

Νίκη Φούντα
Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας
17.2.2014

ΕΡΩΤΗΣΗ
προς τους κ. κ. Υπουργούς
Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας

Θέμα: «Προτεραιότητα η υλοποίηση του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα: Σιδηροδρομική Εγνατία και άξονας Ηγουμενίτσα-Αντίρριο»

Η αναβάθμιση του δυτικού άξονα της χώρας με την παράλληλη ανάπτυξη των υποδομών και την ενίσχυση του δικτύου μεταφορών στη Δυτική Στερεά και την Ήπειρο θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα, προκειμένου να ενισχυθούν τα διαμετακομιστικά κέντρα, να αυξηθούν οι εξαγωγικές δυνατότητες και η τουριστική κίνηση.

Ωστόσο για άλλη μια φορά ακολουθώντας κακές πρακτικές του παρελθόντος, είναι πολύ πιθανό να απολεσθεί μία ακόμα ευκαιρία να υλοποιηθεί ένα σημαντικό έργο, αυτό του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα.

Σε απάντηση του Υπουργείου Ανάπτυξης (αρ. πρ. 5929) στην υπ. αρ. 5715/27-1-2014 ερώτησή μας που αφορούσε την Σιδηροδρομική Εγνατία και τον κάθετο άξονα Αντίρριο-Ηγουμενίτσα, το Υπουργείο μας ενημέρωσε πως « Σε ό,τι αφορά την προγραμματική περίοδο 2014-2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρόκειται να δημοσιεύσει τις πρώτες προσκλήσεις υποβολής προτάσεων χρηματοδότησης από τον προϋπολογισμό για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών περί τον Απρίλιο του 2014, στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής διαδικασίας. Σε συνέχεια της πρόσκλησης αυτής το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, το οποίο είναι αρμόδιο για την υποβολή των τελικών προτάσεων στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα εκδώσει την αντίστοιχη εθνική πρόσκληση υποβολής προτάσεων συγχρηματοδότησης προς τους ελληνικούς δυνητικούς φορείς υλοποίησης. Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας βρίσκεται σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που είναι και το καθ' ύλην αρμόδιο για τον καθορισμό των προτεραιοτήτων προκειμένου να προσδιοριστούν εκείνα τα τμήματα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου τα οποία θα προταθούν στην ΕΕ προς συγχρηματοδότηση κατά προτεραιότητα, σύμφωνα και με το εθνικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξη του συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών (2008), ώστε να καλύψει τις τωρινές ανάγκες της χώρας, αρχής γενομένης από την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ, λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες εξελίξεις και τους διαθέσιμους κοινοτικούς πόρους».

Όπως προκύπτει από την απάντηση τον Απρίλιο του 2014, σε 2 μήνες, θα ανακινηθεί η ανταγωνιστική διαδικασία και θα οριστούν οι τελικές αποφάσεις για την νέα προγραμματική περίοδο και τα ευρωπαϊκά κονδύλια που θα αφορούν την χώρα μας.

Είχαμε επισημάνει και στην προηγούμενη ερώτηση, ότι η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενέκρινε τη συμφωνία που επετεύχθη μετά από πολύμηνες διαπραγματεύσεις με το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον «Κανονισμό για την Αναθεώρηση των

Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών». Αναφορικά με την Ελλάδα, η γεωγραφική της τοποθεσία την καθιστά σημαντικό κόμβο για την Ευρώπη και μεταξύ άλλων δίνεται ιδιαίτερη έμφαση **στο Έργο Προτεραιότητας 22** δηλαδή τη «Σιδηροδρομική Εγνατία» (Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Καλαμπάκα - Σιάτιστα - Κοζάνη - Θεσσαλονίκη - Αμφίπολη - Καβάλα - Νέα Καρβάλη – Τοξότες) μαζί με τον κάθετο άξονα Αντίρριο-Ηγουμενίτσα.

Ο κάθετος δυτικός σιδηροδρομικός άξονας Αντίρριο-Ηγουμενίτσα είναι έργο στο οποίο δίνεται προτεραιότητα, παράλληλα με τον βόρειο άξονα, και συνδέεται άρρηκτα με τη χάραξη της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, ενώνοντας τα δύο σημαντικά λιμάνια-πύλες της Δυτικής Ελλάδας στην Ευρώπη, την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, με μέσο σταθερής τροχιάς.

Να τονίσουμε πως η προγραμματική αυτή περίοδος ίσως είναι η τελευταία ευκαιρία η Δυτική Ελλάδα να αποκτήσει σιδηροδρομικό δίκτυο. Η αστοχία της επιλογής του να μην προβλέπεται σιδηροδρομική χάραξη στο σχεδιασμό της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, δεν μπορεί να καταδικάσει μια ολόκληρη περιοχή σε απουσία τέτοιου είδους υποδομής στρατηγικής σημασίας και ανάπτυξης για τον τόπο. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός, άλλωστε, ότι η συγκεκριμένη περιοχή είναι η φτωχότερη της ελληνικής Επικράτειας, «λαμβάνοντας» διαρκώς τα μηνύματα μιας ανισόροπης ανάπτυξης –αλλά και διάθεσης κονδυλίων– μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Ελλάδας.

Για να αντικρούσουμε οποιαδήποτε ένστασή σας εκ τω προτέρων όσον αφορά τα κονδύλια, τονίζουμε και πάλι ότι θα πρέπει να γίνει η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των χρηματικών κονδυλίων της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την περίοδο 2014-2020 που παρέχονται εν μέρει από το Ταμείο Συνοχής σε κράτη-μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση, καθώς και όλων των δυνατοτήτων που προσφέρει στο πλαίσιο αυτό το νεοσυσταθέν «χρεωστικό μέσο», το οποίο εκδίδει εγγυημένα ομόλογα έργων, με στόχο την υπερκέραση του προβλήματος δανειοδότησης κρατών-μελών για την εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου.

Επειδή είναι αναγκαιότητα –επιτέλους- η ίση αντιμετώπιση των πολιτών και να δοθούν ευκαιρίες ανάπτυξης σε έναν Δυτικό Άξονα που έντεχνα παραμελήθηκε πολιτικά σε βάθος δεκαετιών,

Επειδή τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς είναι η απάντηση στις συγκοινωνίες σε κάθε αναπτυγμένο κράτος,

Επειδή η σύνδεση των λιμανιών μας είναι εθνική προτεραιότητα,

Επειδή είναι ανάγκη να διορθώσουμε τα λάθη του παρελθόντος,

ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

- Θα ενταχθεί στο σχεδιασμό των Υπουργείων για τη νέα προγραμματική περίοδο ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας και πώς αυτό –συγκεκριμένα– αποτυπώνεται στον προγραμματισμό τους;
- Θα αποτελέσει προτεραιότητα και με ποιο σχεδιασμό –αλλά και με ποιες συγκεκριμένες ενέργειες εκ μέρους των Υπουργείων– η υλοποίηση έργων του κάθετου δυτικού άξονα Αντιρρίου-Ηγουμενίτσας, όπως άλλωστε προτάσσεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση που δίνει βάρος στη σιδηροδρομική διασύνδεση λιμένων;

Η ερωτώσα βουλευτής

Νίκη Φούντα