

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 10 Δεκεμβρίου 2010

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ο ρόλος των υποδομών και των μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη, ήταν το αντικείμενο της ομιλίας του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων **Δημήτρη Ρέππα**, στην Ημερίδα που διοργάνωσε η Ομάδα της Προοδευτικής Συμμαχίας των Σοσιαλιστών και Δημοκρατών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με ευθύνη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ, με θέμα «Η ευρωπαϊκή διάσταση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης», σήμερα, στο Ξενοδοχείο Caravel.

Αμέσως μετά, ο κ. Ρέππας είχε κατ' ιδίαν συνάντηση με τον Αυστριακό Κοινοτικό Επίτροπο για την Περιφερειακή Ανάπτυξη Johannes Hahn. Αντικείμενο της συνάντησης ήταν ο ορθότερος σχεδιασμός των υποδομών και η διατροπικότητα των μεταφορικών υπηρεσιών στην κατεύθυνση της αναπτυξιακής σύγκλισης των Περιφερειών της χώρας.

Ολόκληρη η ομιλία του Υπουργού έχει ως εξής:

Ευρωπαϊκές πτυχές της Περιφερειακής Ανάπτυξης

Βρισκόμαστε μπροστά σε μια εντελώς νέα εποχή. Η χώρα μας βιώνει με δραματικό τρόπο την κορύφωση μιας πολύχρονης κρίσης η οποία με ραγδαίους ρυθμούς την τελευταία πενταετία αποδιοργάνωσε κάθε εγχείρημα για τη δημιουργία μιας πραγματικά βιώσιμης ανάπτυξης.

Η Ελλάδα βρισκόταν ήδη σε κρίση πριν ξεσπάσει η διεθνής οικονομική κρίση που επιβαρύνει περαιτέρω την κατάστασή, καθώς η απελθούσα κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα για να θωρακίσει την χώρα. Αντί να αξιοποιήσει τα κεκτημένα του 2004 τα υπονόμωσε. Αντί να προσπαθήσει να λύσει τα προβλήματα που βρήκε, τα όξυνε. Η μείωση των αναπτυξιακών επενδύσεων και ο δημοσιονομικός εκτροχιασμός οδήγησαν τη χώρα σε βαθιά ύφεση, μείωση της ενεργούς ζήτησης και αποδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής.

Η Ελλάδα βρέθηκε στο μάτι του κυκλώνα των διεθνών αγορών και των κερδοσκόπων. Αυτή τη δραματική πραγματικότητα παραλάβαμε και κληθήκαμε να αντιμετωπίσουμε.

Την περίοδο που ήμαστε αντιπολίτευση, πολλές φορές προειδοποιήσαμε για την κατάσταση που επικρατούσε στην ελληνική οικονομία. Δεσμευτήκαμε να φανερώσουμε όλη την αλήθεια στον ελληνικό λαό για την κατάσταση της οικονομίας και να δώσουμε λύσεις. Σε αυτή την κατεύθυνση εξακολουθούμε να κινούμαστε.

Ωστόσο, η οικονομική κρίση δεν είναι μη αντιστρεπτή κατάσταση. Ήδη επιτεύχθηκε μείωση του ελλείμματος του προϋπολογισμού κατά 40% σε σχέση με πέρσι και έχουν τεθεί οι βάσεις για τη δημοσιονομική εξυγίανση. Οι μέχρι τώρα επιλογές του Πρωθυπουργού και της Κυβέρνησης αποκατέστησαν την αξιοπιστία της χώρας και δίνουν ελπίδες για έναρξη της οικονομικής ανάκαμψης.

Μιλώντας για βιώσιμη ανάπτυξη το κόμμα μας και η Κυβέρνησή μας πρωτίστως πιστεύουν πως η επίτευξή της περνά υποχρεωτικά από την εξασφάλιση μιας πραγματικής σύγκλισης των διαφόρων περιοχών της χώρας.

Τέσσερις είναι οι άξονες της πολιτικής μας για την ανάκαμψη της χώρας.

Ο πρώτος άξονας αφορά στη δημιουργία αναχωμάτων για να σταματήσει η κατάρρευση της οικονομίας.

Ο δεύτερος άξονας αφορά στις διαρθρωτικές αλλαγές που ήδη ξεκινήσαμε.

Ο τρίτος άξονας αφορά στην «αναπτυξιακή επίθεση» που έχουν προετοιμάσει όλα τα Υπουργεία και οι δημόσιοι οργανισμοί.

Ο τέταρτος άξονας είναι η δημιουργία κοινωνικών αντίβαρων, δηλαδή ενίσχυση του κοινωνικού κράτους και αλληλεγγύης και αναπλήρωση των απωλειών, ιδιαίτερα για τα αδύναμα κοινωνικά στρώματα.

Εργαζόμαστε για την ταυτόχρονη επίτευξη αυτών των στόχων, οι οποίοι είναι οργανικά συνδεδεμένοι. Μέρα με τη μέρα αλλάζουμε σελίδα και αυτό θα γίνει εμφανές, ιδιαίτερα από τα μέσα του 2011.

Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός μας περιλαμβάνει:

Α/ την καθιέρωση ενός υγιούς και ξεκάθਾਰου πλαισίου σχεδιασμού, μελέτης και παραγωγής έργων και την οριστική ανατροπή ενός πελατειακού μοντέλου.

Η κατάσταση που παραλάβαμε στον τομέα ευθύνης μας, ειδικότερα στα δημόσια έργα, μπορεί επιεικώς να χαρακτηριστεί τραγική. Μία πολύ σύντομη αναφορά στοιχείων δίνει ένα μέρος της εικόνας.

Από το σύνολο των 7,4 δισ. για συγχρηματοδοτούμενα έργα στο Δ΄ ΚΠΣ το γνωστό ΕΣΠΑ, στον τομέα του Υπουργείου μας το 84% πρόκειται να δαπανηθεί για έργα γέφυρες από το Γ΄ ΚΠΣ. Η Ν.Δ. δημοπράτησε ανώριμα έργα, χωρίς κατάλληλη προετοιμασία, χωρίς εξασφάλιση των διαθέσιμων χώρων και αδειοδοτήσεων, ενώ συμφώνησε σε υψηλές ρήτρες για την καθυστέρηση εκπλήρωσης τέτοιου είδους υποχρεώσεων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν να επιβαρυνθούν τα έργα με μεγάλο αριθμό Συμπληρωματικών Συμβάσεων, διεκδικήσεις αναδόχων, αποζημιώσεις καθυστερήσεων που υποθηκεύουν την δυνατότητα υλοποίησής τους.

Πολιτική μας επιλογή αποτελεί η αντιμετώπιση και αποκατάσταση αυτής της παθογένειας. Για το σκοπό αυτό:

- Εγκαταστήσαμε από τις αρχές του 2010 ένα Σύστημα Επιτελικής Παρακολούθησης Έργων ώστε να αποκτήσουμε τελικώς αξιόπιστα στοιχεία για την πορεία τους και για να μπορέσουμε να εκτιμήσουμε το είδος και το μέγεθος των προβλημάτων (παρακολουθούμε ήδη 2.000)
- Εκλογικεύουμε και προσαρμόζουμε τα έργα στις πραγματικές κοινωνικές ανάγκες, επανεξετάζοντας όσα εξ αυτών είναι υπερδιαστασιολογημένα ή στερούνται ωριμότητας
- Αναζητούμε τους αναγκαίους πρόσθετους πόρους ώστε οι όποιες δεσμεύσεις μας να βασίζονται σε πραγματικές δυνατότητες και όχι σε ευσεβείς πόθους ή ακόμη χειρότερα σε μετάθεση του προβλήματος στους διαδόχους μας
- Η προσπάθεια αυτή βρίσκεται μετά από πολύ κόπο και άδικη κριτική για δήθεν καθυστερήσεις στο τέλος της. Μέχρι το τέλος του Ιανουαρίου θα υπάρχει η πλήρης καταγραφή και οι προτεινόμενες λύσεις για τη ρύθμιση αυτής της απαράδεκτης κατάστασης.

B/ Δεύτερο βήμα του αναπτυξιακού μας σχεδιασμού αποτελεί η αναδιοργάνωση της δομής για την παραγωγή των έργων με θεσμικές και

διοικητικές παρεμβάσεις με στόχο την στήριξη και περαιτέρω ενίσχυση της Αυτοδιοικητικής μεταρρύθμισης που επιφέρει το σχέδιο Καλλικράτης

Στην κατεύθυνση αυτού του ανασχεδιασμού το Υπουργείο μας έχει ως κύρια πολιτική επιλογή την ανάκτηση του χαμένου μέχρι πρόσφατα επιτελικού του ρόλου. Από όργανο στρατηγικού σχεδιασμού των υποδομών της χώρας έχει διολισθήσει σε όργανο διαχείρισης πολλών μικρών προβλημάτων της καθημερινότητας και διαχειριστής αιτημάτων της Αυτοδιοίκησης από όλη την χώρα, πολλές φορές σε τοπικιστικά ανταγωνιστικό κλίμα.

Η εμμονή μέχρι σήμερα στη διατήρηση δραστηριοτήτων που θα μπορούσαν να μεταφερθούν στην Αυτοδιοίκηση έχει ως αποτέλεσμα σημαντικό στελεχιακό δυναμικό να απασχολείται σε δράσεις δευτερεύουσας σημασίας.

Το νέο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αποτελεί το επιτελικό όργανο σχεδιασμού των Υποδομών της χώρας. Πρωτίστως ασχολείται με το στρατηγικό σχεδιασμό των έργων, την καθιέρωση ενός διαφανούς αξιόπιστου και αποτελεσματικού θεσμικού πλαισίου για την υλοποίησή τους, τη σύνταξη πρότυπων προδιαγραφών και τη διενέργεια ελέγχων ποιότητας, ορθής τήρησης των συμβατικών απαιτήσεων των προδιαγραφών και των προτύπων.

Από τους πρώτους σχεδιασμούς μας προκύπτει πως ένας σημαντικός αριθμός (5) Διευθύνσεων της Γ.Γ.Δ.Ε. που έχουν αντικείμενο την υλοποίηση Υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής, μεταφέρονται (πλήρως, ως οργανικές μονάδες, με το προσωπικό και τα μέσα τους) στην Περιφέρεια. Οι Διευθύνσεις αυτές είναι: η Διεύθυνση Οδικών Έργων Περιφερειακής Αττικής (Δ9), η Διεύθυνση Κατασκευών Έργων Οδοποιΐας (ΔΚΕΟ), η Διεύθυνση Κατασκευών Έργων Συντήρησης Οδοποιΐας (ΔΚΕΣΟ), η Διεύθυνση Υδραυλικών Έργων Περιφέρειας Αττικής (Δ10), η Διεύθυνση Κατασκευής Υδραυλικών Έργων (ΔΚΥΕ).

Την υλοποίηση των Μεγάλων Έργων Εθνικού Χαρακτήρα αναλαμβάνουν εξειδικευμένοι φορείς, οι οποίοι θα ελέγχονται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ενώ παράλληλα τα έργα θα τεθούν υπό την εποπτεία της Επιτροπής Μεγάλων Έργων για τον καλύτερο συντονισμό και την επιτυχία της προσπάθειας.

Το Υπουργείο είναι πρόθυμο να ενισχύσει σε επίπεδο τεχνογνωσίας και διοικητικής επάρκειας εφόσον του ζητείται και διοικητικά τις Περιφέρειες, μέσω των εξειδικευμένων Φορέων του (π.χ. ΕΓΝΑΤΙΑ για Διοίκηση Έργων, ΕΥΔΑΠ για Διαχείριση Δικτύων Ύδρευσης Αποχέτευσης κ.λ.π.).

Πέρα από μία άλλη πολιτική χρειάζεται και μία άλλη αντίληψη για την πολιτική. Συνοψίζοντας αναφέρω επιγραμματικά τις αρχές:

- Τα έργα υπακούουν σε έναν γενικότερο σχεδιασμό με βάση την ανάλυση του αναμενόμενου κόστους – οφέλους άμεσου ή έμμεσου.

Έτσι λοιπόν:

§ Εξασφαλίζονται και δεσμεύονται οι αναγκαίοι πόροι και προϋποθέσεις για την ασφαλή ολοκλήρωση των έργων.

§ Δεν εγκρίνεται η έναρξη έργου αν δεν έχει εξασφαλισθεί η αναγκαία ωριμότητα.

§ Καθιερώνονται αρχές διαφάνειας σε όλη τη διαδικασία παραγωγής μελετών και έργων με τη δέσμευση όλων όσων συμμετέχουν για την τήρηση αυστηρών κανόνων ακεραιότητας με βαρύτατες και άμεσες επαγγελματικές ποινές (σύμφωνο ακεραιότητας) πέραν των όσων προβλέπονται από άλλες διατάξεις.

§ Εξασφαλίζεται η τήρηση όλων των προηγούμενων με μία δέσμη μεταρρυθμίσεων στο νομοθετικό και διοικητικό πλαίσιο της παραγωγής των έργων και μελετών που θα έχει ολοκληρωθεί στο πρώτο τρίμηνο του 2011.

§ Δημοσιοποιούνται πλήρως όλα τα στοιχεία για την ταυτότητα του κάθε έργου στο διαδίκτυο, με το Σύστημα Επιτελικής Παρακολούθησης που βρίσκεται ήδη σε λειτουργία.

Η νέα αντίληψη στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του Υπουργείου δημιουργεί ένα νέο πρότυπο στις σχέσεις του με την Αυτοδιοίκηση και ευνοεί μια ουσιαστική διαδικασία πραγματικής διαπεριφερειακής σύγκλισης με ταυτόχρονη απαλλαγή από το φαινόμενο του ενδοπεριφερειακού ανταγωνισμού το οποίο είναι καταστροφικό για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξή τους.

Μία καινοτομία που σκοπεύουμε να καθιερώσουμε είναι το «παρατηρητήριο ανάπτυξης». Το Παρατηρητήριο θα συγκεντρώνει και επεξεργάζεται δεδομένα, και θα παρέχει έγκυρες και επικαιροποιημένες

πληροφορίες, για τις χωρικές επιδράσεις από την κατασκευή και λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων, με βάση ένα σύστημα 50 δεικτών που αφορούν παραμέτρους όπως:

- α) το επίπεδο ανάπτυξης, το βαθμό συνοχής, την ανταγωνιστικότητα και τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες,
- β) η ευκολία πρόσβασης στις περιφέρειες και στα αστικά κέντρα, γενικότερα, και ειδικότερα η πρόσβαση σε αγορές προϊόντων και υπηρεσιών
- γ) οι χωροταξικές μεταβολές σε επίπεδο χρήσεων και αξιών γης, ιδιαίτερα σε σχέση με τη χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων,
- δ) η οικιστική ανάπτυξη και η δικτύωση των αστικών κέντρων,
- ε) τα χαρακτηριστικά του συστήματος μεταφορών, το επίπεδο της συγκοινωνιακής υποδομής και η λειτουργία του οδικού δικτύου, και
- στ) η ποιότητα του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος και οι επιπτώσεις σε αυτό.

Το σύστημα δεικτών του Παρατηρητηρίου θα είναι πλήρως εναρμονισμένο με τις προσπάθειες για την αποτίμηση των επιδράσεων των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην ανάπτυξη και συνοχή του Ευρωπαϊκού Χώρου. Το Παρατηρητήριο θα αναπτυχθεί ως ένα στρατηγικό εργαλείο παροχής υπηρεσιών πληροφόρησης και υποστήριξης πολιτικών και προγραμμάτων αναπτυξιακού σχεδιασμού, στην υπηρεσία όλων των Περιφερειακών και Εθνικών Αρχών και αναπτυξιακών φορέων της ευρύτερης περιοχής επιρροής των έργων.

Γ) Τρίτο βήμα στον αναπτυξιακό σχεδιασμό είναι η ανασυγκρότηση και η εξυγίανση φορέων και δραστηριοτήτων που υπάγονται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με στόχο την ανατροπή της διαρκούς παραγωγής ελλειμμάτων που οδηγεί μαθηματικά στην ολοσχερή κατάρρευση τους και στη διακοπή της λειτουργίας τους. Χαρακτηριστικά αναφερόμαστε στην ανασυγκρότηση του ΟΣΕ. Με την ανασυγκρότηση επιχειρείται, αφενός μεν να υπάρξει αναπτυξιακή προοπτική για τους ίδιους τους φορείς, αφετέρου δε χρησιμότητα για το σύνολο της κοινωνίας.

Παράλληλα με μεταρρυθμιστικές νομοθετικές και διοικητικές παρεμβάσεις εξυγιαίνουμε την αγορά υπέρ του υγιούς ανταγωνισμού δημιουργώντας καινούριες ευκαιρίες για επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ενδεικτικά αναφέρουμε την απελευθέρωση του κλειστού επαγγέλματος των Δημοσίων Μεταφορών (αποκεντρώσαμε στις αιρετές περιφέρειες τη δυνατότητα έκδοσης των αδειών των νέων εταιριών Οδικών Μεταφορών), την έκδοση οδηγιών και την ενεργοποίηση του νόμου για την ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων, την δημιουργία νέου θεσμικού πλαισίου για τη χρήση αερίων καυσίμων (υγραερίου και φυσικού αερίου) στην κίνηση οχημάτων.

Προχωρήσαμε στην ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών logistics και οργανωμένων κόμβων συνδυασμένων μεταφορών για το εισερχόμενο φορτίο. Τώρα εναπόκειται στις αναπτυξιακές δυνάμεις της χώρας να αξιοποιήσουν το θεσμικό πλαίσιο και να δημιουργήσουν σύγχρονα εμπορευματικά κέντρα.

Ως προς το μέρος των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, προωθούμε άμεσα ολοκληρωμένες προτεινόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις που εξασφαλίζουν την καλύτερη ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους καταναλωτές, αντιμετωπίζουν τις ανησυχίες τους για θέματα ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας και στοχεύουν στη βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη.

Στον ίδιο νόμο προτείνονται αποτελεσματικές διατάξεις για την αδειοδότηση των κεραιών και την δημιουργία ενός γεοπληροφοριακού συστήματος των δικτύων επικοινωνιών της χώρας.

Δ/ Τέταρτο βήμα στον αναπτυξιακό σχεδιασμό μας είναι η εξάλειψη της παθογένειας των αποκλίσεων, των ανεξόφλητων υποχρεώσεων, των σταματημένων έργων, των σπάταλων και δυστυχώς σε αρκετές περιπτώσεις άχρηστων έργων.

Για το Υπουργείο μας αποτελεί στρατηγικού χαρακτήρα πολιτική απόφαση, αναπτυξιακή διέξοδος και προϋπόθεση περιφερειακής ανάπτυξης η δημιουργία ενός ενιαίου και λειτουργικού δικτύου βασικών υποδομών στη χώρα.

Οι άξονες αυτής της πολιτικής αφορούν έργα οδικά, έργα σιδηροδρομικά, παρεμβάσεις για την ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για την ανάπτυξη των αεροδρομίων, παρεμβάσεις για θωράκιση από φυσικές καταστροφές και βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αξιοποίηση της περιουσίας και του αργούντος κεφαλαίου από πλευράς κτιριακού δυναμικού.

Αναφερόμαστε χαρακτηριστικά στα εξής:

A. Οδικά έργα

Για το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο εντός της χώρας μας προσβλέπουμε στη:

- μετατροπή των κυρίων οδικών αξόνων της χώρας σε αυτοκινητόδρομους
- μετατροπή των δευτερευόντων οδικών αξόνων σε οδούς αξιόπιστου επιπέδου εξυπηρέτησης
- δημιουργία νέων συνδέσεων για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του δικτύου
- εισαγωγή ευφυών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφόρησης των χρηστών, βασισμένων σε ευρωπαϊκά πρωτόκολλα διαλειτουργικότητας, για αποδοτικότερη κινητικότητα των χρηστών και φιλικότερη ως προς το περιβάλλον αξιοποίηση των υποδομών
- βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών

Αταλάντευτη πεποίθησή μας είναι ότι το οδικό δίκτυο θα πρέπει να παρέχει αδιαλείπτως στους χρήστες του υπηρεσίες με άνεση και ασφάλεια, υψηλής και ομοιογενούς στάθμης.

Εκτός των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθούν, θα κατασκευαστούν μικρά και μεσαία οδικά έργα στην Περιφέρεια. Μόνο έτσι η Περιφέρεια θα μπορέσει να συμμετάσχει στην νέα αναπτυξιακή προσπάθεια. Διαφορετικά οι μεγάλοι Αυτοκινητόδρομοι όταν ολοκληρωθούν, μπορεί να βοηθήσουν στην ανάπτυξη στις περιοχές απ' όπου διέρχονται, θα ερημώσουν όμως κυριολεκτικά οι περιοχές που είναι μακριά από τους Αυτοκινητόδρομους, αν αυτές δεν συνδεθούν με αυτούς.

B. Πρόγραμμα αναβάθμισης οδικής ασφάλειας

Προτείνεται η υλοποίηση ενός προγράμματος δράσεων οδικής ασφάλειας στο (πρωτεύον πλην αυτοκινητοδρόμων, δευτερεύον και τριτεύον) εθνικό δίκτυο και σε τμήματα του (πρωτεύοντος) επαρχιακού δικτύου της χώρας.

Οι δράσεις αυτές αφορούν στον εντοπισμό των επικίνδυνων σημείων / τμημάτων και στη μελέτη και υλοποίηση παρεμβάσεων σχετικών με την βελτίωση των χαρακτηριστικών των οδών που επιδρούν στην οδική ασφάλεια.

Η υλοποίηση των δράσεων του σχεδίου στοχεύει τόσο στον περιορισμό των σημείων συγκέντρωσης ατυχημάτων (black spots) όσο και

στη γενικότερη βελτίωση της ασφάλειας της κυκλοφορίας στις οδικές υποδομές μήκους περίπου 12.000 χλμ. σε όλη την επικράτεια.

Γ. Πρόγραμμα ωρίμανσης έργων υποδομής

Παράλληλα διαθέτοντας 100 εκατ. ευρώ ωριμάζουμε ένα πρόγραμμα σημαντικών έργων με τα ακόλουθα κριτήρια:

- Είναι έργα επιλέξιμα προς συγχρηματοδότηση από τα Ταμεία της Ε.Ε.
- Είναι έργα που καλύπτουν σημαντικές ανάγκες εθνικής (και μερικά περιφερειακής) σημασίας – άρα ιδιαίτερα χρήσιμα στους πολίτες.
- Είναι έργα που συμβάλλουν στην ικανοποίηση των σχετικών εθνικών και Κοινοτικών στρατηγικών και απαιτήσεων (π.χ. στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα κλπ).
- Είναι έργα που αναφέρονται σε όλες τις περιφέρειες της χώρας και συμβάλλουν στην ανάπτυξή τους (<= έχουν προκύψει μετά από διαβουλεύσεις με τις Περιφερειακές Αρχές).

Δ. Αναπτυξιακά σχέδια για ευρύτερες περιοχές

Πρωθούμε αναπτυξιακά σχέδια για ευρύτερες περιοχές όπως για παράδειγμα το Αναπτυξιακό της Θεσσαλονίκης. Ένα σχέδιο που αποτελεί συναινετικό πλαίσιο αναφοράς για τα μεγάλα έργα συγκοινωνιακής πολιτικής της Θεσσαλονίκης. Παρόμοια προγράμματα προωθούνται για τον Πειραιά, την Πάτρα, την Αθήνα και την Κρήτη.

Ειδικά για την περιφέρεια Αττικής πρέπει να αναφερθούμε στην επέκταση των γραμμών του Μετρό και τον προγραμματισμό για άμεση έναρξη των μελετών της γραμμής 4 από Γαλάτσι προς Ευαγγελισμό, Βύρωνα και Μαρούσι.

Για όλα αυτά ισχύουν πάντα οι δεσμεύσεις ότι πριν τα ανακοινώσουμε έχουμε εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις ωριμότητας και τους πόρους.

Ε. Σιδηροδρομικά έργα

Για το Σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο παρά τα επενδεδυμένα κεφάλαια κινδύνευε με κατάργηση λόγω των χρεών που συσσωρεύσε και που αποτρέψαμε με την παρέμβασή μας προχωράμε στην Ολοκλήρωση βασικού σιδηροδρομικού δικτύου και ειδικότερα στην ολοκλήρωση του Σιδηροδρομικούς ΠΑΘΕΠ, του άξονα δηλαδή που θα συνδέει σιδηροδρομικά με υψηλές ταχύτητες την Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα. Τα

έργα πάνω σε αυτόν το σιδηροδρομικό άξονα έχουν για μας ύψιστη προτεραιότητα.

ΣΤ. Ανάπτυξη των αεροδρομίων

Στους τομείς των υποδομών των αερομεταφορών προχωράμε

- Στη προκήρυξη Διεθνούς διαγωνισμού με Σύμβαση παραχώρησης νέου αεροδρόμιου στο Καστέλι Ηρακλείου Κρήτης
- Παράλληλα –με βάση το μοντέλο του ΔΑΑ – ΜΕ συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα για την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας μέσω παραχωρήσεως

Το σχετικό νομοσχέδιο είναι έτοιμο από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και προχωράμε στο επόμενο διάστημα στην ψήφισή του.

Παράλληλα, προωθείται το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο για τη λειτουργία υδατοδρομίων στην ελληνική επικράτεια, το οποίο διασφαλίζει την ανάπτυξη συναφών αεροπορικών υπηρεσιών σε μια μακρόπνοη βάση λόγω και της γεωγραφικής διαμόρφωσης του Ελλαδικού χώρου.

Ζ . Ανάπτυξη συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών

Είναι κοινή διαπίστωση ότι η χώρα μας δεν διαθέτει τερματικούς σταθμούς συνδυασμένης μεταφοράς, με υποστηρικτικές υπηρεσίες.

Απουσιάζουν εξειδικευμένες κομβικές υποδομές στο χώρο των μεταφορών, με ιδιαίτερη αρνητική επίπτωση στην ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα του ελληνικού συστήματος μεταφορών

Στόχος μας είναι η Ελλάδα να καταστεί διεθνές Διαμετακομιστικό Κέντρο, γι' αυτό το Υπουργείο προχωρά στην εκπόνηση ενός Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών και Εφοδιαστικής, για τη δημιουργία ενός σύγχρονου περιβάλλοντος διατροπικών μεταφορών.

Ο ρόλος της Αυτοδιοίκησης, ως βασικού συντελεστή της ενδογενούς ανάπτυξης, είναι καθοριστικός στην κατεύθυνση αυτή. Η Αυτοδιοίκηση μπορεί να σχεδιάσει και να παίξει βασικό ρόλο στη δημιουργία κυρίων αναπτυξιακών υποδομών.

Η. Ανάπτυξη ευρυζωνικότητας

Στο πλαίσιο της πολιτικής για την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη επιδιώκεται ο επιμερισμός των ωφελειών από την ευρυζωνική διείσδυση σε όλες τις περιφέρειες.

Η διάθεση οπτικών ευρυζωνικών υπηρεσιών μπορεί να αναπτύξει καινούργιες αγορές στις περιφέρειες και να αλλάξει τους όρους εργασίας και συνεργασίας των πολιτών. Η διάθεση ευρυζωνικών οπτικών υποδομών μπορεί να προσφέρει κίνητρα για την προσέλκυση και μετοίκηση πληθυσμών, αύξηση των προσφερόμενων θέσεων εργασίας και επαγγελματιών καθώς και την μεταφορά επιχειρήσεων από άλλες περιοχές. Το Υπουργείο επίσης προωθεί το έργο “Fiber To The Home” (FTTH).

Θ. Μεγάλα έργα υποδομής με συμβάσεις παραχώρησης

Πιστεύουμε στην χρησιμότητα του θεσμού ιδιαίτερα σε περιόδους που το Δημόσιο δεν διαθέτει πόρους για άμεση συνολική χρηματοδότηση των Υποδομών.

Δυστυχώς η εμπειρία μας από τους χειρισμούς της προηγούμενης κυβέρνησης στο συγκεκριμένο τομέα είναι ιδιαίτερα αρνητική(αξίζει να αναφέρουμε το έργο της υποθαλάσσιας αρτηρίας στη Θεσσαλονίκη). Το Υπουργείο προσπαθεί με σύνεση και αποφασιστικότητα να θεραπεύσει τα κακώς κείμενα ώστε αφ’ ενός μεν να σώσει τα έργα, να προστατεύσει το Δημόσιο συμφέρον και να κάνει από εδώ και στο εξής τόσο για τα τρέχοντα όσο και για τα νέα έργα σωστή χρήση του συγκεκριμένου αναπτυξιακού εργαλείου. Με τη γνώση και την εμπειρία από τη διαχείριση των προβλημάτων προχωράμε στην ωρίμανση και δημοπράτηση νέων έργων παραχώρησης όπως:

Τα ευρισκόμενα σε διαγωνιστική διαδικασία:

- § Το Εμπορευματικό Κέντρο στο ΘΡΙΑΣΙΟ
- § Το αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου Κρήτης

Τα προγραμματιζόμενα προς δημοπράτηση για τον επόμενο χρόνο έργα:

- § Ο Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Θήβα
- § Η μόνιμη Ζεύξη Σαλαμίνας
- § Η μόνιμη Ζεύξη Λευκάδας
- § Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής
- § Το Νέο Εμπορευματικό Κέντρο στη Θεσσαλονίκη
- § Πολλά μικρότερα έργα αστικών αναπτύξεων της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

Στο αίτημα για ανάπτυξη την απάντηση μπορεί να δώσει μόνο ένα σχέδιο επενδύσεων. Εκ των ων ουκ άνευ είναι η μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων και η αξιοποίηση στο μέγιστο βαθμό και με γρήγορη αποτελεσματικότητα των διαθέσιμων πόρων του Δημοσίου. Δεν πρέπει να χάσουμε ούτε λεπτό. (Είτε ώρας, είτε ευρώ). Πρέπει να εξαλειφθεί η ανάγκη μείωσης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για δημοσιονομικούς λόγους εν όψει του ελλείμματος. Είναι αναγκαίο, λοιπόν, να ανασυγκροτήσουμε την παραγωγή μας. Η λύση έρχεται από την ανάπτυξη και μόνο.

Η περίοδος που διανύουμε μπορεί να μείνει στην ιστορία μας σαν η περίοδος του μνημονίου. Πιστεύω όμως ότι η προσπάθεια να οριοθετηθεί η δημόσια ζωή της χώρας με βάση το μνημόνιο είναι σχηματική και ανιστόρητη. Είναι σχηματική γιατί περιεχόμενο του μνημονίου είναι πολιτικές επιλογές και όχι επιβολής. Η εξάλειψη ελλειμμάτων, η αντιμετώπιση ζημιωγόνων λειτουργιών, η αποκατάσταση της διαφάνειας και η αξιοπιστία στατιστικών στοιχείων αποτελούν προφανείς επιλογές για κάθε Κυβέρνηση σε κάθε χώρα ιδίως σε περίοδο κρίσης. Και είναι ανιστόρητη γιατί αγνοεί πως δεν προέκυψε ως δια μαγείας το μνημόνιο, αλλά ως συνέπεια μιας πολύχρονης κρίσης που έφτασε στην κορύφωσή της. Η κρίση έφερε το μνημόνιο και όχι το μνημόνιο την κρίση που βιώνουμε τώρα. Τέλος στο μνημόνιο, δεν θα δώσουν οι αφορισμοί και τα συνθήματα, αλλά η αποτελεσματική υπέρβαση της κρίσης. Η κρίση έχει εθνική διάσταση και η ευθύνη για την αντιμετώπισή της συνιστά εθνικό μέγεθος. Η μέγιστη πρόκληση ιδίως για τους πολιτικούς φορείς είναι να διαγράψουν τον ορίζοντα των φιλοδοξιών τους με εθνικό μέτρο και όχι με κομματικό πήχη. Η συνεννόηση και η συναίνεση δεν σημαίνουν κατάλυση της αυτοτέλειας των κομμάτων ούτε το τέλος των διακριτών, ιδεολογικών και πολιτικών γραμμών. Δεν σημαίνουν παραλυτικούς μέσους όρους, ούτε εξωραϊστικούς συμψηφισμούς. Σημαίνουν αναβάθμιση ευθύνης στην πράξη.