

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών»

(2005/C 120/04)

Στις 23 Ιανουαρίου 2003, και σύμφωνα με το άρθρο 29, παράγραφος 2 του Εσωτερικού της Κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με θέμα: «Οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών»

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία της πληροφορίας», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 5 Οκτωβρίου 2004, με εισηγήτρια την κυρία ALLEWELDT.

Κατά την 412η σύνοδο ολομέλειας της 27ης και 28ης Οκτωβρίου 2004 (συνεδρίαση της 27ης Οκτωβρίου 2004), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 164 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 9 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Εισαγωγή

1.1. Η μόνιμη ομάδα μελέτης άρχισε τον νέο κύκλο εργασιών της τον Ιανουάριο του 2003, και διεύρυνε τα προς εξέταση θέματα ⁽¹⁾ σε όλες τις πτυχές που συνδέονται με την ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Οι δραστηριότητες της προηγούμενης περιόδου εντολής εγκρίθηκαν με ευρεία συναίνεση από τη σύνοδο ολομέλειας το Δεκέμβριο του 2002. Παράλληλα με την συνέχιση και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τους διαδρόμους μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε νέες σημαντικές αποφάσεις τα έτη 2003 και 2004 ενόψει της ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), που αφορούν και τις εργασίες που προβλέπονται στους δέκα διαδρόμους του Ελσίνκι. Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης το Μάιο του 2004 καθώς και οι προοπτικές προσχώρησης για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης μεταβάλλουν ισόβαθμα το γενικό πλαίσιο για την κοινή πολιτική υποδομών και τη συνεργασία σχετικά με τους διαδρόμους.

1.2. Η παρούσα γνωμοδότηση πρωτοβουλίας δεν έχει ως στόχο μόνο να κάνει τον απολογισμό των δραστηριοτήτων και των θέσεων της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με τους «πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών» κατά τα δύο τελευταία χρόνια, αλλά και να διατυπώσει συστάσεις σχετικά με τα μελλοντικά βήματα των ενδιαφερόμενων παραγόντων και πώς μπορεί να βοηθήσει σ' αυτά η ΕΟΚΕ.

2. Νέο γενικό πλαίσιο στην πανευρωπαϊκή πολιτική μεταφορικών υποδομών

2.1. Στα μέσα του 2003, η Επιτροπή ξεκίνησε την αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών με βάση την έκθεση της **ομάδας εμπειρογνομόνων υπό την προεδρία του κ. Karel van Miert**. Ως εκ τούτου, επεκτάθηκε ο κατάλογος του έτους 1996 που περιείχε τα έργα προτεραιότητας, προτάθηκαν νέες δυνατότητες κοινοτικής χρηματοδότησης καθώς και μία νέα μορφή βελτιωμένου συντονισμού ⁽²⁾. Διατυπώθηκαν επίσης σχέδια προκειμένου να εδραιωθεί το σκεπτικό για τους διαδρόμους μεταφορών στην ευρωπαϊκή πολιτική, δηλαδή αντί μιας ευρωπαϊκής πολιτικής υποδομών προσανατολισμένης γενικά προς τα δίκτυα μεταφορών να δοθεί στο μέλλον έμφαση στις προτεραιότητες που

αφορούν συγκεκριμένους βασικούς συγκοινωνιακούς άξονες. Η προσέγγιση αυτή της ομάδας van Miert, απορρίφθηκε.

2.2. Η ΕΟΚΕ συζήτησε διεξοδικά το θέμα «**το μέλλον των ΔΕΔ-Μ**» στο πλαίσιο της συνεδρίασης εκτός έδρας του τμήματος στη Ρώμη, τον Σεπτέμβριο του 2003, με την πέμπτη επιτροπή του Ιταλικού Εθνικού Συμβουλίου Οικονομίας και Εργασίας (CNEL) «Μεγάλα έργα και δίκτυα υποδομών» κατά την οποία εκδόθηκε κοινό ψήφισμα ⁽³⁾. Το κοινό ψήφισμα προωθεί μία μεγαλύτερη δέσμευση για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών, το οποίο θα ενσωματώνει αποτελεσματικά τα νέα κράτη μέλη και ταυτόχρονα θα εξελίσσεται αδιάκοπα. Η διατροφικότητα και η βιωσιμότητα θα πρέπει να αποτελούν προτεραιότητες, ενώ η χρηματοδότηση θα πρέπει να ενισχυθεί από κοινού και να υποστηρίζεται ενδεχομένως από ένα κοινοτικό ταμείο για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

2.3. Το αίτημα της ιταλικής προεδρίας προς την ΕΟΚΕ οδήγησε στην κατάρτιση γνωμοδότησης με σκοπό την εμβάθυνση της συζήτησης που ξεκίνησε στη Ρώμη. Η ΕΟΚΕ συγκεφαλαίωσε τις τρέχουσες κύριες θέσεις της σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορικών υποδομών στον τίτλο «**Οι υποδομές μεταφορών του μέλλοντος: προγραμματισμός και γειτονικές χώρες- βιώσιμη κινητικότητα - χρηματοδότηση**» ⁽⁴⁾. Η ΕΟΚΕ, προσβλέποντας στο μέλλον, πρότεινε να δοκιμαστούν νέες μορφές και μέσα χρηματοδότησης με μεγαλύτερη προτεραιότητα στην περιβαλλοντική προστασία και στην κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα, καθώς και στον σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την εξακολούθηση των αποτελεσματικών εργασιών στα πλαίσια των διαδρόμων του Ελσίνκι, και επίσης να υπάρξει ανταπόκριση απέναντι στις μεταβαλλόμενες προκλήσεις με την εφαρμογή νέων μεθόδων.

2.4. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί υψηλή προτεραιότητα την ειρηνική ανοικοδόμηση της **περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης** και ακολουθώς ασκεί αυξημένες πιέσεις για την ταχεία ανάπτυξη μίας άρτια λειτουργικής υποδομής μεταφορών. Συμπληρωματικά προς τους υφιστάμενους διαδρόμους με αναφορά στις περιφέρειες X, V, VII, IV και VIII, και βάσει της Δήλωσης του Ελσίνκι του 1997 και των εμπειριών που αποκομίσθηκαν από τη

⁽¹⁾ Απόφαση του Προεδρείου της 23ης Οκτωβρίου 2002

⁽²⁾ Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με την αξιολόγηση βλέπε γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ στην ΕΕ C 10 της 14.1.2004, σελίδα 70.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 τελικό – διαθέσιμο στη γραμματεία TEN

⁽⁴⁾ ΕΕ C 108 της 30ής Απριλίου 2004, σελίδα 35

διαδικασία ΤΙΝΑ ⁽⁵⁾, αναπτύχθηκε ένα σχέδιο μεταφορών για την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Το σχέδιο αυτό συνίσταται σε ένα δίκτυο διατροπικής υποδομής, το επονομαζόμενο Περιφερειακό Δίκτυο Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης, που θα πρέπει να υλοποιηθεί σε από κοινού συντονισμένη δράση. Τα ενδιαφερόμενα κράτη ⁽⁶⁾ έχουν επεξεργαστεί κοινή δήλωση προθέσεων, η οποία, μεταξύ άλλων, αναφέρεται ρητά στην συνεργασία με κοινωνικοοικονομικές ομάδες συμφερόντων στην περιοχή και με την μόνιμη ομάδα μελέτης της ΕΟΚΕ.

2.5. Ο συντονισμός των εργασιών των διευθύνουσων επιτροπών για τους δέκα διάδρομους του Ελσίνκι ⁽⁷⁾ και τα 4 πεδία μεταφορών (PETRAS) ⁽⁸⁾ απέκτησε «νέα μορφή». Σχεδόν σε ετήσια βάση η Επιτροπή καλεί τους προέδρους και μία σειρά περαιτέρω εκπροσώπων των ευρωπαϊκών ή κοινοτικών οργάνων να εξετάσουν την πρόοδο των εργασιών και τις προοπτικές. Η προηγούμενη ομάδα εργασίας G-24 «Μεταφορές» θα πρέπει να αντικατασταθεί από μικρότερη και αποδοτικότερη οργάνωση εργασίας. Ταυτόχρονα, καθίσταται σαφές για τους ιδύνοντες στην Επιτροπή, ότι συγκεκριμένες πτυχές του συντονισμού και της τεχνικής-οργανωτικής υποστήριξης μπορούν να παρασχεθούν μόνο από την ίδια την Επιτροπή. Οι πρόσφατες συνεδριάσεις πραγματοποιήθηκαν τον Ιούνιο του 2003 και την 15η Μαρτίου 2004. Οι σημαντικές διαπιστώσεις που απορρέουν εξ αυτών παραθέτονται στα επιχειρήματα στα Κεφάλαια 3 και 4.

2.6. Η διέγερση και η «νέα πολιτική γειτνίασης» της ΕΕ έχουν αντίκτυπο στον σχεδιασμό της πολιτικής μεταφορών για το μέλλον στην Ευρώπη και πέραν αυτής. Τον Ιούνιο πραγματοποιήθηκε συνάντηση για την ανάπτυξη στρατηγικής ανάμεσα στην Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην οποία προσκλήθηκαν και οι εκπρόσωποι του τομέα των ευρωπαϊκών μεταφορών και ιδιαίτερα οι εκπρόσωποι από τις περαιτέρω γειτονικές χώρες της ΕΕ. Κατά τη συνάντηση αυτή λήφθηκε η απόφαση να συσταθεί ομάδα εργασίας υψηλού επιπέδου, στην οποία θα ανατεθεί η επεξεργασία συμφωνιών σχετικά με την ανάπτυξη διευρωπαϊκών κύριων αξόνων μεταφορών, κυρίως προς τις ανατολικές γειτονικές χώρες, τη Ρωσική Ομοσπονδία, την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και τα Βαλκάνια. Ταυτόχρονα τέθηκαν οι βάσεις για την ανάπτυξη σχεδίου με στόχο τη δημιουργία δικτύου μεταφορών μεταξύ της Ευρώπης και της Λεκάνης της Μεσογείου. Προς το παρόν, εξετάζονται επίσης οι ανάγκες της Τουρκίας σε υποδομές.

3 Ο προσανατολισμός των εργασιών της μόνιμης ομάδας μελέτης

3.1 Νέες εξελίξεις και παλαιός στόχος: ενημέρωση και διαφάνεια

3.1.1. Παρότι έχουν περάσει επτά έτη από την θέση σε εφαρμογή της Δήλωσης του Ελσίνκι και της εδραίωσης της συνεργασίας μεταξύ των διευθύνουσων επιτροπών και γενικότερα με την ΕΕ, δεν έχει βελτιωθεί η διαφάνεια ή η δικτύωση των επιμέρους διαδικασιών προγραμματισμού. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ, οι διάδρομοι και τα πεδία κυκλοφορίας, το «Βασικό Περιφερειακό Δίκτυο Μεταφορών SEE», οι εργασίες της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης των υπουργών μεταφορών (ECMT) και η ΟΟΕ των

Ηνωμένων Εθνών, οι διάφορες πρωτοβουλίες της ενισχυμένης συνεργασίας είναι προσιτές μόνο για έναν στενό κύκλο ειδικών.

3.1.2. Η έλλειψη διαφάνειας είναι εμφανέστερη στο επίπεδο της οργανωμένης κοινωνίας των πολιτών. Εξακολουθεί να αποτελεί στόχο της μόνιμης ομάδας μελέτης να λειτουργεί ως σημείο επαφής για την πληροφόρηση των δημόσιων οργάνων αλλά και των ενδιαφερόμενων οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών.

3.1.3. Η Επιτροπή έχει αρχίσει εργασίες σχετικά με τον σχεδιασμό ενός πληροφοριακού συστήματος (GIS), το οποίο θα πρέπει να είναι διαθέσιμο για το σχεδιασμό και την εκτίμηση των αποτελεσμάτων. Προς το παρόν το πληροφοριακό σύστημα είναι διαθέσιμο μόνο για εσωτερική χρήση, αλλά ενδεχομένως θα μπορούσε να επεκταθεί στο πλαίσιο των κοινωνικοοικονομικών δεδομένων, ώστε να μπορεί να αξιοποιηθεί καλύτερα και για τα ζητήματα που απασχολούν την ΕΟΚΕ. Παρόμοιο αίτημα θα πρέπει να συζητηθεί με την Επιτροπή.

3.2. Αξιοποίηση της διαδικασίας διαβούλευσης: ένα «ευρωπαϊκό» δίκτυο μεταφορών προϋποθέτει την ύπαρξη «ευρωπαϊκής συναίνεσης»

3.2.1. Η έκθεση που κατήρτισε η ομάδα Van Miert ανέδειξε ορισμένες δυσκολίες λόγω των οποίων δημιουργείται μια απόσταση ανάμεσα στα φιλόδοξα ευρωπαϊκά σχέδια και την υλοποίησή τους, απόσταση που δύσκολα μπορεί να καλυφθεί. Πολύ ορθά αναγνωρίστηκαν όμως βήματα όπως ο διασυννοριακός προγραμματισμός και μια εντονότερη συμμετοχή των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών ως στοιχεία που μπορεί να συμβάλουν στη βελτίωση της κατάστασης και συμπεριλήφθηκαν στις νέες κατευθυντήριες γραμμές ΤΕΝ.

3.2.2. Η συμμετοχή των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών αποτελεί κλειδί για την ισόρροπη ανάπτυξη, λαμβάνοντας υπόψη τα τοπικά και περιφερειακά συμφέροντα και δίνει πνοή στη λειτουργία και στη χρήση των μεταφορικών διαδρομών. Τα έργα υποδομής ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος πληρούν τη λειτουργία τους, εφόσον ανταποκρίνονται στα κριτήρια βιωσιμότητας και τα λαμβάνουν υπόψη. Για το λόγο αυτό απαιτείται η συμμετοχή των επαγγελματικών οργανώσεων, των επιχειρήσεων μεταφορών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων και των οργανώσεων προστασίας του περιβάλλοντος και των καταναλωτών, συμμετοχή που πρέπει να λειτουργεί διασυννοριακά. Η ώθηση για την εφαρμογή «πανευρωπαϊκών» συγκοινωνιακών διαδρόμων δίνεται μόνο με την προϋπόθεση μια «ευρωπαϊκής» αντίληψης και συναίνεσης στηριζόμενες στην ευρύτερη συναίνεση της κοινωνίας.

3.2.3. Η ΕΟΚΕ έχει επανειλημμένως δηλώσει την υποστήριξή της στην επίτευξη της εν λόγω συναίνεσης. Προς τούτο, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί συστηματικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο το μέσο των ακροάσεων. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ συνιστά κάτι τέτοιο να μην διεξαχθεί ως υποχρεωτική διαδικασία, αν δεν εξασφαλισθεί ότι θα ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματά της. Η ακρόαση για τη διαδικασία ΤΙΝΑ, που διοργάνωσε η ΕΟΚΕ το 1998 από κοινού με την Επιτροπή της ΕΕ, δεν λήφθηκε υπόψη στην τελική έκθεση μελλοντικά είχε μεγάλη απήχηση και είχε οδηγήσει σε σαφή πορίσματα.

⁽⁵⁾ Έκθεση Εκτίμησης των Αναγκών σε Μεταφορικές Υποδομές (έκθεση ΤΙΝΑ), σχεδιασμός υποδομών με τα υπό ένταξη κράτη κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 90

⁽⁶⁾ Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Σερβία-Μαυροβούνιο, Π.Γ.Δ.Μ.

⁽⁷⁾ Αναλυτικός χάρτης των διαδρόμων διατίθεται στη γραμματεία του ειδικευμένου τμήματος ΤΕΝ

⁽⁸⁾ PETRAS: 4 Πεδία μεταφορών σύμφωνα με τη Δήλωση του Ελσίνκι (1997): Θάλασσα Μπάρεντς –Ευρωαρκτική –Λεκάνη Μαύρης Θάλασσας – Λεκάνη Μεσογείου – Αδριατική /Ιόνιο Πέλαγος

3.3. Από τη διαβούλευση στην πρακτική συμμετοχή και στο σχεδιασμό

3.3.1. Στο επίκεντρο της μακροχρόνιας δραστηριότητας της ΕΟΚΕ στον τομέα της πανευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών βρισκόταν για μεγάλο χρονικό διάστημα ένα αίτημα αρχής, το αίτημα για συμμετοχή και διαβούλευση. Το αίτημα αυτό έχει πλέον κατανοηθεί και υιοθετηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους παράγοντες που δρουν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και η ΕΟΚΕ έχει αναπτύξει καλές επαφές εργασίας. Το γεγονός αυτό δικαιολογεί απόλυτα το αίτημα για τη συμμετοχή της, τόσο στο σχεδιασμό όσο και στις πρακτικές εργασίες των διευθύνουσων επιτροπών και άλλων οργάνων.

3.3.2. Τη θεωρητική βάση της συνεργασίας στο σχεδιασμό αποτελεί ιδιαίτερα η πρόσφατη γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με τίτλο «Οι υποδομές μεταφορών του μέλλοντος» στην οποία διατυπώνονται με σαφήνεια οι αρχές της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών από την σκοπιά της ΕΟΚΕ. Η γνωμοδότηση εστιάζεται σε τρία θέματα: στη βιωσιμότητα, στις σκέψεις σχετικά με τις δυνατότητες καλύτερης χρηματοδότησης και στον πανευρωπαϊκό προσανατολισμό των υποδομών των μεταφορών. Όσον αφορά την ανάπτυξη των συγκοινωνιακών διαδρόμων καθορίζονται δράσεις προτεραιότητας προς τις οποίες προσανατολίζει η μόνιμη ομάδα μελέτης τις εργασίες της και οι οποίες συνοψίζονται στο σημείο αυτό ως εξής (⁴):

- Να μελετηθεί η καλύτερη διασύνδεση μεταξύ οικονομικών χώρων.
- Να αυξηθεί η διατροφικότητα μέσω εφαρμόσιμων κριτηρίων.
- Να βελτιωθεί η διασύνδεση με τις εσωτερικές πλωτές οδούς.
- Να ενσωματωθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- Να διευρυνθεί σε μεγαλύτερο βαθμό η συνεργασία στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών η οποία ήδη δείχνει τις πρώτες της επιτυχίες.
- Να εστιαστεί η προσοχή περισσότερο στη διασύνδεση μεταξύ των περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών και των κύριων αξόνων του δικτύου μεταφορών.
- Οι εργασίες για τους συγκοινωνιακούς διαδρόμους θα πρέπει να συμπληρώνονται συστηματικά με ποιοτικούς και τεχνικούς στόχους ανάπτυξης (ασφάλεια, προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών, προστασία των κοινωνικών δικαιωμάτων των εργαζομένων, ιδιαίτερα στις οδικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, ποιότητα της παροχής υπηρεσιών, ανάλυση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων).
- Η προσέγγιση με βάση διαδρόμους θα πρέπει να συνεχιστεί και να διευρυνθεί σε γεωγραφικό επίπεδο.

3.3.3. Η Επιτροπή συμπεριέλαβε εν μέρει τους στόχους αυτούς στην αναθεωρημένη έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών TEN. Το ευτύχημα θα ήταν να υλοποιηθούν οι κατευθυντήριες γραμμές στην πράξη με διαφάνεια από κοινού και σε διασυννοριακό επίπεδο. Η

ΕΟΚΕ είναι σε θέση να συμβάλει κατάλληλα μέσω ειδικών πρακτικών δράσεων.

3.4. Η διασύνδεση των διαδρόμων και η διασυννοριακή συνεργασία

3.4.1. Εν τω μεταξύ, συνεχίζονται οι εργασίες των διευθύνουσων επιτροπών στον ίδιο βαθμό εντατικά για όλους τους διάδρομους. Ταυτόχρονα, διαπιστώνεται γενικά η ύπαρξη περιφερειακών συνδέσεων που συνεπάγεται την ύπαρξη δικτύου διαδρόμων παρά μεμονωμένων μεταφορικών αξόνων. Παράλληλα με τις προσεγγίσεις σχετικά με τις περιοχές μεταφορών, το περιφερειακό στοιχείο της συνεργασίας παρουσιάζεται ενισχυμένο π.χ. στη νοτιοανατολική Ευρώπη στους διαδρόμους IV, V και IX ή στη Βαλτική Θάλασσα στους διαδρόμους I και IX. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την περιορισμένη δραστηριότητα που παρατηρείται στις επίσημα αναγνωρισμένες περιοχές μεταφορών (PETRAS).

3.4.2. Οι δύο αυτές προσεγγίσεις, δηλαδή αφενός η υλοποίηση κύριων αξόνων μεταφορών και η περιφερειακή διασύνδεση σε μεγάλη κλίμακα αλληλοσυμπληρώνονται. Η μόνιμη ομάδα μελέτης θα πρέπει στο μέλλον να συμπληρώνει τις εργασίες της σε μεγαλύτερο βαθμό με περιφερειακά συγκοινωνιακά σχέδια. Η σύνδεση της πολιτικής μεταφορών με την περιφερειακή ανάπτυξη και τις βασικές πτυχές των εξωτερικών σχέσεων της ΕΟΚΕ (γειτονικές χώρες προς ανατολάς, βόρεια διάσπαση, Νοτιοανατολική Ευρώπη) αποτελούν σημαντική συμβολή της ΕΟΚΕ, στην οποία συνεισφέρουν όλα τα ειδικευμένα τμήματα.

3.5. Ένας στόχος για το μέλλον: Η δημιουργία νέων διασυνδέσεων

3.5.1. Μολονότι η συνάντηση στρατηγικού χαρακτήρα μεταξύ της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Ιούνιο 2004 αποτελεί ασφαλώς θετικό βήμα, η ΕΟΚΕ έχει τονίσει επανειλημμένα ότι η διεύρυνση δεν πρέπει να συντελέσει στην εξασθένιση της πρωτοβουλίας της ΕΕ για την υλοποίηση ευρωπαϊκών συγκοινωνιακών διασυνδέσεων. Η Επιτροπή διαβεβαιώνει την ΕΟΚΕ σε σχετική επιστολή της ότι η συνάντηση αυτή αποτελεί ένα πρώτο βήμα προς μια ευρύτερη και πιο ανοικτή διαδικασία συντονισμού, στην οποία θα μπορούν να συμβάλουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι. Το άνοιγμα αυτό έχει καθοριστική σημασία για την επιτυχία και τη βιωσιμότητα νέων σχεδίων για τις μεταφορές σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

3.5.2. Οι εμπειρίες που έχουν αποκομισθεί έως σήμερα και ιδιαίτερα η εργασία των διευθύνουσων επιτροπών, αποτελούν σημαντική αλλά και απολύτως απαραίτητη βάση για νέους προγραμματισμούς. Η ειδική συμβολή της ΕΟΚΕ όπως περιγράφεται στην παρούσα γνωμοδότηση και η οποία είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιας πρακτικής δράσης, θα μπορούσε να προστεθεί σε ένα πρώιμο στάδιο του σχεδιασμού των υποδομών. Θα πρέπει να αξιοποιηθεί η ευκαιρία αυτή.

(⁴) ΕΕ C 108 της 30ής Απριλίου 2004, σελίδα 35, σημεία 1.8.1 έως 1.8.8

4. Δραστηριότητες της μόνιμης ομάδας μελέτης στους επιμέρους συγκοινωνιακούς διαδρόμους

4.1. Εν τω μεταξύ, συστάθηκε μια συνδικαλιστική ομάδα εργασίας για το **διάδρομο II** ⁽¹⁰⁾. Η πρώτη συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 10 και 11 Απριλίου 2003 στη Μόσχα. Η ΕΟΚΕ συμμετείχε επίσης στη επίσημη συνεδρίαση της διευθύνουσας επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στις 15 και 16 Μαΐου στο Βερολίνο. Οι δύο συνεδριάσεις αποτελούν μια πολλά υποσχόμενη αφετηρία για τις εργασίες της ΕΟΚΕ. Η προβληματική του διαδρόμου II εναπόκειται στην δυσχερή συνεργασία με τη Λευκορωσία. Εντωμεταξύ επικράτησε η τάση, ένα μεγάλο και άρτια διαμορφωμένο τμήμα του διαδρόμου να παρακάμπτεται βόρεια από τη Λευκορωσία, λόγω των δυσκολιών που απαντώνται στα σύνορα. Επί του παρόντος, πραγματοποιείται μια εντατικοποίηση της συνεργασίας με τις σιδηροδρομικές εταιρίες. Προσφάτως προτάθηκε η επέκταση του διαδρόμου έως την Αγ. Αικατερίνη. Το ενδιαφέρον για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων στις οδικές μεταφορές και των πρακτικών διαδικασιών στα σημεία διέλευσης των συνόρων μέσω της υποστήριξης της ΕΟΚΕ, είναι έντονο.

4.2. Παγιδώθηκε βαθμιαία η συμμετοχή της ΕΟΚΕ στις εργασίες για το **διάδρομο IV** ⁽¹¹⁾. Στο πλαίσιο της συνεδρίασης της ομάδας καθοδήγησης, που πραγματοποιήθηκε στο Σόφρον της Ουγγαρίας στις 20 και 21 Μαΐου 2003, πραγματοποιήθηκε και συνάντηση των εκπροσώπων των σιδηροδρομικών εταιριών και των σιδηροδρομικών συνδικαλιστικών οργανώσεων στο διάδρομο IV, η οποία οδήγησε σε τελεσφόρα συζήτηση για την ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία θα πρέπει να συνεχιστεί. Αυτό επιτεύχθηκε με την τελευταία συνεδρίαση στις 10 και 11 Νοεμβρίου 2003 στο Ντόρτμουντ. Θεματικό άξονα για τις περαιτέρω συνομιλίες απετέλεσαν τα τεχνικά και οργανωτικά εμπόδια και οι προτεινόμενες λύσεις σχετικά με τα σημεία διέλευσης των συνόρων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των εργασιών, ένας εκπρόσωπος της συνδικαλιστικής συνεργασίας των εργαζομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές θα συμμετάσχει ως παρατηρητής στις διευθύνουσες επιτροπές. Τώρα πλέον πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εξέταση θεμάτων όπως η οικονομική και κοινωνική κατάσταση και οι τεχνικές και οργανωτικές πτυχές σχετικά με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στον **διάδρομο IV**.

4.3. Η ΕΟΚΕ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην ενίσχυση του **διαδρόμου X** ⁽¹²⁾. Για το σκοπό αυτό, εντατικοποιήθηκαν οι επαφές με την αρμόδια διευθύνουσα επιτροπή. Οι ενδεχόμενες δραστηριότητες της ΕΟΚΕ συγκεκριμενοποιήθηκαν στη συνεδρίαση της διευθύνουσας επιτροπής της 18ης και 19ης Ιουλίου 2003 στη Σλοβενία. Στις 3 Νοεμβρίου 2003, η ΕΟΚΕ διοργάνωσε μία επιτυχή διάσκεψη διαλόγου στο Βελιγράδι όπου και εκδόθηκε κοινό ψήφισμα ⁽¹³⁾. Ακολούθησαν περαιτέρω δράσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά την ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επαφές εργασίας στο Σεράγεβο καθώς και η συνεργασία με τη διευθύνουσα επιτροπή για τα Βασικά Δίκτυα Μεταφορών SEE αποτελούν περαιτέρω συνιστώσες, οι οποίες θα επηρεάσουν τις εργασίες. Σε αυτό το πλαίσιο και υπό το πρίσμα της ισορροπημένης πολιτικής για τους θαλάσσιους λιμένες καθώς και της σύνδεσής τους με το δίκτυο μεταφορών της ενδοχώρας, ο **διάδρομος V** ⁽¹⁴⁾ αποτελεί σημαντικό άξονα σύνδεσης.

4.3.1. Αρχές Νοεμβρίου 2004 θα πραγματοποιηθεί κοινή εκδήλωση με την ARGE, ομάδα εργασίας των σιδηροδρόμων, Διάδρομος XLine, με στόχο την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές με διάφορες εκδηλώσεις και δράσεις στο Villach (Αυστρία) στο Ζάγκρεμπ (Κροατία) και στο Σαράγιεβο (Βοσνία Ερζεγοβίνη) ⁽¹⁵⁾.

4.4. Το 2003 η ΕΟΚΕ κατήρτισε πολυάριθμες προτάσεις σχετικά με την προώθηση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και του **διαδρόμου VII** ⁽¹⁶⁾ (Δούναβης). ⁽¹⁷⁾ Τον Ιούλιο 2004 πραγματοποιήθηκε η τελευταία συνεδρίαση της διευθύνουσας επιτροπής. Προς το παρόν, η μόνιμη ομάδα μελέτης εξετάζει περαιτέρω δυνατότητες σχετικά με την εξάλειψη των εμποδίων που αντιμετωπίζονται ακόμη σχετικά με την ανάπτυξη των πλωτών μεταφορών στο διάδρομο VII. Ταυτόχρονα μελετά τις δυνατότητες της καλύτερης ενσωμάτωσής τους σε ένα διατropicό σύστημα μεταφορών καθώς και τις ανάγκες σε επενδύσεις.

4.4.1. Η ΕΟΚΕ, στη γνωμοδότηση που υιοθέτησε στις 28 Ιανουαρίου 2004 ⁽¹⁸⁾ με θέμα «Οι υποδομές μεταφορών του μέλλοντος» υπογραμμίζει την ανάγκη προώθησης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας για το **διάδρομο VII** (Δούναβη), την ενίσχυση των συνδέσεων που πραγματοποιούνται με σιδηροδρομικές διαδρομές και την εφαρμογή των κατάλληλων τεχνικών και κοινωνικών κανονισμών που διέπουν τη διασυνοριακή εσωτερική ναυσιπλοΐα.

4.4.2. Επιπλέον, η Μεικτή Συμβουλευτική Επιτροπή ΕΕ/Ρουμανίας (συνεδρίαση στο Βουκουρέστι, 23-24/5/2002) πρότεινε, προκειμένου ο Δούναβης να βελτιστοποιήσει το ρόλο του ως πανευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, να αναληφθούν εργασίες και να παρασχεθεί μεγαλύτερη χρηματοδοτική ενίσχυση για την πλοϊμότητά του και τη σύνδεση του με τη Μαύρη Θάλασσα.

4.5. Από τη διάσκεψη διαλόγου στους **διαδρόμους III** ⁽¹⁹⁾ και **IV** ⁽²⁰⁾, που πραγματοποιήθηκε το 2001 στο Katowice το 2001, και μετά η ΕΟΚΕ δεν ανέπτυξε δράσεις δικής της πρωτοβουλίας σε αυτούς τους διαδρόμους. Η γραμματεία του διαδρόμου III ζητά όμως σε επιστολή που έστειλε τον Αύγουστο 2004 να υποβάλει η ΕΟΚΕ προτάσεις σχετικά με την περαιτέρω εξέλιξη στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας για την περίοδο 2003/2004.

4.6. Κατά τα τελευταία 1-2 έτη, η ΕΟΚΕ είχε την υποστήριξη της νέας συνδικαλιστικής συνεργασίας των εργαζομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές στους διαδρόμους αλλά και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, την οποία διοργάνωσε η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF). Το σχέδιο αυτό της ETF συνέβαλε στο πλαίσιο όλων των τομέων των μεταφορών, μέσω σημαντικών προτάσεων τόσο όσον αφορά το σχεδιασμό όσο και την πρακτική τους εφαρμογή, σε μεγάλο βαθμό στην επιτυχία των δράσεων της ΕΟΚΕ και θα συμβάλει και στο μέλλον στην ενίσχυση της συνεργασίας.

⁽¹⁵⁾ Οι λεπτομέρειες των δράσεων βρίσκονται ακόμη στο στάδιο της επεξεργασίας και δεν μπορούν επομένως να αναφερθούν στη γνωμοδότηση. Σχετικές πληροφορίες διαθέτει όμως η γραμματεία του ειδικευμένου τμήματος TEN.

⁽¹⁶⁾ «Προς ένα πανευρωπαϊκό καθεστώς εσωτερικής ναυσιπλοΐας», ΕΕ C 10 της 14.1.2004, σελ. 49

⁽¹⁷⁾ Γερμανία – Αυστρία – Σλοβακία – Ουγγαρία – Κροατία – Σερβία – Βουλγαρία – Μολδαβία – Ουκρανία – Ρουμανία

⁽¹⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 4

⁽¹⁹⁾ Γερμανία – Πολωνία – Ουκρανία

⁽²⁰⁾ Πολωνία – Σλοβακία – Τσεχία

⁽¹⁰⁾ Γερμανία – Πολωνία – Λευκορωσία – Ρωσία

⁽¹¹⁾ Γερμανία – Τσεχία – Αυστρία – Σλοβακία – Ουγγαρία – Ρουμανία – Βουλγαρία – Ελλάδα – Τουρκία

⁽¹²⁾ Αυστρία – Κροατία – Σερβία – ΠΓΔΜ – Σλοβενία – Ουγγαρία – Σερβία – Βουλγαρία

⁽¹³⁾ βλ. Παράρτημα 1

⁽¹⁴⁾ Ιταλία – Σλοβενία – Ουγγαρία – Ουκρανία – Σλοβακία – Κροατία – Βοσνία Ερζεγοβίνη

4.7. Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι, για κάθε έναν από τους διαδρόμους, καταρτίστηκε δελτίο περιγραφής των βασικών στοιχείων (σύμφωνα με το υπόδειγμα που επισυνάπτεται ως παράρτημα) από τον πρόεδρο της μόνιμης ομάδας μελέτης, σε συνεργασία με τη γραμματεία του τμήματος TEN και με την υποστήριξη των αρμοδίων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ⁽²¹⁾.

5. Συστάσεις για περαιτέρω δράσεις

5.1. Η μόνιμη ομάδα μελέτης έχει λάβει υπόψη τις νέες συνιστάμενες της πανευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, όπως περιγράφονται ανωτέρω, και τις έχει εντάξει στους σχεδιασμούς της και στους πρακτικούς της προγραμματισμούς. Η δύναμη της ΕΟΚΕ έγκειται περισσότερο από ποτέ στην ικανότητά της να λαμβάνει υπόψη τα διάφορα συμφέροντα και να υποβάλει προτάσεις. Στο μέλλον θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις δράσεις και στην ενισχυμένη παρουσία της επί τόπου.

5.2. Με την μόνιμη ομάδα μελέτης, η ΕΟΚΕ απόκτησε ένα είδος μηχανισμού διευθέτησης, ο οποίος συγκεντρώνει και προσφέρει πληροφορίες για κάθε ενδιαφερόμενο τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΟΚΕ. Η βασική αποστολή της μόνιμης ομάδας μελέτης, η οποία δημιούργησε τη βάση της ύπαρξής της κατά την 13ετή συμβολή της ΕΟΚΕ στη διαμόρφωση της πανευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, συνίσταται στην ενημέρωση, διαμεσολάβηση και στον συντονισμό των δραστηριοτήτων της ΕΟΚΕ αλλά και στην υπεύθυνη συμμετοχή της στον γενικότερο συντονισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

5.3. Κατά τα επόμενα δύο έτη οι δραστηριότητες της ΕΟΚΕ θα πρέπει να επικεντρώνονται στην πρακτική συνεργασία και συμμετοχή των τοπικών οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών. Πρόκειται για μια συμβολή στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής μεταφορών, όπως διατυπώνονται στο σημείο 3.3.2 μέσω της οποίας οι αρμόδιες οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών θα μπορούν να

εκφράσουν τις εκτιμήσεις τους, κριτική και προτάσεις βελτίωσης σχετικά με επιμέρους διαδρόμους, περιφέρειες ή σχέδια υποδομών.

5.4. Η συνεργασία της ΕΟΚΕ με τις διευθύνουσες επιτροπές για τους διαδρόμους καθώς και με την Επιτροπή της ΕΕ θα πρέπει να εντατικοποιηθεί ακόμη περισσότερο. Κρίνεται ιδιαίτερα απαραίτητο να συμπληρωθεί ο νέος ρόλος της μόνιμης ομάδας μελέτης στο πλαίσιο της υλοποίησης του «Περιφερειακού Δικτύου Μεταφορών Νοτιοανατολικής Ευρώπης» (βλ. σημείο 2.4).

5.5. Η μόνιμη ομάδα μελέτης θα πρέπει να εξετάσει επίσης πώς θα μπορούσαν να ληφθούν καλύτερα υπόψη οι λειτουργικές πτυχές των μεταφορών στο πλαίσιο της υλοποίησης των πανευρωπαϊκών αξόνων μεταφορών. Ιδιαίτερα θα πρέπει να συγκεκριμενοποιηθούν πτυχές όπως η διατροπικότητα, η προστασία του περιβάλλοντος, η ασφάλεια, οι κοινωνικές συνθήκες εργασίας και η αποτελεσματικότητα στο πλαίσιο της πολιτικής για τους διαδρόμους.

5.6. Ο σχεδιασμός νέων αξόνων μεταφορών έχει ήδη αρχίσει στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής για τη γεωγνώση. Η Επιτροπή της ΕΕ έδειξε πρόθυμη για συνεργασία σε αυτόν τον τομέα και η μόνιμη ομάδα μελέτης θα πρέπει να προσφέρει τη συμβολή της σε αυτό το πλαίσιο.

5.7. Οι εργασίες της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να συντονίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό με τις εργασίες των διευθύνουσων επιτροπών στους διαδρόμους και στις περιφέρειες των δικτύων μεταφορών. Η Επιτροπή διαδραματίζει από την άποψη αυτή σημαντικό συντονιστικό ρόλο, ο οποίος θα πρέπει να ενισχυθεί και από τεχνική και οργανωτική άποψη. Θα ήταν ευκαίριο να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην επίτευξη κοινού προσανατολισμού των επιμέρους δραστηριοτήτων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων καθώς και στην εντατικότερη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Βρυξέλλες, 27 Οκτωβρίου 2004

Η Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Anne-Marie SIGMUND

⁽²¹⁾ Βλ. παράρτημα 2 – ανεπίσημα στοιχεία που ενδέχεται να υποστούν τροποποιήσεις