομότερο δυνατό αυτός ο μεγάλος περιφερειακός ευρωπαϊκός άξονας μεταφοράς.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός του Ελσίνκι (Φινλανδία)

(1) Οι δημοσιονομικές προοπτικές της περιόδου 2007-2013 δεν ήταν ακόμη γνωστές όταν συντάχθηκε το παρόν άρθρο (Νοέμβριος 2005)

Ισπανία

«Η επέκταση του λιμένα της Βαρκελόνης περνούσε από την παράκαμψη του Llobregat... και το σεβασμό του περιβάλλοντος»

Josep Oriol, γενικός διευθυντής του οργανισμού λιμένος Βαρκελόνης



Το έργο της παράκαμψης του ποταμού Llobregat, που άρχισε το 2000 και ολοκληρώθηκε το 2004, αποτελεί κορυφαία στιγμή της εξέλιξης των μεταφορών στη Βαρκελόνη. Ορισμένα από τα φιλόδοξα έργα «Λιμένας και ζώνη ελεύθερων συναλλαγών» των τριών πρώτων δεκαετιών του 20ού αιώνα, που πρόβλεπαν την κατασκευή μιας μεγάλης λιμενικής υποδομής στα νότια του λόφου Μοντjuïc, θεωρούσαν ήδη τον ποταμό Llobregat το φυσικό όριο ενός μελλοντικού λιμένα. Στη συνέχεια, ο εμφύλιος πόλεμος και η διεθνής απομόνωση που ακολούθησε επιβράδυναν σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της ισπανικής οικονομίας και, κατά συνέπεια, του λιμένα της Βαρκελόνης. Το «σχέδιο σταθεροποίησης» του 1959 σηματοδότησε το άνοιγμα της ισπανικής οικονομίας στον εξωτερικό κόσμο. Η Βαρκελόνη ανέκτησε το ρόλο του διεθνούς λιμένα, ο οποίος επέβαλε την ανάγκη επέκτασής του.

Η εκτροπή του ποταμού Llobregat ήταν η απολύτως απαραίτητη προϋπόθεση για την επέκταση του λιμένα. Προβλέφθηκε για πρώτη φορά κατά τη δεκαετία του '60 και ορισμένα σχέδια, όπως αυτό που εκπόνησε το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Βαρκελόνης, πρότειναν παρεμβάσεις που θα είχαν σημαντική οικολογική επίπτωση, εφόσον προβλεπόταν η εκτροπή του ποταμού και των εκβολών του στη θάλασσα σε απόσταση 9 km νοτίως του σημείου που ήταν οι εκβολές του εκείνη την εποχή.

Το 1994 οι αρμόδιες αρχές έθεσαν σε εφαρμογή το επονομαζόμενο «σχέδιο Δέλτα». Η εκτροπή κατά 2 km και η μορφοποίηση της κοίτης και των οχθών του ποταμού Llobregat ήταν το φυσικό επακόλουθο μιας σειράς παρεμβάσεων που, εκτός από την επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων, περιλαμβάνουν επίσης την ανάπτυξη του αερολιμένα, την κατασκευή νέων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, την κατασκευή ενός σταθμού καθαρισμού υδάτων και τη δημιουργία ενός τεράστιου προστατευμένου φυσικού χώρου.

Χάρη στην εκτροπή του ποταμού, ο λιμένας της Βαρκελόνης επεκτάθηκε τελικά τον Δεκέμβριο του 2001. Με προϋπολογισμό 1 δισ. EUR, εκ των οποίων τα 277 εκατ. χρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής, η επέκταση προϋποθέτει τη νέα διαστασιολόγηση του λιμένα: πολλαπλασιασμός της έκτασής του επί 2,3, δηλαδή κατά 1 265 εκτάρια και κατασκευή αποβαθρών μήκους 30 km.

Τα υπό κατασκευή έργα αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία θα μπορέσει να αναπτυχθεί ο λιμένας. Η ανάπτυξη του θα είναι ταυτόχρονα ποσοτική (νέες αποβάθρες, νέοι γερανοί, νέες οδοί πρόσβασης) και ποιοτική (νέες θαλάσσιες γραμμές, περισσότερες ευρωπαϊκές συνδέσεις, βελτίωση της εξυπηρέτησης των πελατών). Ο αριθμός εμπορευματοκιβωτίων εκτιμάται

ότι θα αυξηθεί από 2 σε 6 εκατ., που αντιπροσωπεύει ετήσια ποσότητα εμπορευμάτων 90 εκατ. τόνων.

Αυτό το τεράστιο εργοτάξιο αφορά επίσης τη διευθέτηση των οδών πρόσβασης που θα είναι απαραίτητες για τον λιμένα όταν ολοκληρωθεί η επέκτασή του. Ως προς αυτό, ο χώρος που θα αποδεσμευθεί από την παλαιά κοίτη του ποταμού αποτελεί ένα εξαιρετικό διάδρομο για τις μελλοντικές χερσαίες συνδέσεις: θα κατασκευαστεί σε αυτή την έκταση αυτοκινητόδρομος τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας που θα χρησιμοποιείται κατ' αποκλειστικότητα από βαρέα φορτηγά οχήματα. Θα συνδέεται απευθείας με το ισπανικό και ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, ενώ τέσσερις νέες σιδηροδρομικές γραμμές θα ξεκινούν από τους νέους σταθμούς εμπορευμάτων που προβλέπεται να κατασκευαστούν στις νέες αποβάθρες.

Η επέκταση του λιμένα της Βαρκελόνης πραγματοποιείται με τον μεγαλύτερο δυνατό σεβασμό του περιβάλλοντος. Λαμβάνονται μέτρα για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων που θα μπορούσαν να έχουν τα έργα. Πέρα από το ότι τηρούνται απόλυτα οι νομοθετικές ρυθμίσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και το περιβάλλον, η ανάπτυξη του λιμένα περιέχει και ορισμένες διατάξεις που θα συμβάλουν στη βελτίωση της κατάστασης του Δέλτα του ποταμού Llobregat συνολικά. Έτσι, στην παλαιά κοίτη του ποταμού διασώθηκε ένας υγρότοπος 10 εκταρίων για τη διατήρηση των άγριων ειδών που ζουν σε αυτόν. Μία από τις τρέχουσες παρεμβάσεις, η δημιουργία με εκατομμύρια τόνους άμμου μιας αμμουδιάς μήκους 2 km νοτίως της νέας εκβολής του ποταμού, είναι ένα πρόσθετο στοιχείο που αποδεικνύει τη βούληση των λιμενικών αρχών να δημιουργήσουν μια βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον υποδομή.



Οι νέες αποβάθρες έχουν τη δυνατότητα υποδοχής τεράστιων πλοίων

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Ανάπλαση του αεροδρομίου της Σόφιας



Συνολικό κόστος: 148 756 000 EUR

Συνεισφορά ΕΕ: 50 000 000 EUR

«Ο αερολιμένας της Σόφιας αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου για τις εμπορικές συναλλαγές και τον τουρισμό στη Βουλγαρία. Όμως, η σημερινή υποδομή του δεν προσφέρει ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, ούτε για τους επισκέπτες ούτε για τους επιχειρηματίες. Το χρηματοδοτούμενο από το ISPA έργο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός νέου τερματικού σταθμού επιβατών και όλων των συναφών εγκαταστάσεων: οδοί πρόσβασης, λωρίδες για τα ταξί, χώροι στάθμευσης... Το όλο έργο εντάσσεται σε μια ευρύτερη δράση που αφορά την επέκταση και την εκ νέου χάραξη των διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης, έτσι ώστε να μπορεί ο αερολιμένας να δέχεται μεγάλα αεροσκάφη, περιορίζοντας την ηχορρύπανση για τους κατοίκους της Σόφιας.»

Nelly Yordanova, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας
nyordanova@mtc.government.bg

ΟΥΓΓΑΡΙΑ

Επιμήκυνση του περιφερειακού της Βουδαπέστης



Συνολικό κόστος: 334 893 000 EUR

Συνεισφορά ΕΕ: 284 659 050 EUR

«Το Ταμείο Συνοχής συγχρηματοδοτεί την κατασκευή ενός περιφερειακού αυτοκινητοδρόμου γύρω από την συγγκική πρωτεύουσα. Η ολοκλήρωση της κατασκευής των 26,5 km του ανατολικού τμήματος θα επιτρέπει τη σύνδεση των αυτοκινητοδρόμων M1, M3, M5 και M7 καθώς και διαφόρων εθνικών οδών που καταλήγουν στη Βουδαπέστη. Με την αποσυμφόρηση της πρωτεύουσας και των οδών πρόσβασης σε αυτήν, το έργο θα θέσει τέρμα στον καθημερινό εφιάλτη που βιώνουν οι οδηγοί. Εκτός από το ότι θα διευκολύνει τη ροή της κυκλοφορίας διαμετακόμισης, ιδίως των βαρέων φορτηγών οχημάτων, ο νέος περιφερειακός θα συμβάλει στη μείωση της ρύπανσης στην πόλη και θα ευνοήσει την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων στην περιοχή. Η υποδομή είναι σύμφωνη με τους αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανόνες και τους κανόνες για την ασφάλεια των μεταφορών. Τα έργα προβλέπεται να ολοκληρωθούν τον Νοέμβριο του 2007.

Tompos Attila, συντονιστής ΕΕ, Εθνική Εταιρεία Αυτοκινητοδρόμων
tompos.attila@nart.hu

ΣΛΟΒΑΚΙΑ

Εκσυγχρονισμός του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Μπρατισλάβας Rača-Trnava



Συνολικό κόστος: 51 422 000 EUR

Συνεισφορά ΕΕ: 38 566 500 EUR

«Το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Μπρατισλάβα Rača-Trnava είναι μέρος του πέμπτου ευρωπαϊκού άξονα μεταφορών ο οποίος, στη Σλοβακία, εκτείνεται από την Μπρατισλάβα Čierna nad Tisou μέχρι τα ουκρανικά σύνορα, περνώντας ενδιάμεσα από τις πόλεις Žilina και Košice. Στην Žilina, συναντάται με τον έκτο άξονα που οδηγεί στη Βαρσοβία και από εκεί στο Gdansk στη Βαλτική Θάλασσα. Ο εκσυγχρονισμός αυτής της γραμμής έχει πρωταρχικό στόχο να εξασφαλιστεί η καλή πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και να δημιουργηθούν σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ποιότητας μεταξύ των ενδιαφερομένων χωρών. Αυτό το έργο, που χρηματοδοτείται από το ISPA στο πλαίσιο των έργων που υλοποιούνται κατά το διάστημα από τον Μάρτιο 2002 έως τον Δεκέμβριο του 2005, αφορά κυρίως την κατασκευή ενός καταστρώματος γέφυρας από προεντεταμένο σκυρόδεμα μήκους 750 μέτρων, την κατάργηση των ισόπεδων διαβάσεων και την ανάπλαση όλων των σιδηροδρομικών σταθμών στη διαδρομή μεταξύ Μπρατισλάβας Rača και Trnava. Η ανακαινισμένη σιδηροδρομική γραμμή, που θα είναι περισσότερο ασφαλής και αθόρυβη, θα επιτρέπει την κυκλοφορία τρένων με ταχύτητα 160 km/h».

Miroslav Matúšek, Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Σλοβακικής Δημοκρατίας (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

ΙΣΠΑΝΙΑ

Επέκταση του λιμένα της Χιχόν



Συνολικό κόστος: 563 900 000 EUR

Συνεισφορά ΕΕ (Ταμείο Συνοχής): 247 500 000 EUR

Δάνειο ΕΤΕπ: 250 000 000 EUR

«Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει σημαντικά στον εκσυγχρονισμό των ισπανικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Συνεργαζόμενη με τα διαρθρωτικά ταμεία, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) συνδυάζει τα δανειά της με την παροχή τεχνικής βοήθειας, ιδίως σε θέματα αξιολόγησης των αναγκών. Πρόσφατο παράδειγμα είναι η εξαιρετικά φιλόδοξη επένδυση που πραγματοποιήθηκε στη Χιχόν. Η επέκταση του σημαντικότερου λιμένα της Αστουρίας, που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής και με συμπληρωματικό δάνειο της ΕΤΕπ, έχει στόχο να αυξηθεί η ικανότητα χειρισμού και αποθήκευσης των θαλάσσιων εμπορευμάτων που διαμετακομίζονται από τη Χιχόν. Το έργο συνίσταται στην ενίσχυση κυρίως των κυματοθραυστών και στην επέκταση των χώρων αποθήκευσης και αγκυροβόλησης, έτσι ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων».

Andrew Allen, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ALLEN@eib.org

2007-2013: Η προετοιμασία της νέας γενιάς προγραμμάτων με τον ιστότοπο Inforegio

Τα κράτη μέλη και οι περιφέρειες προετοιμάζουν την επόμενη περίοδο προγραμματισμού 2007-2013. Ο ιστότοπος Inforegio παρουσιάζει πολλές πληροφορίες και σημαντικά έγγραφα για όλους τους φορείς οι οποίοι συμμετέχουν σε αυτή την προσπάθεια. Έχει στόχο να διευκολύνει τις ανταλλαγές ανάμεσα σε αυτούς τους φορείς και να ενημερώσει το ευρύ κοινό για την πρόοδο που έχει επιτευχθεί. Μη διστάσετε να απευθύνεται τις ερωτήσεις και τις απόψεις σας στη ΓΔ Περιφερειακή πολιτική.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/2007/index_el.htm

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής
Μονάδα 01 — «Ενημέρωση και επικοινωνία»
Thierry Daman
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
Φάξ (32-2) 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
Internet: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_el.htm

Πληροφορίες σχετικά με τις περιφερειακές ενισχύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8138

© Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2005
Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Printed in Belgium



Υπηρεσία Εκδόσεων
Publications.eu.int