

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
A. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	9
1. Τα πρώτα βήματα ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ. Περίοδος 1992-1996 (Ομάδα «Christophersen», Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του ESSEN 1994)	9
2. Η νομοθετική κατοχύρωση της Κοινοτικής πολιτικής για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Περίοδος 1996-2001 (Απόφαση 1692/ 96).	12
3. Οι θεμελιώδεις κατευθυντήριες αρχές της ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ.	14
3.1. Η αρχή της συνοχής του δικτύου.	14
3.2. Η αρχή της διασύνδεσης του δικτύου	15
3.3. Οι αρχές της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας	17
4. Η αναθεώρηση των γενικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Περίοδος 2001-2004 (Λευκή Βίβλος 2001).	21
4.1. Οι προτάσεις αναθεώρησης των έργων προτεραιότητας για το ΔΕΔ-Μ.	24
4.2. Οι νέοι γενικοί προσανατολισμοί της ΕΕ για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.	27
4.3. Προς την επόμενη αναθεώρηση των έργων για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ το 2004. -	29
5. Χωροταξικά ζητήματα και ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.	31
5.1. Αύξηση των ροών μεταφορών.	33
5.2. Αύξηση της συμφόρησης και της κυκλοφοριακής στένωσης.	34
5.3. Άνιση προσπελασιμότητα στο σύνολο του χώρου της Ευρώπης.	35
5.3.1. Το φαινόμενο της «άντλησης» (effet de pompe).	37
5.3.2. Το φαινόμενο της «σήραγγας» (effet de tunnel)	38
6. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	40
6.1. Η αρχή της πολυκεντρικότητας	42
6.2. Κινητικότητα-Προσβασιμότητα.	43
7. Η υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ υπό το πρίσμα του ΣΑΚΧ.	46
8. Η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ και οι περιοχές με ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά. ---	51
B. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	55
1. Ο αρχικός καθορισμός των γενικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου στον τομέα της ενέργειας.	57
2. Η κατάσταση των ενεργειακών υποδομών (έλλειψη διασυνδέσεων, υπερφόρτωση, ανισόρροπος καταμερισμός της ενεργειακής δυναμικότητας).	64
2.1. Οι υποδομές για την ηλεκτρική ενέργεια	65
2.2. Οι υποδομές για το φυσικό αέριο.	70
3. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε (απόφαση 1229/2003ΕΚ). -	72
4. Ισορροπη χωροταξική ανάπτυξη και ΔΕΔ-Ε. Παράθεση προβληματισμού.	74
5. Η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε σε σχέση με το Σχέδιο ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ).	78
Γ. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	81
1. Η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών μέσω του eTEN.	82
2. Αποτίμηση της εφαρμογής των αρχικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών (απόφαση 1336/97, έκθεση Ελεγκτικού Συνεδρίου αριθμ.9/2000).	86

3. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη του eTEN (απόφαση 1376/2002).-----	88
4. Το ΣΑΚΧ, η ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη και το eTEN.-----	91
Δ. ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ -----	95
1. Ο Κοινοτικός Προϋπολογισμός και η ανάπτυξη των ΔΕΔ (παράθεση Στοιχείων).--	101
2. Προτάσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση και την ανάπτυξη των ΔΕΔ. -----	102
3. Το καθεστώς χρηματοδότησης και οι επιπτώσεις του στην εφαρμογή της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης. -----	105
ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ -----	108
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ-----	112

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ιδέα για την διαμόρφωση μιας ξεχωριστής κοινοτικής πολιτικής για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΔΕΔ), πρωτοέκανε την εμφάνισή της κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980, συμβαδίζοντας με την έντονη πολιτική βούληση της ΕΚ για εκείνη την εποχή να προχωρήσει στην τελική ολοκλήρωση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς. Ο κρίσιμος αυτός προβληματισμός σχετικά με την εξελικτική πορεία της ΕΚ αποκρυσταλώθηκε στο κείμενο της Ενιαίας Εσωτερικής Πράξης το 1987, όπου τέθηκε ο χρονικός ορίζοντας του έτους 1992, ως ημερομηνία καταληκτική, κατά την οποία θα έπρεπε να έχουν ξεπερασθεί όλα τα εσωτερικά, εθνικά και γραφειοκρατικά κωλύματα που εμπόδιζαν την ουσιαστική ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς.

Ωστόσο, μιλώντας για μια μεγάλη εσωτερική αγορά, χαρακτηριζόμενη από την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών, γίνεται αμέσως κατανοητό ότι η λειτουργικότητα και η αποδοτικότητα ενός τέτοιου υπερεθνικού συστήματος εξαρτάται κυρίως από το βαθμό διασύνδεσης των διαφορετικών περιοχών και περιφερειών, καθώς και από το επίπεδο διαλειτουργικότητας των εκάστοτε εθνικών δικτύων που συνθέτουν τον οργανικό και λειτουργικό ιστό της Ενιαίας Αγοράς.

Επομένως, ήδη με την υπογραφή της Ενιαίας Εσωτερικής Πράξης εμφανίσθηκε ως φυσικό επακόλουθο, η ανάγκη για την παράλληλη ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων και αυτό κυρίως για τους εξής βασικούς λόγους:

- Η ολοκλήρωση των εθνικών αγορών μέσω της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς δε θα μπορούσε να αποδώσει όλα τα οικονομικά και κοινωνικά αποτελέσματα, παρά μόνον όταν όλοι οι πολίτες της και οι οικονομικοί παράγοντες θα είχαν στη διάθεσή τους τα κατάλληλα ΔΕΔ στις μεταφορές, στην ενέργεια και στις τηλεπικοινωνίες, τα οποία θα μπορούσαν να τα αξιοποιήσουν κατά τον καλύτερο τρόπο.
- Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη συνέδεσε την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς με την οικονομική και κοινωνική αλληλεγγύη την οποία θεωρούσε ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημοκρατική νομιμοποίηση και πολιτική αποδοχή του εγχειρήματος για τη δημιουργία ενός ενιαίου οικονομικού χώρου. Στα πλαίσια αυτής της διαπίστωσης, η εναρμόνιση, η ζεύξη, και η αλληλεξάρτηση των υποδομών των Κρατών μελών εμφανίσθηκαν ως τα βασικά μέσα για τη διευκόλυνση αφενός μεν της κυκλοφορίας των

εμπορευμάτων και των προσώπων και αφετέρου δε για τη σταθεροποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Το 1992 με την υπογραφή της Συνθήκης του Maastricht επισφραγίσθηκε η ολοκλήρωση της Ενιαίας αγοράς, όπως αυτή είχε οριοθετηθεί από την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη. Παράλληλα, όμως η Συνθήκη του Maastricht δίνοντας σάρκα και οστά στην Ενιαία Αγορά αναγνώρισε τη σπουδαιότητα της δημιουργίας των Διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Συγκεκριμένα, η Συνθήκη αφιερώνει τον τίτλο XV (άρθρα 154-156) στην προοπτική ανάπτυξης των ΔΕΔ.

Η ανάπτυξη των ΔΕΔ χαρακτηρίζεται ως στόχος πρωταρχικής σημασίας για την επίτευξη του διπλού στόχου της αρμονικής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Στη βάση αυτή, η Σύμβαση για την ΕΕ, ορίζει ότι είναι επιτακτική ανάγκη, η διασύνδεση των υποδομών των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών κατά τρόπο ώστε οι πάντες συμπεριλαμβανομένων των νησιωτικών, μεσογειακών και περιφερειακών περιοχών να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα.

Κεντρικός στόχος της ανάπτυξης των ΔΕΔ είναι συνεπώς, η προώθηση της διασύνδεσης, της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς επίσης και ο βαθμός προσβασιμότητας στα δίκτυα αυτά, έτσι ώστε να ανταποκριθεί καλύτερα η ΕΕ στο επικρατούν σύστημα των ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών (παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας), μέσω της μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων και την ενδυνάμωση της εδαφικής συνοχής της ΕΕ.

Από την άλλη πλευρά, η ΕΕ έχοντας υπόψη της, τις ιδιομορφίες και τις ιδιαιτερότητες που διέπουν τα εκάστοτε εθνικά δίκτυα, στηρίζει όλο το φάσμα της πολιτικής της για την ανάπτυξη των ΔΕΔ στην **αρχή της επικουρικότητας**, αφήνοντας στα Κράτη μέλη την πρωτοβουλία για την κατάρτιση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος. Ωστόσο, παρόλο που η κοινοτική πολιτική για την ανάπτυξη των ΔΕΔ αποτελεί το επιστέγασμα της εφαρμογής της αρχής της επικουρικότητας, συνιστά παράλληλα και το εφελκυστικό σημείο από το οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποκτά ίσως για πρώτη φορά ουσιαστικές εξουσίες Κεντρικής Κυβέρνησης στα πλαίσια ενός Ομοσπονδιακού Συστήματος. Το γεγονός αυτό απορρέει κυρίως από την ανάγκη συντονισμού της υλοποίησης των ΔΕΔ από τα Κράτη μέλη, έτσι ώστε τα εκάστοτε εθνικά έργα υποδομής να ενταχθούν σε ένα Ενιαίο Διευρωπαϊκό Δίκτυο υποδομών, υλοποιώντας κατά αυτόν τον τρόπο τη διαλειτουργικότητα και την καλύτερη προσβασιμότητα των ΔΕΔ.

Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εμφανίζεται με εξουσίες κεντρικής κυβέρνησης όσον αφορά την κατάρτιση των σχεδίων για την ανάπτυξη των ΔΕΔ και τούτο διότι ο διεθνικός χαρακτήρας των ΔΕΔ υπερισχύει καταφανώς του εθνικού.

Συνοπτικά, η κοινοτική πολιτική για την ανάπτυξη των ΔΕΔ στους διάφορους τομείς μπορεί να περιγραφεί ως εξής :

- Ως προς τις μεταφορές, τονίζεται η ανάγκη ανάπτυξης δικτύων υψηλής στάθμης χρησιμότητας και παροχής υπηρεσιών για την επίλυση των προβλημάτων της συμφόρησης. Για την διευκόλυνση των εσωτερικών μεταφορών χρειάζονται ιδίως αυτοκινητόδρομοι, πλωτοί οδοί, τρένα μεγάλης ταχύτητας, καθώς και η οργάνωση του εναέριου χώρου και των συνδυασμένων μεταφορών (διατροπικότητα).
- Καθόσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, ο πρωταρχικός στόχος είναι η προοδευτική διασύνδεση των δικτύων μεταφορών φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού, που να επαυξάνουν την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού όλων των περιοχών της Ένωσης και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.
- Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, οι στόχοι προτεραιότητας σχετίζονται με την ανάπτυξη κοινοτικών δικτύων ευρείας ζώνης -τους αποκαλούμενους «αυτοκινητόδρομους των πληροφοριών»- και την υλοποίηση τηλεματικών δικτύων μεταξύ των εθνικών διοικήσεων, αναγκαίων για τη λειτουργία της Εσωτερικής Αγοράς, ιδίως στα πεδία των τελωνείων, της άμεσης φορολογίας, της στατιστικής και των ελέγχων στα σύνορα.

Η νομοθετική κατοχύρωση της πολιτικής για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων υποθάλλει επίσης και τα πρώτα νομικά ερείσματα για τη δημιουργία μιας νέας κοινοτικής πολιτικής σχετικής με την επίτευξη της χωροταξικής συνοχής του συνόλου του Ευρωπαϊκού χώρου. Πιο συγκεκριμένα, στο **άρθρο 154 παρ.2 ΣΕΕ** ορίζεται ρητώς ότι: «Στα πλαίσια συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Κοινότητας αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά, και λαμβάνοντας ειδικότερα υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις Κεντρικές περιοχές της Κοινότητας». **Επομένως, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των δράσεων για τα ΔΕΔ πρέπει να είναι άμεσα συνδεδεμένα και με τη χωρική διάσταση του Ευρωπαϊκού χώρου, έτσι ώστε να**

μπορέσει να προσδώσει την καλύτερη εδαφική συνοχή και αναπτυξιακή ισορροπία μεταξύ των διαφόρων περιφερειών της ΕΕ.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, συνεπώς, λόγω των έντονων χωροταξικών επιπτώσεών τους, καλούνται αναπόφευκτα να πρωταγωνιστήσουν στην υλοποίηση της ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης (χωρική συνοχή) και να αποτελέσουν σημαντική καθοδηγητική συνισταμένη για την κατάρτιση των Περιφερειακών και των Εθνικών Χωροταξικών πολιτικών. Υπό το πρίσμα αυτών των διαπιστώσεων, τα ΔΕΔ συνιστούν βασικό στοιχείο για την εξέλιξη του Σχεδίου ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού χώρου (ΣΑΚΧ) και κινούνται στον άξονα του σταδιακού περιορισμού των περιφερειακών ανισοτήτων.

Μακροπρόθεσμος στόχος των ΔΕΔ είναι να επιφέρουν μια εξισορρόπηση στη σχέση που χαρακτηρίζει τις Κεντρικές περιοχές της ΕΕ με τις περιφερειακές και τις απομακρυσμένες περιφέρειες της Ένωσης. Και τούτο διότι, η οικονομική δραστηριότητα καθώς και το απόθεμα κεφαλαίου και οι εξειδικευμένοι ανθρώπινοι πόροι έχουν συγκεντρωθεί στις πλέον κεντρικές περιοχές της Ένωσης. Σύμφωνα με την ΕΕ, η συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας στις ισχυρότερες περιφέρειες μεσοπρόθεσμα πιθανώς να οδηγήσει σε μεγαλύτερη αποδοτικότητα της παραγωγής στην ΕΕ, αυτό όμως μακροπρόθεσμα δύναται να αποβεί εις βάρος της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της Ένωσης στο μέτρο που βλάπτει το παραγωγικό δυναμικό των ασθενέστερων περιφερειών και περιορίζει την ικανότητά τους να αξιοποιούν τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Επιπλέον, η συγκέντρωση επιχειρήσεων και ατόμων σε συγκεκριμένες περιφέρειες έρχεται σε αντίθεση με το στόχο της αειφόρου ανάπτυξης, όχι μόνο εξαιτίας του πιθανού συνωστισμού και της κυκλοφοριακής συμφόρησης που επιφέρει στις περιφέρειες αυτές, αλλά επίσης και λόγω της παρακμής και απεργήμωσης των άλλων περιφερειών.

Η ανάπτυξη των ΔΕΔ εντάσσεται συνεπώς στα μέσα μιας αποτρεπτικής στρατηγικής για την περαιτέρω ενδυνάμωση των περιφερειακών και χωροταξικών ανισοτήτων. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται κυρίως από το ότι η ΕΕ στην προσπάθειά της να συγκεκριμενοποιήσει την έννοια της Σχέσης Κέντρου-Περιφέρειας στο σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου, υιοθέτησε ως δείκτη μετρησιμότητας την έννοια της Προσβασιμότητας (accessibility). Ο ποσοτικός αυτός δείκτης μετράει για κάθε περιοχή τον απαιτούμενο χρόνο πρόσβασης σε άλλες περιοχές της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη του παράλληλα και την οικονομική ανάπτυξη αυτών των περιοχών. Τα ΔΕΔ έχοντας ως αρχές προσανατολισμού τους τη διασύνδεση, τη διαλειτουργικότητα και την διατροφικότητα, αποτελούν στην ουσία το σημαντικότερο μέσο βελτίωσης της

προσπελασιμότητας και συνεπώς της προώθησης της εδαφικής συνοχής και της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης.

Για την επανοριοθέτηση της σχέσης Κέντρου-Περιφέρειας, σε συνδυασμό με το κριτήριο της προσπελασιμότητας (προσβασιμότητας), ο σχεδιασμός των ΔΕΔ πρέπει να έχει υπόψη του ότι οι Ευρωπαϊκές περιφέρειες μπορούν να διακριθούν σε τρεις ομάδες :

- **Κεντρικές περιφέρειες** για τις οποίες ο δείκτης προσπελασιμότητας υπερβαίνει το 50% του μέσου όρου της ΕΕ, οι οποίες χωροθετούνται σε ένα τρίγωνο με κορυφές τις North Yorkshire (Ηνωμένο Βασίλειο), Franche-Comte (Γαλλία), Hamburg (Γερμανία).
- **Απομακρυσμένες περιοχές** για τις οποίες ο δείκτης είναι κάτω από το 40% του μέσου όρου, οι οποίες τοποθετούνται στη Βόρεια Ευρώπη, στη Σουηδία και τη Φιλανδία, βορειοδυτικά στη Σκωτία και στη Ιρλανδία, νότια στην Πορτογαλία, την Ισπανία, τα νησιά της Μεσογείου, το νότιο άκρο της Ιταλίας και την Ελλάδα και ανατολικά, στις νεοεισερχόμενες και υποψήφιες χώρες.
- **Ενδιάμεσες περιφέρειες** με δείκτη προσπελασιμότητας μεταξύ 40% και 150% του μέσου όρου.

Από την ανωτέρω κατηγοριοποίηση προκύπτει μια υπερβολική συσσώρευση των δραστηριοτήτων στις κεντρικές περιοχές, οι οποίες κατέχουν μόνο το 14% του συνολικού Ευρωπαϊκού χώρου και συγκεντρώνουν το 1/3 του συνολικού πληθυσμού της ΕΕ και συνεισφέρουν σχεδόν το μισό (47%) του ΑΕΠ.

Ο ανωτέρω συγκεντρωτισμός είναι αναστρέψιμος μόνο εαν εφαρμοσθούν πολιτικές αποκέντρωσης μέσω της κατασκευής των κατάλληλων υποδομών στις απομακρυσμένες περιοχές, οι οποίες υποδομές σε συνδυασμό και με τις αναγκαίες αναπτυξιακές πολιτικές θα προσδώσουν εδαφική συνεκτικότητα και ασφάλεια στην οποιαδήποτε ενέργεια για την ισόρροπη διάχυση της οικονομικής ανάπτυξης. Τα ΔΕΔ ως εκφραστές της υλοποίησης υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών τοποθετούνται στο επίκεντρο αυτής της προσπάθειας για την εξάλειψη του φαινομένου της πόλωσης της τεχνογνωσίας και των εξειδικευμένων υποδομών στις κεντρικές περιοχές.

Από την άλλη πλευρά πρέπει να τονισθεί, ότι η συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας και του πληθυσμού σε μια τόσο περιορισμένη έκταση της ΕΕ έχει δυσμενείς συνέπειες όχι μόνο για τις απομακρυσμένες περιοχές αλλά και για τις

κεντρικές, όπου ευθύνεται για την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ισχυρή πίεση που ασκείται στο περιβάλλον.

A. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Τα πρώτα βήματα ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ. Περίοδος 1992-1996 (Ομάδα «Christophersen», Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του ESSEN 1994)

Κατά γενική παραδοχή, ένα ενοποιημένο δίκτυο μεταφορών, ευρωπαϊκής κλίμακας, αποτελεί εγγύηση για την πραγματική ελευθερία στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των προσώπων. Αποτελεί, επιπλέον, και βασική προϋπόθεση για την προσέγγιση των περιφερειακών, νησιωτικών και μεσόγειων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης, καθώς και μια γέφυρα προς τις χώρες της Ανατολής και της Μεσογείου. Χωρίς, συνεπώς, την υλοποίηση των απαραίτητων υποδομών και την επιτυχή σύνδεσή τους, ώστε να είναι πιο ανταγωνιστική η Εσωτερική Αγορά και πιο ισόρροπη η εδαφική συνοχή της Ένωσης, η διαδικασία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης θα παραμείνει ημιτελής.

Η επιταγή για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μεταφορών έρχεται ως φυσικό επακόλουθο της εξελεκτικής πορείας της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών, η οποία υπό τα νέα δεδομένα της λειτουργίας της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, προχώρησε και πέτυχε ως ένα μεγάλο βαθμό την απελευθέρωση της αγοράς των εμπορικών μεταφορών, τόσο για τις οδικές και σιδηροδρομικές, όσο και για τις αερομεταφορές. Η απελευθέρωση της Εσωτερικής αγοράς των εμπορικών μεταφορών είχε ως συνέπεια να γίνει αμέσως αντιληπτό, ότι η εύρυθμη και κερδοφόρα λειτουργία της απαιτούσε και την παράλληλη ανάπτυξη των ανάλογων δικτύων, κατάλληλων να την υποστηρίξουν και να την αναδείξουν ως ένα σημαντικό πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.

Τα ΔΕΔ-Μ, ως φυσικός καρπός αυτής της εξέλιξης, έχουν ως κύρια αποστολή να βελτιστοποιήσουν την αποδοτικότητα της νέας Κοινοτικής Πολιτικής για τις Μεταφορές (ΚΠΜ), έτσι ώστε να ευνοηθούν οι επιχειρήσεις (αύξηση ανταγωνιστικότητας) και οι πολίτες (αύξηση κινητικότητας). Συνεπώς, η οποιαδήποτε επιτυχία της απελευθέρωσης των αγορών στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να τελείται υπό στενή συνάρτηση και με την επιτυχή ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ.

Από την άλλη πλευρά, η ανάγκη για την ανάπτυξη των ΔΕΔ ως υποστηρικτικό εργαλείο για την αποτελεσματική λειτουργία της φιλελεύθερης ευρωπαϊκής οικονομίας, παρέχει ίσως για πρώτη φορά στην Κοινότητα την ευκαιρία να επαναξετάσει και να

επανασχεδιάσει την εδαφική της συνοχή. Στην πραγματικότητα, οι χωρικές επιπτώσεις της χάραξης των ΔΕΔ-Μ είναι αναμφίβολες, με αποτέλεσμα η ΕΕ να είναι αναγκασμένη να εκτιμά εάν αυτές είναι θετικές ή αρνητικές σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα για τη χωρική συνοχή της. Οι αναπόφευκτες, συνεπώς, χωρικές επιπτώσεις των ΔΕΔ-Μ οδηγούν σταδιακά αλλά σταθερά την ΕΕ στην υιοθέτηση ενός Χωροταξικού προβληματισμού με κύρια επιθυμία την διαμόρφωση μιας Ενιαίας Χωροταξικής Πολιτικής.

Τα ΔΕΔ-Μ δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται μονοδιάστατα ως ένας απλός υποστηρικτικός μηχανισμός για την εύρυθμη λειτουργία της Εσωτερικής Αγοράς, αλλά πρέπει να σχεδιάζονται και να αντιμετωπίζονται ως την πιο ευαίσθητη συνισταμένη, που θα υποστηρίξει την Περιφερειακή Πολιτική και θα συνεισφέρει στη σύνδεση των απομακρυσμένων Περιφερειών της Ευρώπης με τις κεντρικές περιοχές της. Η εργαλειακή χρησιμότητα, επομένως, των ΔΕΔ-Μ είναι πολύπλευρη, κυρίως όμως επικεντρώνεται σε δυο βασικούς παράγοντες για την επίτευξη της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης :

- Την παροχή των κατάλληλων υποστηρικτικών μηχανισμών για την εύρυθμη λειτουργία της Εσωτερικής αγοράς και κυρίως της απελευθερωμένης αγοράς των μεταφορών **(αντίληψη που χαρακτηρίζει τον τομεακό-οικονομικό χαρακτήρα της Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών).**
- Την μείωση των Περιφερειακών ανισοτήτων και την προώθηση της εδαφικής συνοχής του Κοινοτικού χώρου **(αντίληψη που χαρακτηρίζει τον διατομεακό χαρακτήρα μιας κοινής χωροταξικής πολιτικής).**

Στις βάσεις αυτές δημοσιεύθηκε τον Δεκέμβριο του 1992 η πρώτη Λευκή βίβλος της Επιτροπής¹ με αντικείμενο τη μελλοντική ανάπτυξη της ΚΠΜ. Στο σημαντικό αυτό έγγραφο προβλέπεται, ότι για την ανάπτυξη της ΚΠΜ απαιτείται η βέλτιστη χρήση του υφιστάμενου δυναμικού και η ενσωμάτωση όλων των δικτύων που αφορούν τα διάφορα μέσα μεταφοράς σε ένα Διευρωπαϊκό Δίκτυο (ΔΕΔ) για τις οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, τόσο για τα εμπορεύματα όσο και για τους επιβάτες, καθώς και για τις συνδυασμένες μεταφορές. Η συγκεκριμένη πολιτική για τα ΔΕΔ-Μ συνοψιζόταν στο συνολικό στόχο να μετατρέψει τα δεκαπέντε (15) εθνικά δίκτυα σε ένα μοναδικό δίκτυο ευρωπαϊκής εμβέλειας, περιορίζοντας τα σημεία συμφόρησης και προσθέτοντας τους κόμβους διασύνδεσης που έλειπαν. Για την

¹ COM 92 / 492 final

επίτευξη αυτού του στόχου ήταν αναγκαίος ο προκαθορισμός ορισμένων κεντρικών σχεδίων προτεραιότητας, τα οποία θα αποτελούσαν τη βάση προσανατολισμού και συντονισμού των εξειδικευμένων κοινοτικών δράσεων για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ τόσο σε γεωπολιτικό και οικονομικό επίπεδο, όσο και σε χωροταξικό.

Την αποστολή αυτή ανέλαβε η **Ομάδα Εργασίας «CHRISTOPHERSEN»**, η οποία και συνέταξε έναν κατάλογο με σχέδια προτεραιότητας, ως σημεία αναφοράς για την ένταξη ή μη των διάφορων εθνικών σχεδίων στο ΔΕΔ-Μ (σχέδια κοινού ενδιαφέροντος).

Ο συγκεκριμένος κατάλογος ενεκρίθη πανηγυρικά κατά τη **Σύσκεψη Κορυφής του ESSEN** το Δεκέμβριο του 1994. Η λίστα² αυτή που περιλάμβανε δεκατέσσερα (14) σχέδια προτεραιότητας για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ είχε ως εξής (βλέπε χάρτες μετά τη σελίδα 28) :

1. Τραίνο υψηλής ταχύτητας /συνδυασμένες μεταφορές Βορρά- Νότου (Άξονας του BRENNER).
2. Τραίνο υψηλής ταχύτητας Παρισιού-Βρυξελλών-Λονδίνου.
3. Τραίνο υψηλής ταχύτητας- Νότιος κλάδος (Μαδρίτη-DAX).
4. Τραίνο υψηλής ταχύτητας – Ανατολικός κλάδος (Παρίσι-Λουξεμβούργο)
5. Συμβατικός σιδηρόδρομος /συνδυασμένες μεταφορές (γραμμές BETUWE).
6. Τραίνο υψηλής ταχύτητας /συνδυασμένες μεταφορές Γαλλίας-Ιταλίας.
7. Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι (ΠΑΘΕ).
8. Αυτοκινητόδρομος Λισσαβόνας- Βαγιαδολίδ.
9. Συμβατικός σιδηρόδρομος CORC-STRANAER.
10. Αεροδρόμιο MALPENSA (Μιλάνο).
11. Σταθερή Σιδηροδρομική /οδική σύνδεση της Δανίας με τη Σουηδία.
12. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομική /οδική σύνδεση).
13. Οδική σύνδεση Ιρλανδίας-Ηνωμένου Βασιλείου-Χωρών BENELUX.
14. Κύρια γραμμή της δυτικής ακτής (σιδηροδρομική).

Όπως προκύπτει στα εν λόγω σχέδια προτεραιότητας δόθηκε κυρίως έμφαση στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλης ταχύτητας, έτσι ώστε να επιτευχθεί η αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων και να προωθηθεί η διατροπικότητα. Έμφαση, επίσης, δόθηκε και στη διασύνδεση των σιδηροδρομικών γραμμών και οδών, καθώς και

² Η Ομάδα Υψηλού Επιπέδου «Christophersen» είχε ορίσει 26 μεγάλα έργα προτεραιότητας, εκ των οποίων επελέγησαν 14 από το Συμβούλιο του Essen το 1994

στην κατασκευή μεγάλων οδικών δικτύων με πανευρωπαϊκή συνεκτικότητα (Ευρωδιάδρομοι), με στόχο την όσο καλύτερη διαλειτουργικότητα του ΔΕΔ-Μ. Τέλος, επιδιώχθηκε και η βελτίωση των υποδομών που άπτονται της προσπελασιμότητας των Άλπεων (έργο 6), έτσι ώστε να υπερκερασθούν οι γεωγραφικές στενώσεις (Goulets d'entrelacement).

Η υιοθέτηση της ανωτέρω λίστας από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του ESSEN, καταδείκνυε τον διεθνικό-πανευρωπαϊκό χαρακτήρα των ΔΕΔ-Μ και συνιστούσε τον πυρήνα των γενικών γραμμών, που θα έπρεπε να οριοθετούν την οποιαδήποτε ανάληψη Κοινοτικής δράσης προσανατολισμού, στα πλαίσια όμως πάντοτε της αρχής της επικουρικότητας. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, τα Κράτη-μέλη είναι αυτά που έχουν την πρωτοβουλία των κινήσεων για τη χάραξη δικτύων μεταφορών, τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο, μέσω διμερών ή περισσοτέρων διακρατικών συμφωνιών. Τα εν λόγω όμως σχέδια θα πρέπει να βρίσκονται σε απόλυτη συμβατότητα με τα δεκατέσσερα (14) σχέδια προτεραιότητας του ESSEN, έτσι ώστε να χαρακτηρισθούν από την Επιτροπή ως σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, εξασφαλίζοντας κατά αυτόν τον τρόπο και την οικονομική ενίσχυση της Κοινότητας.

Εν κατακλείδι, τα σχέδια προτεραιότητας του ESSEN χαρακτηρίζονται ως «Σχέδια φάροι» για τον περαιτέρω σχεδιασμό και αμέτρητων άλλων παράπλευρων σχεδίων (σχέδια κοινού ενδιαφέροντος – δευτερεύοντα και συμπληρωματικά δίκτυα), τα οποία όλα μαζί έχουν καταληκτικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2005.

2. Η νομοθετική κατοχύρωση της Κοινοτικής πολιτικής για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Περίοδος 1996-2001 (Απόφαση 1692/96).

Σημαντικό σταθμό για την εξέλιξη των ΔΕΔ-Μ αποτελεί η **απόφαση 1692/96** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1996³, **περί των κοινοτικών κατευθύνσεων για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ**. Η απόφαση αυτή συνιστά την νομοθετική βάση πάνω στην οποία εξιδεικεύονται οι γενικές ρήτρες των άρθρων 154, 155, 156 της ΣΕΕ για το συγκεκριμένο τομέα των μεταφορών, καθώς επίσης και οι πολιτικές επιταγές του ESSEN. Στην ουσία η εν λόγω απόφαση παρέχει την οργανωτική

³ **JO L228 9/9/1996**. Η απόφαση 1692/96 τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. 1346/2001 ΕΚ (L185 της 6/7/2001), που αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροφικών μεταφορών. Η εν λόγω απόφαση διευκρινίζει ποιού λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ. Πρόκειται για τους λιμένες που είναι ανοιχτοί στην εμπορική κυκλοφορία, ευρίσκονται επί του δικτύου πλωτών οδών και διασυνδέονται με άλλους διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών (Προώθηση της διαλειτουργικότητας και της διατροφικότητας).

δομή πάνω στην οποία θα πρέπει να κινούνται όλες οι κοινοτικές δράσεις για την ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ. **Σύμφωνα με την απόφαση αυτή οι βασικοί στόχοι του ΔΕΔ-Μ είναι οι εξής:**

- Εξασφάλιση κινητικότητας προσώπων και αγαθών
- Προσφορά στους χρήστες υποδομών υψηλής ποιότητας
- Στήριξη στο σύνολο των τρόπων μεταφοράς
- Άριστη χρησιμοποίηση των υπαρχουσών δυναμικοτήτων
- Διαλειτουργικότητα ως προς όλα τα στοιχεία του
- Κάλυψη όλου του Κοινοτικού εδάφους
- Πρόβλεψη επέκτασης του προς τα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), τις χώρες της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης και τις Μεσογειακές χώρες.

Ο ορισμός των υποδομών των μεταφορών περιλαμβάνει δίκτυα οδών, σιδηροδρομικών γραμμών και πλωτών οδών, τους θαλάσσιους λιμένες, αερολιμένες και σημεία διασύνδεσης, όπως επίσης και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και κέντρα μεταφόρτωσης⁴. Στα πλαίσια αυτής της οριοθέτησης, **οι άξονες δράσεις της Κοινότητας θα πρέπει να αφορούν :**

- Την ανάπτυξη ρυθμιστικών σχεδίων για δίκτυα
- Τον εντοπισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος
- Την προώθηση της διαλειτουργικότητας του δικτύου
- Την επιδίωξη συνέπειας και συμπληρωματικότητας των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων, είτε βάσει του **Κανονισμού 2236/95**, είτε βάσει των παρεμβάσεων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών Ταμείων.
- Δράσεις έρευνας και ανάπτυξης
- Τη συνεργασία με τις οικείες τρίτες χώρες
- Την παρακίνηση των Κρατών μελών να διευκολύνουν τους επιδιωκόμενους στόχους
- Την προώθηση της συνεργασίας των ενδιαφερομένων μερών, τόσο για τον ιδιωτικό, όσο και για τον δημόσιο τομέα.

Εν συνεχεία, η ΕΕ πρέπει να εκλαμβάνει, ως έργο κοινού ενδιαφέροντος, κάθε έργο που ανταποκρίνεται στους βασικούς στόχους του ΔΕΔ-Μ, όπως αυτοί έχουν ορισθεί από

⁴ Για τα χαρακτηριστικά των υποδομών του ΔΕΔ-Μ, βλέπε τα άρθρα 9 έως 17 της απόφασης 1692/96.

την **απόφαση 1692/96**, καθώς επίσης και που βρίσκονται σε συμβατότητα με τα έργα προτεραιότητας του ESSEN. Συνεπώς, **ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να απαντάει :**

- Στην υλοποίηση των απαιτούμενων συνδέσεων για τη διευκόλυνση των μεταφορών.
- Στην αριστοποίηση της απόδοσης των υπαρχουσών υποδομών.
- Στην επίτευξη διαλειτουργικότητας του δικτύου.

3. Οι θεμελιώδεις κατευθυντήριες αρχές της ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ.

Η έννοια της ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ, όπως γίνεται πλέον αντιληπτή από την ΕΕ (1692/96), διέπεται από τις εξής θεμελιώδεις αρχές :

- Την αρχή της συνοχής του δικτύου
- Την αρχή της διασύνδεσης των εθνικών δικτύων με το ΔΕΔ-Μ
- Την αρχή της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας του ΔΕΔ-Μ.

Τα χαρακτηριστικά αυτά του ΔΕΔ-Μ (συνοχή, διασύνδεση, διαλειτουργικότητα, διατροπικότητα), τα οποία είναι ταυτόχρονα και κυρίαρχοι στόχοι, δικαιολογούν από μόνα τους την αυξημένη κοινοτική παρέμβαση σχετικά με το σχεδιασμό δικτύων μεταφορών και τη διαμόρφωση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος. Και τούτο, διότι το εύρος του ΔΕΔ-Μ προϋποθέτει την πλήρη αντίληψη της κοινοτικής διάστασης, την οποία κάθε Κράτος μέλος από μόνο του αδυνατεί να αντιληφθεί σε ολόκληρο το φάσμα της.

3.1. Η αρχή της συνοχής του δικτύου.

Η επίτευξη της συνοχής προαπαιτεί το συντονισμό των σχεδίων των Κρατών μελών, έτσι ώστε να εντάσσονται στους γενικούς προσανατολισμούς και στα σχέδια προτεραιότητας που διέπουν το ΔΕΔ-Μ. Για το λόγο αυτό, τα Κράτη μέλη κοινοποιούν τακτικά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα εθνικά σχέδια και προγράμματα που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή για να ανταπεξέλθει στο συντονιστικό της ρόλο προχώρησε στη σύσταση μιας **ειδικής Επιτροπής για τα ΔΕΔ-Μ**, η οποία απαρτίζεται από αντιπροσώπους των Κρατών μελών και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της

Επιτροπής. Η εν λόγω Επιτροπή ανταλλάσσει πληροφορίες για τα σχέδια και τα προγράμματα που της κοινοποιούνται από τα Κράτη μέλη και μπορεί να εξετάζει κάθε θέμα που αφορά την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Ωστόσο, η ειδική αυτή Επιτροπή δεν είναι αρμόδια να προβεί σε τροποποιήσεις των γενικών προσανατολισμών, ούτε επίσης να αλλάξει τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για το χαρακτηρισμό ενός σχεδίου ως κοινού ενδιαφέροντος. Οποιαδήποτε από τις ανωτέρω επιχειρούμενες τροποποιήσεις πρέπει να ακολουθήσει τη διαδικασία της συναπόφασης μεταξύ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου. Παρόλα αυτά, ο ρόλος της Επιτροπής παραμένει κυρίαρχος, διότι είναι αυτή που έχει αναλάβει τη δύσκολη αποστολή του συντονισμού των σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η συνοχή του δικτύου, όπως επίσης και η τήρηση όλων των υπόλοιπων κατευθυντήριων αρχών⁵.

Στη λογική αυτή, η Επιτροπή υποβάλλει, ανά διετία, έκθεση⁶ για την εφαρμογή της απόφασης 1692/96 και ανά πενταετία, έκθεση σχετικά με την πιθανότητα αναθεώρησης των προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

3.2. Η αρχή της διασύνδεσης του δικτύου

Η αρχή της διασύνδεσης του ΔΕΔ-Μ μπορεί να εξειδικευθεί καλύτερα σε τρεις τομείς :

⁵ Το άρθρο 155 της Συνθήκης παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να λαμβάνει κάθε χρήσιμη πρωτοβουλία για την προώθηση του συντονισμού μεταξύ των Κρατών μελών.

⁶ **COM 1998/ 356: ΔΕΔ-Μ, Έκθεση προόδου και εκτέλεσης των 14 έργων του ESSEN.** Η έκθεση διαπιστώνει, ότι από τα 14 έργα τα τρία βρίσκονται σε φάση ολοκλήρωσης, ενώ όλα τα υπόλοιπα σε φάση εκτέλεσης ή σε προχωρημένη προπαρασκευαστική φάση. Σύμφωνα με την έκθεση, τα περισσότερα αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι το 2005 περίπου. Στη συνέχεια η έκθεση αναφέρει, ότι σε σχέση με τις προβλέψεις της εποχής της Ομάδας «Christophersen» έχουν δημιουργηθεί προβλήματα σε ορισμένα έργα. Οι δυσκολίες οφείλονται κυρίως στην πολυπλοκότητα, αφού αντιμετωπίζονται τεχνικά, νομικά και χρηματοδοτικά εμπόδια και πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις τους. Στην έκθεση υπογραμμίζεται η ενίσχυση που προσφέρουν τα Κοινοτικά όργανα στις συμπράξεις μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα για να εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση των ΔΕΔ-Μ.

COM 1998/ 614. Η έκθεση αυτή, που αποτελεί μια πρώτη αξιολόγηση της ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ, παρουσιάζει τη συνολική κατάσταση του ΔΕΔ-Μ κατά κλάδο και διατυπώνει ιδέες για τη μελλοντική αναθεώρηση των σχετικών κατευθύνσεων. Στην έκθεση αναφέρονται στοιχεία σχετικά με τις επιπτώσεις του ΔΕΔ-Μ στην απασχόληση, όπου με βάση τις εκτιμήσεις, θα ήταν δυνατή η δημιουργία 600000 έως 1,7 εκατομμυρίων μόνιμων θέσεων εργασίας. Συνολικά οι επενδύσεις στα ΔΕΔ-Μ την περίοδο 1996-1997 εκτιμώνται σε 38,4 δις ECU. Περισσότερα από τα τρία τέταρτα του ποσού αυτού διατίθενται για τους σιδηροδρομικές και τις οδικές αρτηρίες. Η κοινοτική χρηματοοικονομική ενίσχυση, σε πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε 4,157 δις ECU για την περίοδο αυτή.

Έκθεση – SEC (1998) 1993. Η εν λόγω τεχνική έκθεση παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες ανά χώρα και ανά μέσο μεταφοράς για τα έργα που υπάγονται στο ΔΕΔ-Μ.

- **Στη διασύνδεση μεταξύ των Κρατών μελών**, η οποία προάγει την κάλυψη του συνόλου του εδάφους της Κοινότητας από το ΔΕΔ-Μ κατά τέτοιο τρόπο ώστε :
 - Να διασφαλίζει την εύκολη και μη χρονοβόρα πρόσβαση (προσβασιμότητα)
 - Να ενώνει τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές με αυτές της κεντρικής Ευρώπης
 - Να συνδέει μεταξύ τους τις μεγάλες αστικές ζώνες και τις περιοχές, όπου η πρόσβαση τους προϋποθέτει την προσπέλαση εδαφικών στενώσεων και ασυνεχειών.
- **Στη διασύνδεση με τρίτες χώρες** : Με την προοπτική της διεύρυνσης της ΕΕ, είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί ένα ΔΕΔ-Μ και εκτός της Κοινοτικής επικράτειας. Κατά την τρίτη πανευρωπαϊκή διάσκεψη για τις μεταφορές στο Ελσίνκι, επιλέχθηκαν δέκα (10) μεταφορικοί διάδρομοι υψηλής προτεραιότητας για τη σύνδεση Ανατολής και Δύσης . Επιπλέον, το διαρθρωτικό όργανο για την προπαρασκευή της εισόδου διαφόρων χωρών (**ISPA**) συγκεντρώνει τους πόρους που διαθέτει για έργα υποδομής πρωτίστως στον τομέα των μεταφορών.
- **Στην εσωτερική διασύνδεση των εθνικών δικτύων τόσο μεταξύ τους όσο και με το ΔΕΔ-Μ**. Η σύνδεση με τα δευτερεύοντα δίκτυα είναι βασική προϋπόθεση για να υπάρχει διάχυση των οικονομικών και αναπτυξιακών πλεονεκτημάτων, που δύναται να επιφέρει η διέλευση ενός δικτύου μεταφορών (οδικού ή σιδηροδρομικού) από μια συγκεκριμένη περιοχή.

Για να επιτευχθεί η διασύνδεση του ΔΕΔ-Μ απαιτείται η προώθηση της συνεργασίας τόσο μεταξύ των κρατών μελών όσο και με την Επιτροπή. Η τελειοποίησή της θα επιτρέψει το συντονισμό του προγραμματισμού των μεταφορών, την καλύτερη μελέτη των κανονιστικών μέτρων και τη διευκόλυνση των χρηματοδοτικών συμφωνιών. Στο πνεύμα αυτό, **η Επιτροπή με Ανακοίνωσή⁷** της υποστηρίζει τη συνολική προσέγγιση του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και προσανατολίζεται προς μια σχέση συνεργασίας σε ευρωπαϊκή κλίμακα, με τελικό στόχο τη δημιουργία ενός δικτύου πολυμεταφορών στο σύνολο της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Η εν λόγω συνεργασία πρέπει να βασίζεται στα υφιστάμενα μέσα και να αντιμετωπίζεται υπό τριπλή οπτική γωνία :

⁷ COM (97) 172 Τελικό.

- Επενδύσεις και συνεργασία
- Κανονιστικό και θεσμικό πλαίσιο
- Σχέδιο δράσης και εφαρμογής

Τέλος, στην ανακοίνωση αυτή η Επιτροπή παρουσιάζει σχέδιο δράσης για τη συνεργασία στα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Στο σχέδιο αυτό υπογραμμίζεται ότι οι πανευρωπαϊκοί διάδρομοι αποτελούν εργαλείο μακροπρόθεσμου προγραμματισμού και τελούν υπό προτεραιότητα για επενδύσεις, καθώς επίσης και ότι η προσέγγιση σχετικά με το ΔΕΔ-Μ πρέπει να επεκταθεί και στα νέα μέλη της Ένωσης. Τα νέα κράτη μέλη που προτίθενται να διαθέσουν μέρος της υποδομής τους στο πλαίσιο των πανευρωπαϊκών διαδρόμων, θα αντιμετωπίσουν αύξηση της κυκλοφορίας με κίνδυνο την πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επομένως, για να αντιμετωπισθεί αυτός ο κίνδυνος είναι αναγκαίο να γίνουν επενδύσεις για την ανάπτυξη των υποδομών τους.

3.3. Οι αρχές της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας

Η διαλειτουργικότητα στοχεύει κυρίως στη διασφάλιση της ισόρροπης ποιοτικής λειτουργίας του συνολικού δικτύου, καθώς επίσης και στην προώθηση της διατροπικότητας⁸. Η **διατροπικότητα**⁹ (*intermodability*), όπως ορίζεται από την Επιτροπή χαρακτηρίζει ένα **σύστημα μεταφορών, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα ολοκληρωμένης χρήσης δυο τουλάχιστον διαφορετικών τρόπων μεταφορών και επιτρέπει χάρη σε μια συνολική προσέγγιση, την ορθολογικότερη χρήση της μεταφορικής ικανότητας**. Θεωρείται ως το κυριότερο εργαλείο καταπολέμησης της συμφόρησης, που είναι αποτέλεσμα της υπερβολικής επιβάρυνσης ενός δικτύου από τη μονοδιάστατη χρήση ενός συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς των εμπορευμάτων (ανισορροπία στη χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς). Γενικά, η τάση των

⁸ **COM (97) 243** Ανακοίνωση της Επιτροπής της 29^{ης} Μαΐου 1997, σχετικά με την διατροπικότητα και τις διατροπικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ: μια συστηματοποιημένη προσέγγιση των εμπορευματικών μεταφορών, στρατηγικές και δράσεις για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών και της αειφορίας.

⁹ **Οδηγία 92/106**, σχετικά με την καθιέρωση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των Κρατών μελών.
Καν. 2196/98: Πρόγραμμα PACT (1997-2001) για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Το πρόγραμμα PACT αντικατάστησε από το πρόγραμμα MARCO POLO, που στοχεύει στην καταπολέμηση της συμφόρησης στον τομέα της οδικής μεταφοράς φορτίων (**JO C126E 28/5/2002**). Οι ενισχυόμενες δράσεις του εν λόγω προγράμματος πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τις κατευθύνσεις που έχουν χαραχθεί για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

εμπορευματικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από το αυξανόμενο μερίδιο της αγοράς για τις οδικές μεταφορές και από το μειούμενο για τις σιδηροδρομικές γραμμές.

Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 πρωτοεμφανίσθηκαν στην Ευρώπη **φαινόμενα συμφόρησης** σε ορισμένες περιοχές και σε ορισμένους άξονες, η μονιμοποίηση των οποίων απειλεί πλέον την ανταγωνιστικότητα σε οικονομικό επίπεδο. Παραδόξως, αυτή η συμφόρηση του κέντρου συνοδεύεται από μια μεγάλη απομόνωση των απομακρυσμένων περιοχών, στις οποίες εξακολουθεί να παρίσταται ανάγκη βελτίωσης των συνδέσεων με τις κεντρικές αγορές, προκειμένου να διασφαλισθεί η εδαφική συνοχή στην επικράτεια της Ένωσης.

Παραφράζοντας μια γνωστή ρήση για το συγκεντρωτισμό, μπορεί κανείς να υποστηρίξει, ότι **η ΕΕ απειλείται από « αποπληξία στο κέντρο και από παραλυσία στα άκρα**». Είναι προφανές λοιπόν ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση εκτός του ότι έχει υψηλό κόστος για την Ευρωπαϊκή παραγωγικότητα, διαιωνίζει επίσης και το φαινόμενο του εδαφικού συγκεντρωτισμού στην ΕΕ.

Η διατροφικότητα δεν αποσκοπεί στο να επιβάλλει συγκεκριμένη επιλογή του τρόπου μεταφοράς, αλλά παρέχει τη δυνατότητα καλύτερης χρήσης των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών και των θαλασσιών μεταφορών, οι οποίες από μόνες τους δεν βελτιώνουν την μεταφορική ικανότητα όπως μια πολύπλευρη προσέγγιση των τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η επίτευξη της διατροφικότητας εξαρτάται από την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ. Στην ουσία, **ένα διαλειτουργικό ΔΕΔ-Μ με υψηλό βαθμό διασύνδεσης συνιστά τη βάση ανάπτυξης της διατροφικής στρατηγικής**.

Υπό τις παρούσες συνθήκες, πάντως, οι διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές προσκρούουν σε αμέτρητες δυσλειτουργίες με αποτέλεσμα το **κόστος τριβής** που προκύπτει να έχει συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα των προϊόντων, στη διαμόρφωση των τιμών και στην επιχειρηματικότητα. Η Επιτροπή, ήδη, από τη δημοσίευση της Λευκής Βίβλου του 1992 προβαίνει στη διαπίστωση, ότι υπάρχουν σημεία συμφόρησης και στοιχεία που λείπουν στις υποδομές, τα οποία καταδεικνύουν μια έλλειψη διαλειτουργικότητας μεταξύ τρόπων και συστημάτων. **Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα δίκτυα είναι οι αρτηρίες τροφοδοσίας της μεγάλης αγοράς. Οι ανεπάρκειες τους, επομένως, λειτουργούν ανασταλτικά για τον ανταγωνισμό και αφήνουν ανεκμετάλλευτες τις ευκαιρίες για δημιουργία νέων αγορών**, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα λιγότερες θέσεις απασχόλησης στην Ευρώπη σε σχέση με αυτές που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν.

Το **κόστος τριβής** από τις μεταφορές, αν και είναι οικονομικό μέγεθος έχει και χωροταξικές επιπτώσεις, αφού οδηγεί σε επιχειρηματική τελμάτωση τις ήδη απομονωμένες περιφέρειες της Ευρώπης, λόγω της ανυπαρξίας συνεκτικών δικτύων και διασυνδέσεων.

Η επιχειρηματική ύφεση είναι μια από τις κύριες αιτίες που αυξάνουν την ανεργία, προκαλούν μετακίνηση του πληθυσμού προς τα μεγάλα αστικά κέντρα και οδηγούν στην ερημοποίηση των απομονωμένων περιφερειών. Από την άλλη πλευρά, η πυκνότητα του πληθυσμού αποτελεί χωροταξικό δείκτη και συνιστά κριτήριο για το εάν υπάρχει ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη και εδαφική συνοχή.

Το ΔΕΔ-Μ ως φορέας διασύνδεσης των ανωτέρω περιφερειών με τις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης, στοχεύει στη μείωση του κόστους τριβής από τη μεταφορά των εμπορευμάτων με σκοπό την προσέλκυση επενδύσεων και την αναζωογόνηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στις εν λόγω αδύνατες περιφέρειες. **Το ΔΕΔ-Μ επομένως, αποσκοπεί στο να πλαισιώσει με επιτυχία ένα συνεκτικό δίκτυο υποδομών και σημείων μεταφόρτωσης σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα και η διασύνδεση μεταξύ των τρόπων μεταφοράς προς όφελος των ήδη υπό συμφόρηση περιοχών (αποσυμφόρηση), αλλά και των απομονωμένων περιφερειών (νησιωτικές και ορεινές περιοχές).**

Οι χωρικές επιπτώσεις της διατροπικότητας υπογραμμίζονται και από τον Προέδρο της **Conference des regions Peripheriques Maritime de l' Europe (CRPM)** κ. **Patrick Anvoin**¹⁰, ο οποίος θεωρεί ότι η διατροπικότητα συνιστά μέσο βελτιστοποίησης της προσβασιμότητας προς τις Περιφέρειες. Συγκεκριμένα, θεωρεί ότι οι διατροπικές μεταφορές επιτρέπουν την πρόσβαση σε αγορές πιο ανοιχτές και πιο απομακρυσμένες. Συνεπώς, η διατροπικότητα είναι αναγκαία για την ολοκληρωμένη προσβασιμότητα και για την υποστήριξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα η προσβασιμότητα δεν μπορεί να επιτυγχάνεται παρά μόνο με τη διατροπικότητα και κυρίως, όταν πρόκειται για απομακρυσμένες ορεινές, παραθαλάσσιες ή νησιώτικες περιοχές. Όσον αφορά τη στήριξη της επιχειρηματικότητας η διατροπικότητα αποβαίνει προς όφελος των ΜΜΕ που βρίσκονται στις ανωτέρω περιοχές.

Σχετικά με τη **διαλειτουργικότητα**, αυτή αναφέρεται κυρίως στη λήψη μέτρων προς την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών και την υιοθέτηση ομοιόμορφων

¹⁰ Seminaire Comite des Regions (2 oct.2002): L'intermodalite, un moyen pour ameliorer l'accessibilite dew Peripheries, par Patrick Anvoin, Directeur a la CRPM.

πληροφοριακών και τεχνικών συστημάτων¹¹, έτσι ώστε η διαχείριση των υποδομών να μεγιστοποιεί τα λειτουργικά οφέλη και να χορηγεί υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους χρήστες τους.

Ως περίπτωση εφαρμογής της έννοιας της διαλειτουργικότητας μπορούμε να παραθέσουμε ενδεικτικά την **Οδηγία 96/48ΕΚ**¹² σχετικά με τη **διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας**. Στην εν λόγω οδηγία αναγνωρίζεται, ότι για να μπορέσουν οι πολίτες της Ευρώπης, οι οικονομικοί παράγοντες, καθώς και οι περιφερειακοί και τοπικοί συλλογικοί φορείς να επωφεληθούν πλήρως από τα πλεονεκτήματα ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, είναι σκόπιμο, μεταξύ άλλων, να ευνοηθεί η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων τρένων μεγάλης ταχύτητας, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά. Στην Οδηγία τονίζεται, ότι η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας έχει κοινοτική διάσταση και ότι τα Κράτη μέλη μεμονωμένα δεν είναι σε θέση να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, που επιτρέπουν να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα αυτή. Πρέπει συνεπώς, κατ'εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας να αναληφθεί η εν λόγω δράση σε κοινοτικό επίπεδο¹³. Με τις **Οδηγίες 2001/12ΕΚ, 2001/13ΕΚ και 2001/14ΕΚ**¹⁴, η ΕΕ προχώρησε στο άνοιγμα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε έναν ελεγχόμενο ανταγωνισμό, που θα ξεκινήσει ουσιαστικά τον Μάρτιο του 2003 με την απελευθέρωση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στα 50000 χλμ που ανήκουν στο **ΔΕΔ εμπορικών σιδηροδρομικών μεταφορών (ΔΕΔΣΕΜ)**. Στόχος του ΔΕΔΣΕΜ είναι η υλοποίηση μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς, η οποία θα λαμβάνει υπόψη της και τη διατήρηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής .

¹¹ JO L138 28/5/2002: Καν.876/2002 για τη σύσταση κοινής επιχείρησης GALILIEO. Δημιουργία ενός παγκόσμιου συστήματος ναυσιπλοΐας μέσω δορυφόρου με σκοπό τη μείωση της εξάρτησης της ΕΕ από το Αμερικάνικο σύστημα GPS. Το σύστημα πρέπει να είναι σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζει πλανητικές εφαρμογές με υψηλά επίπεδα ασφάλειας για τα Ευρωπαϊκά ΔΕΔ-Μ.

¹² JO L235 17/9/1996 σελ.6-24

¹³ Έκθεση – COM(1999) 414: Η εν λόγω έκθεση (Βάσει του αρθρ.24 της Οδ. 96/48) παρέχει μια πρώτη εκτίμηση σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί , όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλής ταχύτητας.

¹⁴ JO L75 15/3/2001

4. Η αναθεώρηση των γενικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Περίοδος 2001-2004 (Λευκή Βίβλος 2001).

Η Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001 υπέβαλε τη **Λευκή Βίβλο**¹⁵ με τίτλο: « **Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών**». Το έγγραφο αυτό αποτελεί την έκθεση αναθεώρησης των προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, όπως επιβάλλει η απόφαση 1692/96, ότι πρέπει να κατατίθεται ανά πενταετία.

Η Λευκή Βίβλος θεωρεί, ότι δυο είναι τα βασικότερα ζητήματα προς αντιμετώπιση και τα οποία συνδέονται και με την εξέλιξη των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ : **1) Η άνιση ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς**¹⁶ και **2) η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, ακόμα και στους αερολιμένες.**

Στην πραγματικότητα, ο κορεσμός ορισμένων μεγάλων αξόνων οφείλεται κυρίως στις καθυστερήσεις που παρατηρούνται στην υλοποίηση των υποδομών του ΔΕΔ-Μ. Αντιστρόφως, στις ζώνες όπου οι κυκλοφορίες είναι πολύ μικρές για να καταστήσουν αποδοτικές τις υποδομές, οι ίδιες αυτές καθυστερήσεις εμποδίζουν τη σωστή σύνδεση των απομακρυσμένων και μεσόγειων περιοχών με το κέντρο. Τούτο σημαίνει ότι η μέθοδος ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ δεν έχει αποδώσει πλήρως τους καρπούς της, σχετικά με την ενδυνάμωση της εδαφικής συνοχής.

Από την άλλη πλευρά ορισμένα σημαντικά έργα, όπως το αεροδρόμιο των Σπάτων, ο σιδηρόδρομος μεγάλης ταχύτητας Βρυξελλών-Μασσαλίας, καθώς και σιδηροδρομικά έργα του ORESUND, που συνδέει τη Δανία και τη Σουηδία ολοκληρώθηκαν με επιτυχία. Τούτο όμως δεν αλλάζει την ανωτέρω διαπίστωση, διότι πολύ συχνά τα εθνικά μέρη των δικτύων κατασκευάστηκαν χωρίς να ληφθεί υπόψη η διαλειτουργικότητα, με αποτέλεσμα η διευρωπαϊκή τους διάσταση να μην μπορεί να υλοποιηθεί παρά μόνον μεσοπρόθεσμα.

Από τα ανωτέρω συνάγεται, ότι ο στόχος της βελτιστοποίησης της χρήσης του ΔΕΔ-Μ προς όφελος της εδαφικής συνοχής της Ένωσης, προϋποθέτει όχι μόνον την εφαρμογή των ανάλογων δράσεων υπό το πρίσμα της ΚΠΜ, αλλά παράλληλα και τη λήψη συνεκτικών χωροταξικών μέτρων στο πλαίσιο μιας κοινής χωροταξικής πολιτικής, τόσο

¹⁵ COM (2001) 370

¹⁶ Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44% της μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 8% και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές το 4%. Οι οδικές μεταφορές επιβατών αντιπροσωπεύουν το 79%, ενώ οι σιδηροδρομικές το 5%.

σε περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο (ανάγκη για μια συνολική στρατηγική που θα υπερβαίνει τη μονοδιάστατη τομεακή πολιτική των μεταφορών).

Στα πλαίσια αυτής της ανάγκης, η Επιτροπή εισηγήθηκε την αναθεώρηση των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ. Ακολουθώντας μάλιστα τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του GÖTERBORG, η Επιτροπή προτείνει να επικεντρωθεί η αναπροσαρμογή των κοινοτικών προσανατολισμών στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στον σιδηροδρομικό τομέα και στη διευθέτηση των δρομολογίων προτεραιότητας, ώστε να απορροφηθούν τα ρεύματα που αναμένεται να συνοδεύσουν τη διεύρυνση, κυρίως στις συνοριακές περιοχές και να ενισχύσουν τη δυνατότητα πρόσβασης στις απομακρυσμένες περιοχές. Επιπλέον, η ανάπτυξη ενός δευτερεύοντος δικτύου, με σκοπό τη βελτίωση της πρόσβασης στο ΔΕΔ, θα αποτελέσει βασική προτεραιότητα των Διαρθρωτικών Ταμείων και συγκεκριμένα για τα δευτερεύοντα δίκτυα που διέρχονται περιοχές του Στόχου 1.

Στη λογική αυτή η Επιτροπή προτείνει την τροποποίηση των 14 μεγάλων έργων προτεραιότητας του ESSEN¹⁷ και ορίζει ότι θα υποβάλει το 2004 εκτενέστερη αναθεώρηση του ΔΕΔ, που θα στοχεύει κυρίως στην καθιέρωση της έννοιας των θαλασσιών λεωφόρων, στην ανάπτυξη της μεταφορικής ικανότητας των αερολιμένων, στην καλύτερη σύνδεση των εξόχως απομακρυσμένων περιφερειών ολόκληρης της ηπείρου και στη διασύνδεση των δικτύων των υποψηφίων χωρών με εκείνα των χωρών της Ένωσης.

Στην Λευκή Βίβλο (2001) η Επιτροπή, αφού διαπιστώνει την έλλειψη της διατροπικότητας του ΔΕΔ-Μ, επισημαίνει ότι αυτό οφείλεται στην απουσία στενής σχέσης της θάλασσας, των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και του σιδηρόδρομου. Για το λόγο αυτό, προτείνει τη **χάραξη ενός θαλάσσιου ΔΕΔ**, το οποίο πιστεύει ότι θα διευκολυνθεί λόγω της προτεραιότητας που αποδίδεται σε εθνικό επίπεδο στους λιμένες, οι οποίοι διαθέτουν καλή σύνδεση με το οδικό δίκτυο, ιδιαίτερα στις ακτές του Ατλαντικού και της Μεσογείου και που προσφέρονται για την ανάπτυξη μιας πραγματικής υλικοτεχνικής αλυσίδας.

Σύμφωνα με την Επιτροπή, οι θαλάσσιες μεταφορές δεν αποτελούν μόνο διηπειρωτικό τρόπο μεταφορών εμπορευμάτων, αλλά συνιστούν μια πραγματική ανταγωνιστική εναλλακτική λύση στα χερσαία δίκτυα. Για το λόγο αυτό, ορισμένες θαλάσσιες συνδέσεις και κυρίως όσες επιτρέπουν την παράκαμψη των σημείων

¹⁷ Αφενός πολλά έργα έχουν ήδη υλοποιηθεί, αφετέρου θα προστεθούν έξι νέα έργα (π.χ. το GALLILEO, η σιδηροδρομική διεύλευση μεγάλης μεταφορικής ικανότητας των Πυρηναίων).

συμφόρησης στις Άλπεις και τα Πυρηναία θα πρέπει να ανήκουν στο ΔΕΔ, όπως οι αυτοκινητόδρομοι και οι σιδηρόδρομοι.

Η ίδια λογική πρέπει να ισχύει και για τις **μεταφορές μέσω των πλωτών οδών**, οι οποίες αποτελούν φυσικό συμπλήρωμα των θαλασσιών μεταφορών και έχουν αυξημένη σημασία για τους μεγάλους λιμένες της Βόρειας θάλασσας. Επίσης στα κατάλληλα δρομολόγια, οι ποτάμιες μεταφορές προσφέρουν μια πολύ ανταγωνιστική εναλλακτική λύση σε σχέση με τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Τέλος, ο εν λόγω τρόπος μεταφορών θα μπορούσε, στο πλαίσιο της διεύρυνσης της ΕΕ, να συμβάλλει ουσιαστικά στην αποσυμφόρηση των αξόνων Αντολής-Δύσης.

Από όλη την παραπάνω φιλοσοφία της Επιτροπής απορρέει το συμπέρασμα, ότι χωρίς υποδομές διασυνδεδεμένες μεταξύ τους (διατροπικότητα/διαλειτουργικότητα) και απαλλαγμένες από σημεία συμφόρησης (αποσυμφόρηση), ώστε να είναι δυνατή η απρόσκοπτη κυκλοφορία εμπορευμάτων και προσώπων, η εσωτερική αγορά και η εδαφική συνοχή της Ευρώπης θα παραμείνουν ανεκπλήρωτοι στόχοι.

Αφετηρία, συνεπώς, του μελλοντικού προβληματισμού για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ αποτελεί η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης τόσο προς όφελος των κεντρικών περιοχών όσο και των απομονωμένων περιφερειών. Τα προβλέψιμα σημεία συμφόρησης εντοπίζονται κυρίως εκεί που υπάρχουν **γεωγραφικές ασυνέχειες και στενώσεις** (Άλπεις, Πυρηναία όρη), καθώς επίσης και σε συνοριακά δίκτυα υποδομών που αντανάκλουν ακόμα τις στενά εθνικές αντιλήψεις του 19^{ου} αιώνα (πχ ανάμεσα στη Γερμανία και στη Γαλλία, οι πόλεις Kehl και Στρασβούργο εξακολουθούν να συνδέονται με έναν δρόμο μικρής χωρητικότητας, χωρίς νησίδα, κατασκευασμένο πάνω στη στενή γέφυρα που διασχίζει το Ρήνο).

Το παράδοξο είναι ότι η ύπαρξη των εν λόγω σημείων συμφόρησης διαιωνίζεται τη στιγμή που η ΕΕ έχει χαράξει μια φιλόδοξη πολιτική για τα ΔΕΔ-Μ. Τούτο δικαιολογείται κυρίως από το γεγονός, ότι η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ δεν είναι μόνο εξαιρετικά ανομοιόμορφη αλλά και πολύ αργή¹⁸. **Μόλις 20% των υποδομών που προβλέπονταν στην απόφαση 1692/96 έχουν υλοποιηθεί έως το 2001, γεγονός που δημιουργεί ερωτηματικά για το κατά πόσο είναι εφικτή η ολοκλήρωσή τους εντός του προβλεπόμενου ορίζοντα, δηλαδή έως το 2010.**

¹⁸ Οι καθυστερήσεις αυτές οφείλονται στην επιφυλακτικότητα των τοπικών αρχών να προβούν στη δημιουργία νέων υποδομών, στην απουσία ολοκληρωμένης προσέγγισης κατά τη διαδικασία σχεδιασμού, αξιολόγησης και χρηματοδότησης των διασυνοριακών υποδομών, αλλά και στην σπανιότητα των κρατικών χρηματοδοτήσεων λόγω της γενικευμένης επιβράδυνσης των επενδύσεων που διατίθενται στις υποδομές μεταφορών, οι οποίες μειώθηκαν από 1,5% του ΑΕΠ το 1970 σε περίπου 1% του ΑΕΠ το 1995 (δημοσιονομική πειθαρχία λόγω ΟΝΕ).

Ωστόσο, όπως κατέδειξε η **δεύτερη Έκθεση συνοχής**, έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, όσον αφορά την αρωγή των περιφερειών που παρουσιάζουν καθυστέρηση στην ανάπτυξη και των δικαιούχων χωρών του Ταμείου Συνοχής για οδικές υποδομές σε ένα επίπεδο ανάλογο με των άλλων περιφερειών και κρατών. Πάντως, παρά την καθυστέρηση που σημειώνεται σε ορισμένα έργα, όλες οι επισημάνσεις των Έκθέσεων συνοχής συντείνουν στη συνέχιση της στήριξης του ΔΕΔ-Μ, το οποίο αποτελεί σημαντικό στοιχείο της Ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και συμβάλλει στην καλύτερη σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών με τις κεντρικές αγορές της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτής της λογικής, **η Επιτροπή έχει εισηγηθεί την αναθεώρηση των προσανατολισμών του ΔΕΔ-Μ σε δυο φάσεις:**

α) Ο στόχος της **πρώτης φάσης** ήταν μέχρι το τέλος του 2001 να έχει αναθεωρηθεί ο κατάλογος με τα 14 μεγάλα έργα προτεραιότητας του ESSEN. Η εν λόγω αναθεώρηση έπρεπε να επικεντρωθεί στην εξάλειψη των σημείων συμφοράς που είχαν εντοπισθεί στους μεγάλους άξονες και να διευκολύνει την πρόσβαση στις απομακρυσμένες περιοχές.

β) Στόχος της **δεύτερης φάσης** είναι το 2004 να γίνει μια ευρύτερη αναθεώρηση, η οποία να επιδιώκει κυρίως βάσει των αντιδράσεων στην Λευκή Βίβλο (2001), να εισαγάγει την αρχή των θαλασσιών λεοφόρων, να αναπτύξει τη χωρητικότητα των αερολιμένων και να ολοκληρώσει τα τμήματα των πανευρωπαϊκών διαδρόμων κυκλοφορίας που βρίσκονται στο έδαφος των νεο-ενταγμένων χωρών. Η αναθεώρηση θα εστιασθεί σε ένα βασικό δίκτυο αποτελούμενο από τις υποδομές που είναι σημαντικότερες για τη διεθνή κυκλοφορία και την εδαφική συνοχή σε ολόκληρη την επικράτεια της ηπείρου. Στη βάση αυτή η Επιτροπή θα εξετάσει την περίπτωση να εισαγάγει την **αρχή της δήλωσης του Ευρωπαϊκού συμφέροντος**, σε περίπτωση που μια υποδομή θεωρείται στρατηγικής σημασίας για την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την αποσυμφόρηση, χωρίς όμως να αντιστοιχεί στο ίδιο συμφέρον σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο.

4.1. Οι προτάσεις αναθεώρησης των έργων προτεραιότητας για το ΔΕΔ-Μ.

Το σημαντικότερο τμήμα της Λευκής Βίβλου (2001) είναι αυτό που αφορά την αναθεώρηση των έργων μεγάλων υποδομών. **Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι από τα 14 έργα που επιλέχθηκαν στο ESSEN, τρία έχουν μέχρι το 2001 ολοκληρωθεί, ενώ άλλα έξι που βρίσκονται στο στάδιο της κατασκευής αναμένεται να ολοκληρωθούν**

εως το 2005, όπως η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ Μαδρίτης-Figueras. Όσον αφορά τα εναπομένοντα έργα, τα έργα διάτησης των Άλπεων που απαιτούν τη διάνοιξη σιδηρόδρομων μεγάλου μήκους (γραμμή Λυών-Τορίνο), αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσχέρειες και καθυστερήσεις λόγω τεχνικών αβεβαιοτήτων και της δυσκολίας συγκέντρωσης των κεφαλαίων για την υλοποίησή τους.

Εξάλλου, ένα νέο σημείο συμφόρησης Ευρωπαϊκής εμβέλειας θα αρχίσει να διαφαίνεται στην αλυσίδα των Πυρηναίων, αν δεν ληφθούν μέτρα για τη διασφάλιση της διαπερατότητάς τους. Επίσης, είναι αισθητή η ανάγκη δρομολόγησης ή προσαρμογής άλλων μεγάλων έργων¹⁹.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω διαπιστώσεων η Επιτροπή προέβη στις εξής προτάσεις αναθεώρησης και εκσυγχρονισμού των κοινοτικών δράσεων για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ:

- **Ολοκλήρωση των έργων διάτησης των Άλπεων.** Παρά την τη δυσκολία υλοποίησής τους, τα δυο έργα που αφορούν σιδηροδρομικές συνδέσεις στις Άλπεις εξακολουθούν να αποτελούν έργα μέγιστης προτεραιότητας, καθώς αναμένεται να συμβάλλουν στη μεταφορά μέρους της αύξησης της οδικής κυκλοφορίας προς το σιδηρόδρομο. Η εξασφάλιση μιας εναλλακτικής λύσης στις οδικές διαβάσεις των Άλπεων και ενός συμπληρώματος του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την προσεχή δεκαετία, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να αναληφθεί αποφασιστική δέσμευση για την υλοποίηση της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ Λυών και Τορίνου, όπως έχει ήδη αποφασισθεί στο ESSEN. Σε αντίθετη περίπτωση, οι ενδιαφερόμενες περιοχές και κατά πρώτο λόγο οι περιφέρειες Rhone-Alpes και Piemonte θα δουν την ανταγωνιστικότητά τους σε οικονομικό επίπεδο να συρρικνώνεται.
- Ομοίως, η ποιότητα ζωής των κατοίκων των περιοχών του Τυρόλου και της Alto Adige κινδυνεύει να υποβαθμισθεί περαιτέρω, λόγω της αδιάκοπης κυκλοφορίας και της συνεχούς αύξησης του αριθμού των διερχομένων βαρέων φορτηγών οχημάτων, γεγονός που καθιστά αναγκαία την υλοποίηση της νέας σήραγγας του Brenner μεταξύ Μονάχου και Βερόνας. Σύμφωνα με την Επιτροπή, εκτός από τις συγκεκριμένες περιφέρειες, μεγάλο μέρος των

¹⁹ Το άρθρο 21 της αποφ. 1692/96 προβλέπει ότι οι προσανατολισμοί πρέπει να προσαρμόζονται στην ανάπτυξη της οικονομίας και στην εξέλιξη των τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών, και ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

ρευμάτων Ανατολής-Δύσης, από την Ιβηρική χερσόνησο έως το κέντρο της Ευρώπης και τα Βαλκάνια επηρεάζεται στην πραγματικότητα από τα εν λόγω σημεία συμφόρησης.

- **Διασφάλιση της διαπερατότητας των Πυρηναίων.** Σύμφωνα με την Επιτροπή, εάν δεν γίνουν προσπάθειες για την βελτίωση της διαπερατότητας, ενδέχεται να ανακύψουν προβλήματα συμφόρησης στα Πυρηναία, μέσω των οποίων διενεργούνται μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων, το ήμισυ των οποίων συνίσταται σε ανταλλαγές μεταξύ της Ιβηρικής χερσονήσου και των χωρών πέρα της Γαλλίας.
- Επομένως, η βελτίωση των υφιστάμενων γραμμών και η υλοποίηση της γραμμής μεγάλης ταχύτητας TGV Sud θα επιτρέψουν τη μεσοπρόθεσμη αύξηση της χωρητικότητας, στην οποία μπορεί να προστεθεί η δυνατότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (αποσυμφόρηση μέσω της διατροπικότητας). Το κατά πόσο οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα αποτελέσουν πραγματική λύση εξαρτάται, ωστόσο, από το γεγονός των φορέων εκμετάλλευσης να κερδίσουν την εμπιστοσύνη των φορτωτών. Στο πλαίσιο αυτό, η αποδέσμευση νέας σιδηροδρομικής χωρητικότητας αποδεικνύεται εξίσου αναπόφευκτη, κυρίως από το κέντρο των Πυρηναίων. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει, στην αναθεώρηση των προσανατολισμών του ΔΕΔ-Μ, την ένταξη εν είδει νέου μεγάλου έργου μιας σιδηροδρομικής διόδου των Πυρηναίων, η χάραξη της οποίας θα ανατεθεί στα ενδιαφερόμενα κράτη (Γαλλία-Ισπανία).
- **Συνδυασμένη αμαξοστοιχία μεγάλης ταχύτητας/μεταφορών της Ανατολικής Ευρώπης.** Είναι αναγκαίο να προωθηθεί η συγκρότηση ενός νέου σιδηροδρομικού άξονα Δύσης-Ανατολής μεγάλης χωρητικότητας για τα εμπορεύματα και τους επιβάτες στη γραμμή Στουτγάρδη-Μόναχο-Salzburg/Linz-Βιέννη. Ενόψει της διεύρυνσης, θα μπορούσε να εξετασθεί η επέκταση της γραμμής αυτής προς τη Βουδαπέστη, και ενδεχομένως το Βουκουρέστι και την Κωνσταντινούπολη.
- **Fehmarnbelt.** Η σιραγγοπέφυρα για τη διάβαση του φυσικού εμποδίου που συνιστά ο πορθμός Fehmarn μεταξύ Γερμανίας και Δανίας έχει μείζονα σημασία για την ολοκλήρωση του άξονα Βορρά-Νότου που συνδέει το

κέντρο της Ευρώπης με τις Σκανδιναβικές χώρες και για την ανάπτυξη των μεταξύ τους ανταλλαγών.

- **Straubing-Vilshofen.** Το έργο στοχεύει στη βελτίωση της πλοϊμότητας του Δούναβη μεταξύ Straubing και Vilshofen στη Γερμανία.
- **Σχέδιο ραδιοπλοήγησης μέσω δορυφόρου (Galileo).**
- **Διαλειτουργικότητα του Ιβηρικού σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας.** Το έργο αυτό θα συμβάλλει στην καλύτερη σύνδεση της Ισπανίας και της Πορτογαλίας με το ΔΕΔ.

4.2. Οι νέοι γενικοί προσανατολισμοί της ΕΕ για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με πρόταση απόφαση²⁰ για την τροποποίηση της απόφασης 1692/96 προχώρησε στον καθορισμό νέων κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ, όπως αυτές προτάθηκαν στη Λευκή Βίβλο (2001) από την Επιτροπή. Η πρόταση αυτή προσδιορίζει νέες προτεραιότητες για τη δράση της ΕΕ, η οποία επικεντρώνεται στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου μεταφοράς εμπορευμάτων και τη σύνδεσή του με τους λιμένες, στην ενοποίηση των αεροπορικών μεταφορών και των σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας και στην εγκατάσταση νοημόνων συστημάτων μεταφορών, που βελτιώνουν τη δυναμικότητα και την ασφάλεια των υποδομών.

Στην αιτιολογική έκθεση της ανωτέρω απόφασης- τροποποίησης, τονίζεται για μια ακόμη φορά ότι το ΔΕΔ-Μ αποτελεί ένα σημαντικό μέσο για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή. Η αιτιολογική έκθεση στηριζόμενη στις διαπιστώσεις της τελευταίας έκθεσης για την οικονομική και κοινωνική συνοχή, σημειώνει την πρόοδο που επιτεύχθηκε τα τελευταία χρόνια, ώστε οι αναπτυξιακά καθυστερημένες περιφέρειες και οι χώρες συνοχής να αποκτήσουν υποδομές, ιδιαίτερα χάρη στα διαρθρωτικά οικονομικά μέσα και το Ταμείο Συνοχής. Ωστόσο, παρόλο που το ΔΕΔ-Μ φαίνεται να εκπληρώνει το ρόλο του, όσον αφορά τη σύνδεση των περιφερειακών περιοχών με τις εθνικές κεντρικές περιοχές στην Ισπανία, την Πορτογαλία, την Ελλάδα και την Ιρλανδία, δε συμβαίνει το ίδιο και με τη σύνδεση των περιφερειακών χωρών, ιδιαίτερα των χωρών συνοχής με το οικονομικό κέντρο της ΕΕ.

²⁰ C326E 18/12/ 2001 σελ.205-250

Όσον αφορά τις υπόλοιπες περιφερειακές και νησιωτικές, ιδιαίτερα τις εξόχως απόκεντρες περιοχές ή τα απομονωμένα τμήματα των περιφερειακών περιοχών, η αιτιολογική έκθεση, υπογραμμίζει ότι η πρόσβαση σε αυτές τις περιοχές εξαρτάται από την παρουσία κατάλληλα προσαρμοσμένων λιμενικών και εναέριων υποδομών. Ωστόσο, δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός, ότι η δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές τις περιοχές, εξαρτάται εξίσου και από άλλους παράγοντες, όπως η βούληση των εταιρειών εναέριων, θαλασσίων ή σιδηροδρομικών μεταφορών να προτείνουν προσπελάσιμες και ποιοτικές υπηρεσίες, πράγμα το οποίο υπερβαίνει τα πλαίσια της πολιτικής σε θέματα υποδομής.

Σύμφωνα πάλι με την ίδια αιτιολογική έκθεση τονίζεται ότι το ΣΑΚΧ απέδειξε ότι, εκτός από την μέριμνα για τις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιοχές, προστίθεται τώρα και η αναγκαιότητα καλύτερης εδαφικής κατανομής των μεταφορικών ροών, με σκοπό τη διασφάλιση της ισορροπημένης ανάπτυξής τους, την αποσυμφόρηση των κεντρικών περιοχών και την ένταξη των περιφερειών στις εμπορικές διαδρομές.

Σχετικά με το πρόβλημα της συμφόρησης, η αιτιολογική έκθεση ακολουθώντας τις διαπιστώσεις της Λευκής Βίβλου (2001) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ζώνες που πλήττονται περισσότερο είναι:

- Οι διεθνείς διάδρομοι στους οποίους συγκεντρώνεται οι διευρωπαϊκή κυκλοφορία Βορρά-Νότου.
- Τα φυσικά εμπόδια, όπως οι Άλπεις και τα Πυρηναία.
- Τα περίχωρα των μεγάλων πόλεων και τα εμπορικά κέντρα που συγκεντρώνουν και συνδυάζουν κυκλοφορίες μεγάλων αποστάσεων, περιφερειακές και τοπικές κυκλοφορίες.
- Καθώς και ορισμένα σύνορα, ιδιαίτερα με τις υπό ένταξη χώρες.

Από το φαινόμενο της συμφόρησης πλήττονται, συνεπώς, σε μεγάλο βαθμό οι περιοχές του κέντρου. Το πρόβλημα, όμως, είναι εξίσου έντονο σε ορισμένες περιφερειακές περιοχές, όπου οι περιορισμένες δυνατότητες υποδομών παρουσιάζουν γρήγορα ενδείξεις κορεσμού. Κατόπιν των ανωτέρω διαπιστώσεων η πρόταση απόφαση για τροποποίηση της 1692/96 (κατάλογος ESSEN), προτείνει ένα νέο βελτιωμένο και επικαιροποιημένο κατάλογο με τα εξής συγκεκριμένα **σχέδια προτεραιότητας (βλέπε χάρτη στην αμέσως επόμενη σελίδα και παράρτημα με τους χάρτες ανά έργο):**

1. Τραίνο υψηλής ταχύτητας /συνδυασμένες μεταφορές Βορρά-Νότου
2. Τραίνο υψηλής ταχύτητας (Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο)
3. Τραίνο υψηλής ταχύτητας-Νότιος κλάδος: Μαδρίτη-Dax
4. Τραίνο υψηλής ταχύτητας - Ανατολικός κλάδος: Παρίσι-Metz-Στρασβούργο-Manheim.
5. Συμβατικός σιδηρόδρομος / συνδυασμένες μεταφορές : γραμμή Betuwe
6. Τραίνο υψηλής ταχύτητας / συνδυασμένες μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας (Λυών- Τορίνο)
7. Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι: ΠΑΘΕ, Εγνατία οδός
8. Πολυτροπική σύνδεση Πορτογαλίας-Ισπανίας-Κεντρικής Ευρώπης
9. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομική / σύνδεση)
10. Οδική σύνδεση Ιρλανδίας-ΗΒ-χωρών Benelux
11. Κύριος άξονας δυτικής ακτής (σιδηροδρομική γραμμή)
12. Παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης και εντοπισμού στίγματος (Gallileo)
13. Σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής δυναμικότητας μέσω των Πυρηναίων
14. Ανατολικοευρωπαϊκή συνδυασμένη μεταφορά / τραίνο υψηλής ταχύτητας: Στουτγάρδη-Βιέννη
15. Βελτίωση του ποταμού Δούναβη στο τμήμα Vilshofen-Straubing
16. Διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας της Ιβηρικής χερσονήσου
17. Ζώνη Fehmarn : Σταθερή σύνδεση μεταξύ Γερμανίας και Δανίας.

4.3. Προς την επόμενη αναθεώρηση των έργων για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ το 2004.

Η Επιτροπή στα πλαίσια της προετοιμασίας για την επόμενη αναθεώρηση, υπογραμμίζει ότι τα Κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή του ΔΕΔ-Μ, πριν από το 2004, τα εθνικά σχέδια και προγράμματα που καταρτίζουν και τα οποία επηρεάζουν την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ. Μια νέα τροποποίηση των έργων προτεραιότητας το 2004 είναι επιβεβλημένη, γιατί τα σημερινά σχέδια σύντομα δε θα αντανακλούν με ικανοποιητικό τρόπο την πραγματική κατανομή των ευρωπαϊκών κυκλοφοριακών ροών και τις πρωταρχικές ανάγκες από Διευρωπαϊκή άποψη. Αυτή η απόκλιση μάλιστα από τους βασικούς στόχους του ΔΕΔ-Μ κινδυνεύει να μεγαλώσει και με την προοπτική της διεύρυνσης. Τα αναθεωρημένα, επομένως, σχέδια θα πρέπει να περιλαμβάνουν έναν

περιορισμένο αριθμό δρομολογίων και μεταφορικών κόμβων μεγάλης δυναμικότητας με σαφή τάση προς τη διοχέτευση της μελλοντικής διευρωπαϊκής κυκλοφορίας, έτσι ώστε να κατανέμεται καλύτερα στην επικράτεια της διευρυμένης Ευρώπης.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι μόνο ένα δίκτυο με αυτή τη διαμόρφωση μπορεί να έχει πραγματική προστιθέμενη αξία σε σύγκριση με τα εθνικά δίκτυα. Προς τούτο οι εργασίες για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών και των κριτηρίων, που θα πρέπει να πληρούν τα στοιχεία του εν λόγω δικτύου πρέπει να εκπονηθούν σε συνεργασία με τα Κράτη μέλη. Μέσω αυτής της διαδικασίας, η μελλοντική αναθεώρηση θα επιτρέψει να ληφθούν υπόψη ή να προσδιορισθούν με ακρίβεια νέες προτεραιότητες, οι οποίες θα προκύψουν μέσω της συνεργασίας και από το συντονισμό των διαφόρων εθνικών σχεδίων.

Με τη λογική για μια καλύτερη προετοιμασία για την αναθεώρηση του 2004, η Επιτροπή κατόπιν εισηγήσεως της Loyola de Palacio²¹ προχώρησε στη σύσταση μιας Ομάδας υψηλού επιπέδου (Groupe a haute niveau) γνωστής ως **Ομάδα «Karel Van Miert»**²². Αποστολή της εν λόγω Ομάδας είναι η λεπτομερής εξέταση όλων των προτεινόμενων έργων από τα Κράτη μέλη, τα οποία επιθυμούν να συμπεριληφθούν στη νέα αναθεωρημένη λίστα. Η Ομάδα οφείλει την άνοιξη του 2003 να κοινοποιήσει στην Επιτροπή τα συμπεράσματά της, τις συστάσεις της καθώς και έναν ενδεικτικό κατάλογο των νέων έργων προτεραιότητας (βλέπε χάρτη).

Πράγματι, η Ομάδα «Van Miert» με ανακοίνωσή της στις 30 Ιουνίου 2003²³, αναφέρει ότι εξέτασε περισσότερα από 100 υποψήφια έργα που πρότειναν τα Κράτη. Μετά από μελέτη των διάφορων οικονομικών και τεχνικών πτυχών τους, αξιολόγησε την καταλληλότητά τους σε σχέση με την ΚΠΜ που προτείνεται στη Λευκή Βίβλο (2001), την Ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους, καθώς και το ρεαλισμό από πλευράς χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και χρηματοδοτικών τους προοπτικών. Αποτελούμενη από εμπειρογνώμονες υψηλού επιπέδου τους οποίους έχουν ορίσει οι Υπουργοί μεταφορών, η Ομάδα «Van Miert» καθόρισε την μέθοδο για τον εντοπισμό των πλέον σημαντικών υποδομών για την κυκλοφορία στην εσωτερική αγορά, την εδαφική συνοχή και την τροπική επανεξισορρόπηση στο επίπεδο της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Τα μέλη της Ομάδας συμφώνησαν σε 22 νέα έργα προτεραιότητας, συμπεριλαμβανομένων των «θαλάσσιων αυτοκινητόδρομων», επιπλέον των πέντε έργων

²¹ Vice-President de la Commission europeenne et Commissaire en charge de l'energie et des transports.

²² Η ομάδα αυτή αποτελείται από αντιπρόσωπους όλων των Κρατών μελών, παρατηρητές από τις χώρες προς ένταξη και της ΕΤΕ.

²³ IP/03/914 Bruxelles 30 June 2003 (Europa. Eu. Int)

που ονομάζονται «έργα ESSEN». Για τα 18 από τα έργα αυτά, οι εργασίες θα αρχίσουν πριν το 2010.

Στη βάση των αποτελεσμάτων της Ομάδας «Van Miert», η Επιτροπή πρόκειται να εκπονήσει λεπτομερή μελέτη αντικτύπου του προγράμματος που συνίσταται και θα προτείνει τη νέα αναθεώρηση της απόφασης 1692/96.

Τέλος, για να μην εμφανισθούν φαινόμενα αδράνειας και απόκλισης από τους στόχους του ΔΕΔ-Μ, η Ομάδα «Van Miert» προτείνει να συσταθεί μια νέα ομάδα υψηλού επιπέδου έως το 2010, εξασφαλίζοντας ότι θα διαθέτει εκ των προτέρων διεξοδικές και ανεξάρτητες μελέτες για τα έργα που της υποβάλλονται προς εξέταση.

5. Χωροταξικά ζητήματα και ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Βασική στρατηγική κατεύθυνση της ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ είναι η βελτίωση της πρόσβασης σε ολόκληρη την Ένωση, ειδικότερα με την ολοκλήρωση των συνδέσεων, την εξάλειψη των στενώσεων, τη βελτίωση της πρόσβασης στα νησιά, στις μεσόγειες, στις περιφερειακές και στις εξόχως απομακρυσμένες περιοχές. Ο δυναμικός χαρακτήρας του ΔΕΔ-Μ εντάσσεται στην μακρόπνοη προοπτική χωρικής ολοκλήρωσης του Ευρωπαϊκού χώρου, η οποία στηρίζεται κυρίως στην ανάπτυξη υποδομών, μέσω των οποίων οι διαφορετικές γεωγραφικές ενότητες θα μπορούν να λειτουργούν συμπληρωματικά, ενδυναμώνοντας και αναβαθμίζοντας την ανταγωνιστική θέση της Ευρώπης. Κύριο στοιχείο αυτής της συμπληρωματικότητας αποτελεί η ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού χώρου, όπως σταδιακά επιτυγχάνεται με τους μεγάλους οδικούς άξονες, τα δίκτυα, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια αλλά και με τις συνδέσεις που μπορούν να αναπτυχθούν γύρω από τα γραμμικά και κομβικά αυτά στοιχεία (δευτερεύοντα περιφερειακά δίκτυα).

Η χωρική ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού χώρου προϋποθέτει την ορθολογική γεωγραφική κατανομή των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Οι επιπτώσεις του ΔΕΔ-Μ σε αυτό το ζήτημα είναι σημαντικές, επειδή συνιστούν τη βάση για την προσέλκυση επενδύσεων και επιχειρηματικών κεφαλαίων, ιδιαίτερα στις μειονεκτικές περιοχές. Για το λόγο αυτό, στο πλαίσιο των περιφερειακών πολιτικών για τις απομακρυσμένες περιοχές έχει δοθεί πρωταρχική βαρύτητα στην ανάπτυξη υποδομών που θα ανήκουν στο ΔΕΔ-Μ ή θα συνδέονται με αυτό ως δευτερεύοντα περιφερειακά δίκτυα.

Τα ΔΕΔ-Μ μπορούν να συμβάλλουν, συνεπώς, στο άνοιγμα του Ευρωπαϊκού χώρου και να εξασφαλίσουν νέες δυνατότητες για τις περιφερειακές χώρες και περιοχές.

Εντούτοις, σημαντικές διαφορές μεταξύ των πόλεων μπορούν να παραμείνουν, ανάλογα με το βαθμό και τον τρόπο γειννιάσής τους με το ΔΕΔ-Μ. Ειδικότερα :

- Οι πόλεις που βρίσκονται κοντά στους νέους άξονες και οι οποίες είχαν πριν περιορισμένη πρόσβαση στο δίκτυο θα αποκομίσουν τα κυριότερα οφέλη.
- Οι μεσαίες πόλεις που βρίσκονται στις κεντρικές περιοχές και ορισμένες μεγάλες πόλεις στις χώρες συνοχής θα βρεθούν επίσης σε πλεονεκτική θέση.
- Τέλος, οι πόλεις σε απομακρυσμένες περιοχές και ορισμένες πολύ μεγάλες πόλεις που διαθέτουν ήδη ανεπτυγμένη υποδομή θα έχουν πιο περιορισμένα οφέλη.

Ο κύριος χωροταξικός προβληματισμός που απορρέει από την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ είναι σε ποίο βαθμό κατορθώνουν να εξισορροπήσουν την άνιση σχέση κεντρικών περιοχών της Ευρώπης με τις απομακρυσμένες περιφέρειες. Στην πραγματικότητα, παρά το γεγονός ότι πέντε από τα 14 έργα προτεραιότητας των ΔΕΔ αφορούν τις τέσσερις χώρες συνοχής, τα περισσότερα από αυτά υλοποιούνται στις κεντρικές περιοχές. Επιπλέον, έχει δοθεί προτεραιότητα στους μεγάλης ταχύτητας και απόστασης άξονες, καθώς και στην κυκλοφορία που είναι κυρίως προσανατολισμένη προς τις εξαγωγές. Όλες αυτές οι αποφάσεις ευνοούν, συνεπώς, τα πιο ευημερούντα μέρη της ΕΕ, που εντοπίζονται κυρίως στις κεντρικές περιοχές της ηπείρου.

Από την άλλη πλευρά, οι προγραμματισμένες συνδέσεις περιλαμβάνουν την παράκαμψη των σημαντικών πόλεων. Παραμένει, ωστόσο, το ερώτημα εάν τα έργα αυτά μπορούν να επιλύσουν τα προβλήματα της κυκλοφορίας και της στένωσης στην πηγή τους. Ως γνωστόν τα προβλήματα αυτά απορρέουν από την τεράστια αύξηση των ροών αγαθών, υπηρεσιών και ανθρώπων μετά την ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς, αλλά και από τη συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας που δημιουργήθηκε από τις δυνάμεις της αγοράς (οικονομικά ολοκληρωμένες ζώνες).

Οι προσπάθειες, επομένως, για την καταπολέμηση της συμφόρησης μπορεί να αδρανοποιηθούν από τη σταδιακή φιλελευθεροποίηση των μεταφορών, εκτός και εάν χαραχθεί ταυτόχρονα μια παρεμβατική πολιτική, που θα αποσκοπεί στην καθιέρωση εναλλακτικών διαδρομών ή μέσων μεταφοράς. Μια τέτοια πολιτική απαιτεί κυρίως τη βελτίωση των δευτερευόντων και περιφερειακών δικτύων μεταφορών που θα συνδέουν τις περιφερειακές περιοχές, ιδίως τις μειονεκτικές, με το σύστημα των ΔΕΔ-Μ.

Επιπλέον, η ύψιστη προτεραιότητα που αποδίδουν στην οδική υποδομή ορισμένες κεντρικές χώρες και οι χώρες συνοχής φαίνεται να παραβλέπει το σημαντικό δυναμικό που αντιπροσωπεύει η ακτοπλοΐα και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Στο

πλαίσιο αυτό, τα δίκτυα των λιμένων που πρέπει να αναπτυχθούν, όπως και οι πλωτές συνδέσεις δεν επαρκούν για την εξασφάλιση των αναγκαίων συνδέσεων και για την ανακούφιση της συμφόρησης στις χερσαίες οδικές μεταφορές.

Στη βάση των ανωτέρω διαπιστώσεων είναι πλέον πασιφανές, ότι μόνο ένας συγκερασμός της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ με ένα στρατηγικό χωροταξικό σχεδιασμό μπορεί να βοηθήσει, ώστε να αποδειχθούν τα ΔΕΔ-Μ ως βασικό μέσο προώθησης της χωρικής συνοχής και όχι απλώς ως συνεχιστές της ήδη υφιστάμενης κατάστασης (ανισορροπία μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών, γεωγραφικές στενώσεις και ασυνέχειες, προβλήματα συμφόρησης, μη ανάπτυξη δευτευόντων δικτύων).

Ο συγκερασμός αυτός μεταξύ χωροταξικής πολιτικής και ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ, προϋποθέτει πάνω από όλα την αναγνώριση των ειδικών γεωγραφικών συνθηκών που χαρακτηρίζουν το σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου, με βασικό στόχο τον εντοπισμό του τύπου των επενδύσεων σε υποδομές, που είναι αναγκαίες για τη βελτίωση του παραγωγικού δυναμικού των οικονομιών της περιφέρειας. Επομένως, υπό τις παρούσες συνθήκες, το κύριο ερώτημα που τίθεται είναι το κατά πόσο τα ΔΕΔ-Μ που βασίζονται κυρίως στο κριτήριο της οικονομικής απόδοσης, λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τους τις διαφορετικές ανάγκες των περιοχών.

Από την άλλη πλευρά, η μέχρι σήμερα εφαρμογή της πολιτικής ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ έρχεται αντιμέτωπη με ζητήματα που έχουν και μεγάλο χωροταξικό αντίκτυπο. Τα ζητήματα αυτά που αποτελούν και στόχους είναι τα εξής :

- Αύξηση των ροών των μεταφορών
- Αύξηση της συμφόρησης και της κυκλοφοριακής στένωσης
- Άνιση προσπελασιμότητα στο σύνολο του χώρου της Ευρώπης.

Τα ανωτέρω ζητήματα, εξεταζόμενα και από τη χωροταξική τους διάσταση θα μπορούσαν να οδηγήσουν την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ προς τις εξής κατευθύνσεις :

5.1. Αύξηση των ροών μεταφορών.

Οι χωροταξικές επιπτώσεις αυτής της αύξησης εντοπίζονται κυρίως στην αύξηση των εκπομπών CO₂ και NO₂, στον κατακερματισμό του τοπίου και στην αύξηση του θορύβου. Επιπλέον, η αύξηση των ροών των μεταφορών σε ορισμένες περιοχές επιτείνει την πίεση για την κατασκευή περισσότερων υποδομών στις ίδιες περιοχές (συγκέντρωση υποδομών στις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης). Οι οικονομικές επιπτώσεις, εξάλλου,

αυτού του φαινομένου εντοπίζονται κυρίως στην απώλεια χρόνου και στην αύξηση του κόστους μεταφοράς. Εν όψει, λοιπόν, αυτών των περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων, το ερώτημα που τίθεται είναι το πως θα αντιμετωπισθεί αυτή η αύξηση.

Εαν λάβουμε υπόψη μας τη χωροταξική αντίληψη και την εξυπηρέτηση της εδαφικής συνοχής του συνόλου του Ευρωπαϊκού χώρου, η απάντηση θα πρέπει να είναι αποτρεπτική ως προς τη συνέχιση της κατασκευής περισσότερων υποδομών στις περιοχές που αντιμετωπίζουν ήδη προβλήματα συμφόρησης λόγω της αύξησης των ροών μεταφοράς. Αντιθέτως, θα πρέπει να διερευνηθούν δυο άλλοι βασικοί τρόποι, ήτοι :

- Η διάχυση του ρυθμού ανάπτυξης, ιδίως με το συνυπολογισμό του περιβαλλοντικού κόστους των μεταφορών στις τιμές.
- Η ενθάρρυνση πιο ισόρροπης κατανομής των οικονομικών δραστηριοτήτων στον Ευρωπαϊκό χώρο, μέσω της στήριξης και της ανάπτυξης δευτερευόντων-περιφερειακών δικτύων που θα λειτουργούν πολλές φορές ως στοιχεία αποσυμφόρησης.

5.2. Αύξηση της συμφόρησης και της κυκλοφοριακής στένωσης.

Το φαινόμενο αυτό οφείλεται, αφενός στην αύξηση των ροών μεταφορών και αφετέρου στην συνεχιζόμενη κατασκευή ομοειδών υποδομών για ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς (κυκλοφοριακή στένωση). Υπό το πρίσμα της χωροταξικής αντίληψης, η συνεχής κατασκευή αυτοκινητοδρόμων (κατασκευή ομοειδών υποδομών) δε δύναται να επιφέρει απάντηση στα προβλήματα συμφόρησης, ιδίως στις πυκνοκατοικημένες περιοχές και στις οικονομικά ολοκληρωμένες ζώνες της Ευρώπης. Και τούτο διότι τα οδικά συστήματα και οι αυτοκινητόδρομοι ευνοούν τη διασπορά των εκτάσεων που χρησιμοποιούνται και τελικά την αύξηση της συμφόρησης στη συγκεκριμένη περιοχή. Αυτό έχει αρνητικές χωροταξικές επιπτώσεις, διότι ο «ελεύθερος χώρος» συνεχώς μειώνεται λόγω της αυξανόμενης πυκνότητας των οδικών δικτύων με αρνητικές περιβαλλοντικές συνέπειες και μείωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Αντιθέτως, η προώθηση των υποδομών που θα βασίζονται σε σιδηροδρομικά συστήματα μπορεί να οδηγήσει στη συγκέντρωση γύρω από σταθμούς, όπου είναι δυνατό να διευθετηθούν ορισμένες πυκνότερες χρήσεις της γης, χωρίς σοβαρή συμφόρηση. Κατά συνέπεια, η μετατόπιση του βάρους από τα αυτοκίνητα στους σιδηροδρόμους παρέχει ευκαιρίες περαιτέρω ανάπτυξης των περιοχών με προβλήματα συμφόρησης. Τούτο σημαίνει ότι η ώθηση που δίνεται στα συστήματα των

σιδηροδρόμων σε ήδη ανεπτυγμένες περιοχές θα δημιουργήσει πιθανώς ένα νέο κύμα συγκέντρωσης, με συνέπεια τις ανάλογες αρνητικές χωροταξικές επιπτώσεις της υπερβολικής πυκνότητας των οδικών δικτύων. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων δεν αποτελεί, επομένως, σε βάθος χρόνου την οριστική λύση για την αντιμετώπιση της συμφόρησης και της κυκλοφοριακής στένωσης.

Σύμφωνα με τις αρχές της εδαφικής συνοχής που διέπουν τη Χωροταξική πολιτική, οι προτεινόμενες λύσεις για την αντιμετώπιση των ανωτέρω φαινομένων και ενδεχόμενων θα ήταν:

- Η όσο το δυνατό μεγαλύτερη αύξηση της διατροφικότητας (ανάλογα με την περίπτωση) και της διαλειτουργικότητας, έτσι ώστε το ενιαίο ΔΕΔ-Μ να παρέχει μεγαλύτερες ευκαιρίες αποσυμφόρησης με φυγόκεντρες τάσεις προς τις περιφέρειες και όχι κεντρομόλες, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα.
- Η ένταξη των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων σε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα, έτσι ώστε να ευνοείται η αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο και να αυξάνεται η διασύνδεση των ανεπτυγμένων οικονομικά περιοχών με τις απομακρυσμένες περιοχές της Ένωσης.
- Η δημιουργία ενός Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, το οποίο αφενός θα ευνοεί την αποσυμφόρηση και τη μείωση των κυκλοφοριακών στενώσεων και αφετέρου θα αποτελεί σοβαρή αφορμή αποσυγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων προς τις περιφέρειες οι οποίες θα εφάπτονται με το εν λόγω δίκτυο.

5.3. Άνιση προσπελασιμότητα στο σύνολο του χώρου της Ευρώπης.

Η διαπίστωση αυτή απορρέει κυρίως από το γεγονός ότι πολλές περιφέρειες διαθέτουν καλή πρωτογενή και δευτερογενή υποδομή. Η εύκολη πρόσβαση στις περιοχές αυτές δεν βελτιώνει μόνον την ανταγωνιστική τους θέση, αλλά και την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης στο σύνολό της, χωρίς όμως αυτό να συνδυάζεται και με την ισόρροπη κατανομή των ωφελειών προς τις μη εύκολα προσβάσιμες περιοχές.

Στην πραγματικότητα, η δυνατότητα πρόσβασης σε ορισμένα μέρη της Ευρώπης είναι δυσχερέστερη, γεγονός που καθιστά αυτές τις περιοχές λιγότερο ελκυστικές για τους επενδυτές. Εξαιτίας των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της Ευρώπης, οι απομακρυσμένες περιφέρειες (ορεινές και νησιωτικές) αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα στον τομέα αυτό. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα μιας ολοκληρωμένης

ανάλυσης για την προσπελασιμότητα, η οποία στηρίχθηκε αφένος στο επίπεδο των υποδομών του 1995 και αφετέρου στα προγραμματισμένα για το 2010 έργα του ΔΕΔ-Μ, ο δείκτης πρόσβασης στο 60% έως 70% του κοινοτικού χώρου είναι χαμηλότερος από το μέσο όρο. Η Φιλανδία, η Σουηδία, τμήματα του ΗΒ, η Ιρλανδία, η Πορτογαλία, το μεγαλύτερο μέρος της Ισπανίας, η νότια Ιταλία, η Ελλάδα και τμήματα της Αυστρίας και της Γερμανίας, συμπεριλαμβανομένων φυσικά και των νησιών εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή.

Υπό τις συνθήκες αυτές λοιπόν, ένας από τους βασικότερους στόχους των ΔΕΔ-Μ είναι να συμβάλλουν στην επίλυση του προβλήματος της προσπελασιμότητας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Η μέχρι τώρα υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ, όπως καταδεικνύεται και μέσα από τις εκθέσεις συνοχής, δείχνει ότι έχει ήδη επιτευχθεί πρόοδος, όσον αφορά την πρόσβαση στις περιφερειακές και λιγότερο προσπελάσιμες περιοχές, γεγονός που φανερώνει τον ουσιώδη ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα ΔΕΔ-Μ στην ανάπτυξη ευρύτερων χωροταξικών πολιτικών.

Από την άλλη πλευρά όμως, η πρόοδος αυτή δε συνοδεύεται και από την ανάλογη φυγόκεντρη τάση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Συνεπώς, η μη μειούμενες τάσεις συγκέντρωσης συνεχίζουν να διασαλεύουν την οικονομική και εδαφική συνοχή της ΕΕ. Το ότι η ανάπτυξη των ΔΕΔ δε συνοδεύεται μέχρι σήμερα και με την αναμενόμενη αποσυγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, σημαίνει ότι το σύστημα πάσχει σε κάποιο σημείο του μηχανισμού του ή ότι ο σχεδιασμός του δεν είναι τόσο πολυεπίπεδος (χωροταξική διάσταση) έτσι ώστε να επιφέρει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Η εισχώρηση μιας Ενιαίας χωροταξικής πολιτικής αντίληψης στο σχεδιασμό των ΔΕΔ-Μ, θα μπορούσε να προσθέσει και την ακόλουθη οπτική γωνία, που ίσως διαφεύγει μέχρι σήμερα από το συνολικό σχεδιασμό τους, ότι δηλαδή:

Το πρόβλημα της πρόσβασης δεν τίθεται μόνο σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά και στο εσωτερικό επίπεδο των λιγότερο προσπελάσιμων περιοχών, όπου και εκεί ακόμα το επίπεδο προσπελασιμότητας διαφέρει σημαντικά. Έτσι, οι μεγαλύτερες πόλεις που συνδέονται με περισσότερα του ενός διεθνή δίκτυα (αεροδρόμια, λιμάνια, σταθμούς τραινών μεγάλης ταχύτητας) κατέχουν πλεονεκτικότερη θέση από τις μικρές και τις μεσαίες πόλεις αυτών των περιοχών. Κατά συνέπεια, οι εσωτερικές συνδέσεις μεταξύ των μικρότερων και των μεγαλύτερων πόλεων κρίνονται ως απαραίτητες για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του ΔΕΔ-Μ, και για τη βελτίωση της προσπελασιμότητας, τόσο σε εσωτερικό επίπεδο (δευτερεύοντα δίκτυα), όσο και σε

εξωτερικό επίπεδο (διασύνδεσή τους με το ΔΕΔ-Μ). Συμπερασματικά, η βελτίωση των εθνικών και δευτερευόντων δικτύων και η επιτυχής σύνδεσή τους με τους διευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, συνιστά βασική προϋπόθεση για τη βελτίωση της πρόσβασης στις απομακρυσμένες και μειονεκτικές περιοχές. Η ανάπτυξη, επομένως, των ΔΕΔ-Μ δεν εγγυάται από μόνη της την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη των λιγότερο προσπελάσιμων περιοχών, εάν δεν υποστηριχθεί και από την κατάλληλη συμπληρωματική σύνδεση, που θα αφορά τις συγκεκριμένες περιοχές.

Η σύνδεση των ΔΕΔ-Μ με τα εκάστοτε εσωτερικά περιφερειακά δίκτυα δεν είναι καθόλου εύκολη υπόθεση και συχνά απαιτεί:

- Τον εντοπισμό των ελλείψεων των εσωτερικών υποδομών, γεγονός που απαιτεί τη συνεργασία των τοπικών και περιφερειακών αρχών.
- Την εξεύρεση των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων για την υλοποίηση των δευτερευόντων δικτύων. Εάν πρόκειται για περιοχές του Στόχου 1 (Regions Defavorisees), τότε ο ρόλος των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής είναι καταλυτικός.
- Τον κατάλληλο εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό αυτών των δικτύων, έτσι ώστε η σύνδεσή τους με τα ΔΕΔ-Μ, να επιφέρει και την αναμενόμενη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών καθώς επίσης και να ωθήσει την οικονομική ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιφερειών.

Σύμφωνα με τις αρχές της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης, ο σχεδιασμός των ΔΕΔ-Μ και των δευτερευόντων δικτύων θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη του τα ενδεχόμενα εμφάνισης των φαινομένων της «άντλησης» και της «σήραγγας».

5.3.1. Το φαινόμενο της «άντλησης» (effet de pompe).

Σχετικά με το φαινόμενο της άντλησης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι έχει διττό χαρακτήρα, με ανάλογες θετικές ή αρνητικές συνέπειες για μια περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα, η σχετική απομόνωση των λιγότερο ευνοημένων περιοχών κατέστησε, σε ορισμένες περιπτώσεις, δυνατή και την επιβίωση των περιφερειακών τους οικονομιών. Η βελτίωση της προσπελασιμότητας μπορεί, επομένως, να καταστήσει πιο ορατές τις οικονομικές και διαρθρωτικές αδυναμίες τους και να διευκολύνει κατά αυτόν τον τρόπο την αξιοποίηση των ενδογενών πόρων τους από μακρυνές ισχυρές

περιφέρειες. Στην περίπτωση αυτή έχουμε το «φαινόμενο της άντλησης» με τις αρνητικές του επιπτώσεις.

Στην ουσία, οι νέες υποδομές, αντί να ενισχύσουν τις μειονεκτικές περιοχές, ενισχύουν αντιθέτως την ενδοχώρα των οικονομικά ισχυρότερων περιοχών (οικονομική απορρόφηση). Το γεγονός αυτό ερμηνεύεται κυρίως από το ότι, οι προσφάτως προσπελάσιμες οικονομίες θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των μεγάλων επιχειρήσεων και τις ανταγωνιστικές υπηρεσίες των οικονομικά ισχυρότερων περιοχών. Συνεπώς, καταρχήν από τον ανταγωνισμό μπορούν να επωφεληθούν περισσότερο οι ισχυρότερες περιοχές από ό,τι οι προσφάτως προσπελάσιμες και αδύναμες περιοχές.

Κάτι τέτοιο, όμως, δεν αναιρεί το ρόλο των ΔΕΔ-Μ για την επίτευξη της οικονομικής και χωρικής συνοχής, και τούτο διότι τα ανωτέρω φαινόμενα, τα οποία οφείλονται στη λειτουργία της ελεύθερης αγοράς, δεν θα έχουν μακροχρόνιο ορίζοντα, εάν αντιμετωπισθούν κατάλληλα με τις ανάλογες αναπτυξιακές πολιτικές για τις εν λόγω περιοχές. Μακροπρόθεσμα λοιπόν, τα ΔΕΔ-Μ και τα εκάστοτε δευτερεύοντα δίκτυα, είναι εκείνα τα στοιχεία που δύνανται να αντιστρέψουν το φαινόμενο της άντλησης με τις αρνητικές επιπτώσεις (οικονομική απορρόφηση) σε φαινόμενο με θετικές επιπτώσεις, όπου θα ισχύει η ισόρροπη διάχυση της οικονομικής ανάπτυξης και θα υπάρχει αντίστροφη απορρόφηση (διαχυση οικονομικών δραστηριοτήτων από τις ισχυρότερες περιοχές προς τις μειονεκτικές περιοχές).

Τα ΔΕΔ-Μ, επομένως, συνιστούν στοιχεία υποστήριξης των εκάστοτε αναπτυξιακών πολιτικών, που δύνανται να εκμεταλλευθούν τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά της κάθε απομακρυσμένης περιοχής, έτσι ώστε να τις βγάλουν από τον οικονομικό και εδαφικό απομονωτισμό τους. Οποιαδήποτε βελτίωση της πρόσβασης πρέπει, κατά συνέπεια, να συνοδεύεται, είτε από την εξειδίκευση του παραγωγικού ιστού, προκειμένου να εξαλειφθούν τα οποιαδήποτε φαινόμενα οικονομικής απορρόφησης και να αξιοποιηθούν πλήρως οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις της καλύτερης πρόσβασης σε μακροχρόνιο επίπεδο.

5.3.2. Το φαινόμενο της «σήραγγας» (effet de tunnel)

Σχετικά με το φαινόμενο της «σήραγγας» θα πρέπει να ερμηνευθεί, ως αιτία που αποθαρρύνει τους επενδυτές να εγκατασταθούν σε περιοχές που δε συνδέονται επαρκώς με τα μεγάλα ΔΕΔ-Μ. Στην πραγματικότητα, τα μεγάλα δίκτυα ενέχουν τον κίνδυνο της χωροταξικής συγκέντρωσης, δεδομένου ότι οι συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας αφήνουν

ελάχιστα περιθώρια για παράπλευρες συνδέσεις με τις περιοχές από τις οποίες διέρχονται.

Οι διάδρομοι αυτοί, οι οποίοι αναπτύσσονται κυρίως σε σχετικά αστικοποιημένες περιοχές, είναι συχνά διεθνικοί ή διασυνοριακοί και απαιτούν, συνεπώς, μια ολοκληρωμένη προσέγγιση χωροταξικού σχεδιασμού, η οποία υπερβαίνει το επίπεδο των εθνικών πολιτικών. Στην ουσία, το φαινόμενο της «σήραγγας» αποτελεί την καλύτερη απόδειξη της κυριαρχίας του κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης κατά την υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ, όπου επιδιώκεται το μεγαλύτερο οικονομικό όφελος μέσω της ταχύτερης και ασφαλέστερης μεταφοράς.

Το φαινόμενο της «σήραγγας» απαντάται κυρίως, όταν αναφερόμαστε σε διαδρόμους Πανευρωπαϊκής δυναμικότητας (πχ η Εγνατία οδός), όπου το οικονομικό κριτήριο υπερισχύει του τοπικού χωροταξικού. Χωρίς να θέλουμε να αμφισβητήσουμε τα οικονομικά πλεονεκτήματα που επιφέρουν «οι κλειστοί διευρωπαϊκοί διάδρομοι» στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, πρέπει η διεύλωση των ανωτέρω διαδρόμων μέσα από μειονεκτικές περιοχές (πχ η περιφέρεια της Ηπείρου) να συνδύζεται με τη δυνατότητα σύνδεσής τους με δευτερεύοντα περιφερειακά δίκτυα. Κάτι τέτοιο δεν αλλοιώνει το χαρακτήρα των «κλειστών διευρωπαϊκών διαδρόμων», αλλά αντιθέτως στηρίζει την προσπάθεια της ΕΕ για μια ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη.

Η υιοθέτηση, συνεπώς, μιας χωροταξικής αντίληψης κατά το σχεδιασμό των μεγάλων διευρωπαϊκών διαδρόμων θα πρέπει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τους ρυθμούς ανάπτυξης της κάθε περιοχής να επιτρέπει ή να αποτρέπει την εμφάνιση του φαινομένου της «σήραγγας». Όπου το επιτρέπει θα σημαίνει ότι υπερισχύει το κριτήριο της οικονομικής απόδοσης, αντιθέτως, όπου το αποτρέπει θα σημαίνει ότι υιοθετεί μια συγκεκριμένη χωροταξική πολιτική για μια συγκεκριμένη μειονεκτική περιοχή, η οποία θα πρέπει να υλοποιείται με την κατασκευή ενός δευτερεύοντος δικτύου σε συνεργασία και συνενόηση πάντοτε με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές.

6. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η ΕΕ τα τελευταία χρόνια έχει αποκτήσει ένα σαφώς μεγαλύτερο χωρικό προσανατολισμό στις επιμέρους πολιτικές της, υιοθετώντας ολοένα και περισσότερες δράσεις οι οποίες αναφέρονται σε συγκεκριμένες χωρικές ενότητες, προκειμένου να επιτευχθεί η ισόρροπη ανάπτυξη του κοινοτικού χώρου. Κύριο έναυσμα για την αναβίωση του χωροταξικού προβληματισμού, υπήρξε η ιδέα ότι η χωροταξική πολιτική αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αρμονική ανάπτυξη της κοινότητας και τη μείωση των διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων, οι οποίες υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα και την παραδοσιακή κατάτμηση των εθνικών επικρατειών σε περιφέρειες²⁴. Από την άλλη πλευρά, η αυξανόμενη οικονομική ολοκλήρωση και αλληλεξάρτηση μεταξύ των κρατών μελών και των περιφερειών της Ένωσης αποτέλεσαν τις κύριες αιτίες για την αναζωπύρωση της πολιτικής συζήτησης για τη χωροταξία σε κοινοτικό επίπεδο²⁵.

Στο πλαίσιο αυτό, η έγκριση του Σχεδίου ανάπτυξης του Κοινοτικού χώρου (ΣΑΚΧ) από το άτυπο Συμβούλιο των Υπουργών Χωροταξίας της ΕΕ στο Potsdam της Γερμανίας (1999), αποτελεί ένα σημείο σταθμό για τη χωροταξία στην Ευρώπη, αλλά και ένα σημείο αναφοράς για αυτούς που υποστηρίζουν την θεσμοθέτηση μιας Ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της εδαφικής συνοχής του Ευρωπαϊκού χώρου.

Κεντρικός στόχος του εγγράφου αυτού είναι η διαμόρφωση μιας στρατηγικής ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου, η οποία θα συνθέτει τις επιταγές της ανταγωνιστικότητας στην Ενιαία εσωτερική αγορά, με τους στόχους της χωρικής δικαιοσύνης και της βιώσιμης ανάπτυξης. Παράλληλα θα εξασφαλίζει την ισότητα της πρόσβασης στην πληροφόρηση, τη γνώση, την επικοινωνία την τεχνική και κοινωνική υποδομή μεταξύ των διαφόρων περιοχών της ΕΕ με την ανάλογη διατήρηση της πολιτιστικής και φυσικής τους κληρονομιάς.

Βασικές έννοιες του ΣΑΚΧ είναι ο πολυκεντρικός αστικός χώρος (πολυκεντρική χωρική ανάπτυξη και μια νέα σχέση πόλης-υπαίθρου) και η κινητικότητα (ισότητα πρόσβασης σε υποδομές και γνώση), ως απαραίτητοι όροι της Ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας. Υπό το πρίσμα αυτό το ΣΑΚΧ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως

²⁴ Βλέπε , Γιαννακούρου Τζ. , «Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Ανταγωνιστικότητα και χωρική δικαιοσύνη» στο περιφερειακή ανάπτυξη χωροταξία και περιβάλλον τομ.2.

²⁵ Βλέπε , Committee of the region “ Tran European cooperation between Territorial Authorities”. New challenges and future steps necessary to improve cooperation, Brussels, October, 2001 σελ.122.

το έγγραφο του οποίου η στρατηγική είναι προσανατολισμένη στην ενδυνάμωση της ανταγωνιστικής θέσης της ΕΕ έναντι των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας²⁶.

Ειδικότερα, **στον πυρήνα της λογικής του ΣΑΚΧ βρίσκεται το ζήτημα της σχέσης οικονομικής ελευθερίας και χωρικής δικαιοσύνης**. Θα μπορέσει, δηλαδή το ΣΑΚΧ, να οδηγήσει στην άμβλυνση της φιλελεύθερης ανάπτυξης ή θα καταλήξει ένα ακόμα μέσο προώθησης της ανάπτυξης των πιο οικονομικά εύρωστων περιφερειών της Ευρώπης.

Το τελικό κείμενο του ΣΑΚΧ στερείται δεσμευτικής ισχύος τόσο για την Επιτροπή όσο και για τα κράτη μέλη. Η χρησιμότητά του, ουσιαστικά έγκειται στο γεγονός ότι μπορεί να λειτουργήσει ως ένα κείμενο αρχών και κατευθύνσεων για το συντονισμό των κοινοτικών πολιτικών με χωρικές επιπτώσεις, καθώς και για τη διακρατική/ διαπεριφερειακή συνεργασία των κρατών μελών σε ζητήματα χωροταξίας²⁷. Με άλλα λόγια, η επίδραση του ΣΑΚΧ, καθώς διατηρεί το μη δεσμευτικό χαρακτήρα του, θα εξαρτηθεί από το μέγεθος της πολιτικής υποστήριξης που θα λάβει από τις εθνικές κυβερνήσεις.

Το ΣΑΚΧ επιδιώκει τη σταδιακή μετεξέλιξη της ΕΕ από μια οικονομική ένωση σε ένωση που προστατεύει το ενιαίο ευρωπαϊκό περιβάλλον, με απώτερο στόχο την επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Ο στρατηγικός αυτός σκοπός κινείται σε τρεις τομείς δράσης:

- **Οι αρχές πολιτικής συνίστανται:**

- Στην οικονομική και κοινωνική συνοχή
- Στην ισόρροπη ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού χώρου
- Στην αειφόρο ανάπτυξη

- **Ως τομείς δράσεις έχουν επιλεγεί:**

- Η ισόρροπη και πολυκεντρική ανάπτυξη του αστικού συστήματος
- Η ισότιμη πρόσβαση στις υποδομές και τη γνώση
- Η συνετή διαχείριση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

- **Κατά συνέπεια επιδιώκεται ένα πρότυπο χώρου το οποίο περιλαμβάνει:**

- Ένα ισόρροπο, αστικό πολυκεντρικό σύστημα που αποφεύγει την πόλωση και την περιθωριοποίηση των περιφερειακών ζωνών.

²⁶ Βλέπε , Jensen Ole και Richardson T. “Nested Visions: New rationalities of space in European Spatial Planning” στο *Regional Studies* Vol. 35, Nov. 2001, σελ.704-705.

²⁷ Βλέπε , Williams R. “Constructing the European Spatial Development Perspective: Consensus without a Competence” *Regional Studies*.

- Ένα δίκτυο υποδομών, το οποίο ενισχύει αφενός τη συνοχή του Ευρωπαϊκού χώρου και αφετέρου είναι συμβατό προς το περιβάλλον (ΔΕΔ).
- Ένα δίκτυο προστατευτέων περιοχών φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

6.1. Η αρχή της πολυκεντρικότητας

Η έννοια της ισόρροπης και πολυκεντρικής ανάπτυξης του αστικού συστήματος παραπέμπει, ουσιαστικά, στις διαδικασίες της ολοκληρωμένης αστικοποίησης του πυρήνα της ΕΕ και της ενσωμάτωσης της υπαίθρου, κατά περισσότερους τρόπους (υποδομές, κινητικότητα, παραγωγικό σύστημα), στα αστικά κέντρα με θετικές συνέπειες τόσο στην παραγωγικότητα όσο και στους όρους που συμβάλλουν στην ποιότητα ζωής των πολιτών. Με άλλα λόγια, η πολυκεντρικότητα αναζητά μια πολυπολικότητα δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στις αξίες της συνοχής και της αλληλεγγύης²⁸. Η νέα αυτή σχέση γίνεται αντιληπτή ως πολυεπίπεδη και εφαρμόσιμη σε όλες τις γεωγραφικές κλίμακες ταυτόχρονα, και διακρίνεται σε τρεις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής :

- **Η πρώτη κατεύθυνση** αφορά την προσπάθεια τόνωσης της ενδογενούς ανάπτυξης της υπαίθρου. Συμπεριλαμβάνοντας στην κατηγορία αυτή και τους μικρούς οικισμούς, οι οποίοι βρίσκονται στον ίδιο χώρο, προωθούνται στρατηγικές διαφοροποιημένης ανάπτυξης, οι οποίες θα αξιοποιήσουν και θα εμεταλλευθούν το αναπτυξιακό δυναμικό των περιοχών της υπαίθρου.
- **Η δεύτερη κατεύθυνση** αφορά στην αγροτική-αστική συνεργασία μέσω της επαναδιατύπωσης της σχέσης πόλης-υπαίθρου και της ένταξης των μικρών πόλεων του αγροτικού χώρου στο περιφερειακό αστικό σύστημα. Στην περίπτωση αυτή τόσο η πόλη όσο και η ύπαιθρος γίνονται αντιληπτές ως ενιαίος χώρος, ο οποίος χαρακτηρίζεται από μια σχέση συμπληρωματικότητας και αλληλεξάρτησης, ανάμεσα σε μια διαφορετικού τύπου κατανομή παραγωγικών και καταναλωτικών δραστηριοτήτων. Ουσιαστικά πρόκειται για σύμπραξη (partnership) και όχι για σχέση πόλης-υπαίθρου.
- **Η τρίτη κατεύθυνση** αναφέρεται στην ενίσχυση των αστικών δικτύων συνεργασίας, τα οποία συνδυάζουν ανταγωνισμό και συμπληρωματικότητα. Επιδιώκεται λειτουργική εξειδίκευση του δικτύου σύμφωνα με το ρόλο των αστικών κέντρων,

²⁸ Βλέπε , Κυβέλου Στ. «Χωροταξικός σχεδιασμός και χωροταξική επανασύνθεση: Πραγματικότητες , προοπτικές και σύγχρονα εργαλεία ανάλυσης για το φυσικό σχεδιασμό» , στο Περιοδικό Τόπος , Επιθεώρηση Χωρικής ανάπτυξης , σχεδιασμού και περιβάλλοντος , τευχος 17 , 2001. σελ.150.

καθώς και περιφερειακή εξειδίκευση (Κέντρο-Περιφέρεια). Στην κατεύθυνση αυτή εντάσσεται και η προσπάθεια περαιτέρω ενίσχυσης των ζωνών παγκόσμιας οικονομικής ολοκλήρωσης στην ΕΕ και η σύνδεσή τους με τις περιφερειακές περιοχές μέσω διεθνικών στρατηγικών χωρικής ανάπτυξης (πχ η ανάπτυξη των ΔΕΔ).

Από τη μελέτη του ΣΑΚΧ, καθίσταται φανερό ότι αναδύεται μια ιδιαίτερη συνθήκη προβληματισμού για την ανάπτυξη της ευρωχωροταξικής πολιτικής, δηλαδή: ενώ από τη μια πλευρά υπάρχει ο ανταγωνισμός της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, από την άλλη υπάρχει η πρόθεση για τη διασφάλιση μιας ισορροπημένης ανάπτυξης σε όλες τις περιφέρειες της Ευρώπης. Η ανάπτυξη των ΔΕΔ επικαλύπτει και τις δύο αυτές πτυχές, γεγονός που φανερώνει πόσο δύσκολο είναι να βρεθεί η κατάλληλη ισορροπία, έτσι ώστε να ικανοποιούνται και οι δυο πλευρές ταυτόχρονα (ανταγωνισμός-χωρική δικαιοσύνη). Είναι γεγονός πάντως, ότι η ιδέα της Κοινής χωροταξικής πολιτικής, όπως προβάλλεται μέσα από το ΣΑΚΧ, συνδέει την έννοια της χωροταξικής δικαιοσύνης με τους στόχους του ελεύθερου ανταγωνισμού και της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς.

Με βάση τις διαπιστώσεις αυτές, καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι **η πρόταση του ΣΑΚΧ για τη διασφάλιση μιας ισόρροπης-πολυκεντρικής ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού χώρου παρακινείται πρωτίστως από το πρόταγμα της ανοικτής οικονομίας της αγοράς και του ελεύθερου ανταγωνισμού και δευτερευόντως από τις αρχές της χωροταξικής δικαιοσύνης. Η σχέση αυτή γίνεται ιδιαίτερος ορατή κατά την υλοποίηση των ΔΕΔ, όπου πολλές φορές το στοιχείο της οικονομικής απόδοσης υποσκελίζει την έννοια της χωροταξικής δικαιοσύνης.**

6.2. Κινητικότητα-Προσβασιμότητα.

Παράλληλα, με την πολυκεντρικότητα, στα πλαίσια του ΣΑΚΧ αναδεικνύεται ως ζήτημα κύριας σημασίας η κινητικότητα και η προσβασιμότητα. Το ζήτημα αυτό συνδέεται κυρίως με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και προσδιορίζεται από το ΣΑΚΧ με του εξής δυο τρόπους:

- Ως πρόβλημα πρόβλημα προσβασιμότητας-προσπελασιμότητας για τις περιοχές της περιφέρειας. Στην περίπτωση αυτή επιδιώκεται διασύνδεση του Διευρωπαϊκού Δικτύου με τα υπόλοιπα δίκτυα περιφερειακού επιπέδου δίνοντας προτεραιότητα στις

περιοχές μικρής προσπελασιμότητας, λειτουργική διασύνδεση των μέσων μεταφορών (συνδυασμένες μεταφορές) και προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, η περιφερειακότητα θα αντιμετωπισθεί με τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των διασυνδεδεμένων δικτύων και των ενδιάμεσων ζωνών με αποτέλεσμα την αύξηση της κινητικότητας και την προσέλκυση ξένων επενδύσεων.

- Ως πρόβλημα αποτελεσματικότητας, για τις περιοχές του Κέντρου. Στην περίπτωση αυτή και προκειμένου να περιορισθούν οι δυσλειτουργίες που επιφέρει η κυκλοφορία στον πυρήνα της ΕΕ, εξαιτίας της μεγάλης συγκέντρωσης υπηρεσιών, προωθούνται ολοκληρωμένες λύσεις συνδυασμένων μεταφορών, που θα συμβάλλουν στην αναπροσανατολισμό σε μέσα φιλικότερα προς το περιβάλλον, καθώς και μια αποδοτικότερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών.

Ουσιαστικά, η συμπλήρωση και η βελτίωση των ΔΕΔ στηρίζεται στο χωρικό πρότυπο της πολυκεντρικής ανάπτυξης. Το ΣΑΚΧ υποστηρίζει τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας ως απαραίτητης προϋπόθεσης για την ολοκλήρωση του πολυκεντρικού συστήματος και της ομογενοποίησης του συνόλου του Ευρωπαϊκού χώρου.

Η πολυκεντρικότητα, η εδαφική συνοχή, η ισόρροπη ανταγωνιστικότητα και η ισότητα της πρόσβασης στις υποδομές αναδεικνύουν ουσιαστικά τη λογική στην οποία στηρίζεται ο Ευρωπαϊκός χωροταξικός σχεδιασμός, μια λογική που συμπίπτει με το βασικό φιλελεύθερο παράδειγμα της διαδικασίας της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και διέπεται από τις αξίες της οικονομίας της αγοράς και του διεθνούς ανταγωνισμού. Ως κύρια εννοιολογικά εργαλεία, τα οποία προσεγγίζουν με νέους όρους το περιεχόμενο του χωροταξικού προγραμματισμού σε μια περίοδο υποχώρησης του παραδοσιακού παρεμβατικού προτύπου και φιλελευθεροποίησης των αγορών, προβάλλονται η ενίσχυση της κινητικότητας και η αποτελεσματικότητα των υποδομών. Ουσιαστικά πρόκειται, και ιδιαίτερα αυτό γίνεται αισθητό κατά την υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ, για μια **αντιπαράθεση μεταξύ της «Ευρώπης των ροών» και της «Ευρώπης του χώρου»²⁹.**

Επιπλέον, τόσο οι στόχοι όσο και οι επιλογές πολιτικής, όπως περιγράφονται στο ΣΑΚΧ, δίνουν έμφαση σε δράσεις ανάδειξης των δυναμικών πόλων της Κοινότητας και σε μια προοπτική διάχυσης της ανάπτυξης στην ύπαιθρο, δυναμική όμως που δεν είναι

²⁹ Βλέπε , Jensen Ole και Richardson T. “Nested Visions: New rationalities of space in European Spatial Planning” σελ.715.

απαραίτητα εφαρμόσιμη σε περιφέρειες με αναπτυξιακά προβλήματα ή άλλες ιδιομορφίες (νησιωτικές και ορεινές περιφέρειες). Άλλωστε, ο προσανατολισμός των μεγάλων οδικών αξόνων, των τραίνων υψηλής ταχύτητας, των ΔΕΔ-Ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών ευνοούν αναπόφευκτα περισσότερο τις περιοχές της Κεντρικής Ευρώπης³⁰. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η έμφαση στην αρχή της επικουρικότητας δεν ευνοεί την ανάληψη ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών προς όφελος των ασθενέστερων περιφερειών με αποτέλεσμα να οδηγούμαστε σταδιακά σε ένα νέο χωρικό πρότυπο της Ευρώπης των πολλών ταχυτήτων. Η λογική του προτύπου αυτού αντιτίθεται σαφώς στην ιδέα της ισόρροπης ανάπτυξης του Κοινοτικού χώρου.

Βασισμένη στην αρχή της επικουρικότητας, η διαδικασία της χωρικής ολοκλήρωσης στην Ευρώπη στηρίζεται στην εθελοντική συνεργασία και αναπτύσσεται σε ποικίλα θεσμικά επίπεδα (κοινοτικό, διακρατικό, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό), στα οποία συμμετέχουν δημόσιοι, ιδιωτικοί και κοινωνικοί φορείς. Το γεγονός αυτό δεν οφείλεται μόνο στην απουσία μιας επίσημης κοινοτικής χωροταξικής πολιτικής, αλλά, κυρίως, στην ανυπαρξία μιας υπερεθνικής ομοσπονδιακής δομής στην ΕΕ, η οποία θα είναι σε θέση να αναπαράγει κεντρικά τις αναδιανεμητικές χωροταξικές πολιτικές των εθνικών κρατών κατά την περίοδο του κρατικού παρεμβατισμού του Κράτους Πρόνοιας³¹.

Συνεπώς, η συνεργασία για τη χωροταξία στην Ευρώπη προβάλλει ένα νέο πρότυπο ολοκλήρωσης των χωρικών πολιτικών, το οποίο καθορίζεται από τη δυναμική των διακυβερνητικών διαβουλεύσεων και των διακρατικών, διαπεριφερειακών δράσεων και δικτυώσεων, με αποτέλεσμα το αίτημα για μια κεντρικά σχεδιασμένη χωροταξική πολιτική «να μεταλλάσσεται σε ένα στοίχημα των εθνικών και περιφερειακών αρχών και των οικονομικών και κοινωνικών εταίρων στα διάφορα Κράτη μέλη»³².

Πάντως, στα πλαίσια της βελτίωσης της διαπεριφερειακής και διακρατικής συνεργασίας και της ενδυνάμωσης του συντονισμού των διαφορετικών εθνικών χωροταξικών πολιτικών, η ΕΕ προχώρησε στη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου για θέματα χωροταξικής ανάπτυξης στον χώρο, γνωστό ως ESPON (**European Spatial Planning Observation Network**).

Το ESPON αντιπροσωπεύει έναν διαρκές μηχανισμό παρατήρησης του Ευρωπαϊκού χώρου και αποσκοπεί στο να συστηματοποιήσει τη συνεργασία και τη

³⁰ Βλέπε Κοκκόσης Χ. «Τα Ελληνικά νησιά στο νέο Ευρωπαϊκό χώρο», στο «Ο νέος Ευρωπαϊκός χώρος» εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 2000 σελ.439.

³¹ Βλέπε, Γιαννακούρου Τζ. «Η χωροταξική πολιτική στη διευρυμένη Ευρώπη», στο «ο νέος Ευρωπαϊκός χώρος», Θεμέλιο 2000, σελ. 421-422.

³² Βλέπε, Γιαννακούρου Τζ. «Η χωροταξική πολιτική στη διευρυμένη Ευρώπη» σελ.422.

συμπληρωματικότητα των Κρατών μελών, της Επιτροπής και των ερευνητικών ιδρυμάτων που συνδέονται με τις διοικήσεις, οι οποίες είναι υπεύθυνες για τη χωροταξική ανάπτυξη.

Στην ουσία, το ESPON είναι ένα δυναμικό δίκτυο με 15 εστιακά σημεία. Σε κάθε κράτος μέλος, το εστιακό σημείο διασυνδέεται με τα διάφορα ερευνητικά ιδρύματα και με τους οργανισμούς που εξειδικεύονται στον τομέα του σχεδιασμού του χώρου. Κατά αυτόν τον τρόπο το ESPON συλλέγει πληροφορίες και στοιχεία σχετικά με τη μεταβολή του χώρου και τα οποία διαβιβάζει σε κεντρικό κοινοτικό επίπεδο, στην Επιτροπή Χωροταξικής Ανάπτυξης (EXA).

7. Η υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ υπό το πρίσμα του ΣΑΚΧ.

Το ΣΑΚΧ θεωρεί, ότι η πολιτική για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ συνιστά στοιχείο καθοριστικής σημασίας για την προώθηση της συνοχής του Κοινοτικού χώρου, στα πλαίσια της οποίας κυριαρχεί η τάση να διαμορφωθεί μια κοινή και ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη χωροταξία σε Ευρωπαϊκή κλίμακα. Ειδικότερα, το ΣΑΚΧ θεωρεί, ότι για να εξασφαλισθεί η αναπτυξιακή συνοχή του Ευρωπαϊκού εδάφους είναι απαραίτητο :

- Να βελτιωθεί η πρόσβαση στις υποδομές
- Να εξαλειφθούν τα τεχνικά εμπόδια που οφείλονται στα συστήματα των μεταφορών
- Να υποστηριχθεί η ανάπτυξη των λιγότερο προνομιούχων περιοχών.

Στο πλαίσιο μια δυνητικής Ενιαίας Χωροταξικής πολιτικής, ο ρόλος των ΔΕΔ-Μ κρίνεται, ίσως ως ο πιο σημαντικός, διότι ενσαρκώνοντας την έννοια των υποδομών συμβάλλει στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και βελτιώνει την πρόσβαση στις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές. Επιπλέον, έχει θετικές επιπτώσεις και στην απασχόληση, διότι ενθαρρύνει τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορικών υποδομών³³ και διευκολύνει την κινητικότητα των εργαζομένων.

Στην βάση λοιπόν αυτών των διαπιστώσεων, εαν θέλουμε να εντάξουμε το σχεδιασμό των ΔΕΔ-Μ στη λογική της χωρικής δικαιοσύνης, όπως αυτή εκφράζεται μέσα από το ΣΑΚΧ θα πρέπει :

³³ Βλέπε , άρθρο στην Εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» 2 ΑΥΓ.2003 : «Ο τομέας των Logistics συνεχίζει δυναμικά την ανάπτυξή του» του Ν. Ρουσανόγλου , όπου αναφέρεται ότι : «το νέο οδικό δίκτυο δίνει ώθηση στην αγορά , διότι διευκολύνεται η πρόσβαση σε νέες περιοχές...».

- Να ληφθούν σοβαρά υπόψη, οι ανάγκες των ορεινών περιφερειών και να αποδοθεί ιδιαίτερη σημασία στους αερολιμένες των νήσων και των απομακρυσμένων περιοχών.
- Να ενισχυθεί ο ρόλος των λιμένων, ώστε να ευνοηθεί η ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών σε ένα παγκόσμιο δίκτυο.
- Να πραγματοποιηθούν στις περιφερειακές περιοχές και ιδίως στις μειονεκτικές, συμπληρωματικές επενδύσεις υπέρ των δευτερογενών δικτύων, ούτως ώστε τα δίκτυα αυτά να εκμεταλλευθούν καλύτερα τις δυνατότητες που προσφέρουν τα ΔΕΔ-Μ.

Συνεπώς, η ολοκληρωμένη και πλήρης συνοχή του Κοινοτικού χώρου απαιτεί την υιοθέτηση της έννοιας της Χωρικής δικαιοσύνης. Ωστόσο, το αν αυτή η έννοια είναι και πραγματικά υλοποιήσιμη κατά το σχεδιασμό των ΔΕΔ-Μ, τίθεται σοβαρά σε αμφισβήτηση. Και τούτο διότι, **το ίδιο το κείμενο του ΣΑΚΧ δεν ξεκαθαρίζει, εάν σε μια μελλοντική Κοινή χωροταξική πολιτική θα υπερισχύει το κριτήριο της χωρικής δικαιοσύνης (Κράτος πρόνοιας) ή το φιλελεύθερο κριτήριο της οικονομικής απόδοσης (Ελεύθερος ανταγωνισμός- Ενιαία εσωτερική αγορά).**

Κατά αυτήν την έννοια δεν μπορούμε να ζητάμε από τα ΔΕΔ-Μ να εφαρμόσουν την διαφορούμενη έννοια της χωρικής δικαιοσύνης, πολλώ μάλλον όταν ο γενεσιουργός λόγος των ΔΕΔ-Μ είναι η απελευθέρωση των μεταφορικών αγορών και η υποστήριξη αυτής με τις κατάλληλες υποδομές (εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς). Η απελευθέρωση των μεταφορικών αγορών, βασιζόμενη κατά κύριο λόγο στο κριτήριο της οικονομικής απόδοσης, έχει αποδειχθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις υποβιβάζει σε δεύτερη μοίρα το κριτήριο της χωρικής δικαιοσύνης, με αποτέλεσμα την ανεπαρκή εξυπηρέτηση των περιοχών με περιορισμένη πληθυσμιακή πυκνότητα και την περαιτέρω απομόνωση των απομακρυσμένων περιφερειών και νησιών, επιβαρύνοντας κατά αυτόν τον τρόπο την εδαφική συνοχή της ΕΕ.

Παρόλα αυτά, η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ εξακολουθεί να παραμένει το σημαντικότερο μέσο για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η ΕΕ, συνεπώς, σε συνεργασία με τα Κράτη μέλη οφείλει, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες αρχές του ΣΑΚΧ, να υιοθετήσει μια γραμμή ισορροπίας, ούτως ώστε η υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ να εξυπηρετεί αφενός μεν την απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών, αφετέρου δε να ενδυναμώνει την εδαφική συνοχή της ΕΕ μειώνοντας τις περιφερειακές ανισότητες. Η λογική αυτή ιδιαίτερα μετά τη νέα διεύρυνση, θα πρέπει να

είναι κυρίαρχη κατά την αναμενόμενη αναθεώρηση των σχεδίων προτεραιότητας (2004) για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Η μέχρι τώρα υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ παρά τις παράπλευρες θετικές συνέπειες που έχει επιφέρει στην εδαφική συνοχή της Ένωσης, δείχνει ότι η παραπάνω λογική συγκερασμού του ΣΑΚΧ (με την έννοια της Χωρικής δικαιοσύνης) και της φιλελεύθερης πολιτικής ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ δεν είναι αποσαφηνισμένη σε ικανοποιητικό βαθμό.

Πιο συγκεκριμένα, η Λευκή Βίβλος του 2001 διαχειρίζεται ουσιαστικά θέματα που αφορούν τις εδαφικές στενώσεις και το πρόβλημα της συμφόρησης, φαινόμενα που απαντώνται κυρίως σε χώρες με υψηλό δείκτη διαμετακόμισης ³⁴(Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία) και σε περιοχές με υψηλή πυκνότητα πληθυσμού και αυξημένη οικονομική δραστηριότητα (Κεντρικές περιοχές), κάνοντας μόνο μικρές και γενικές αναφορές στο πρόβλημα της απομόνωσης των περιφερειακών περιφερειακών περιοχών³⁵.

Με μια πρώτη ανάγνωση λοιπόν της Λευκής Βίβλου μπορεί να καταλήξουμε στο συμπέρασμα, ότι η συνεισφορά των ΔΕΔ-Μ στην εδαφική συνοχή του συνόλου του Ευρωπαϊκού χώρου βρίσκεται σε χαμηλό επίπεδο. Η παράλληλη ανάγνωση, όμως της Λευκής Βίβλου και του ΣΑΚΧ μας οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι υπάρχουν πολλά στοιχεία σύγκλισης και ταυτότητας ανάμεσα στην υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ και στους προσανατολισμούς του ΣΑΚΧ. Πιο συγκεκριμένα και τα δυο κείμενα αναφέρονται :

- Στην ανάπτυξη πολυεπίπεδων πολυκεντρικών συστημάτων (σε Ευρωπαϊκό, περιφερειακό και τοπικό βαθμό).
- Σε οικονομικά ολοκληρωμένες ζώνες παγκόσμιας εμβέλειας, όπου παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση, υποδομών, ανθρωπίνου δυναμικού και υπηρεσιών.
- Σε λιμένες διηπειρωτικού χαρακτήρος με έντονα στοιχεία σύνδεσης με τις υποδομές της ενδοχώρας.
- Σε μεγάλους οδικούς άξονες ή ευρωδιαδρόμους, όπου παρατηρείται μεγάλη ροή εμπορευμάτων σε διεθνές επίπεδο.

³⁴ Στις χώρες αυτές, όπου παρατηρείται αύξηση των ροών μεταφοράς και υπάρχουν μεγάλα γεωγραφικά εμπόδια (Άλπεις, Πυρηναία όρη) έχει δοθεί μεγάλο βάρος από τη Λευκή Βίβλο του 2001. Το γεγονός αυτό όμως δεν συνεπάγεται και μια συνολική αντιμετώπιση του κριτηρίου της Ορεινότητας (ή της νησιωτικότητας) από τα ΔΕΔ-Μ.

³⁵ Territoires d'Europe / territoires du Monde (DATAR) Mars 2002 n.5: "Notes de lecture du Deuxieme rapport sur la cohesion: unite de l'Europe, solidarite des peuples, diversite des territoires" Laurent Davezies, Universite de Paris 7, Page 76

- Στην καταπολέμηση των εδαφικών στενώσεων (Άλπεις, Πυρηναία) που βρίσκονται πάνω σε άξονες διεθνούς εμβέλειας και στην καλύτερη σύνδεση των περιφερειακών περιοχών.

Τα ανωτέρω στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχει μεγάλη αλληλοδιείσδυση μεταξύ των προσανατολισμών των ΔΕΔ-Μ και του ΣΑΚΧ. Ωστόσο, σε ποίο βαθμό υπερισχύουν ή λαμβάνονται υπόψη οι προσανατολισμοί του ΣΑΚΧ κατά την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ είναι θέμα περισσότερο περιπτωσιολογικής μελέτης³⁶.

Πάντως, σε γενικές γραμμές ο βαθμός επέμβασης του ΣΑΚΧ στην υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ διαρθρώνεται με βάση το χωρικό επίπεδο κατά τον εξής τρόπο :

- **Σε πανευρωπαϊκή κλίμακα :** Τα ΔΕΔ-Μ στοχεύουν στην κατασκευή ενός δικτύου διαδρόμων διεθνούς εμβέλειας, έτσι ώστε να διασυνδέσουν τους μείζονες οικονομικούς πόλους στον Ευρωπαϊκό χώρο τόσο μεταξύ τους, όσο με το χώρο της διευρυμένης Ένωσης. Στο επίπεδο αυτό τα ΔΕΔ-Μ έχουν καθαρά διεθνικό χαρακτήρα και η υλοποίησή τους χαρακτηρίζεται πρωτίστως από την εξυπηρέτηση του κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης. Στο πλαίσιο αυτό η παρέμβαση του ΣΑΚΧ και δη της χωρικής δικαιοσύνης είναι σε πολύ χαμηλό βαθμό έως ανύπαρκτη. Τα έργα αυτά εξυπηρετούν κυρίως τις ήδη ολοκληρωμένες οικονομικές ζώνες (Κεντρικές περιοχές) με στόχο να ενδυναμώσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Η οποιαδήποτε δε χωροταξική πτυχή επικεντρώνεται κυρίως σε θέματα καταπολέμησης της συμφόρησης και προσπέλασης γεωγραφικών στενώσεων, που αφορούν όμως τις Κεντρικές περιοχές και όχι τις απομακρυσμένες ή μειονεκτικές περιφέρειες της Ένωσης.
- **Σε επίπεδο διακρατικό/διαπεριφερειακό:** Τα ανωτέρα ΔΕΔ-Μ πρέπει να συμπληρωθούν από δευτερεύοντα δίκτυα, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις διαλειτουργικές απαιτήσεις του δικτύου. Στην κλίμακα αυτή η επέμβαση του ΣΑΚΧ είναι εμφανής, διότι η κατασκευή δευτερευόντων δικτύων προσεγγίζει τη βασική αρχή της πολυκεντρικής ανάπτυξης και εξυπηρετεί την ανάγκη για χωρική συνοχή. Το ζήτημα που τίθεται σε αυτήν την περίπτωση είναι το που κατασκευάζονται αυτά τα δευτερεύοντα δίκτυα. Εάν δηλαδή κατασκευάζονται σε

³⁶ Βλέπε: “Impact des Politiques Communautaires sur le territoire et cout de l’absence de coordination”, Etude relisee a la demande de la Direction Generale de la Politique Regionale. Commission Europeenne (CONTRAT FEDER 99.00.27.156) par L’Agence Europeenne “Territoires et Synergies (Strasbourg) / Juin 2001 page 49-166.

ήδη ολοκληρωμένες οικονομικά ζώνες (Κεντρικές περιοχές), τότε δεν εξυπηρετούν τη συνολική εδαφική συνοχή και δε συμβάλλουν στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων. Αντιθέτως, η κατασκευή τους στοχεύει στην αποσυμφόρηση μιας ήδη αναπτυγμένης περιοχής, γεγονός που δεν προσφέρει κανένα κέρδος στις μειονεκτικές περιοχές, αλλά αντιστρόφως ενδυναμώνει περισσότερο τις συγκεντρωτικές τάσεις. Το ΣΑΚΧ ως κείμενο πολιτικών κατευθύνσεων, φαίνεται ότι δε λαμβάνει σαφή θέση πάνω σε αυτό το θέμα, γεγονός που σημαίνει ότι το βασικότερο κείμενο για την ανάπτυξη μιας κοινής χωροταξικής πολιτικής, διστάζει να υποστηρίξει την έννοια της χωρικής δικαιοσύνης κατά σαφή τρόπο, δημιουργώντας περισσότερο τάσεις σύγκρουσης μεταξύ αυτής και του κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης. Στην περίπτωση, πάντως, που τα δευτερεύοντα δίκτυα κατασκευάζονται σε περιοχές απομακρυσμένες ή μειονεκτικές, τότε μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι υπάρχει πλήρης ταύτιση της υλοποίησης των ΔΕΔ-Μ με τις αρχές μιας χωροταξικής πολιτικής, που αποσκοπεί πρωτίστως στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Η ανωτέρω ανάλυση φανερώνει την πολυπλοκότητα του ζητήματος της χωρικής συνοχής σε σχέση με τα ΔΕΔ-Μ, και τούτο διότι το θέμα δεν είναι εαν εφαρμόσουμε μια ενιαία χωροταξική πολιτική μέσω αυτών, αλλά το πως και που θα την εφαρμόσουμε, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στην βασική επιταγή της Ευρωπαϊκής Συνθήκης για μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών ή νήσων.

Το ΣΑΚΧ, ως κατευθυντήριο κείμενο (πολυκεντρικότητα, προσπελασιμότητα, προσβασιμότητα, ισότιμη χωρική ανάπτυξη) αποτελεί αφενός μια θετική αφετηρία, ώστε να βοηθήσει τα ΔΕΔ-Μ να ανταποκριθούν στην ανωτέρω επιταγή της συνθήκης, αλλά από την άλλη είναι τόσο αόριστο και ασαφές που σε βασικά σημεία του αφήνει ακάλυπτη την έννοια της χωρικής συνοχής προς όφελος των κεντρικών περιοχών. Ίσως φυσικά κάτι τέτοιο να ήταν και επιδίωξη των συντακτών του κειμένου, έτσι ώστε το θέμα της ισότιμης χωροταξικής ανάπτυξης να αποτελεί θέμα καθαρά διακυβερνητικών διασκέψεων και η έννοια της χωροταξικής δικαιοσύνης πεδίο πολιτικών πιέσεων, συναλλαγών και συμβιβασμών.

Συνεπώς, ο δρόμος για την υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ είναι «μονόδρομος» για την ΕΕ, διότι εξυπηρετεί πρωτίστως την εύρυθμη λειτουργία της Αγοράς. Αντιστρόφως, ο δρόμος για την χάραξη μιας ενιαίας χωροταξικής πολιτικής κρίνεται ως «δύσβατος» και

σφόδρα αμφιλεγόμενος. Το εάν τα ΔΕΔ-Μ κατορθώσουν να υλοποιήσουν έστω και κατά ένα ικανοποιητικό βαθμό την ενοποίηση του Ευρωπαϊκού χώρου στη βάση της χωροταξικής δικαιοσύνης, θα αποτελέσει μια μεγάλη επιτυχία της «κοινωνικής» Ευρώπης και θα είναι ίσως το σημαντικότερο έναυσμα (σημαντικότερο και από το διφορούμενο ΣΑΚΧ) για τη γέννηση μιας Ενιαίας χωροταξικής πολιτικής.

8. Η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ και οι περιοχές με ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά.

Στην επικράτεια της ΕΕ υπάρχουν ορισμένες περιοχές, οι οποίες κατέχονται από ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά, συνέπεια των οποίων είναι ο γεωγραφικός απομονωτισμός, η μειονεκτική οικονομική ανάπτυξη και η μη εύκολη προσβασιμότητα τους στις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης και αντίστροφα. Οι εν λόγω περιοχές είναι η εξής :

Ορεινές περιοχές³⁷:

Οι ορεινές περιοχές αντιπροσωπεύουν περίπου το 38% περίπου της ΕΕ και σε αυτές κατοικούν περίπου 30 εκατ. άνθρωποι ή το 10% του συνολικού πληθυσμού της ΕΕ³⁸. Σε ορισμένες χώρες, όπως η Αυστρία, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Ιταλία και η Πορτογαλία, οι ορεινές περιοχές αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το μισό του εθνικού εδάφους. Το ίδιο ισχύει, επίσης, και για πολλές από τις πρώην και ακόμη υποψήφιες χώρες (Κύπρος, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβενία και Τσέχικη Δημοκρατία).

Οι ορεινές περιοχές χαρακτηρίζονται από γεωγραφικά φράγματα και στενώσεις. Τούτο έχει ως συνέπεια, οι δραστηριότητες να συγκεντρώνονται στις πεδιάδες, γιατί αυτές αποτελούν φυσικούς και μοναδικούς διαδρόμους διέλευσης, με αποτέλεσμα σήμερα πολλοί από αυτούς να χαρακτηρίζονται από συμφόρηση των μεταφορών. Η αύξηση της κυκλοφορίας αγαθών και ατόμων σε αυτά τα φυσικά περάσματα εμπεριέχει μεγάλους κινδύνους για την ασφάλεια και το περιβάλλον των εν λόγω περιοχών.

Σύμφωνα με τη δεύτερη έκθεση της Επιτροπής για την οικονομική και κοινωνική συνοχή³⁹, σε πολλές από αυτές τις περιοχές η οικονομική δραστηριότητα συγκεντρώνεται στη γεωργία στον τουρισμό και άλλες υπηρεσίες. Από αυτές τις περιοχές, ενώ μερικές είναι οικονομικά βιώσιμες και ενσωματωμένες στην υπόλοιπη

³⁷ www. Euromontana.

³⁸ Inforegio news, Ενημερωτική επιστολή Ιούνιος 2002 αριθ.99.

³⁹ Ενότητα της Ευρώπης, αλληλεγγύη των λαών, πολυμορφία των περιοχών (Δεύτερη έκθεση σχετικά με την οικονομική και κοινωνική συνοχή) Τόμος 1, Ιανουάριος 2001.

οικονομία της ΕΕ, οι περισσότερες έχουν προβλήματα όπως μαρτυρεί το γεγονός ότι 95% από αυτές (σε όρους έκτασης της γης) είναι επιλέξιμες για ενίσχυση από τους Στόχους 1 ή 2 των Διαρθρωτικών Ταμείων.

Από την άλλη πλευρά η Λευκή Βίβλος (2001) δίνει μεγάλη έμφαση στην ολοκλήρωση των έργων διάτρησης των Άλπεων και στη διασφάλιση της διαπερατότητας των Πυρηναίων. Και τα δυο ανωτέρω έργα προτεραιότητας έχουν να κάνουν με μεγάλους ορεινούς όγκους και γεωγραφικά εμπόδια. Το ερώτημα που τίθεται, όμως, είναι εάν οι γενεσιουργοί λόγοι για την υλοποίηση αυτών των έργων απορρέουν από την αρχή της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης και της ισότητας στην πρόσβαση ή απλώς είναι αναγκαία επιταγή μιας καθαρά οικονομικής αντίληψης για την εύρυθμη λειτουργία της Εσωτερικής αγοράς. Αν και τα άρθρα της Σύμβασης για τα ΔΕΔ κάνουν σαφή αναφορά στην χρησιμότητα αυτών για την ενοποίηση του Ευρωπαϊκού χώρου (σύνδεση των απομακρυσμένων και μειονεκτικών περιοχών με τις Κεντρικές περιοχές), η Λευκή Βίβλος (2001) δεν κάνει κάποια ιδιαίτερη αναφορά σε συνολικό επίπεδο για τη σύνδεση των ορεινών περιοχών με το Κέντρο. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι πρωταρχικό κριτήριο για την υλοποίηση κάποιου έργου είναι η εύρυθμη λειτουργία ενός ενιαίου οικονομικού χώρου, και μάλιστα ενός χώρου ο οποίος χαρακτηρίζεται από τάσεις οικονομικού συγκεντρωτισμού.

Επομένως, η κατασκευή των δυο παραπάνω έργων στις Άλπεις και στα Πυρηναία δεν αποτελεί τμήμα μιας συνολικής χωροταξικής αντίληψης για τις ορεινές περιοχές. Στην ουσία, βασική αίτια υλοποίησης αυτών των έργων είναι η αύξηση των μεταφορικών ροών από τους συγκεκριμένους ορεινούς όγκους, γεγονός που αυξάνει το κόστος τριβής και δημιουργεί φαινόμενα συμφόρησης.

Η συνολική μείωση, συνεπώς, του οικονομικού απομονωτισμού των ορεινών περιοχών είναι κυρίως έργο των Διαρθρωτικών ταμείων και του ανάλογου εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού. Η διεύλευση, ενός διευρωπαϊκού δικτύου (οδικού ή σιδηροδρομικού) από τις εν λόγω περιοχές απλώς δημιουργεί εκείνες τις προϋποθέσεις εξόδου τους από τον απομονωτισμό, μόνο εάν υπάρξουν τα κατάλληλα δευτερεύοντα δίκτυα τα οποία θα εκμεταλλευθούν τα ΔΕΔ-Μ. Σε αντίθετη περίπτωση θα έχουμε το φαινόμενο της «σήραγγας» και τη δημιουργία μεγάλων «πύλεων εξόδου», χωρίς σημαντικά οικονομικά οφέλη για τις υπόλοιπες περιοχές (πχ Εγνατία οδός).

Παράκτιες και νησιωτικές περιοχές⁴⁰ :

Οι παράκτιες περιοχές ορίζονται ως αυτές που βρίσκονται στη λωρίδα γης πλησίον των ακτών της ΕΕ. Περιλαμβάνουν πολλές μεγάλες πόλεις και καλύπτουν ένα σημαντικό τμήμα της εδαφικής έκτασης της ΕΕ. Πολλές από αυτές περιοχές είναι πυκνοκατοικημένες με ένα υψηλό επίπεδο τουριστικής δραστηριότητας, άλλες περιοχές, όμως, είναι πολύ αραιοκατοικημένες.

Τα νησιά, από την άλλη πλευρά, είναι πολύ σημαντικά για τα τέσσερα νότια κράτη μέλη της ΕΕ, τα τρία από τα οποία είναι χώρες συνοχής, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις τρεις χώρες του βορρά. Πολλά από τα νησιά είναι επιλέξιμα για ενίσχυση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία. Πιο συγκεκριμένα, σχεδόν το 95% του πληθυσμού των νησιωτικών περιφερειών είναι επιλέξιμο για κοινοτική ενίσχυση σύμφωνα με τους Στόχους 1 και 2.

Στην περίπτωση των μικρότερων νησιών, η προσπελασιμότητα είναι το κύριο πρόβλημα που καθιστά δύσκολη τη διατήρηση ανταγωνιστικών οικονομικών δραστηριοτήτων και ενός ανθρώπινου δυναμικού με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης.

Η κύρια αιτία που οδηγεί, επομένως, μεγάλη μερίδα από τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές στον απομονωτισμό είναι δύσκολη προσβάσιμότητά τους, γεγονός που ερμηνεύεται ως απουσία των απαιτούμενων υποδομών που θα τις συνδέουν τόσο με την ενδοχώρα όσο και με τις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης. Συνεπώς, και στην περίπτωση αυτή, ο ρόλος των ΔΕΔ-Μ, μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών δικτύων θα μπορούσε να ενισχύσει το κριτήριο προσπελασιμότητας για τις συγκεκριμένες περιοχές.

Η Λευκή Βίβλος του 2001, αναγνωρίζει ότι οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο της διατροφικότητας, το οποίο προσδοκάται ότι θα συμβάλλει στην καταπολέμηση της αυξανόμενης συμφόρησης των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών. Από την άλλη πλευρά, διαπιστώνει ότι ο εν λόγω τρόπος μεταφοράς παραμένει ως σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιημένος, παρόλο που η κοινότητα έχει στη διάθεσή της ένα ανεκτίμητο δυναμικό.

Στη βάση αυτών των δυνατοτήτων, η Επιτροπή προτείνει τη χάραξη ενός θαλάσσιου ΔΕΔ, το οποίο πιστεύεται ότι θα διευκολυνθεί λόγω της προτεραιότητας που αποδίδεται σε εθνικό επίπεδο στους λιμένες, οι οποίοι διαθέτουν καλή σύνδεση με το οδικό δίκτυο, ιδιαίτερα στις ακτές του Ατλαντικού και της Μεσογείου.

⁴⁰ Βλέπε , Εργασία Αντώνη Φυσεκίδη , Σπουδαστή της ΙΔ' Εκπαιδευτικής σειράς της ΕΣΔΔ με τίτλο : «Η χωροταξική προσέγγιση στην ΕΕ. Το κριτήριο της Νησιωτικότητας».

Και στην περίπτωση αυτή, η Λευκή Βίβλος (2001) αναφερόμενη στην προόπτική ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών δεν προβαίνει σε καμία αναφορά στην καταπολέμηση του φαινομένου του απομονωτισμού ενός μεγάλου αριθμού νήσων και παράκτιων περιοχών. Αντιθέτως, αντιμετωπίζει το θαλάσσιο ΔΕΔ ως μια εναλλακτική λύση αποσυμφόρησης των χερσαίων δικτύων.

Στην ίδια άλλωστε διαπίστωση καταλήγει η **CRPM-NESTEAR**, η οποία τονίζει την έλλειψη σαφούς αναφοράς της Λευκής Βίβλου (2001) στην καταπολέμηση του χωρικού απομονωτισμού αυτών των περιοχών, μέσω της δημιουργίας ενός θαλάσσιου ΔΕΔ-Μ. Αναφέρει μάλιστα χαρακτηριστικά, ότι η προσέγγιση που επιχειρείται δεν βασίζεται στην έννοια της χωρικής ισορροπίας⁴¹.

Η μελλοντική χάραξη ενός θαλάσσιου ΔΕΔ-Μ θα αποτελέσει ένα από τα κύρια θέματα αναθεώρησης των έργων προτεραιότητας το 2004.

Πάντως και στην περίπτωση αυτή είναι αναμενόμενο ότι ο σχεδιασμός των θαλάσσιων ΔΕΔ-Μ θα λειτουργήσει πρωτίστως με το κριτήριο της οικονομικής απόδοσης και όχι με αυτό της «άγονης γραμμής». Ωστόσο, οι δυνατότητες που ανοίγουν για συμπληρωματικά δίκτυα μπορούν να αποβούν προς όφελος των ιδιαίτερα απομονωμένων νησιωτικών περιοχών.

Στην λογική αυτή, τα νησιά που εντάσσονται στο Ταμείο Συνοχής μπορούν να επωφεληθούν της ανάλογης χρηματοδότησης, έτσι ώστε να αναπτύξουν εκείνες τις υποδομές (λιμένες ή αεροδρόμια) που θα τις συνδέουν με τα ΔΕΔ-Μ.

Στο σημείο αυτό γίνεται σαφή διάκριση ανάμεσα σε εκείνες τις ομάδες νησιών που μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής για δραστηριότητες που συνδέονται με τα ΔΕΔ-Μ και στις ομάδες νησιών που δε διαθέτουν αυτή τη δυνατότητα. Όπως επισημαίνεται αυτή η κατάσταση, έφερε τις εν λόγω ομάδες νησιών σε μειονεκτική θέση, διότι εαν και ανήκαν σε χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, στην επικράτεια των οποίων κατασκευάζεται η πλειονότητα των ΔΕΔ-Μ, δεν μπόρεσαν να εκμεταλλευθούν τα ΔΕΔ-Μ μέσω της κατασκευής των κατάλληλων έργων διασύνδεσης, κυρίως λόγω εξεύρεσης χρηματοδοτικών πόρων⁴² !

⁴¹ “Les regions pour une Politique des Transports Europeenne au service du Territoire” CRPM-NESTEAR Fevrier 2002 page 7.

⁴² “Analuse des Regions insulaires et des Regions Ultraperiferique de l’UE: Partie 1, Les territoires et les regions insulaires” presente par le CONSORTIUM PLANISTAT EUROPE (chef de file), BRADLEY DUNBAR ASS> (partenaire). (Rapport Final 2000. CE.16.0.AT.118) Page 106.

B. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Αναπόσπαστο τμήμα της πλήρους ολοκλήρωσης της Ενιαίας Αγοράς είναι και η απελευθέρωση των αγορών στον τομέα της ενέργειας, και τούτο διότι η ενέργεια χαρακτηρίζεται ως καθοριστικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας και οικονομικής ανάπτυξης για την Ευρώπη. Στην πραγματικότητα, η κοινοτική ενεργειακή πολιτική αποτελεί έναν από τους πιο ευαίσθητους τομείς άσκησης πολιτικής, όχι μόνο σε εσωτερικό επίπεδο (μεταξύ κοινότητας και κρατών μελών), αλλά και σε εξωτερικό επίπεδο (μεταξύ κοινότητας και τρίτων χωρών), από την εξέλιξη της οποίας κρίνεται το μέλλον της βιωσιμότητας, της ενεργειακής εξάρτησης και της αυτάρκειας της συνολικής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Η σπουδαιότητα της ενεργειακής πολιτικής φανερώνεται, κυρίως, μέσα από τη μελέτη της **Πράσινης Βίβλου**⁴³ που εξέδωσε το Νοέμβριο του 2000 η Επιτροπή με τίτλο: «**Ευρωπαϊκή στρατηγική ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού**».

Η Πράσινη Βίβλος, η οποία εγγράφεται μέσα στην προοπτική των επόμενων είκοσι έως τριάντα χρόνων, δείχνει τις διαρθρωτικές αδυναμίες του ενεργειακού εφοδιασμού στην ΕΕ και τα ευαίσθητα γεωπολιτικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά σημεία του, με βάση ιδίως τις ευρωπαϊκές δεσμεύσεις στο πλαίσιο του Πρωτόκολλου του Κιότου. Σε γενικές γραμμές στο κείμενο αυτό, διαπιστώνεται ότι η εξωτερική ενεργειακή εξάρτηση της ΕΕ εξακολουθεί να αυξάνεται συνεχώς, με αποτέλεσμα η Ένωση να καλύπτει τις ενεργειακές της ανάγκες σε ποσοστό 50% από τα εισαγόμενα ενεργειακά προϊόντα και εάν δεν καταβληθεί μια προσπάθεια κατά την επόμενη εικοσεατία με τριακοντεατία το ποσοστό αυτό θα αυξηθεί σε 70%. Συνέπεια αυτής της εξωτερικής ενεργειακής εξάρτησης είναι ότι προκύπτουν οικονομικοί, κοινωνικοί, οικολογικοί και φυσικοί κίνδυνοι για την ΕΕ. Ο προβληματισμός της Πράσινης Βίβλου για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού συμπυκνώνεται στην πρόταση της για την υιοθέτηση μιας στρατηγικής ελέγχου της ζήτησης ενέργειας και περαιτέρω στην επιτάχυνση της διαδικασίας για την απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας, υποστηριζόμενη από τα κατάλληλα δίκτυα και υποδομές.

Επιπλέον, η συζήτηση για την Πράσινη Βίβλο έδειξε ότι είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί η αρχή της ασφάλειας εφοδιασμού σε κλίμακα ευρωπαϊκής ηπείρου, διότι

⁴³ COM (2000) 769

μόνο έτσι θα είναι δυνατόν να ελεγχθεί η τύχη της Ευρώπης στον ενεργειακό τομέα. Βασική προϋπόθεση για την επίτευξη των ανωτέρω είναι η εγκαθίδρυση μιας νέας ενεργειακής αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, η οποία θα απορρέει κυρίως από την ενδυνάμωση της ενεργειακής αλληλεξάρτησης.

Η διασφάλιση της μεγαλύτερης ενεργειακής αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών δύναται να επιτευχθεί, αφενός με την πλήρη απελευθέρωση της ενεργειακής αγοράς και αφετέρου με την ανάπτυξη ενός ΔΕΔ στον τομέα της ενέργειας, το οποίο θα εξυπηρετεί την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, αλλά παράλληλα θα πραγματώνει και την έννοια της ενεργειακής αλληλεξάρτησης στην πράξη.

Η προσπάθεια για την απελευθέρωση της ενεργειακής αγοράς είχε αρχίσει πολύ πριν την έκδοση της Πράσινης Βίβλου, εντασσόμενη στο πνεύμα που είχε εγκαθιδρύσει η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1987) για την γενική ολοκλήρωση της Εσωτερικής αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η εγκαθίδρυση της ενιαίας ενεργειακής αγοράς ακολούθησε σε γενικές γραμμές μια σταδιακή εξελικτική προσέγγιση.

Πρώτα, θεσπίστηκαν μέτρα των οποίων σκοπός ήταν να εξασφαλίσουν τη διαφάνεια των τιμών για τον τελικό καταναλωτή και να διευκολύνουν τη διακίνηση του φυσικού αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας μεταξύ των δικτύων της κοινότητας.

Στη συνέχεια, επιδιώχθηκε η άρση ορισμένων περιορισμών στην επί ίσοις όροις πρόσβαση των επιχειρήσεων στις δραστηριότητες έρευνας και αναζήτησης υδρογονάνθρακων. Σημαντικό βήμα για την οικοδόμηση της ενιαίας αγοράς αποτέλεσε η έκδοση το 1996 και το 1998 των οδηγιών που ορίζουν κοινούς κανόνες για την ηλεκτρική ενέργεια και του φυσικού αερίου. Οι εν λόγω οδηγίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας της ηλεκτρικής ενέργειας και του φυσικού αερίου στο εσωτερικό της ένωσης. Ωστόσο, η απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και του φυσικού αερίου εμφανίζει μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών.

Η έκκληση του **Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισσαβώνας (2000)** για επιτάχυνση του ανοίγματος των αγορών ενέργειας, έτσι ώστε να ξεπεραστούν οι οποιοσδήποτε διαφοροποιήσεις ως προς το βαθμό ελευθέρωσης της ενέργειας μεταξύ των κρατών μελών, έδωσε νέα σημαντική ώθηση στο συγκεκριμένο θέμα. Στη βάση αυτή, το Μάρτιο του 2001, η Επιτροπή ενέκρινε μια δέσμη μέτρων με σκοπό το πλήρες άνοιγμα των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου από το 2005.

Ανεξάρτητα, πάντως από την εξέλιξη που θα έχει η απελευθέρωση της ενεργειακής αγοράς στο ρυθμιστικό και κανονιστικό επίπεδο, είναι σίγουρο ότι θα παραμείνει

ημιτελής εάν δε συνοδευθεί και από τις αντίστοιχες εκείνες δράσεις που θα βελτιώνουν, θα διασυνδέουν και θα επεκτείνουν την υποδομή του ενεργειακού δικτύου στο σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου.

Και στην περίπτωση αυτή λοιπόν η ανάγκη βελτίωσης των υποδομών και η διαχείριση των εννοιών της διασύνδεσης, της διαλειτουργικότητας και της προσβασιμότητας στον τομέα της ενέργειας αναδεικνύει την αρχή της δικτύωσης και επιτάσσει την ανάπτυξη ενός ΔΕΔ-Ε. Τα ΔΕΔ-Ε, συνεπώς, πρέπει να θεωρηθούν ως αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής ενεργειακής πολιτικής, η οποία εάν όντως επιθυμεί να επιτύχει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, αλλά και να διασφαλίσει τον ισόρροπο ενεργειακό εφοδιασμό, ωφείλει να προωθήσει με αποφασιστικότητα το αντίστοιχο μοντέλο ενός ΔΕΔ και στον τομέα της ενέργειας.

Τα άρθρα 154 έως 156 της ΣΕΕ παρέχουν και στην περίπτωση αυτή την πρωτογενή νομική βάση, έτσι ώστε η ΕΕ να προχωρήσει στο σχεδιασμό ενός συνολικού και εξειδικευμένου προγραμματισμού για την ανάπτυξη των ανάλογων ΔΕΔ-Ε.

1. Ο αρχικός καθορισμός των γενικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου στον τομέα της ενέργειας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προχώρησε στις 5 Ιουνίου 1996 στην έκδοση της **απόφασης 1254/96**⁴⁴ με σκοπό τον καθορισμό του συνόλου των προσανατολισμών σχετικά με τα ΔΕΔ στον τομέα της ενέργειας.

Στην εν λόγω απόφαση αναγνωρίζεται ότι η δημιουργία και η ανάπτυξη ΔΕΔ-Ε συμβάλλουν στην επίτευξη σημαντικών κοινοτικών στόχων, όπως η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Ειδικότερα, αναγνωρίζεται ότι η δημιουργία και η ανάπτυξη, στο σύνολο του κοινοτικού εδάφους, ΔΕΔ-Ε έχουν ως ειδικούς στόχους την αξιοπιστία και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της κοινότητας, καθώς και τη διασφάλιση της ισόρροπης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Για αυτούς τους λόγους θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για τον εντοπισμό και την κατασκευή των ζεύξεων που λείπουν ακόμη από τα ΔΕΔ για τη μεταφορά ενεργειακών προϊόντων, έτσι ώστε η ΕΕ να αποκτήσει ένα δίκτυο μεταφοράς ενέργειας με συνοχή και προοπτική υποστήριξης της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας.

⁴⁴ JO L161, 29/06/1996

Στην ανωτέρω απόφαση τονιζόταν, επίσης, ότι για να υπάρξει ουσιαστική συμβολή των ΔΕΔ-Ε στην οικονομική και κοινωνική συνοχή, πρέπει να επιταχυνθεί η ανάπτυξη των διασυνδέσεων των δικτύων μεταφοράς ενέργειας και φυσικού αερίου στην κοινότητα και ιδιαίτερα στις ζώνες, όπου απαιτείται ενίσχυση των δικτύων ή στις περιφέρειες που είναι ακόμη απομόνωση.

Η ΕΕ, σύμφωνα με τις επιταγές του άρθρου 154 παρ.2της ΣΕΕ φαίνεται ότι εντάσσει τη συλλογιστική της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Ε στον κεντρικό πυρήνα της περιφερειακής πολιτικής για μείωση των χωρικών ανισοτήτων. Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι αναγνωρίζει τις έντονες χωροταξικές επιπτώσεις των ΔΕΔ-Ε, οι οποίες με την προσήκουσα πολιτική εκμετάλλευσης δύνανται να εξυπηρετήσουν την αρχή της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης. Συνεπώς, η ανάπτυξη και ο σχεδιασμός των ΔΕΔ-Ε αποτελεί, εκτός από τις καθαρά οικονομικές σκοπιμότητες που εξυπηρετεί, και βασικό εργαλείο για την υιοθέτηση μιας κοινής χωροταξικής πολιτικής, όπου θα κυριαρχεί φυσικά το κριτήριο της χωροταξικής ισότητας και δικαιοσύνης. Εντασσόμενα σε αυτή την οπτική γωνία, τα ΔΕΔ-Ε όντως μπορούν να αποτελέσουν στοιχείο οικονομικής ενδυνάμωσης των μειονεκτικών περιοχών και να συμβάλλουν στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στην αύξηση της χωρικής συνοχής της Ένωσης.

Την εργαλειακή χρησιμότητα των ΔΕΔ-Ε για την ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη θίγει, επίσης, και το Συμβούλιο, το οποίο με απόφασή του της 22^{ης} Μαρτίου 1996 (96 / 391 ΕΚ) «περί συνόλου δράσεων προς διαμόρφωση ευνοϊκότερου πλαισίου για την ανάπτυξη των ΔΕΔ στον τομέα ενέργειας», επισημαίνει ότι «η διαμόρφωση ευνοϊκότερου πλαισίου για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε αποτελεί μέρος των γραμμών δράσης κατά την έννοια του άρθρου 155 της ΣΕΕ».

Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, στην απόφαση 1254/96 καθιερώθηκε για πρώτη φορά σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ένα σύνολο προσανατολισμών που κάλυπταν τις προτεραιότητες, τους στόχους και τους βασικούς άξονες δράσης της κοινότητας σε θέματα ΔΕΔ-Ε. Επιπλέον, η απόφαση προσδιόριζε τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των ΔΕΔ ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Πιο συγκεκριμένα, με βάση τους γενικούς προσανατολισμούς προσδιορίστηκαν 43 έργα κοινού ενδιαφέροντος (23 έργα ηλεκτρικής ενέργειας και 20 έργα φυσικού αερίου), τα οποία βασίζονταν στις εξής προτεραιότητες :

Όσον αφορά τα ΔΕΔ ηλεκτρικής ενέργειας :

- Σύνδεση των απομονωμένων δικτύων ηλεκτρισμού με τα διασυνδεδεμένα ευρωπαϊκά δίκτυα.
- Ανάπτυξη των διασυνδέσεων μεταξύ των κρατών μελών , καθώς και των εσωτερικών συνδέσεων που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία των διασυνδέσεων.
- Ανάπτυξη ζεύξεων με τρίτες χώρες (της Ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου) , που συμβάλλουν στη βελτίωση της αξιοπιστίας και της ασφάλειας των ΔΕΔ ηλεκτρικής ενέργειας της κοινότητας ή στον εφοδιασμό της κοινότητας με ηλεκτρική ενέργεια.

Όσον αφορά τα ΔΕΔ φυσικού αερίου, οι προτεραιότητες είναι οι εξής :

- Έναρξη χρήσης του φυσικού αερίου σε νέες περιφέρειες.
- Σύνδεση των απομονωμένων δικτύων με τα ΔΕΔ, καθώς και σύνδεση των μεμονωμένων δικτύων.
- Αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, των δυνατοτήτων παραλαβής και αποθήκευσης (αναγκαίες για την ικανοποίηση της ζήτησης), καθώς και διαφοροποίηση των πηγών και αγωγών παροχέτευσης φυσικού αερίου.

Από την παράθεση των παραπάνω προτεραιοτήτων, συνάγεται ότι τα ΔΕΔ-E, έχουν ως βασική τους κατεύθυνση και τον απεγκλωβισμό των λιγότερο ευνοημένων περιοχών και περιφερειών από το φαινόμενο του χωρικού και οικονομικού απομονωτισμού, μέσω της ανάπτυξης κυρίως δευτερευόντων και συμπληρωματικών δικτύων που θα συνδέονται με τα ΔΕΔ-E.

Στον κατάλογο με τα έργα προτεραιότητας της απόφασης 1254/96 προστέθηκαν 31 έργα, βάσει της **απόφασης 1047/97**⁴⁵ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29^{ης} Μαΐου 1997 (εκ των οποίων 16 έργα ηλεκτρικής ενέργειας και 15 έργα φυσικού αερίου), με σκοπό να ληφθούν υπόψη οι ταχείες εξελίξεις στους εν λόγω τομείς και ειδικότερα η διεύρυνση της ΕΕ με την προσχώρηση της Αυστρίας, της Φιλανδίας και της Σουηδίας.

Ο κατάλογος των έργων κοινού ενδιαφέροντος ενημερώθηκε για δεύτερη φορά με την **απόφαση 1741/99ΕΚ**⁴⁶ με την οποία προστέθηκαν 16 έργα (5 έργα ηλεκτρικής ενέργειας και 11 έργα φυσικού αερίου) και τροποποιήθηκε η περιγραφή 5 υφιστάμενων έργων.

⁴⁵ JO. L152 11/6/1997.

⁴⁶ JO. L207 6/8/1999.

Με τις τροποποιήσεις των ανωτέρω αποφάσεων ο αρχικός κατάλογος των 43 έργων της 1254/96 απόφασης έφθασε τον αριθμό των 90 έργων (44 έργα ηλεκτρικής ενέργειας και 46 έργα φυσικού αερίου), τα οποία αντιστοιχούν στις κατηγορίες προτεραιότητας, όπως καθορίστηκαν στην απόφαση περί προσανατολισμού του 1996 (βλέπε παράρτημα).

Πιο συγκεκριμένα, η αντιστοιχία αυτή διαμορφώνεται ως εξής :

Για την ηλεκτρική ενέργεια (βλέπε χάρτες) :

- Σύνδεση απομονωμένων δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας: 6 έργα
- Ανάπτυξη διασυνδέσεων μεταξύ των κρατών μελών : 14 έργα
- Ανάπτυξη εσωτερικών συνδέσεων σχετιζόμενων με τις διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών: 13 έργα
- Ανάπτυξη διασυνδέσεων με τρίτες χώρες : 11 έργα.

Για το φυσικό αέριο (βλέπε χάρτες):

- Εισαγωγή του φυσικού αερίου σε νέες περιοχές : 4 έργα
- Αύξηση του δυναμικού υποδομής και αποθήκευση φυσικού αερίου : 13 έργα
- Αύξηση του δυναμικού μεταφοράς (αγωγή παροχής φυσικού αερίου) : 14 έργα.

Σύμφωνα με έκθεση της Επιτροπής⁴⁷ για την υλοποίηση των προσανατολισμών σχετικά με τα ΔΕΔ-Ε κατά την περίοδο 1996-2001 από τα 90 έργα τέθηκαν σε λειτουργία 24 έργα, ενώ:

- 12 βρίσκονταν υπό κατασκευή
- 22 βρίσκονταν στη διαδικασία εξασφάλισης διοικητικών αδειών
- 32 βρίσκονταν ακόμη στο στάδιο μελέτης.

Από την ποσοτική παράθεση των ανωτέρω έργων, προκύπτει ότι η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις λιγότερο ευνοημένες περιοχές, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στα μεγάλα αλληλοσυνδεδεμένα δίκτυα ηλεκτρισμού και ιδίως φυσικού αερίου, πράγμα που είναι μια αιτία αλλά και ένα αποτέλεσμα της καθυστερημένης ανάπτυξής τους.

Οι αναπτυξιακά καθυστερημένες περιοχές, γνωστές σαν «περιοχές του Στόχου 1», ορίζονται γενικά σαν εκείνες, όπου το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι τουλάχιστον κατά 25%

⁴⁷ COM/2001/775

χαμηλότερο από τον κοινοτικό μέσο όρο. Αυτές οι περιοχές περιλαμβάνουν το σύνολο της Ελλάδος, της Πορτογαλίας και της Ιρλανδίας, καθώς και μεγάλα τμήματα της Ισπανίας. Οι ανωτέρω περιοχές αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα:

- ανεπαρκείς ή ερειπωμένες υποδομές στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών
- αδύναμες ή απαρχαιωμένες βιομηχανικές διαρθρώσεις, των οποίων οι μέθοδοι παραγωγής είναι συχνά καθυστερημένες και τα προϊόντα είναι λίγο προσαρμοσμένα στις απαιτήσεις της αγοράς
- μικρές και παραδοσιακές εκμεταλλεύσεις
- απερίμωση των αγροτικών περιφερειών και πληθυσμιακή υπερσυγκέντρωση στις πόλεις
- σημαντική ανεργία, ιδίως όσον αφορά τους νέους και τους λίγο ή καθόλου ειδικευμένους εργάτες.

Οι προσανατολισμοί των ΔΕΔ-Ε, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω δεδομένα, θέτουν ως βασικό τους στόχο την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, μέσω της άρσης της απομόνωσης των λιγότερο ευνοημένων περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών. Ειδικότερα, στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, τα έργα που αφορούν τη σύνδεση των απομονωμένων δικτύων ηλεκτρισμού με τα διασυνδεδεμένα Ευρωπαϊκά δίκτυα είναι τα εξής:

- Ηνωμένο Βασίλειο (Βόρειος Ιρλανδία-Σκωτία)
- Ιρλανδία-Ηνωμένο Βασίλειο
- Ελλάδα-Ιταλία
- Ηνωμένο Βασίλειο (Isle of Man)
- Ηνωμένο Βασίλειο (Νήσοι Shetland)
- Ελλάδα.

Όσον αφορά την έναρξη χρήσης φυσικού αερίου σε νέες περιφέρειες στον κατάλογο της απόφασης 1254/96 είχαν προβλεφθεί τα εξής έργα: Επέκταση του δικτύου μεταφοράς φυσικού αερίου στην Ισπανία, Πορτογαλία και Ελλάδα.

Όσον αφορά επίσης, τη σύνδεση των απομονωμένων δικτύων φυσικού αερίου με τα διασυνδεδεμένα ευρωπαϊκά δίκτυα, την ενίσχυση των υφιστάμενων δικτύων και τη

διασύνδεση των μεμονωμένων δικτύων φυσικού αερίου, στην ίδια απόφαση προβλεπόταν η υλοποίηση των εξής έργων :

- Ιρλανδία – Ηνωμένο Βασίλειο
- Ηνωμένο Βασίλειο – Ηπειρωτική Ευρώπη
- Λουξεμβούργο – Γερμανία
- Γαλλία – Ισπανία
- Πορτογαλία – Ισπανία
- Γαλλία
- Αυστρία – Γερμανία
- Αυστρία – Ουγγαρία
- Αυστρία – Σλοβακία
- Αυστρία
- Ελλάδα – Αλβανία
- Ιταλία – Ελλάδα – Άλλες Βαλκανικές χώρες
- Αυστρία – Τσέχικη Δημοκρατία
- Αυστρία – Σλοβενία – Κροατία.

Με βάση την εμπειρία από την υλοποίηση των προανατολισμών αυτών, η **Επιτροπή με έκθεσή της (COM/2001/775), επεσήμανε την ανάγκη για συνεχή επικαιροποίηση των έργων για την ανάπτυξη ενεργειακών δικτύων, μέσω της αναθεώρησης των προανατολισμών, που αφορούν τα ΔΕΔ-Ε.** Τα κύρια θέματα που πρέπει να εξετασθούν σε μια μελλοντική αναθεώρηση των εν λόγω προανατολισμών είναι τα εξής :

- Η εισαγωγή ενός νέου πίνακα έργων προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
- Ο επανακαθορισμός των προτεραιοτήτων ΔΕΔ-Ε , ώστε να τονισθεί: η ενίσχυση της ελευθέρωσης των ενεργειακών αγορών, η βελτίωση της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού, η ενσωμάτωση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΕΠ) , η διεύρυνση της ΕΕ και η μέριμνα για τις απομακρυσμένες περιοχές.
- Ο διευρυνόμενος ορισμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος και ο περισσότερο ευέλικτος μηχανισμός για την επικαιροποίηση του λεπτομερούς καταλόγου έργων.

Το ότι η Επιτροπή θεωρεί την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε ως σημαντικό μέσο πολιτικής για την καταπολέμηση των περιφερειακών ανισοτήτων και την ενδυνάμωση της χωρικής

συνοχής φαίνεται από την εν λόγω έκθεση όπου τονίζεται ότι: «Στόχος της παρούσας έκθεσης είναι να αναλύσει την εφαρμογή των δυο αυτών αποφάσεων (1254/96 και 391/96) υπό το πρίσμα του άρθρου 154 της ΣΕΕ. Σκοπός της κοινοτικής δράσης για τα ΔΕΔ-Ε, όπως ορίζεται από τη Συνθήκη είναι η προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά, στο πλαίσιο συστήματος ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών, λαμβανομένης υπόψης της ανάγκης σύνδεσης νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης».

Κατά συνέπεια, η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε αποτελεί στοιχείο ολοκλήρωσης. Συμβάλλει, αφενός στην επίτευξη της εσωτερικής αγοράς με την ενίσχυση των δυνατοτήτων συναλλαγών, ώστε να καθίσταται δυνατή η πρόσβαση σε πιο ευρύτερη και πιο ανταγωνιστική αγορά. Αφετέρου, η σύνδεση απομακρυσμένων περιοχών με το ΔΕΔ ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη των περιοχών αυτών, προωθώντας με τον τρόπο αυτό την οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Επιπλέον, η σύνδεση των ΔΕΔ-Ε με τρίτες χώρες συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας του εφοδιασμού και της συνεργασίας με τις χώρες αυτές, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι χώρες που έχουν υποβάλλει αίτηση για προσχώρηση στην ΕΕ , γεγονός που προλειαίνει το έδαφος για ταχύτερη ενσωμάτωση των οικονομιών τους.

Σε μια προσπάθεια αξιολόγησης του προγράμματος ΔΕΔ-Ε, η Εταιρεία **TRACTEBEL ENERGY ENGINEERING**⁴⁸ υπέβαλε μια σχετική έκθεση τον Οκτώβριο του 1999. Στην έκθεση αυτή, ο φορέας αξιολόγησης έκανε ευνοϊκή αναφορά στον προσδιορισμό του προγράμματος, τους πόρους και την εφαρμογή του και υπέδειξε , ότι θα ήταν επιθυμητή η αποκέντρωση ορισμένων αποφάσεων οι οποίες σήμερα λαμβάνονται σε πολιτικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό προκύπτει, το ζήτημα της απλοποίησης της διαδικασίας προσδιορισμού επιλέξιμων έργων (η οποία επί του παρόντος διέπεται από τη διαδικασία της συναπόφασης), με σκοπό να εναρμονισθεί στενότερα με τους κανόνες επιλεξιμότητας που εφαρμόζονται συνήθως στα κοινοτικά προγράμματα (διαδικασία επιτροπολογίας).

⁴⁸ Η εταιρεία Tractebel Energy Engineering , επιλέχθηκε κατόπιν διαγωνισμού για την αξιολόγηση των δράσεων του προγράμματος ΔΕΔ-Ε.

2. Η κατάσταση των ενεργειακών υποδομών (έλλειψη διασυνδέσεων, υπερφόρτωση, ανισόρροπος καταμερισμός της ενεργειακής δυναμικότητας).

Η Επιτροπή με Ανακοίνωσή⁴⁹ σχετικά με την ενεργειακή υποδομή, αναφέρει ότι σύμφωνα με τα συμπεράσματα της Έκθεσής της για την υλοποίηση των ΔΕΔ-ΕΔ κατά την περίοδο 1996-2001 απαιτείται άμεση αναθεώρηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος και περαιτέρω ενδυνάμωση των ενεργειακών υποδομών. Σύμφωνα με την εν λόγω ανακοίνωση, η ολοκλήρωση της απελευθέρωσης της ενεργειακής αγοράς συναντά ακόμα πολλά εμπόδια, παρά τα σημαντικά βήματα προόδου που έχουν γίνει. Ειδικότερα, ο καταμερισμός της δυναμικότητας των υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, καθώς και οι μέθοδοι τιμολόγησης διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών, με αποτέλεσμα να επιφέρουν διακριτική μεταχείριση και εμπόδια στον ισότιμο ανταγωνισμό.

Η σπουδαιότητα αυτής της ανακοίνωσης για τη μελλοντική εξέλιξη των ΔΕΔ-Ε εντοπίζεται στο γεγονός, ότι ουσιαστικά αποτελεί ανταπόκριση της Επιτροπής προς τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Στοκχόλμης στις 23-24 Μαρτίου 2001, όπου αναφέρθηκε ότι: «η δημιουργία εύρυθμης εσωτερικής αγοράς υπηρεσιών αποτελεί μια από τις υψηλότερες προτεραιότητες της Ευρώπης και θα πρέπει να συμβαδίζει με ένα πλαίσιο για την ανάπτυξη πραγματικών διασυνοριακών αγορών που θα υποστηρίζονται από την κατάλληλη υποδομή».

Η γενική αυτή διαπίστωση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την ενδυνάμωση της ανάπτυξης εν γένει των υποδομών, ως υποστηρικτικοί μηχανισμοί της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, άνοιξε ουσιαστικά το δρόμο για μια ριζική αναθεώρηση των προσανατολισμών των ΔΕΔ-Ε. Πιο συγκεκριμένα το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να αξιολογήσει την κατάσταση στον ενεργειακό τομέα, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα λήψης περαιτέρω μέτρων.

Η Επιτροπή ανταποκρινόμενη, τόσο στο παραπάνω αίτημα, όσο και στις επιταγές της Πράσινης Βίβλου (2000), όπου τονιζόταν ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην υπερκέρωση των φραγμών για τη συγκρότηση της Ευρωπαϊκής ενεργειακής υποδομής, προχώρησε στην εκπόνηση μιας βαρυσήμαντης Ανακοίνωσης, η οποία ουσιαστικά αποτέλεσε και την ολοκλήρωση του πρώτου κύκλου ανάπτυξης των ΔΕΔ-Ε και άνοιξε το δρόμο για την επένδυσή τους με ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο.

⁴⁹ COM (2001) 775

Η πολιτική σπουδαιότητα αυτής της ανακοίνωσης αποδεικνύεται, επίσης, και από το γεγονός ότι αποτέλεσε προϊόν ευρείας διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση⁵⁰. Στο πλαίσιο αυτό συζητήθηκε η γνώμη όλων των ενδιαφερόμενων μερών με βάση ερωτηματολόγιο. Η Επιτροπή έλαβε 70 απαντήσεις και πραγματοποίησε πολυάριθμες συνεδριάσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Στην πρόσκληση, επίσης, να συνεισφέρουν στη διαβούλευση ανταποκρίθηκαν όλες οι υποψήφιες προς προσχώρηση χώρες.

Το τελικό συμπέρασμα της εν λόγω ανακοίνωσης σε γενικές γραμμές ήταν το εξής: Για να δημιουργηθεί πραγματική ανταγωνιστική και ολοκληρωμένη εσωτερική αγορά απαιτείται επαρκής δυναμικότητα υποδομών, τόσο εντός όσο και μεταξύ των εθνικών αγορών φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. Στη βάση της εξέτασης, επομένως, των δράσεων που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της βέλτιστης χρήσης της υποδομής, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί εξ αρχής η τρέχουσα κατάσταση, όσον αφορά την υποδομή ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου.

2.1. Οι υποδομές για την ηλεκτρική ενέργεια .

Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή αναφέρει ότι σε σύγκριση με άλλες περιφερειακές αγορές ηλεκτρικής ενέργειας αλλού στην υφήλιο, η Ευρωπαϊκή αγορά ενέργειας είναι ήδη ικανοποιητικά διασυνδεδεμένη. Ωστόσο, συχνά παρατηρείται υπερφόρτωση στις γραμμές διασύνδεσης και ορισμένα κράτη μέλη είναι σχετικά απομονωμένα με ελάχιστη δυναμικότητα διασύνδεσης με τις γειτονικές χώρες.

Το Ευρωπαϊκό σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας είναι δυνατό να θεωρηθεί απαρτίζεται από ένα κεντρικό πυρήνα («**πυρήνας – UCTE**» : Γερμανία, Γαλλία, Βέλγιο, Αυστρία, Ελβετία, Λουξεμβούργο και Κάτω Χώρες) και έξι δορυφόρους (Ιβηρική χερσόνησο, Ιταλία, Μεγάλη Βρετανία, Σκανδιναβία/Nordel, Ιρλανδία /Βόρειος Ιρλανδία και Ελλάδα). Διαπιστώνουμε, λοιπόν, ότι και στην περίπτωση αυτή ισχύει το πρόβλημα σύνδεσης των Περιφερειών (Δορυφόροι) με τις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης (πυρήνας-UCTE), όπου παρατηρείται και η μεγαλύτερη οικονομική δραστηριότητα (οικονομικά ολοκληρωμένες ζώνες). Και τούτο διότι, η δυναμικότητα εισαγωγών ηλεκτρικής ενέργειας των τεσσάρων μεγάλων δορυφόρων είναι περιορισμένη: η ακραία περίπτωση είναι η Ιβηρική χερσόνησο(η δυναμικότητα εισαγωγής ανέρχεται σε μόλις 2%

⁵⁰ COM (2001) 428

της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος στην περιοχή αυτή), ενώ ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο (3%), η Σκανδιναβία (4%) και η Ιταλία (7%). Η Ιρλανδία/Βόρειος Ιρλανδία και η Ελλάδα είναι ακόμη περισσότερο περιθωριοποιημένες (βλέπε χάρτη).

Η επιτροπή αναφέρει ότι στα πλαίσια της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Ε (1995-2001), η Ιρλανδία-Βόρειος Ιρλανδία είναι ήδη διασυνδεδεμένες μεταξύ τους. Στο τέλος του έτους 2001, Η Βόρειος Ιρλανδία θα διασυνδεθεί επίσης με τη Σκωτία, μέσω καλωδίου ισχύος 500W. Η Ελλάδα δεν είναι ακόμα απευθείας διασυνδεδεμένη με άλλες χώρες της ΕΕ, αλλά μόνον εμμέσως και ενμέρει μέσω των Βαλκανικών χωρών. Ωστόσο, μέχρι το τέλος του 2002 η Ελλάδα θα συνδεθεί με την Ιταλία μέσω υποθαλάσσιου καλωδίου.

Σύμφωνα με στοιχεία της **EUROSTAT** για το 1999, το ποσοστό δυναμικότητας διασύνδεσης σε μια ομάδα Κρατών μελών είναι περίπου 20% ή και υψηλότερο (Δανία, Σουηδία, Αυστρία, Βέλγιο, Φιλανδία και Κάτω Χώρες). Οι χώρες αυτές είναι σχετικά ικανοποιητικά διασυνδεδεμένες με τις όμορες αγορές. Σε ομάδα δυο κρατών μελών το ποσοστό διασύνδεσης ανέρχεται σε περίπου 10% (Γερμανία, Γαλλία). Τέλος, στην ομάδα των έξι κρατών μελών (Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Πορτογαλία και Ιταλία) παρατηρείται χαμηλή δυναμικότητα διασύνδεσης της τάξεως του μόλις 3-7% της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος. Το κατώτατο ποσοστό διασύνδεσης, μόλις το 3% σημειώνεται στην Ισπανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Από τα ανωτέρω στοιχεία συνάγεται ότι υπάρχει ανισότητα σχετικά με τη δυναμικότητα διασύνδεσης ανάμεσα στα διάφορα κράτη μέλη, γεγονός που εμποδίζει την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και φανερώνει την έλλειψη υποδομών στον τομέα αυτόν.

Επιπλέον, σε ομάδα κρατών μελών σημειώνεται εντατική χρήση της δυναμικότητας εισαγωγών που αποτελεί δείκτη υπερφόρτωσης. Πρόκειται για τις εξής χώρες: Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο και Κάτω Χώρες.

Ωστόσο, η υπερφόρτωση των δικτύων είναι δυνατόν να σημειωθεί επίσης, όταν δεν είναι τόσο εντατική η αξιοποίηση της δυναμικότητας εισαγωγών, αλλά είναι ενεπαρκείς οι ρυθμίσεις για τον καταμερισμό της δυναμικότητας εισαγωγών ή όταν υπάρχουν μακροπρόθεσμες συμφωνίες παρακράτησης της δυναμικότητας χωρίς να προβλέπεται η εφαρμογή της αρχής «εκμετάλλευση ή στέρηση καταμερισθείσας δυναμικότητας» (use it or lose it). Κατά συνέπεια, για να κριθεί κατά πόσον είναι επαρκή τα σημερινά επίπεδα δυναμικότητας διασύνδεσης, πρέπει επίσης να εξετασθεί κατά πόσον αντιμετωπίζεται το φαινόμενο της υπερφόρτωσης. Σε αντίθετη περίπτωση, τα ΔΕΔ-Ε οφείλουν να εντοπίσουν τις γραμμές διασύνδεσης, όπου υφίσταται υπερφόρτωση

και μέσω των ανάλογων δράσεων να επιτύχουν την αποσυμφόρηση των δικτύων (ισόρροπος καταμερισμός δυναμικότητας της διασύνδεσης).

Σύμφωνα με την Επιτροπή, το φαινόμενο της υπερφόρτωσης παρατηρείται σε πολλά σύνορα και ιδίως στα σύνορα των χωρών της Benelux, της Ιταλίας, της Γερμανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Τα αποτελέσματα αυτής της υπερφόρτωσης στην λειτουργία της εσωτερικής αγοράς είναι αυτονόητα. Πιο συγκεκριμένα, το σημερινό ποσοστό διαθέσιμης δυναμικότητας διασύνδεσης σε συνδυασμό με την μέθοδο καταμερισμού της ενεργειακής δυναμικότητας έχουν συντείνει στη διατήρηση των διαφορετικών λιανικών τιμών μεταξύ των εθνικών αγορών. Για παράδειγμα, ακόμα και όταν ο καταμερισμός της δυναμικότητας κατευθύνεται από την αγορά (πχ. Πλειστηριασμός), οι υψηλές τιμές που πρέπει να καταβληθούν για την πρόσβαση στις γραμμές διασύνδεσης, συντείνουν στην αποτροπή διαμόρφωσης χαμηλών καταναλωτικών τιμών στις χώρες εισαγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Εάν επομένως δε συνδεθούν επισήμως οι αγορές Spot κατά το πρότυπο των Σκανδιναβικών χωρών, οι εξαγωγές θα συνεχίσουν να επωφελούνται από τον κατακερματισμό της αγοράς, προσφέροντας ηλεκτρική ενέργεια σε διαφορετικές τιμές στις διάφορες χώρες. Έτσι το αποτέλεσμα είναι να καταβάλλονται υψηλές τιμές για τις διασυνδέσεις, για παράδειγμα μεταξύ Γαλλίας–HB και Γερμανίας–Κάτω Χωρών. Στις περιπτώσεις που καθετοποιημένη επιχείρηση είναι ο φορέας κατασκευής και λειτουργίας γραμμής διασύνδεσης, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή όσον αφορά τα αποτελεσματικά μέτρα διαχωρισμού και δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με την Επιτροπή, εκτός από τα προβλήματα ανταγωνισμού που οφείλονται στα χαμηλά ποσοστά διασύνδεσης προκύπτουν επίσης και σημαντικά ζητήματα ασφάλειας και εφοδιασμού.

Σύμφωνα πάλι με την Επιτροπή, η δυναμικότητα εισαγωγών ηλεκτρικής ενέργειας είναι ιδιαίτερα χαμηλή ή ακόμα μηδενική στην Ιρλανδία, τη Σκανδιναβία, τα Βαλκάνια, την Ιβηρική χερσόνησο και το HB. Δεδομένης της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας τα επόμενα έτη, ιδίως στη Ελλάδα, την Ιρλανδία, την Πορτογαλία και την Ισπανία, ακριβώς εκεί δηλαδή όπου το μέγεθος της εφεδρικής δυναμικότητας ή της δυναμικότητας εισαγωγών είναι επί του παρόντος περιορισμένο, είναι προφανής η σημασία που θα πρέπει να διαδραματίσει μελλοντικά η αύξηση των μεγεθών δυναμικότητας διασύνδεσης για την ασφάλεια του εφοδιασμού.

Κατά την Πράσινη Βίβλο, ενώ η κατά μέσο αύξηση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας στην ΕΕ μέχρι το 2000 αναμενόταν να ανέλθει σε περίπου 40%, η αύξηση αυτή υπολογιζόταν ότι θα ήταν υψηλότερη από 60% στην Ελλάδα, την Ιρλανδία, την

Πορτογαλία και την Ισπανία, γεγονός που έκανε αναγκαία την ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών (ΔΕΔ-Ε) στις αντίστοιχες χώρες, έτσι ώστε να καλύψουν τις ενεργειακές τους ανάγκες.

Στη βάση της ανωτέρω ανάλυσης, τα ΔΕΔ-Ε έχουν ως κύριο σκοπό την καταπολέμηση των υπερφορτώσεων μέσω πληρέστερων διασυνδέσεων, την κατασκευή νέων διασυνδέσεων για τον έλεγχο των αυξητικών τάσεων ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας και την μείωση του άνισου καταμερισμού της ενεργειακής δυναμικότητας. Παράλληλα, οι γραμμές διασύνδεσης (ΔΕΔ-Ε) είναι δυνατόν να χρησιμεύουν και για την εκπλήρωση διαφόρων σκοπών όπως :

- Να καταστήσουν δυνατή τη σύνδεση απομονωμένης αγοράς με τη μεγάλη εσωτερική αγορά.
- Να βελτιώσουν την ασφάλεια εφοδιασμού παρέχοντας δυνατότητες εφεδρειών.
- Να καταστεί δυνατή η διαμετακόμιση ηλεκτρικής ενέργειας για την πλήρη ολοκλήρωση της αγοράς και την εκμετάλλευση της διαφοράς τιμών μεταξύ αγορών με αλληλοσυμπληρούμενο μίγμα καυσίμων.

Παρότι οι γραμμές διασύνδεσης είναι δυνατόν να εξυπηρετούν ταυτόχρονα όλους αυτούς τους στόχους, συχνά κυριαρχεί ένας από τους στόχους αυτούς, που όμως μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου ακολουθώντας τις μεταβολές και την ωρίμανση των αγορών. Πάντως, είναι σαφές ότι η τρέχουσα δυναμικότητα διασύνδεσης είναι ανεπαρκής σε πολλές περιοχές της ΕΕ. Είναι εξίσου σαφές ότι η κατάσταση αυτή εμποδίζει την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια του εφοδιασμού. Επιπλέον, δεδομένου ότι η εσωτερική αγορά μόλις αρχίζει να αναπτύσσεται και θα συνεχίζει να αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς, θα πρέπει με βεβαιότητα να αναμένεται αύξηση των συναλλαγών και περαιτέρω υπερφόρτωση των ήδη υφιστάμενων ενεργειακών δικτύων.

Υπό τις συνθήκες αυτές τα ΔΕΔ-Ε πρέπει να αυξήσουν την ενεργειακή δυναμικότητα διασύνδεσης, έτσι ώστε να μειωθεί η ενεργειακή υπερφόρτωση και να εξασφαλισθεί ο ενεργειακός εφοδιασμός. Σύμφωνα με μελέτη⁵¹ που διενεργήθηκε από την **IAEW** και **CONSENTEC** (Δεκέμβριος 2001) εξ ονόματος της Επιτροπής προέκυψε ότι μια επιπλέον δυναμικότητα διασύνδεσης μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας και Γαλλίας – Ισπανίας θα ήταν άκρως αποτελεσματική όχι μόνο ως προς την αποσυμφόρηση των

⁵¹ Μελέτη «Ανάλυση της δυναμικότητας του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας και εντοπισμός των συμφορήσεων» από την IAEW και CONSENTEC, Δεκέμβριος 2001.

δικτύων, αλλά κυρίως και ως προς το κόστος μεταφοράς της ενέργειας και διαμόρφωσης της τιμής για τον τελικό καταναλωτή.

Στην ίδια μελέτη αναφέρεται επίσης ότι για τις χώρες διαμετακόμισης (Βέλγιο, Κάτω Χώρες, Δανία, Σουηδία, Γερμανία, Αυστρία και Γαλλία) θα πρέπει να εφαρμοσθούν πρόσθετα κριτήρια για να καθορισθεί το κατάλληλο μέγεθος διασύνδεσης, ώστε να εξασφαλισθεί ότι η δυναμικότητα των δικτύων στις χώρες διαμετακόμισης δεν είναι κατώτερη της δυναμικότητας των γειτονικών χωρών τους. Από την εν λόγω μελέτη προέκυψε ότι η δυναμικότητα του δικτύου εν προκειμένω είναι σχετικά χαμηλή στο Βέλγιο και την Ελβετία.

Πάντως, σύμφωνα με την ομάδα εθνικών ρυθμιστικών αρχών των περιφερειακών χωρών της Ευρώπης που μετείχε στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων για την ανακοίνωση (COM/2001/775), διατυπώθηκε η άποψη ότι εάν μέσω των ΔΕΔ-Ε επιτευχθεί ελάχιστο μέγεθος διασύνδεσης με οποιαδήποτε περιοχή στην λοιπή Ευρώπη, το οποίο να ανέρχεται σε περίπου 20% της ζήτησης αιχμής θα ήταν δυνατό να εξαλειφθούν οι κατακερματισμένες αγορές και να επέλθει η δημιουργία πραγματικά ανταγωνιστικής ενιαίας αγοράς.

Όσον αφορά τώρα την Ελλάδα, η Ελλάδα συνδέεται με τα ΔΕΔ-Ε της ΕΕ μόνο μέσω των Βαλκανικών χωρών και οι συνδέσεις αυτές είναι ασταθείς και ακατάλληλες για τον ανταγωνιστικό εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια ή εισαγωγές χάριν της ασφάλειας του εφοδιασμού. Πρόκειται για ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα, δεδομένου ότι η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα αυξάνεται ταχύρρυθμα και ο εφοδιασμός αναμένεται να καταστεί προβληματικός τα επόμενα έτη, έστω και εάν θεωρηθεί ότι θα ολοκληρωθεί εγκαίρως η κατασκευή των νέων μονάδων ηλεκτροπαραγωγής. Για να αντιμετωπισθεί αυτό το πρόβλημα άρχισε να λειτουργεί από το τέλος του 2001, η νέα υποθαλάσσια διασύνδεση με την Ιταλία ισχύος 500W. Επιπλέον, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την περιφερειακή αγορά ηλεκτρικής ενέργειας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, η Επιτροπή έχει αναλάβει τον ρόλο του συντονιστή των χορηγών βοήθειας για την ταχύρρυθμη ανασυγκρότηση του Βαλκανικού δικτύου, ως πρώτο βήμα με την ανασυγκρότηση των υποσταθμών ηλεκτρισμού στην Βοσνία-Ερζεγοβίνη και την Κροατία.

Η σχετική δράση των ΔΕΔ-Ε στην Ελλάδα, στα Βαλκάνια και σε περιοχές της Ευρώπης με ανάλογα προβλήματα απομονωτισμού (Ιρλανδία, Σκωτία...) δείχνει ότι η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό στις επιταγές του άρθρου 154 της ΣΕΕ για ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής στην ΕΕ. Ωστόσο, πρέπει να

επισημάνουμε το γεγονός, ότι τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ιρλανδία παρατηρείται άνοδος της ζήτησης της ηλεκτρικής ενέργειας, τάση που ευνοεί τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή των αντίστοιχων έργων κατασκευής υποδομών, λόγω των μακροπρόθεσμων οικονομικών οφελών. Το αυτό δεν ισχύει για τα άκρως απομακρυσμένα νησιά. Ειδικότερα, πολλά νησιά της ΕΕ είναι απομονωμένα από το κεντρικό σύστημα ηλεκτρισμού, επειδή το κόστος σύνδεσης, συνήθως μέσω υποθαλασσίων καλωδίων, υπερβαίνει κατά πολύ τα πιθανά βραχυπρόθεσμα οικονομικά οφέλη. Ωστόσο, η προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (αιολική, ηλιακή ενέργεια) στις περιοχές αυτές θα αναβάθμιζε σημαντικά την οικονομική βιωσιμότητα τους μέσω των κατάλληλων διασυνδέσεων.

2.2. Οι υποδομές για το φυσικό αέριο.

Από το 1960 έχει αναπτυχθεί ραγδαία η παραγωγή, κατανάλωση και η υποδομή φυσικού αερίου στην ΕΕ. Στην ΕΕ η αγορά φυσικού αερίου επεκτείνεται διαρκώς γεωγραφικά και αυξάνεται η ζήτηση. Από το 1970 το μήκος του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφοράς φυσικού αερίου υπό υψηλή πίεση αυξήθηκε από 71000 χιλιόμετρα σε 187000 χιλιόμετρα. Η συνεχής διείσδυση στην αγορά ενέργειας αύξησε το μερίδιο που καταλαμβάνει το φυσικό αέριο στο ισοζύγιο εφοδιασμού πρωτογενούς ενέργειας της κοινότητας από λιγότερο του 2% το 1960 σε σχεδόν 24% το 2000. Τα τελευταία έτη η αύξηση της ζήτησης επικεντρώθηκε κυρίως στο φυσικό αέριο για ηλεκτροπαραγωγή. Εξακολουθούν, όμως να υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών, για παράδειγμα στη Σουηδία ανέρχεται μόνο σε 1%, ενώ στις Κάτω χώρες υπερβαίνει το 48%.

Αφότου καθιερώθηκε ο εφοδιασμός με φυσικό αέριο στην Ελλάδα και την Πορτογαλία αντιστοίχως το 1996 και το 1997, το φυσικό αέριο συγκαταλέγεται στο μίγμα ενεργειακού εφοδιασμού όλων των κρατών μελών της ΕΕ (βλέπε χάρτη).

Ωστόσο, το φυσικό αέριο δεν είναι και δεν αναμένεται ότι ποτέ θα καταστεί καθολική υπηρεσία. Σημαντικά τμήματα της Ευρώπης δεν εφοδιάζονται με φυσικό αέριο κυρίως για οικονομικούς λόγους. Για παράδειγμα, οι απομακρυσμένες περιοχές όπως η Βόρεια και η Κεντρική Σουηδία και η Φιλανδία, όπου η προσφορά φυσικού αερίου εξετασθεί να μην είναι οικονομική λόγω της χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας και του υψηλού κόστους μεταφοράς του φυσικού αερίου. Η ΕΕ εισάγει περίπου 40% του φυσικού αερίου που καταναλώνεται κυρίως από τη Ρωσία, την Αλγερία και τη Νορβηγία.

Αντίθετα, από ότι συμβαίνει στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, η έλλειψη διαθέσιμης δυναμικότητας δεν έχει μέχρι στιγμής θεωρηθεί ως αίτιο σημαντικών ή άμεσων περιορισμών πρόσβασης στο δίκτυο. Ωστόσο, αναμένεται ότι η κατάσταση αυτή θα μεταβληθεί λόγω της αυξανόμενης ζήτησης των νέων δυνατοτήτων πρόσβασης στο δίκτυο και την ύπαρξη πολυπληθών μακροπρόθεσμων διακανονισμών παρακράτησης δυναμικότητας προς όφελος των (πρώην) μονοπωλιακών εταιρειών φυσικού αερίου. Επιπλέον, για πρώτη φορά έχει μειωθεί το ενδιαφέρον των καθετοποιημένων εταιρειών φυσικού αερίου να επιλύσουν τα προβλήματα υπερφόρτωσης, επειδή έτσι προστατεύουν τη θέση τους στην αγορά. Είναι λοιπόν ουσιαστική η σημασία της εξασφάλισης διαφάνειας στην πραγματική αξιοποίηση του δικτύου, καθώς και της παροχής κινήτρων για την άρση των σημείων συμφόρησης.

Σύμφωνα με την Επιτροπή, παρότι η αποτελεσματική χρήση της υπάρχουσας υποδομής πρέπει να αποτελέσει την πρώτη προτεραιότητα, οι ελλείπουσες ζεύξεις είναι απαραίτητο να καλυφθούν, ώστε να καταστεί δυνατόν να λειτουργούν οι αγορές φυσικού αερίου, ικανοποιητικά ως προς την ασφάλεια του εφοδιασμού και τη διαφοροποίηση των πηγών εφοδιασμού, ούτως ώστε να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και τον ανταγωνισμό εντός του κλάδου του φυσικού αερίου.

Στα πλαίσια της διασφάλισης του ενεργειακού εφοδιασμού και της επέκτασης των ΔΕΔ-Ε, η ΕΕ θέσπισε το πρόγραμμα **INOGATE**. Το εν λόγω πρόγραμμα αποσκοπεί στην ανάπτυξη της διασυνοριακής μεταφοράς, ώστε να διευκολυνθεί η εκτέλεση των έργων και η πρόσβαση σε αγορές παραγωγής πετρελαίου και φυσικού αερίου της περιοχής της Κασπίας και της Κεντρικής Ασίας και των γειτονικών περιοχών, όπου περιλαμβάνεται το Ιράν. Το πρόγραμμα INOGATE είναι δυνατόν να διαδραματίσει νευραλγικό ρόλο για την προώθηση της περιφερειακής συνεργασίας και την παρακολούθηση των περιφερειακών ενεργειακών προβλημάτων, όπως η ολοκλήρωση του δικτύου. Με το πρόγραμμα INOGATE διευκολύνεται για παράδειγμα , η ανάπτυξη της διασύνδεσης μεταξύ του Ελληνικού και Τουρκικού δικτύου, που θα ήταν δυνατόν να προλειάνει το έδαφος για περαιτέρω οδεύσεις εφοδιασμού της Ευρώπης από την Κεντρική Ασία, την περιοχή της Κασπίας, την Αίγυπτο και τη Μέση Ανατολή.

Από τα προαναφερόμενα συνάγονται τα εξής :

- Χωρίς επαρκή υποδομή και με δεδομένη τη συνεχιζόμενη και σταθερά υψηλή υπερφόρτωση δεν είναι δυνατόν να αναμένεται η ανάπτυξη πραγματικής εσωτερικής αγοράς.

- Η επαρκής υποδομή αποτελεί προϋπόθεση για την εξασφάλιση αποτελεσματικού και αναβαθμισμένου επιπέδου ασφάλειας του εφοδιασμού.

3. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε (απόφαση 1229/2003ΕΚ).

Στην βάση των προτάσεων της Επιτροπής, όπως αυτές διατυπώθηκαν στην ανακοίνωση της (COM/2001/775) το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσε την **απόφαση αριθμ. 1229/2003 ΕΚ**⁵² για τον καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα ΔΕΔ στον τομέα της ενέργειας και για την κατάργηση της απόφασης αριθμ. 1254/96 ΕΚ (βλέπε χάρτες).

Στην απόφαση 1229/2003 τονίζεται ότι κατά κανόνα, η κατασκευή και η συντήρηση των υποδομών ενέργειας θα πρέπει να υπόκεινται στις αρχές της ελεύθερης αγοράς. Αυτό συμβαδίζει και προς τις προτάσεις της Επιτροπής για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της ενέργειας και προς τους κοινούς κανόνες της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού που αποσκοπούν στη δημιουργία πιο ανοικτής και ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς της ενέργειας.

Επομένως, κοινοτική οικονομική βοήθεια για κατασκευή και συντήρηση θα πρέπει να παρέχεται απολύτως κατά εξαίρεση. Στην περίπτωση κοινοτικής χρηματοοικονομικής ενίσχυσης, συνήθως πρόκειται για έργα που έχουν χαρακτηριστεί ως έργα προτεραιότητας και έχουν μεγάλη κοινωνική και περιφερειακή σημασία για την οικονομική και κοινωνική συνοχή της Ευρώπης. Οι εν λόγω εξαιρέσεις θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένες, έτσι ώστε να μην αποτελούν κοινοτική παρέμβαση (Δημόσιος παρεμβατισμός – κρατικές ενισχύσεις) στην ελεύθερη λειτουργία της αγοράς της ενέργειας.

Για το λόγο αυτό, η απόφαση τονίζει ότι μεταξύ των έργων που αφορούν τα ΔΕΔ-Ε θα πρέπει να εντοπισθούν τα έργα προτεραιότητας, τα οποία έχουν μεγάλη σημασία για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας ή την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού. Στη βάση αυτή, η απόφαση 1229/2003 αναπροσαρμόζει τη διαδικασία προσδιορισμού των έργων που αφορούν τα ΔΕΔ-Ε και την προσδιορίζει με ενέργειες σε δυο επίπεδα :

⁵² JO. L176/15.07.2003

- Σε ένα πρώτο επίπεδο, θα προσδιορίζεται θεματικώς περιορισμένος αριθμός έργων κοινού ενδιαφέροντος.
- Σε ένα δεύτερο επίπεδο, αποκαλούμενο «προδιαγραφές», θα περιγράφονται λεπτομερώς τα έργα.

Στόχος της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Ε, εκτός από την ενθάρρυνση της αποτελεσματικής λειτουργίας της αγοράς είναι και να διευκολύνει την ανάπτυξη και να περιορισθεί η απομόνωση των λιγότερο ευνοημένων και νησιωτικών περιοχών της κοινότητας και, ως εκ τούτου, να ενισχυθεί η οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Τα έργα που εξυπηρετούν συνήθως το αυτό το σκοπό επειδή αναφέρονται κυρίως σε περιοχές του Στόχου 1, χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία. Συνεπώς, **για τις μειονεκτικές περιοχές της ΕΕ ο κανόνας της αποκλειστικής ιδιωτικής χρηματοδότησης δεν ισχύει για την κατασκευή ενεργειακών υποδομών**. Αντιθέτως, επειδή τα έργα αυτά δεν έχουν συνήθως μεγάλα οικονομικά οφέλη για τις εταιρείες, χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το συγκεκριμένο Κράτος μέλος. Στις περιπτώσεις αυτές επιτρέπεται κατά εξαίρεση η κρατική ενίσχυση (και η οικονομική υποστήριξη της κοινότητας) για την ανάπτυξη ενεργειακών υποδομών, διότι αφορούν θέματα περιφερειακής ανάπτυξης και μάλιστα τη σύνδεση απομακρυσμένων και μειονεκτικών περιοχών με κεντρικές περιοχές που είναι οικονομικά και ενεργειακά ολοκληρωμένες.

Σύμφωνα με το **άρθρο 6 παρ.4 της 1229/2003** (συμπληρωματικά κριτήρια για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος) «μόνον τα έργα που απαριθμούνται στο Παράρτημα 3 και τα οποία πληρούν τα κριτήρια που προβλέπουν οι παράγραφοι 1 και 2, είναι επιλέξιμα για την κοινοτική χρηματοδοτική ενίσχυση που παρέχεται δυνάμει του κανονισμού 2236/95». Όλα τα υπόλοιπα έργα θα πρέπει να ακολουθήσουν τον κανόνα της αποκλειστικής ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Ανάμεσα σε αυτά τα έργα που τυγχάνουν κοινοτικής χρηματοοικονομικής στήριξης μπορούμε να ξεχωρίσουμε ενδεικτικώς, εκείνα που αναφέρονται στην ανάπτυξη δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας στις απομονωμένες περιοχές (πχ. Ενίσχυση της ζεύξης Ηπείρου – Απουλίας, Σύνδεση των Νοτίων Κυκλάδων, σύνδεση και ενίσχυση του δικτύου στην Μαδέρα). Το ότι η ΕΕ επιλέγει να στηρίξει οικονομικά τα εν λόγω έργα δεν είναι καθόλου τυχαίο, διότι γνωρίζει ότι τα προαναφερόμενα έργα δεν μπορούν να συγκεντρώσουν το απόλυτο επιχειρηματικό ενδιαφέρον των ιδιωτικών

χρηματοδοτήσεων, λόγω των ασήμαντων οικονομικών και εμπορικών κερδών που μπορούν να επιφέρουν.

Η ΕΕ στην περίπτωση αυτή ακολουθώντας τις επιταγές του άρθρου 154 παρ.2 ΣΕΕ εμφανίζει το «κοινωνικό της πρόσωπο» και προσπαθεί να ενισχύσει την εδαφική συνοχή του χώρου της, αγνοώντας το κόστος σε αντίθεση με τους ιδιωτικούς φορείς. Συνεπώς στην περίπτωση αυτή το δημόσιο κριτήριο της κοινωνικής ευημερίας και της χωροταξικής δικαιοσύνης υπερισχύει του ιδιωτικού κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης. Φυσικά εννοείται ότι και στα έργα αυτά η ΕΕ δεν παύει να επιδιώκει την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων και να ενθαρρύνει τη συνέργεια ιδιωτικών και δημοσίων φορέων.

4. Ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη και ΔΕΔ-Ε. Παράθεση προβληματισμού.

Όπως γίνεται κατανοητό από το νέο θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε, οι καίριοι συντελεστές που είναι κατάλληλοι για τη δημιουργία υποδομής επαρκούς δυναμικότητας είναι οι επιχειρήσεις, εκείνες δηλαδή που στο παρελθόν ανέπτυξαν με επιτυχία τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου στην Ευρώπη.

Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι για να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης ή για να εξασφαλισθεί η κατασκευή των «ελλειπόντων κρίκων» είναι απαραίτητη και η λήψη μέτρων σε επίπεδο κοινότητας και κρατών μελών, διότι τα ανωτέρω θέματα δεν πρέπει να αντιμετωπισθούν μόνον από τα εκάστοτε οικονομικά και γεωπολιτικά συμφέροντα που καθορίζουν οι δράσεις των πολυεθνικών εταιρειών στον τομέα της ενέργειας. Πιο συγκεκριμένα, οι πολυεθνικές εταιρείες αδιαφορούν για την επέκταση των ΔΕΔ-Ε, όταν υπάρχει το κριτήριο της αδυναμίας εμπορικής απόδοσης των διασυνδέσεων. Το κριτήριο αυτό λαμβάνεται κυρίως υπόψη, όταν οι σχεδιαζόμενες διασυνδέσεις συνδέουν απομακρυσμένες περοχές, οι οποίες ενδέχεται, ωστόσο, να είναι απαραίτητες για λόγους κοινωνικής και περιφερειακής πολιτικής ή για να εξασφαλισθεί ότι οι εσωτερικές αγορές φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας λειτουργούν αποτελεσματικά σε όλη την ΕΕ.

Η περιγραφή της ανωτέρω κατάστασης δημιουργεί την εξής αντίφαση, δηλαδή παρότι η ΕΕ μέσω των επιταγών των άρθρων της ΣΕΕ (154-156) για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε επιδιώκει ανάμεσα και στα άλλα και τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και την ενδυνάμωση της χωροταξικής συνοχής, ο σκοπός της αυτός τίθεται στον κίνδυνο

της αυτοαναίρεσης, εξαιτίας της δυναμικής παρουσίας των ιδιωτικών εταιρειών στην κατασκευή και στην εκμετάλλευση των ΔΕΔ-Ε.

Δεδομένης μάλιστα της χρηματοδοτικής αδυναμίας της ΕΕ ή των κρατών μελών να υλοποιήσουν εξ ολοκλήρου την κατασκευή ενεργειακών υποδομών, γίνεται κατανοητό ότι οι πολυεθνικές εταιρείες είναι ο «κυρίαρχος του παιχνιδιού» για την σχεδιασμό των ΔΕΔ-Ε. Τούτο, τέλος, σημαίνει ότι το κριτήριο της οικονομικής απόδοσης υπερισχύει και στην περίπτωση αυτή του κριτηρίου της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης.

Από την άλλη πλευρά πρέπει να θεωρήσουμε ως δεδομένη την πολιτική βούληση της ΕΕ να χρησιμοποιήσει τα ΔΕΔ-Ε ως μέσο επίτευξης της χωρικής συνοχής. Η χρηματοδοτική της αδυναμία όμως έχει καταστήσει αυτή την πολιτική της βούληση σε μεγάλο βαθμό δύσκολα πραγματοποιήσιμη, καθώς συναντά τις ισχυρές πιέσεις των πολυεθνικών και μονοπωλιακών εταιρειών στον τομέα της ενέργειας. Ωστόσο, η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, καθώς επίσης και η παροχή οικονομικών κινήτρων και διευκολύνσεων ως προς την κατασκευή ΔΕΔ-Ε σε απομακρυσμένες περιοχές, θα μπορούσε να εξισορροπήσει τις οικονομικές απώλειες των εταιρειών από την κατασκευή ενός τέτοιου έργου, και να τις ωθήσει να το πραγματοποιήσουν.

Η «συμβίωση», επομένως της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Ε κρίνεται ως εξαιρετικά δύσκολη, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι κάτω από τις κατάλληλες προϋποθέσεις (λήψη ευνοϊκών μέτρων για την προσέλκυση επενδύσεων σε απομακρυσμένες περιοχές) η σχέση αυτή δε θα γινόταν σε μεγάλο βαθμό εφικτή.

Η Κοινοτική πολιτική έχει από πολύ νωρίς αντιληφθεί της επιπτώσεις του κανόνα της αποκλειστικής ιδιωτικής χρηματοδότησης των έργων για τα ΔΕΔ-Ε, και φρόντισε τουλάχιστον να κάνει αισθητή την χρηματοοικονομική της υποστήριξη σε έργα που χαρακτηρίζονται ως έργα προτεραιότητας. Τα έργα προτεραιότητας εντάσσονται σαφώς στο πνεύμα του άρθρου 154 και αφορούν κυρίως τις εξής περιπτώσεις έργων :

- Περιπτώσεις έργων που δεν είναι οικονομικά βιώσιμα, αλλά συνιστούν προτεραιότητα για λόγους κοινωνικούς ή περιφερειακής πολιτικής (ενεργειακός εφοδιασμός των λιγότερο ευνοημένων περιοχών).
- Περιπτώσεις έργων που είναι ουσιαστικά για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς σε σημείο που η χρηματοδοτική ενίσχυση της κοινότητας να είναι απαραίτητη για να επιταχύνει την ολοκλήρωσή τους.

Στο πλαίσιο αυτό, από το 1994, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του ESSEN καθόρισε, με βάση έκθεση που εκπόνησε η ομάδα «Christophersen», κατάλογο με 10 ενεργειακά έργα προτεραιότητας, από πέντε για κάθε κλάδο (ηλεκτρική ενέργεια και φυσικό αέριο). Τα έργα αυτά είχαν την χρηματοοικονομική ανάπτυξη της ΕΕ σε μεγάλο ποσοστό και για το λόγο αυτό εξυπηρετούσαν σαφώς την πολιτική σκοπιμότητα του άρθρου 154 της ΣΕΕ.

Από τα δέκα αυτά έργα προτεραιότητας έχουν ολοκληρωθεί και τα πέντε που αφορούν τον κλάδο του φυσικού αερίου. Στα έργα αυτά συμπεριλαμβάνεται η καθιέρωση του φυσικού αερίου στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Δυτική Ισπανία (απομακρυσμένες περιοχές), η κατασκευή των αγωγών εφοδιασμού από τη Ρωσία μέσω της Λευκορωσίας και της Πολωνίας προς την ΕΕ και από την Αλγερία μέσω Μαρόκου προς την Ισπανία (ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού).

Όσον αφορά τα πέντε έργα προτεραιότητας στον κλάδο της ηλεκτρικής ενέργειας έχουν ολοκληρωθεί τα εξής έργα: η βόρεια γραμμή διασύνδεσης μεταξύ Πορτογαλίας και Ισπανίας, ο υποθαλάσσιος ηλεκτρικός αγωγός μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδος και οι γραμμές διασύνδεσης μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας και μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Δανίας.

Τα ανωτέρω έργα έτυχαν μεγάλης χρηματοδοτικής υποστήριξης από την ΕΕ, κατ' εξαίρεση του κανόνα που αναφέρει ότι η κατασκευή του μεγαλύτερου μέρους της υποδομής στην ΕΕ δεν απαιτεί την χρηματοδοτική ενίσχυση της Κοινότητας ή άλλα είδη κρατικών ενισχύσεων, που βλάπτουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό στον τομέα δράσης των ενεργειακών εταιρειών. Τα έργα αυτά χαρακτηρίστηκαν ως έργα προτεραιότητας, διότι η υλοποίησή τους αποτελούσε βασική προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε μέσω έργων κοινού ενδιαφέροντος. Κατά κάποια έννοια, τα έργα προτεραιότητας αποτελούν το σκληρό πυρήνα των ΔΕΔ-Ε, πάνω στον οποίο διασυνδέονται και αμέτρητα άλλα συμπληρωματικά ή δευτερεύοντα ενεργειακά δίκτυα (έργα κοινού ενδιαφέροντος) και τα οποία εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα και την προσβασιμότητα των ΔΕΔ-Ε. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι εκείνα που στηρίζονται κατά βάση στην ιδιωτική χρηματοδότηση.

Ωστόσο, η χρηματοοικονομική υποστήριξη της Κοινότητας δεν μπορεί από μόνη της να αποδώσει όλα τα προσδωκόμενα οφέλη από την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε σχετικά με την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και την επίτευξη της χωρικής συνοχής. Και τούτο διότι και τα έργα κοινού ενδιαφέροντος (συμπληρωματικά ή δευτερεύοντα δίκτυα), τα οποία χρηματοδοτούνται κυρίως από τις εταιρείες, είναι εξίσου σημαντικά

για τη διαλειτουργικότητα και τη διάχυση των ωφελειών του συνόλου των ΔΕΔ-Ε. Στις περισσότερες περιπτώσεις μάλιστα η ανάπτυξη των δευτερευόντων δικτύων είναι αυτή που επιφέρει τις μεγαλύτερες θετικές χωροταξικές επιπτώσεις, βγάζοντας μια περιοχή από τη μειονεκτική της θέση (αποφυγή του φαινομένου της σήραγγας).

Συνεπώς, ο προβληματισμός για το κατά πόσο οι ενεργειακές εταιρείες δύνανται να υποχρεώνονται να λαμβάνουν υπόψη τους το κριτήριο της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης σε βάρος του κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης παραμένει και δημιουργεί ερωτήματα, σχετικά με το εάν πράγματι τα ΔΕΔ-Ε και ιδίως τα έργα κοινού ενδιαφέροντος μπορούν να αντεπεξέλθουν στις επιταγές του άρθρου 154 της ΣΕΕ.

Πάντως, η ανάπτυξη μεγάλης κλίμακας υποδομών κοινού ενδιαφέροντος για την ΕΕ αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕ). Από το 1993 έως 2001, η ΕΤΕ είχε χορηγήσει δάνεια για δίκτυα ενέργειας που ανέρχονται σε 5,2 δισεκατ. Ευρώ. Εξάλλου, η ενεργειακή υποδομή έχει αποτελέσει σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΒΡΔ).

Τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας, επίσης, παρέχουν χρηματοδοτική ενίσχυση για ενεργειακή υποδομή σε λιγότερο αναπτυγμένες χώρες. Πιο συγκεκριμένα, οι κοινοτικές πρωτοβουλίες REGEN και INTERREG, καθώς και τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας έχουν διαθέσει σημαντικούς πόρους για ενεργειακά έργα στις περιοχές του Στόχου 1. (συγκεκριμένα για την καθιέρωση του φυσικού αερίου στην Ελλάδα, σε ορισμένες περιοχές της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, καθώς και για τη γραμμή ηλεκτρικής ενέργειας που συνδέει την Ελλάδα και την Ιταλία). Τέλος, από το 1994 έως το 2001 έχουν διατεθεί 2,5 δισεκ. Ευρώ για τη συγχρηματοδότηση έργων των ΔΕΔ-Ε στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές.

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα, ότι τα ΔΕΔ-Ε έχουν σε μεγάλο βαθμό αντεπεξέλθει στην επιταγή του άρθρου 154 για μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές. Από την άλλη πλευρά όμως δεν πρέπει να αγνοείται το γεγονός, ότι ο βασικότερος ρόλος του προγράμματος ΔΕΔ-Ε είναι να ενθαρρύνει και να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν επιχειρήσεις στον ενεργειακό κλάδο για την ανάπτυξη των δικτύων.

Στα πλαίσια αυτής της ενθάρρυνσης για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον ενεργειακό τομέα, η ΕΕ συγχρηματοδοτεί μελέτες σκοπιμότητας σχετικά με την κατασκευή νέας ενεργειακής υποδομής. Παρότι οι χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται

είναι σχετικά περιορισμένοι σε σχέση με τους απαιτούμενους για την υλοποίηση αυτών των επενδύσεων, η οικονομική ενίσχυση από την ΕΕ αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για να ξεκινήσουν μελέτες σκοπιμότητας από τις εταιρείες, σχετικά με την κατασκευή νέων έργων κοινού ενδιαφέροντος. Έτσι κατά την περίοδο 1996-2001, κατέστη δυνατόν να εντοπισθούν 90 έργα κοινού ενδιαφέροντος, η εκτέλεση των οποίων αναζωογόνησε τον ανταγωνισμό των εταιρειών στον ενεργειακό τομέα και έδωσε νέα ώθηση στην ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε.

5. Η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε σε σχέση με το Σχέδιο ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ).

Η ενεργειακή ενοποίηση του Ευρωπαϊκού χώρου είναι ένα θέμα το οποίο συμπεριλαμβάνεται στη γενικότερη φιλοσοφία του ΣΑΚΧ και συγκεκριμένα στις βασικές κατευθυντήριες γραμμές του, που αναφέρονται στην αρχή της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης με στόχο την ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής της ΕΕ.

Το ΣΑΚΧ, ως γενικό κείμενο κατευθυντήριων αρχών για την προώθηση της χωροταξικής συνοχής δεν καταφεύγει σε μια επισταμένη ανάλυση της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Ε σε σύγκριση με την ανάλυση που κάνει με τους δυο άλλους κλάδους ΔΕΔ των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών. Ωστόσο, επειδή όλα τα ΔΕΔ κυριαρχούνται από τις ίδιες γενικές αρχές και εξυπηρετούν τους ίδιους στόχους, μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε δύνανται να συνεισφέρουν κατά τρόπο θετικό στην επίτευξη της εξισορροπημένης χωροταξικής ανάπτυξης. Το ΣΑΚΧ αναγνωρίζει, ότι τα μέτρα της πολιτικής ΔΕΔ στον τομέα της ενέργειας έχουν δυο σημαντικές χωρικές επιπτώσεις :

- Η παραγωγή και η μεταφορά ενέργειας μπορούν να έχουν επιπτώσεις στις χρήσεις γης (θετικές ή αρνητικές)
- Η διανομή της ενέργειας και οι τεχνολογίες κατανάλωσης μπορούν να επηρεάζουν τη χωρική ανάπτυξη μέσω των αλλαγών στην συμπεριφορά των καταναλωτών ενέργειας που συνεπάγονται.

Όσον αφορά τα ΔΕΔ ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, έχουν σημαντικές επιπτώσεις κατά κύριο λόγο στον τοπικό σχεδιασμό μέσω της όδευσης των γραμμών ή της εγκατάστασης, για παράδειγμα, των σταθμών ηλεκτροπαραγωγής. Στις περιπτώσεις αυτές προκύπτουν δυσκολίες που συνδέονται ειδικότερα με τις περίπλοκες διαδικασίες έγκρισης, τους ποικίλους τεχνικούς και οικολογικούς περιορισμούς και την απροθυμία

αποδοχής των εγκαταστάσεων αυτών από τον πληθυσμό. Επιπροσθέτως, τα δίκτυα παροχής φυσικού αερίου απαιτούν χώρους αποθήκευσης, συνήθως, σε υπόγειες δεξαμενές των οποίων ο τόπος εγκατάστασης επιλέγεται με γεωλογικά κριτήρια, γεγονός που περιορίζει τις δυνατές επιλογές της πολιτικής χωρικής ανάπτυξης.

Σύμφωνα με το ΣΑΚΧ, ιδιαίτερα πολλά υποσχόμενες από την άποψη της χωρικής ανάπτυξης είναι οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ: κατά μέσο όρο αντιπροσωπεύουν το 6% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης της ΕΕ). Οι ΑΠΕ θεωρείται ότι :

- Βοηθούν στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ενεργειακού τομέα.
- Προσφέρονται για αποκεντρωμένα συστήματα
- Αποτελούν εφαρμογές σε τοπική κλίμακα, που είναι περισσότερο ή λιγότερο ανεξάρτητες από το δίκτυο διανομής (πχ. Νησιά), ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό την ευελιξία του συστήματος και την αποδοτική παροχή ενέργειας σε απομακρυσμένες περιοχές.

Στη βάση αυτή, το Ελληνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα», στο πλαίσιο του Γ'ΚΠΣ έχει αναπτύξει τον άξονα προτεραιότητας 7 με τίτλο «Ενέργεια και Αειφόρος ανάπτυξη», ο οποίος αποτελείται από τα εξής μέτρα :

- Μέτρο 7.1: διείσδυση φυσικού αερίου στον οικιακό και τριτογενή τομέα, σε νέους βιομηχανικούς καταναλωτές και στον τομέα των μεταφορών.
- Μέτρο 7.2: Υποδομές ασφάλειας της αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαιοειδών.
- Μέτρο 7.3 : Αξιοποίηση φυσικών πόρων και υποστήριξη τήρησης περιβαλλοντικών δεσμέσεων.

Σύμφωνα με τις επιταγές του ΣΑΚΧ για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Ε, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» προβλέπει την κάλυψη των ειδικών αναγκών των νησιών, με τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση του πλούσιου δυναμικού τους σε Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ). Για το σκοπό αυτό απαιτείται η ενίσχυση της κατασκευής των σχετικών εγκαταστάσεων και η βελτίωση της διασύνδεσης των νησιών μεταξύ τους αλλά και με το ηπειρωτικό σύστημα. Επιπλέον, χρειάζεται να υποστηριχθούν καινοτόμες λύσεις που μπορεί να συνδυάζουν την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών με άλλες ανάγκες των νησιών.

Στα πλαίσια αυτά, μπορεί να υποστηριχθεί η κατασκευή καλωδιακών συνδέσεων τόσο μεταξύ των νησιών, όσο και μεταξύ νησιών και του ηλεκτρικού δικτύου μεταφοράς

της ηπειρωτικής χώρας. Σύμφωνα με το επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα», τα έργα που αφορούν τα παραπάνω ζητήματα πρέπει να ενθαρρύνονται μέσω ειδικού καθεστώτος παροχής ενισχύσεων για τα νησιά, στο πλαίσιο υποστήριξης της διαφοροποίησης προμηθευτών ενέργειας.

Η χάραξη αυτής της πολιτικής συμβαδίζει απολύτως με τις προτεραιότητες δράσης στον τομέα των ΔΕΔ-Ε, όπως αυτές καθορίζονται στο νέο νομοθετικό πλαίσιο της απόφασης 1229/2003. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 4 παρ.1εδαφ.β' αναφέρεται ως προτεραιότητα των ΔΕΔ-Ε: «η δημιουργία ενεργειακών δικτύων στις νησιωτικές, απομονωμένες, απόκεντρες και εξόχως απόκεντρες περιοχές, με ταυτόχρονη προώθηση της διαφοροποίησης των ενεργειακών πηγών και της χρησιμοποίησης ΑΠΕ, συνοδευόμενη, όπου απαιτείται, από τη σύνδεση των δικτύων μεταξύ τους».

Γ. ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η δημιουργία και η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων στοχεύει στη διασφάλιση της κυκλοφορίας και ανταλλαγής πληροφοριών σε ολόκληρο το έδαφος της κοινότητας. Σύμφωνα με την ΕΕ, η ποιότητα και η ποσότητα πληροφοριών που προσφέρονται στους πολίτες και στις επιχειρήσεις συνιστούν σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για την Εσωτερική αγορά. Τα Διευρωπαϊκά δίκτυα τηλεπικοινωνιών αποτελούν προϋπόθεση, ούτως ώστε οι πολίτες, οι βιομήχανοι και ιδίως οι Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) να μπορέσουν να αντλήσουν τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη από το δυναμικό των τηλεπικοινωνιών με απώτερο σκοπό την εδραίωση της «κοινωνίας των πληροφοριών». Σε μια τέτοια κοινωνία, προσαρμοσμένη στις τεχνολογικές εξελίξεις των πληροφοριακών συστημάτων, η ανάπτυξη των εφαρμογών, των υπηρεσιών και των τηλεπικοινωνιακών δικτύων θα έχουν θεμελιώδη σημασία, εξασφαλίζοντας σε κάθε πολίτη, επιχείρηση ή δημόσια αρχή, πρόσβαση σε κάθε είδος και ποσότητα πληροφοριών που έχει ανάγκη, ακόμη και στις λιγότερο ανεπτυγμένες ή περιφερειακές περιοχές της ΕΕ.

Τόσο τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών όσο και η «κοινωνία των πληροφοριών» έχουν ως πρωτογενή αιτία δημιουργίας τους την ολοκλήρωση και την εύρυθμη λειτουργία της Ενιαίας Αγοράς. Πιο συγκεκριμένα, η εσωτερική αγορά δημιουργεί ένα χώρο χωρίς σύνορα, στο εσωτερικό του οποίου πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των κεφαλαίων και των υπηρεσιών. Στη βάση αυτή, οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ των ιδιωτών, των οικονομικών φορέων και των Διοικήσεων αποκτούν μεγαλύτερη πυκνότητα και γίνονται όλο και πιο σημαντικές για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επιπλέον, η αποτελεσματικότητα των μέσων ανταλλαγής πληροφοριών είναι και βασική προϋπόθεση για τη βελτίωση της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας της ΕΕ.

Υπό τις συνθήκες αυτές λοιπόν είναι κοινώς αποδεκτό, ότι οι ανταλλαγές πληροφοριών μπορούν να διασφαλισθούν μόνο μέσω των Διευρωπαϊκών δικτύων τηλεπικοινωνιών, η ύπαρξη των οποίων θα ενισχύσει παράλληλα και την κοινωνική και οικονομική συνοχή της ΕΕ.

1. Η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών μέσω του eTEN.

Η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών εκφράζεται σήμερα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο μέσα από την υλοποίηση του **eTEN**.

Το eTEN είναι, ένα Ευρωπαϊκό κοινοτικό πρόγραμμα το οποίο έχει σχεδιασθεί για να βοηθήσει την ανάπτυξη υπηρεσιών που βασίζονται στα δίκτυα τηλεπικοινωνίας (ηλεκτρονικές υπηρεσίες) και έχουν διευρωπαϊκή διάσταση. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα επικεντρώνεται κυρίως στις δημόσιες υπηρεσίες και ιδίως στους τομείς, όπου η Ευρώπη έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Το πρόγραμμα αποσκοπεί στο να επιταχύνει τη χρήση των υπηρεσιών, προκειμένου να ενισχυθεί το Ευρωπαϊκό κοινωνικό μοντέλο μιας συνεκτικής κοινωνίας ανοιχτής σε όλους. Οι στόχοι του **eTEN** βρίσκονται στο επίκεντρο της πρωτοβουλίας «ηλεκτρονική Ευρώπη» (**e-EUROPE**) για μια «κοινωνία της πληροφορίας για όλους». Προωθεί τις υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος, οι οποίες δίνουν σε κάθε πολίτη, σε κάθε επιχείρηση και σε κάθε διοίκηση όλες τις ευκαιρίες για να επωφεληθούν από την «ηλεκτρονική κοινωνία» (**e-SOCIETY**), γεφυρώνοντας το ψηφιακό χάσμα το οποίο απειλεί να δημιουργήσει μια κατώτερη πληροφοριακή τάξη.

Το πρόγραμμα **eTEN** οικοδομήθηκε πάνω στο προηγούμενο πρόγραμμα **EURO ISDN**⁵³, το οποίο αποσκοπούσε στην τεχνική εναρμόνιση ως μιας πλατφόρμας υπηρεσιών. Θεμέλιο λίθο, όμως, για την ανάπτυξη του **eTEN** αποτέλεσε η απόφαση αριθμ. 1336/97⁵⁴ σχετικά με το σύνολο προσανατολισμών για τα ΔΕΔ στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Στην απόφαση αυτή εγκρίθηκε το πρώτο σύνολο κατευθυντήριων γραμμών που αποτέλεσαν τη βάση πάνω στην οποία οικοδομήθηκε μέχρι σήμερα το **eTEN**.

Σύμφωνα με αυτή την απόφαση, η κοινότητα στηρίζει τη διασύνδεση των δικτύων τηλεπικοινωνιακής υποδομής, τη δημιουργία και την ανάπτυξη διαλειτουργικών υπηρεσιών και εφαρμογών, καθώς και την πρόσβαση σε αυτά, με στόχους:

- τη διευκόλυνση της μετάβασης προς την κοινωνία των πληροφοριών
- τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της Κοινότητας, ιδίως των Μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) και την ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς.

⁵³ Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν στις 9 Νοεμβρίου 1995 την απόφαση αριθμ. 2717/95 σχετικά με τους προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του EURO ISDN ως ΔΕΔ>

⁵⁴ JO. L183 της 11/07/1997 σελ. 12-20.

- Την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την ανάγκη σύνδεσης των νησιωτικών, μεσόγειων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της κοινότητας. Για την επίτευξη αυτού του στόχου με έντονες χωροταξικές επιπτώσεις κεντρική προτεραιότητα της Ένωσης ήταν η τόνωση των πρωτοβουλιών που ήταν ταυτόχρονα διαπεριφερειακές και διασυνοριακές και των πρωτοβουλιών, οι οποίες συνέδεαν τις περιοχές, ιδίως τις λιγότερο ευνοημένες, για τη δρομολόγηση διευρωπαϊκών υπηρεσιών και εφαρμογών.
- Την επιτάχυνση της ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων, οι οποίες οδηγούν και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε νέους τομείς με αναπτυξιακές προοπτικές.

Στη βάση αυτών των στόχων, η **απόφαση 1336/97** προχώρησε στην κατάρτιση ενός καταλόγου με σχέδια κοινού ενδιαφέροντος. Τα σχέδια αυτά ήταν επιλέξιμα για κοινοτική στήριξη σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ.2236/95. Κατά την κατάρτιση αυτού του καταλόγου η ΕΕ υιοθέτησε ένα μοντέλο τριών επιπέδων, το οποίο θεωρήθηκε ως το καταλληλότερο για την περιγραφή των Διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων. Τα επίπεδα αυτά είναι τα εξής :

- **Το επίπεδο των «εφαρμογών»**, μέσω των οποίων οι χρήστες αλληλεπιδρούν με τις γενικές υπηρεσίες και τα βασικά δίκτυα για την ικανοποίηση των επαγγελματικών, εκπαιδευτικών και κοινωνικών αναγκών τους.
- **Το επίπεδο των «γενικών υπηρεσιών»**, το οποίο απαρτίζεται από συμβατές γενικές υπηρεσίες και τη διαχείρισή τους. Οι «γενικές υπηρεσίες» πρέπει να ανταποκρίνονται στις κοινές ανάγκες των εφαρμογών και να παρέχουν τα αναγκαία εργαλεία για την ανάπτυξη και την υλοποίηση των νέων εφαρμογών. Εν κατακλείδι, οι υπηρεσίες αυτές συμπληρώνουν τις εφαρμογές συμβάλλοντας ταυτόχρονα και στη διαλειτουργικότητά τους.
- **Το επίπεδο των «βασικών δικτύων»**, τα οποία παρέχουν τα στοιχεία της φυσικής πρόσβασης, μετάδοσης και μεταγωγής των δικτύων, όπου περιλαμβάνεται η διαχείριση και η σηματοδότησή τους. Τα στοιχεία αυτά παρέχουν τη δυνατότητα διασύνδεσης των ΔΕΔ.

Αυτά τα τρία επίπεδα συνιστούν μια συνεκτική δομή, στην οποία οι «εφαρμογές» υποστηρίζονται από τα δυο κατώτερα πεδία: τις «γενικές υπηρεσίες» και τα «βασικά δίκτυα». Οι «εφαρμογές» ειδικότερα, δεν μπορούν να προσφέρονται, όταν απουσιάζει το

ένα ή τα άλλα δυο επίπεδα. Κάθε επίπεδο πρέπει να είναι επαρκώς ανοικτό, ώστε να υποστηρίζει κάθε στοιχείο τού αμέσως ανώτερου επιπέδου. Στο πλαίσιο αυτό, τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος πρέπει να προσδιορίζονται βάσει της λειτουργικής ικανότητας τους να υπηρετούν τους στόχους τού ανωτέρω τριεπίπεδου μοντέλου ανάπτυξης των ΔΕΔ στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

Όσον αφορά τις «εφαρμογές», προκειμένου οι χρήστες να επωφελούνται με τον καλύτερο τρόπο από αυτές, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις γλωσσικές ανάγκες και να είναι όσο το δυνατό πιο διαλειτουργικές. Επιπλέον στο μέτρο του δυνατού, οι εφαρμογές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις ειδικές ανάγκες των λιγότερο ανεπτυγμένων ή περισσότερο αραιοκατοικημένων περιφερειών. Τέλος, θα πρέπει να απευθύνονται στις ευρύτερες δυνατές ομάδες χρηστών και να υποδεικνύουν τις δυνατότητες πρόσβασης των πολιτών στις υπηρεσίες συλλογικού ενδιαφέροντος.

Κατά την απόφαση 1336/97 τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των «εφαρμογών» ήταν τα εξής :

- Δίκτυο σύνδεσης Πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων.
- Τηλε-εκπαίδευση και τηλεκατάρτιση.
- Τηλεματική στον τομέα της υγείας
- Τηλεματική στον τομέα των μεταφορών.
- Τηλεματική για το περιβάλλον.
- Τηλε-εργασία.
- Τηλεματικές υπηρεσίες για τις Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ).
- Ηλεκτρονική διαδικασία διαγωνισμών.
- Λεωφόροι πληροφοριών στα αστικά κέντρα.
- Υπηρεσίες Βιβλιοθηκών.
- Τηλεματικές υπηρεσίες για την αγορά εργασίας.
- Πολιτιστική και γλωσσική κληρονομιά.

Τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των «γενικών υπηρεσιών» ήταν τα εξής:

- Υλοποίηση λειτουργικών διευρωπαϊκών γενικών υπηρεσιών (πχ. Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, συστήματα μεταφοράς αρχείων, πρόσβαση σε ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων σε ανοικτή σύνδεση)

- Προοδευτική επέκταση των γενικών υπηρεσιών προς ένα περιβάλλον πολυμέσων.(πχ. Ταχυδρομείο πολυμέσων, υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας μεταφοράς αρχείων και υπηρεσίες video).
- Εισαγωγή ψηφιακής υπογραφής μη αποκλειστικής χρήσεως ως βάσης για ανοικτή παροχή υπηρεσιών και για κινητικότητα χρήσης.

Τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των «βασικών δικτύων» ήταν τα εξής :

- Ευρωπαϊκά ψηφιακά δίκτυα ολοκληρωμένων υπηρεσιών (ISDN).
- Εμπορική εισαγωγή διαχειριζόμενου ασύγχρονου τρόπου μεταφοράς (ATM) και άλλων δικτύων IBC.
- Διαλειτουργικότητα υπαρχόντων και ευρωζωνικών δικτύων επικοινωνιών.
- Ανάπτυξη σταθερών, κινητών και δορυφορικών δικτύων με στόχο την υποστήριξη των εφαρμογών και υπηρεσιών που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Ορισμένα από τα Σχέδια κοινού ενδιαφέροντος έχουν ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της κοινωνίας των πληροφοριών. Πρόκειται για γενικές υπηρεσίες, εφαρμογές συλλογικού ενδιαφέροντος σχετικά με την τηλε-εκπαίδευση και τηλεκατάρτιση, τις υπηρεσίες προς τις ΜΜΕ, την τηλεματική για τις μεταφορές, το περιβάλλον και την υγεία. Κατά γενικό κανόνα, δημοσιεύονται τουλάχιστον μια φορά ετησίως προσκλήσεις υποβολής προτάσεων σχετικά με τα εν λόγω σχέδια ιδιαίτερης σημασίας ή ένα συνδυασμό τους.

Επομένως, η ανάπτυξη διευρωπαϊκών εφαρμογών, γενικών υπηρεσιών και βασικών δικτύων στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην ιδιωτική συμμετοχή. Από την άλλη πλευρά, η κοινοτική στήριξη και στην περίπτωση των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών θα πρέπει να κατευθύνεται σε μεγάλο βαθμό από τις πραγματικές και σημαντικές ανάγκες της κοινωνίας, οι οποίες δεν καλύπτονται από τις δυνάμεις της αγοράς.

2. Αποτίμηση της εφαρμογής των αρχικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών (απόφαση 1336/97, έκθεση Ελεγκτικού Συνεδρίου αριθμ.9/2000).

Όπως και στα υπόλοιπα ΔΕΔ των μεταφορών και της ενέργειας, τα Διευρωπαϊκά τηλεπικοινωνιακά Δίκτυα έρχονται ως υποστηρικτικός μηχανισμός της απελευθέρωσης της αγοράς των τηλεπικοινωνιών και των ιδιωτικοποιήσεων των τηλεπικοινωνιών. Το γεγονός μάλιστα, ότι στην Ευρώπη υπάρχουν ιδιαίτερα οικονομικά εύρωστες τηλεπικοινωνιακές εταιρείες καθιστά έντονο το στοιχείο της εμπορευσιμότητας της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών στοιχείων.

Τούτο σημαίνει ότι η υλοποίηση των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών βασίζεται κυρίως στις πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα, οι οποίες στηριζόμενες στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς επιδιώκουν την ανάληψη έργων κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία αφενός θα έχουν κοινοτική στήριξη για τις μελέτες σκοπιμότητας που θα καταρτίσουν και αφετέρου θα έχουν εμπορικά κέρδη από την εκμετάλλευση του υλοποιηθέντος έργου.

Στα πλαίσια, επομένως, του ανταγωνισμού, το κριτήριο της οικονομικής απόδοσης είναι εκείνο που ουσιαστικά υπερισχύει έναντι της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης. Για να επιτευχθεί, επομένως, ο στόχος της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής ο μόνος εξισορροπητικός τρόπος είναι η παρέμβαση των Διαρθρωτικών Ταμείων, τα οποία χρηματοδοτούν τηλεπικοινωνιακές υποδομές που αφορούν απομακρυσμένες περιφέρειες και νησιωτικές περιοχές.

Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο σε Ειδική Έκθεση⁵⁵ του (αριθμ.9/2000) σχετικά με τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών διαπίστωσε τα εξής σημαντικά:

- Ότι οι βελτιώσεις που πραγματοποιήθηκαν στις εθνικές τηλεπικοινωνιακές υποδομές με τη χρησιμοποίηση των Διαρθρωτικών Ταμείων⁵⁶ δεν έδωσαν έμφαση στη Διευρωπαϊκή διάσταση, λόγω χάρη με το να προωθήσουν τις αναγκαίες υποδομές για τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων⁵⁷.

⁵⁵ JO. C166 /15.06.2000

⁵⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη συνοχή και την κοινωνία των πληροφοριών (COM/97/7). Στην ανακοίνωση αυτή η Επιτροπή διαπιστώνει ότι «μόνο ένα εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό (2% περίπου) των συνολικών δαπανών των Διαρθρωτικών Ταμείων διατίθεται για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών». Η Ιταλία, η Ελλάδα και η Πορτογαλία προσδιορίστηκαν ως οι κυριότεροι δικαιούχοι της υποστήριξης των Διαρθρωτικών Ταμείων στον τομέα των τηλεπικοινωνιών για την περίοδο 1994-1999. Από αυτές τις χώρες μάλιστα μόνον η Ιταλία και η Ελλάδα διαθέτουν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τις τηλεπικοινωνίες.

⁵⁷ Για παράδειγμα, παρόλο που η κοινοτική πρωτοβουλία INTERREG έχει διευρωπαϊκή διάσταση παρέχοντας ενίσχυση στην εγκατάσταση σύνδεσης οπτικών ινών μεταξύ Πορτογαλίας και Ισπανίας, η

- Ότι ο συντονισμός της Ειδικής Επιτροπής των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες⁵⁸ με άλλες συναφείς κοινοτικές δράσεις δεν αναπτύχθηκε επαρκώς, ώστε να διευκολύνεται η συνέργια και να αποφεύγεται η πιθανότητα άσκοπης επανάληψης των ίδιων εργασιών. Το Ελεγκτικό Συνέδριο τονίζει ότι για κάθε περίπτωση χορήγησης ενίσχυσης σε μελέτες σκοπιμότητας και σχέδια πειραματικής εφαρμογής που πλησιάζουν το στάδιο της εμπορευσιμότητας, είναι ανάγκη να καταδειχθεί σαφώς ότι οι συγκεκριμένοι στόχοι αυτού του είδους δράσεων είναι πλήρως αιτιολογημένοι και ότι δεν ενδέχεται να επιτευχθούν χωρίς κοινοτική επιδότηση. Το Ελεγκτικό Συνέδριο σημειώνει, επίσης, ότι ο τομέας των τηλεπικοινωνιών είναι πολύ ανταγωνιστικός και επεκτείνεται γοργά χωρίς ουσιαστικές δημόσιες επιδοτήσεις από καμία πηγή, ανταποκρινόμενος στην απελευθέρωση του τομέα και στην ανάπτυξη των κινητών επικοινωνιών.
- Ότι η Επιτροπή δεν ανέπτυξε σαφή στρατηγική στον τομέα των Διαρθρωτικών Ταμείων έναντι της απελευθέρωσης της αγοράς και των ιδιωτικοποιήσεων των τηλεπικοινωνιών. Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποίησε πληρωμές για τις τηλεπικοινωνίες στο πλαίσιο των Διαρθρωτικών Ταμείων, παρόλο που βρίσκονταν σε εξέλιξη διαδικασίες επί παραβάσει εναντίον των Κρατών μελών που δεν είχαν μεταφέρει στο εθνικό τους δίκτυο τις οδηγίες σχετικά με την απελευθέρωση της αγοράς.

Περαιτέρω, το Ελεγκτικό Συνέδριο στην ίδια έκθεση διαπιστώνει, ότι οι γενικοί κανόνες χρηματοδότησης των ΔΕΔ (καν.2236/95) είναι λιγότερο κατάλληλοι για τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών, γιατί αυτά δεν παρέχουν ενίσχυση σε σχέδια υποδομής. Αντιθέτως, τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών που χρηματοδοτούνται από την Επιτροπή αφορούν κυρίως την ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁵⁹ απαντώντας στις αιτιάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου ότι οι βελτιώσεις που πραγματοποιήθηκαν στις εθνικές τηλεπικοινωνιακές υποδομές μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων δεν έδωσαν έμφαση στη Διευρωπαϊκή διάσταση, τόνισε τα εξής :

Ότι ο βασικός στόχος των Διαρθρωτικών Ταμείων έγκειται στη μείωση των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών της ΕΕ. Ως εκ τούτου, οι

χρηματοδότηση των Διαρθρωτικών Ταμείων για το εν λόγω έργο προοριζόταν κυρίως για δράσεις επέκτασης, εκσυγχρονισμού ή βελτίωσης των εθνικών τηλεπικοινωνιακών υποδομών.

⁵⁸ Άρθρο 8 παρ.2 1336/97

⁵⁹ JO. C166/19 15/06/2000 σελ.19

παρεμβάσεις τους συναρτώνται με τις περιφερειακές ανάγκες και χαρακτηριστικά. Τα κενά στην τηλεπικοινωνιακή υποδομή των περισσότερων από τις περιφέρειες που είναι επιλέξιμες για ενίσχυση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία εντοπίζονται περισσότερο στα εθνικά και τοπικά / περιφερειακά δίκτυα παρά στις διεθνείς συνδέσεις.

Έτσι, οι παρεμβάσεις κατά την περίοδο 1994-1999 – ιδίως εκείνες του ΕΤΠΑ – κατευθύνθηκαν και σε μεγάλο βαθμό περιορίστηκαν σε επενδύσεις για την αναβάθμιση και ολοκλήρωση των (βασικών) έργων τηλεπικοινωνιακής υποδομής. Επιπλέον, οι παρεμβάσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων βασίζονται στην αρχή της επικουρικότητας και της εταιρικής σχέσης με τα Κράτη μέλη, τα οποία έχουν και την ευθύνη του προσδιορισμού των αναπτυξιακών σχεδίων προς χρηματοδότηση. Ως εκ τούτου, οι παρεμβάσεις αυτές έχουν έντονα εθνικό/περιφερειακό χαρακτήρα.

Ωστόσο, η Επιτροπή τονίζει ότι οι επενδύσεις στον τομέα αυτό, μαζί με εκείνες που επιδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (υπεραστικά δίκτυα και κέντρα, δίκτυα κινητής τηλεφωνίας, δορυφορικά δίκτυα, ασύρματοι τοπικοί ανακυκλωτές), συμβάλλουν συνολικά στη διευρωπαϊκή διάσταση των χωρών και αναμένεται να επιτρέψουν την περαιτέρω διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών και εφαρμογών που αποτελούν το αντικείμενο του ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες.

Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή ομολογούσε με την απάντησή της, ότι τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών αποσκοπούν κυρίως στην ενίσχυση της εμπορευσιμότητας του τομέα των τηλεπικοινωνιών και στην ενδυνάμωση του τηλεπικοινωνιακού ανταγωνισμού. Ομολογούσε επίσης, ότι τα ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών δεν εντάσσονται στο πνεύμα μιας κοινής χωροταξικής πολιτικής, παρά τις έντονες χωροταξικές τους επιπτώσεις.

Σύμφωνα με την Επιτροπή, η καλύτερη εκμετάλλευση των διεθνικών τηλεπικοινωνιακών δικτύων, έτσι ώστε να μειωθούν οι περιφερειακές ανισότητες, είναι κυρίως θέμα εθνικού σχεδιασμού (δευτερεύοντα-συμπληρωματικά δίκτυα) και χρηματοδότησης των Διαρθρωτικών Ταμείων.

3. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη του eTEN (απόφαση 1376/2002).

Στις 10 Δεκεμβρίου 2001 η επιτροπή υπέβαλε έκθεση⁶⁰ σχετικά με την πρόοδο των γενικών προσανατολισμών των διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων, όπως

⁶⁰ COM (2001) 742

είχαν προγραμματισθεί βάσει της απόφασης αριθμ.1336/97 ΕΚ. Στην έκθεση αυτή η Επιτροπή έκρινε ότι από το 1997 έως το 2001, η βιομηχανία και η αγορά τηλεπικοινωνιών είχαν αλλάξει σημαντικά, με συνέπεια οι γενικές κατευθυντήριες γραμμές της 1336/97 να χρειάζονται αναθεώρηση.

Σημαντικά γεγονότα, επίσης, που καθιστούσαν την ανωτέρω αναθεώρηση επιβεβλημένη ήταν η ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ειδικό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβώνας στις 23 και 24 Μαρτίου 2000, όπου η Επιτροπή περιέγραψε την πρωτοβουλία eEUROPE τονίζοντας την κοινωνική διάσταση της κοινωνίας της πληροφορίας, καθώς επίσης και η πρόσφατη ανακοίνωσή της⁶¹ στις 21 και 22 Ιουνίου 2002 με τίτλο eEUROPE 2005 :Κοινωνία της πληροφορίας για όλους.

Στη βάση των ανωτέρω εξελίξεων εκδόθηκε η **απόφαση αριθμ.1376 / 2002**⁶² που τροποποιεί την απόφαση αριθμ. 1336/97ΕΚ σχετικά με το σύνολο των προσανατολισμών για τα ΔΕΔ στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

Στην απόφαση αυτή υιοθετήθηκε και πάλι το τριεπίπεδο μοντέλο ανάπτυξης των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες (εφαρμογές, γενικές υπηρεσίες, διασύνδεση και διαλειτουργικότητα). Σχετικά με το τρίτο επίπεδο η απόφαση τονίζει ότι τα επικαιροποιημένα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν τη διασυνδεσιμότητα και τη διαλειτουργικότητα θα αποσκοπούν στην εξασφάλιση της ασφάλειας⁶³ των δικτύων, προκειμένου να στηριχθεί η λειτουργία των ειδικών εφαρμογών και υπηρεσιών κοινού συμφέροντος.

Όσον αφορά τα δυο άλλα επίπεδα, οι εφαρμογές θα βασίζονται σε τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, δηλαδή υπηρεσίες διαθέσιμες στους πολίτες, υπό δημόσια, ιδιωτική ή επαγγελματική ιδιότητα σε πεδία γενικού ενδιαφέροντος. Στη βάση αυτή θα ενθαρρύνονται εφαρμογές για την εκμετάλλευση κατά περίπτωση του δυναμικού ευρυζωνικών, κινητών και άλλων επικοινωνιακών δικτύων. Οι υπηρεσίες γενικής εφαρμογής θα υποστηρίζουν υπηρεσίες πλοήγησης και καθοδήγησης, υπηρεσίες γεωγραφικής θέσης, πληροφοριών για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, κινητού εμπορίου και επιχειρήσεων, έκτακτης ανάγκης, χρέωσης, ασφάλειας δικτύων, καθώς και διάφορες εφαρμογές που αφορούν τον κινητό χρήστη.

⁶¹ COM (2002) 263 eEUROPE: Κοινωνία της πληροφορίας για όλους. Σχέδιο δράσης που υποβάλλεται ενόψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Σεβίλλης . 21/22 Ιουνίου 2002.

⁶² JO. L200/1 30/7/2002.

⁶³ Στις 28 Ιανουαρίου 2002 το Συμβούλιο ενέκρινε ψήφισμα σχετικά με κοινή προσέγγιση και εξειδικευμένες δράσεις στον τομέα της ασφάλειας των δικτύων και των πληροφοριών. JO. C43 της 16/02/2002 σελ.2.

Τα αναθεωρημένα έργα κοινού ενδιαφέροντος σε κάθε επίπεδο είναι τα εξής :

1. Εφαρμογές:

- Ηλεκτρονική κυβέρνηση (eGovernment) και ηλεκτρονική διακυβέρνηση (eAdministration)
- Υγεία: ανάπτυξη τηλεματικών δικτύων
- Άτομα με ειδικές ανάγκες και ηλικιωμένοι: Ανάπτυξη δικτυακών επικοινωνιών.
- Μόρφωση και εκπαίδευση: νέες και καινοτόμες μέθοδοι παρουσίασης των εκπαιδευτικών και πολιτιστικών πληροφοριών.

2. Γενικές υπηρεσίες:

- Προηγμένες κινητές υπηρεσίες
- Υπηρεσίες εμπιστοσύνης και αξιοπιστίας (ασφάλεια τηλεπικοινωνιακών δικτύων)

3. Διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των δικτύων : Αποτελεί προϋπόθεση για την παροχή αποτελεσματικών διευρωπαϊκών υπηρεσιών. Τα έργα που αφορούν την ανάπτυξη και τη βελτίωση των τηλεπικοινωνιακών δικτύων θα αποτελέσουν αντικείμενο ιδιαίτερης εξέτασης, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι δεν υφίστανται αρνητικές αλληλεπιδράσεις που να επιβαρύνουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ελεύθερης αγοράς.

Τα ανωτέρω έργα κοινού ενδιαφέροντος, όπως καθορίζονται στην απόφαση 1376/2002 υλοποιούνται από την Επιτροπή μέσω του προγράμματος eTEN⁶⁴ προηγουμένως αποκαλούμενο TEN-Telecom⁶⁵, το οποίο αποτελεί μια από τις κοινοτικές δράσεις που στηρίζουν την πρωτοβουλία eEUROPE. Σύμφωνα με την Επιτροπή τα έργα eTEN πρέπει να διέπονται από τα εξής χαρακτηριστικά :

- Να χρησιμοποιούν ώριμη τεχνολογία
- Να τεκμηριώνουν το δυναμικό τους για μελλοντική ανάπτυξη στην αγορά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μέσω αρχικού επιχειρησιακού σχεδίου.
- Να παρουσιάζουν συγκεκριμένη ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους όλων των εταίρων του έργου.
- Να βασίζονται στις υπηρεσίες σε ανοικτά πρότυπα αγοράς και να παρέχουν ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές.

⁶⁴ Βλέπε Ευρωπαϊκή Επιτροπή :Πρόγραμμα εργασιών eTEN (πρόγραμμα εργασιών για προσκλήσεις που δημοσιεύονται το 2002). Ιστοθέση: <http://www.europa.eu.int/tentelecom>.

⁶⁵ Βλέπε Ευρωπαϊκή Επιτροπή: πρόγραμμα εργασιών TEN-Telecom (final March 2000). Ιστοθέση: <http://www.europa.eu.int/tentelecom>

- Να τεκμηριώνουν το διευρωπαϊκό χαρακτήρα της προτεινόμενης υπηρεσίας.
- Να τεκμηριώνουν σαφώς τα οφέλη για τους χρήστες.
- Να είναι κατά περίπτωση συμβατά με υφιστάμενες δημόσιες υπηρεσίες.

Τα έργα τα οποία καταλήγουν στην εισαγωγή μιας υπηρεσίας διέρχονται διάφορες φάσεις, από την αρχική σύλληψη και την έρευνα έως τη διαρκή λειτουργία προς όφελος των πελατών. Το eTEN αφορά δυο φάσεις της διαδικασίας αυτής :

- Τη φάση μελέτης, όπου μια τεχνικά ώριμη υπηρεσία δοκιμάζεται στην αγορά και ολοκληρώνεται το επιχειρησιακό σχέδιο⁶⁶, προτού ληφθεί απόφαση για την εισαγωγή της (χρηματοδότηση των μελετών βιωσιμότητας και σκοπιμότητας).
- Τη φάση της αρχικής εισαγωγής, όπου αρχίζει η παροχή της υπηρεσίας υπό συνθήκες επιχειρησιακής λειτουργίας.

4. Το ΣΑΚΧ , η ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη και το eTEN.

Η πρωτοβουλία eTEN βασίζεται στα άρθρα 154, 155 και 156 της ΣΕΕ, όπου ορίζεται ο στόχος της καθιέρωσης ΔΕΔ στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Επομένως, το eTEN αποτελεί μέρος της κοινοτικής πολιτικής για τα ΔΕΔ, που αποσκοπεί στο να παράσχει στους πολίτες της ΕΕ, στους οικονομικούς φορείς εκμετάλλευσης και στις περιφερειακές και τοπικές κοινότητες τη δυνατότητα να δρέψουν τα βέλτιστα οφέλη από τη δημιουργία μιας περιοχής χωρίς εσωτερικά σύνορα.

Το eTEN εντάσσεται στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής που ασκείται για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, όπως όλα τα ΔΕΔ έχει και αυτό έντονες χωροταξικές επιπτώσεις, οι οποίες μπορούν να συμβάλλουν ή όχι, ώστε να περιορισθούν οι ανισότητες μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιφερειών και της καθυστέρησης των λιγότερο ευνοημένων περιφερειών ή νησιών. Η ΕΕ μέσω της υλοποίησης του eTEN επιθυμεί να διασφαλισθεί , ότι όλοι οι πολίτες της θα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν έναν ελάχιστο αριθμό τηλεπικοινωνιακών

⁶⁶ Στο Επιχειρησιακό σχέδιο πρέπει να καταδεικνύεται η ανάγκη κοινοτικής ενίσχυσης εξαιτίας του κοινού ενδιαφέροντος για το προϊόν , καθώς και της ύπαρξης κινδύνων αγοράς που οι επενδυτές από τον ιδιωτικό τομέα είναι επιφυλακτικοί να αναλάβουν στη φάση αυτή. Η συγχρηματοδότηση του επιχειρησιακού σχεδίου και της επικύρωσης στην αγορά θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο Ενιαίας Σύμβασης Έργου.

υπηρεσιών, έτσι ώστε τόσο οι πολίτες όσο και οι επιχειρήσεις που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές να μην αποκλείονται από την κοινωνία της πληροφορίας⁶⁷.

Η τηλε-εκπαίδευση, η τηλεϊατρική, η τηλεργασία, η τηλεδιάσκεψη και οι «ηλεκτρονικές αγορές» αναμένεται ότι θα έχουν τεράστιες χωροταξικές επιπτώσεις, υπό την έννοια ότι παρέχουν στα άτομα και στις επιχειρήσεις μεγαλύτερη ελευθερία όσον αφορά την επιλογή του τόπου εγκατάστασής τους. Τούτο σημαίνει ότι οι απορρέουσες ευκαιρίες ανάπτυξης των πιο απομακρυσμένων περιοχών αναμένεται ότι θα είναι πολύ σημαντικές. Η ανάπτυξη, επομένως, αυτών των «πληροφοριοδομών» μπορεί να εξελιχθεί σε σημαντικό παράγοντα συμβολής για τη πληρέστερη ενοποίηση του Ευρωπαϊκού χώρου.

Ως παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε τις Περιφέρειες των τεσσάρων χωρών συνοχής (Ελλάδα, Ιρλανδία, Πορτογαλία και Ισπανία), όπου πραγματοποιήθηκαν μεγάλες επενδύσεις στα συστήματα τηλεπικοινωνιών, με την εγκατάσταση ψηφιακών κέντρων και συνδέσεων οπτικών ινών, γεγονός που περιόρισε αισθητά τις διαφορές στην παροχή υπηρεσιών.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου (ΣΑΚΧ) τονίζει και αυτό με τη σειρά του, ότι οι σύγχρονες τεχνολογίες και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών παρέχουν τη δυνατότητα υποστήριξης της ανάπτυξης στις αγροτικές ή δυσπρόσιτες περιοχές. Οι τεχνολογίες αυτές μπορούν να βοηθήσουν να υπερνικηθούν τα χωρικά μειονεκτήματα και να βελτιωθεί ο τρόπος ζωής, καθώς και οι τοπικές συνθήκες για οικονομικές δραστηριότητες μέσω της τηλεργασίας, της τηλεεκπαίδευσης και των τηλε-αγορών. Σύμφωνα με το ΣΑΚΧ η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών εξασφαλίζει την αρχή της ισότητας ως προς την πρόσβαση στις γνώσεις, στη μόρφωση και στις πληροφορίες, στοιχεία με έντονες χωροταξικές επιπτώσεις, αφού εξασφαλίζουν την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού και ενθαρρύνουν την ανάπτυξη μέσω επιχειρηματικών, ερευνητικών και καινοτόμων δραστηριοτήτων.

Ωστόσο, και στην περίπτωση των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών ελοχεύει ο κίνδυνος της επικράτησης του κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης σε βάρος της αρχής της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης. Τόσο η απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιακών στοιχείων, όσο και ο έντονος εμπορικός χαρακτήρας της ανάπτυξης των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνιών, προσανατολίζουν τις ιδιωτικές επενδύσεις σε περιοχές με υψηλή

⁶⁷ Η προηγμένη τεχνολογία επιτρέπει την παροχή προηγμένων υπηρεσιών, αλλά όπου απουσιάζουν οι δεξιότητες που επιτρέπουν την πρόσβαση σε αυτές και την εκμετάλλευσή τους, το αποτέλεσμα είναι ο αποκλεισμός.

ζήτηση, εφόσον στις περιοχές αυτές αναμένονται τα μεγαλύτερα κέρδη. Έτσι οι τάσεις της ελεύθερης αγοράς των τηλεπικοινωνιών είναι να ευνοούν τις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες κατά τρόπο ώστε να επωφελούνται περισσότερο από την επανάσταση των «πληροφοριοδομών». Υπό τις συνθήκες αυτές, οι πιο απομακρυσμένες περιφέρειες, των οποίων οι αγορές παρουσιάζουν περιορισμένο δυναμικό απειλούνται με περαιτέρω υποβάθμιση.

Οι χρηματοδοτικές αδυναμίες της Ένωσης και η έντονη συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου στην ανάπτυξη των ΔΕΔ-Τηλεπικοινωνίες, θέτει και στην περίπτωση αυτή την υλοποίηση των στόχων των άρθρων της Συνθήκης (154-156) σε κίνδυνο.

Προς αποτροπή αυτού του κινδύνου, η ΕΕ γνωρίζοντας :

- Αφενός ότι οι ιδιώτες επενδυτές τείνουν να εστιάζονται σε τομείς οι οποίοι καταδεικνύουν το βέλτιστο δυναμικό για βραχυπρόθεσμα κέρδη και
- Αφετέρου ότι υπάρχουν πολλοί τομείς με έντονο κοινωνικό χαρακτήρα και οι οποίοι δεν υπόσχονται γρήγορη απόσβεση των επενδύσεων ή αποφέρουν οφέλη που είναι μακροπρόθεσμα θεωρεί
- Ότι η χρηματοδοτική υποστήριξη της Κοινότητας και του eTEN πρέπει να να εξισορροπεί όσο το δυνατό περισσότερο την ανωτέρω δυσλειτουργία. Το ερώτημα φυσικά που τίθεται είναι εάν αυτή η κοινότικη ενίσχυση είναι αρκετή, ώστε να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις της Συνθήκης για το χωροταξικό ρόλο των ΔΕΔ.

Το ΣΑΚΧ εντοπίζει τον ανωτέρω κίνδυνο και προσθέτει ότι η ανωτέρω εξέλιξη δεν αντισταθμίζεται από τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας καθολικών υπηρεσιών σε λογικές τιμές στις απομακρυσμένες περιφέρειες. Προσθέτει, επίσης, ότι η διαθεσιμότητα μέσων πληροφορικής και επικοινωνιών δεν συνιστά από μόνη της εγγύηση για την προώθηση θετικών περιφερειακών εξελίξεων. Κατά το ΣΑΚΧ απαιτούνται και πρόσθετες προϋποθέσεις όπως για παράδειγμα :

- Το επίπεδο προσόντων και κατάρτισης
- Η προώθηση της ενημέρωσης του κοινού σχετικά με τις δυνατότητες της κοινωνίας των πληροφοριών.

Ωστόσο, το ΣΑΚΧ δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και πολύ περισσότερο δεν μπορεί ως εκφραστής μιας κοινής χωροταξικής πολιτικής να κινήσει προς την κατεύθυνση της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης και τα ανάλογα κοινοτικά κονδύλια.

Ελλείπει λοιπόν μιας Κοινής Χωροταξικής πολιτικής, η αρμονική συνύπαρξη της χωρικής δικαιοσύνης με το φιλελεύθερο χαρακτήρα της εμπορευσιμότητας, μπορεί να επιτευχθεί για τις απομακρυσμένες περιφέρειες μόνο μέσω της παρέμβασης των Διαρθρωτικών Ταμείων, στα οποία, ωστόσο, είναι έντονος ο εθνικός και περιφερειακός χαρακτήρας όπως αυτός εκφράζεται μέσα από τα διάφορα Επιχειρησιακά Προγράμματα. Η οικονομική υποστήριξη των Διαρθρωτικών Ταμείων σε καμία περίπτωση δεν είναι κατακριτέα, ωστόσο σε πολλά σημεία όσον αφορά την ανάπτυξη των ΔΕΔ λαμβάνει υπόψη της κυρίως κριτήρια τοπικά/εθνικά και όχι διευρωπαϊκά/διεθνικά, με αποτέλεσμα να μην προωθείται επαρκώς η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των ΔΕΔ.

Από την άλλη πλευρά έχει παρατηρηθεί ότι στην πράξη υπάρχει έλλειψη συντονισμού μεταξύ του eTEN και των προγραμμάτων των Διαρθρωτικών Ταμείων, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται αλληλοεπικαλύψεις και άσκοπη διασπάθιση κοινοτικών πόρων.

Το ΣΑΚΧ ως κείμενο γενικών κατευθύνσεων μπορεί να παίζει σε μεγάλο βαθμό ένα ρόλο συντονιστικό μεταξύ της εκτέλεσης του eTEN και των επεμβάσεων των Διαρθρωτικών Ταμείων, έτσι ώστε να υπάρξει το καλύτερο δυνατό όφελος για τις απομακρυσμένες περιοχές.

Δ. ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ

Ο Κανονισμός⁶⁸ (ΕΚ) 2236/95 αποτελεί το βασικό νομικό κείμενο που καθορίζει τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής ενίσχυσης, όσον αφορά την κατασκευή ορισμένων έργων υποδομής που εντάσσονται στην λογική της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Ο παρών κανονισμός αφορά κυρίως :

- Έργα κοινού ενδιαφέροντος, που εντάσσονται στα πλαίσια των κατευθύνσεων των άρθρων 154 έως 156 της ΣΕΕ.
- Έργα χρηματοδοτούμενα από τα Κράτη μέλη, από περιφερειακές ή τοπικές αρχές ή από οργανισμούς εξομοιούμενους, από διοικητικής ή νομικής πλευράς, προς τους δημοσίους.
- Οι κυριότερες προϋποθέσεις για τη χορήγηση χρηματοδότησης σύμφωνα με το Κανονισμό 2236/95 είναι οι εξής :
- Η ΕΕ χρηματοδοτεί μόνο σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, τα οποία είναι σε συμβατότητα με τους γενικούς προσανατολισμούς της για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων.
- Η ΕΕ χρηματοδοτεί έως 50% τις μελέτες βιωσιμότητας και σκοπιμότητας και έως 10% το κόστος για την υλοποίηση των έργων. Το υπόλοιπο οικονομικό ποσό πρέπει να καλύπτεται είτε από τη δημόσια είτε από την ιδιωτική συμμετοχή.
- Κάθε σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος το οποίο δύναται να λάβει κοινοτική οικονομική ενίσχυση πρέπει να συνοδεύεται από μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- Κάθε σχέδιο που αιτείται χρηματοοικονομική ενίσχυση οφείλει να είναι συμβατό με την άσκηση των υπόλοιπων κοινοτικών πολιτικών και ιδιαίτερος με εκείνες που αφορούν το περιβάλλον, τον ανταγωνισμό και την παρέμβαση του δημοσίου τομέα στην ελεύθερη λειτουργία της ενιαίας Αγοράς.
- Κοινοτική συνδρομή παρέχεται κατά προτεραιότητα σε έργα με έντονο κοινωνικό και περιφερειακό χαρακτήρα στο βαθμό που συμβάλλουν στην

⁶⁸ JO L228 23/09/1995

επίτευξη της μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων και στην ενοποίηση της εδαφικής συνοχής της ΕΕ (Άρθρο 154 παρ.2 ΣΕΕ).

Η απόφαση χορήγησης οικονομικής συνδρομής οφείλει επίσης να λαμβάνει υπόψη της τα εξής :

- Την ωριμότητα του έργου
- Την προοπτική τόνωσης της δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης
- Την υφιστάμενη ευρωστία του χρηματοδοτικού πλαισίου των έργων
- Τις άμεσες και έμμεσες κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις, ιδίως στην απασχόληση.
- Τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Ο **Κανονισμός 2236/95** τροποποιήθηκε με τον **Κανονισμό 1655/99**⁶⁹, οποίος προέβλεπε τις εξής καινοτομίες :

- Κατάρτιση ενός ενδεικτικού πολυετούς προγράμματος με τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, έτσι ώστε να είναι ευχερέστερη η προβλεψιμότητα και ο προγραμματισμός των χρηματοδοτήσεων για την ανάπτυξη των ΔΕΔ.
- Εισαγωγή του όρου «capital-risque», που αφορά την οικονομική υποστήριξη από την ΕΕ (υιοθέτηση από την ΕΕ της έννοιας του επιχειρηματικού κινδύνου).
- Διεύρυνση του ποσοστού χρηματοδότησης που δύναται να αγγίζει το 20% του συνολικού κόστους σχετικά με τα συστήματα εντοπισμού και της δορυφορικής πλοήγησης από τις αρχές του 2003 (Systemes de positionnement et de navigation par satellite). Στο ίδιο πνεύμα αποφασίσθηκε και η αύξηση της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής⁷⁰ κατά 10 έως 20% του συνολικού κόστους της επένδυσης αποκλειστικά για τον τομέα των μεταφορών και για συγκεκριμένες περιπτώσεις: σημεία σιδηροδρομικής ή μεθοριακής συμφόρησης με τις υπό ένταξη χώρες, σχέδια συστημάτων προσδιορισμού θέσης και πλοήγησης μέσω δορυφόρου.
- Χορήγηση 4,6 δισεκατομμυρίων Ευρώ σε όλους τους τομείς ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων για τη χρονική περίοδο 2000-2006. Από αυτά το μεγαλύτερο ποσό απορροφάται από την κατασκευή υποδομών που σχετίζονται με τα δίκτυα μεταφορών.

⁶⁹ JO L197, 29/07/1999.

⁷⁰ JO C75, 26/03/2002. Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του Κανονισμού 2236/95.

- Δυνατότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να ανακαλεί τις αποφάσεις κοινοτικής χρηματοδότησης, εάν τα έργα δεν έχουν αρχίσει μέσα σε δυο έτη από τη στιγμή της έγκρισής τους.

Συνολικά, οι πηγές χρηματοδότησης για την κατασκευή των ΔΕΔ είναι οι εξής :

- Τα Διαρθρωτικά Ταμεία και ιδιαιτέρως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Πολιτικής (ΕΤΠΑ).
- Το Ταμείο Συνοχής (χρηματοδότηση της Κοινοτικής πρωτοβουλίας Interreg).
- Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ) (βλέπε πίνακες με χορηγήσεις δανείων για την ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ).
- Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάπτυξης και Αναδιάρθρωσης (ΕΤΑΑ).

Πιο αναλυτικά, οι Κοινοτικές χρηματικοοικονομικές επιχορηγήσεις για την υποστήριξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών κατά την περίοδο 1983-2002 εμφανίζονται ως εξής:

Η Χρηματική υποστήριξη της ΕΕ για τα ΔΕΔ-Μ κατά την περίοδο 1983-2002 (Ευρώ)	
1983	9.900.000
1984	23.500.000
1985	71.302.000
1986	90.000.000
1987	53.000.000
1988	65.000.000
1989	62.500.000
1990	60.000.000
1991	128.000.000
1992	140.682.000
1993	184.990.000
1994	200.000.000
1995	249.970.000
1996	289.000.000
1997	372.000.000
1998	474.010.000
1999	497.581.900
2000	591.667.000
2001	552.067.500
2002	563.400.000
Σύνολο	4.588.370.800 Ευρώ

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Όσον αφορά την κοινοτική οικονομική συνεισφορά για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Ενέργειας, κατά την περίοδο 1995- 1999, προήλθε κυρίως από

τα Διαρθρωτικά Ταμεία (με τη μορφή οικονομικής βοήθειας) και από την ΕΤΕ (με τη μορφή δανείων).

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ των ΔΕΔ-Ε στην ΠΕΡΙΟΔΟ 1995-1999							
(€ εκατομμύρια)							
Τύπος βοήθειας	Όργανο	1995	1996	1997	1998	1999	Σύνολο 1995-99
Δάνεια	ΕΤΕ	910	1.176	854	393	174	3.507
Εγγυήσεις	ΕΙΦ ⁷¹	12	270	4	5	0	291
Επιχορηγήσεις και συγχρηματοδότηση των μελετών	Διαρθρωτικά ταμεία	88	1.265	277	n.a.	355	1.985
	Κονδύλι του προϋπολογισμού ΤΕΝ Β5-71	12	9	24	19	29	93

Πηγή: europa.eu.int (Επίσημη ιστοθέση της ΕΕ)

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι η ΕΕ χορήγησε συνολικά , κατά την περίοδο 1995-1999, 93 εκατομμύρια Ευρώ για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Ενέργειας. Αναλυτικότερα, το ποσό αυτό διανεμήθηκε κατά τον εξής τρόπο :

	1995		1996		1997		1998		1999	
	€ Millior	%	€ Millior	%	€ Millior	%	€ Millior	%	€ Millior	%
Ηλεκτρική Ενέργεια	6.5	53	3.7	42	9.2	38	10.8	58	7.9	27.4
Φυσικό Αέριο	5.7	47	5.2	58	15	62	7.8	42	20.9	72.6
Σύνολο	12.2	100	8.9	100	24.2	100	18.6	100	28.8	100

Πηγή: europa.eu.int (Επίσημη ιστοθέση της ΕΕ)

	1995-1999	
	€ Million	%
Ηλεκτρική Ενέργεια	38.1	41.1
Φυσικό Αέριο	54.6	58.9
Σύνολο	92.7	100

Πηγή: europa.eu.int (Επίσημη ιστοθέση της ΕΕ).

⁷¹ EIF: EUROPEAN INVESTMENT FUND

Επειδή το συνολικό κόστος κατασκευής των Διευρωπαϊκών Δικτύων κρίνεται ως ιδιαίτερα δυσβάσταχτο για τις χρηματοοικονομικές δυνατότητες του Κοινοτικού προϋπολογισμού και των εκάστοτε Κρατών μελών που εμπλέκονται στην υλοποίησή τους, η ΕΕ επιδιώκει να προσελκύσει τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων. Κατά αυτόν τον τρόπο ενθαρρύνει την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (*partenariats publics et privés – PPP*). Η ανάπτυξη μιας τέτοιας συνεργασίας έχει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει τον καλύτερο επιμερισμό των κινδύνων και τη μείωση των δανειοληπτικών δαπανών, ιδιαίτερα στο στάδιο της εκκίνησης του έργου. Παροτρύνει επίσης τον ιδιωτικό τομέα να λάβει υπόψη του το κριτήριο της «κοινωνικής ευημερίας» και της «κοινωνικής δικαιοσύνης» και το δημόσιο τομέα να εντοπίσει ευκολότερα τις εμπορικές υπηρεσίες που μπορούν να συνεισφέρουν στην αύξηση της αποδοτικότητας του έργου.

Το γεγονός, ότι σε πολλά έργα έχει παρατηρηθεί σημαντική καθυστέρηση ως προς την ολοκλήρωσή τους, ερμηνεύεται ως απόρροια κυρίως των χρηματοοικονομικών δυσχερειών που συναντούν τα εν λόγω έργα μπροστά στην εμφάνιση νέων δεδομένων που αλλοιώνουν την αρχική εκτίμηση του συνολικού κόστους κατασκευής.

Συμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα 4170 περίπου δισεκ. Ευρώ που χορηγούνται για την περίοδο 2000-2006 στο πλαίσιο του προϋπολογισμού για το ΔΕΔ-Μ και διατίθενται κυρίως στα μεγάλα έργα προτεραιότητας, καλύπτουν στην πραγματικότητα μικρό μόλις μέρος των αναγκών. Αυτό επιβάλλει, αφενός μια μεγαλύτερη επιλεκτικότητα σε σχέση με τα έργα και αφετέρου τη διαθεσιμότητα άλλων χρηματοδοτικών μέσων, δημοσίων ή ιδιωτικών, για την υλοποίηση των έργων. Προς την κατεύθυνση αυτή απαιτείται :

- Η υπέρβαση των υφιστάμενων περιορισμών για τη δημόσια χρηματοδότηση
- Η προώθηση μεγαλύτερης συμμετοχής κοινοπραξιών δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (PPP), μέσω καινοτόμων μεθόδων και κινήτρων
- Η εξασφάλιση της συνοχής μεταξύ διαχειριστικών δομών για τα έργα αυτά, ιδίως μέσω νέων συστημάτων χρηματοδότησης.

Από την άλλη πλευρά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσδοκά μια μεγαλύτερη συμμετοχή των ιδιωτικών κεφαλαίων στη χρηματοδότηση των υποδομών με την υιοθέτηση νέων διαδικασιών για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών. Η αναθεώρηση

των κανόνων για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών⁷², καθώς και η διευκρίνιση των κανόνων που ισχύουν για τις παραχωρήσεις έργων αναμένεται να επιτύχουν μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και να συμβάλλουν στη μεγαλύτερη νομική ασφάλεια του εγχειρήματός τους. Η εμπειρία δείχνει, επίσης, ότι η δημιουργία ενός ενιαίου φορέα που είναι επιφορτισμένος με τη συγκέντρωση και αξιοποίηση των χρηματοδοτήσεων αποτελεί προαπαιτούμενο για την επιτυχία των έργων στα οποία μετέχει ο ιδιωτικός τομέας.

Η ενδυνάμωση της συνεργασίας ιδιωτικού και δημοσίου τομέα καθώς και η αναπροσαρμογή του νομοθετικού πλαισίου που διέπει το καθεστώς χρηματοδότησης των Διευρωπαϊκών Δικτύων, αποτελεί βασικό ζητούμενο της προσεχούς αναθεώρησης των κατευθυντήριων γραμμών για τις μεταφορές κατά το έτος 2004. Και τούτο διότι, οι καθυστερήσεις στην εφαρμογή έργων προτεραιότητας στο πλαίσιο των ΔΕΔ, ιδιαίτερα στον τομέα των διασυνοριακών και σιδηροδρομικών έργων, στον τομέα σιδηροδρομικών σχεδίων που προβλέπουν διέλευση από φυσικά εμπόδια, όπως οι Άλπεις και τα Πυρηναιά ή τα οποία αποσκοπούν στην κατάργηση σαφώς προσδιορισμένων κυκλοφοριακών αδιεξόδων σε σύνορα με τις υποψήφιες χώρες, οφείλονται κυρίως στην έλλειψη χρηματοπιστωτικών πόρων για βελτιώσεις μείζονος σημασίας στο δίκτυο. Συνεπώς, η υποδομή των μεταφορών εξακολουθεί να υποχρηματοδοτείται, γεγονός που οφείλεται στην έλλειψη επαρκών κεφαλαίων και στην απουσία ενός πλαισίου ενθαρρυντικού για τη διενέργεια επενδύσεων.

Η ανωτέρω κατάσταση επιβαρύνεται ακόμη περισσότερο λαμβανομένου υπόψη της προοπτικής της διεύρυνσης, η οποία θα έχει αξιόλογες συνέπειες για την περαιτέρω ανάπτυξη των ΔΕΔ. Εκτιμάται, ότι περίπου 100 Δισεκ. Ευρώ θα χρειασθούν για έργα που αφορούν τα νέα κράτη. Στο πλαίσιο της προταθείσας αναπροσαρμογής των χρηματοδοτικών ποσών ενόψει της διεύρυνσης, η Επιτροπή πρότεινε την προσθήκη 245 εκατ.ευρώ για τα τρέχοντα προγράμματα ΔΕΔ το 2004-2006, καθώς επίσης και την εξασφάλιση πρόσθετης χρηματοδότησης για τα προγράμματα κατασκευής υποδομών, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το Ταμείο Συνοχής και από άλλους ευρωπαϊκούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

Σύμφωνα με την ΕΕ, πάνω από το 75% της κοινοτικής χρηματοδότησης για τα ΔΕΔ προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (πάνω από 6 δισεκ. Ευρώ το 2001) και σε μικρότερο βαθμό από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων. Τα Διαρθρωτικά

⁷² COM (2000) 275 και COM (2000) 276

Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής αποτελούν τις σπουδαιότερες πηγές του κοινοτικού προϋπολογισμού για τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ (κατά εκτίμηση 3,5 δισεκ. Ευρώ το 2001). Τέλος, οι θέσεις του προϋπολογισμού που αφορούν τα ΔΕΔ καλύπτονται από το 5% μόνο της συνολικής κοινοτικής χρηματοδότησης (600 περίπου εκατ. Ευρώ το 2001).

Εν συνεχεία, στις υποψήφιες χώρες η ΕΤΕ, η ΕΤΑΑ και άλλοι διεθνείς χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί έχουν επενδύσει σημαντικά ποσά στον τομέα της υποδομής. Το κύριο μέσο που βοήθησε στην ανάπτυξη των δικτύων στις υποψήφιες χώρες ήταν το ISPA (αναπτυξιακό προενταξιακό διαρθρωτικό μέσο για επενδύσεις για τις υποδομές των μεταφορών και το περιβάλλον) με πάνω από 500 εκατ. Ευρώ ετησίως.

1. Ο Κοινοτικός Προϋπολογισμός και η ανάπτυξη των ΔΕΔ (παράθεση Στοιχείων)⁷³.

Τα κεφάλαια του κοινοτικού προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ δεν διατίθενται βασικά για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής, εκτός μερικών περιπτώσεων, κατά την αρχική φάση του έργου. Ο κοινοτικός προϋπολογισμός χρηματοδοτεί έργα κοινού ενδιαφέροντος, αναθεωρήσεις και μελέτες έργων, μελέτες σκοπιμότητας και δράσεις για την ενθάρρυνση των έργων.

Στο πλαίσιο του προϋπολογισμού το 2001 τα διατεθέντα κονδύλια για τα ΔΕΔ ανέρχονταν σε 563 εκατ. Ευρώ για τον τομέα των μεταφορών (92%), σε 19 εκατ. Ευρώ για τον τομέα της ενέργειας (3%) και σε 30,4 εκατ. Ευρώ για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών (5%).

Το 2002, 91 έργα ΔΕΔ χρηματοδοτήθηκαν από τον κοινοτικό προϋπολογισμό με 563 εκατ. Ευρώ. Κατά την ίδια περίοδο, 12 έργα έλαβαν χρηματοδότηση ύψους 15 εκατ. ευρώ στον τομέα των Διευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων. Το 2002, τα Διευρωπαϊκά τηλεπικοινωνιακά δίκτυα συγχρηματοδοτήθηκαν με 23,640 εκατ. ευρώ σε 31 έργα.

Το 2003, υποχρεώσεις ύψους 625 εκατ. ευρώ προβλέπονται για έργα ΔΕΔ και 22 εκατ. ευρώ για έργα ενεργειακών δικτύων. Ο προϋπολογισμός για τα ενεργειακά δίκτυα για το 2003 ανέρχεται σε 38,5 εκατ. ευρώ.

Στο τέλος Μαΐου 2003, το σύνολο των εκκρεμουσών υποχρεώσεων των προγραμμάτων για τα ΔΕΔ ανερχόταν σε 1203,2 εκατ. ευρώ. Ειδικά προβλήματα παρουσιάζουν τα διασυνοριακά έργα. Οι θέσεις του προϋπολογισμού TEN υπόκεινται στο γενικό κανόνα n+3 του δημοσιονομικού κανονισμού, δηλαδή εάν μια νόμιμη

⁷³ Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Επιτροπή Προϋπολογισμών. «Εγγραφο εργασίας για τα ΔΕΔ κατά τη διαδικασία προϋπολογισμού 2004». 2 Ιουνίου 2003, DT/498696EL.doc

πίστωση υποχρέωσης δεν έχει καταλήξει σε πληρωμή μετά από τρία έτη, αίρεται η υποχρέωση για το εν λόγω ποσό. Το 2002 άρθηκε η υποχρέωση για πιστώσεις υποχρεώσεων ύψους 12 περίπου εκατ.ευρώ από τις θέσεις του προϋπολογισμού TEN. Προκειμένου, να εξασφαλισθεί η σχετική πρόοδος το σύνολο των χρηματοδοτικών μέσων θα πρέπει να χρησιμοποιείται αποδοτικότερα. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει ένα έγκαιρο σύστημα προειδοποίησης για τα κράτη μέλη που εμπλέκονται σε έργα προτεραιότητας και δεν είναι σε θέση να τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο προσχέδιο του προϋπολογισμού για το 2004, θεωρεί ότι οι ισχύουσες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη των ΔΕΔ πρέπει να αναθεωρηθούν και να συμπληρωθούν ακόμη μια φορά το 2004 με σκοπό να ληφθούν υπόψη νέες προτεραιότητες και να αρθούν τα σχετικά αδιέξοδα. Καλεί, επίσης τα κράτη μέλη να τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους σε ό,τι αφορά τα τρέχοντα έργα προτεραιότητας των ΔΕΔ, όπως προγραμματίστηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen το 1996 και να επιφέρουν τις σχετικές μεταβολές.

Το προσχέδιο του προϋπολογισμού για το 2004 ακολουθεί τον πολυετή προγραμματισμό για τα ΔΕΔ με πρόσθετα ποσά τα οποία προτείνονται να κατανεμηθούν στα νέα κράτη μέλη. Πιο συγκεκριμένα για τα τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα έχει προταθεί αύξηση ύψους 5,90% για τον τομέα των μεταφορών και ενέργειας και ύψους 7,23% για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

Ο δημοσιονομικός προγραμματισμός για την ανάπτυξη των ΔΕΔ 2004-2006 παρουσιάζεται από την Επιτροπή στον κατωτέρω πίνακα. Ο εν λόγω δημοσιονομικός προγραμματισμός εξασφαλίζει έναν προσανατολισμό για τα προσεχή έτη αλλά παραμένει ενδεικτικός ως προς τη φύση του και δεν προδικάζει οποιαδήποτε απόφαση είτε από την Επιτροπή είτε από την αρχή του προϋπολογισμού.

2. Προτάσεις σχετικά με τη χρηματοδότηση και την ανάπτυξη των ΔΕΔ.

Τον Απρίλιο 2003, η Επιτροπή ενέκρινε ανακοίνωση με την οποία εγκαινιάζεται διαβούλευση σχετικά με **νέες δομές διαχείρισης και νεωτεριστικά χρηματοδοτικά μέσα για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα μεταφορών**. Η επιτροπή αποσκοπεί στο να προωθήσει τη μεγαλύτερη συμμετοχή Δημοσίων και ιδιωτικών Συμπράξεων, μέσω νεωτεριστικών μεθόδων και κινήτρων.

Στις 24 Ιουνίου, επίσης, η Επιτροπή ενέκρινε ανακοίνωση για την ανάπτυξη ενός **Ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών**⁷⁴. Στο πλαίσιο της νέας πολιτικής σχετικά με γειτονικές περιοχές και με στόχο την ενίσχυση της Ευρωμεσογειακής σύμπραξης, η Επιτροπή εγκαινιάζει συζήτηση σχετικά με την εξωτερική διάσταση (ιδιαίτερα τη μεσογειακή) των ΔΕΔ-Μεταφορών. Η ανακοίνωση προβαίνει σε ανασκόπηση των βασικών προϋποθέσεων για :

- Το σχεδιασμό του δικτύου και τον προσδιορισμό των κατά προτεραιότητα έργων υποδομής
- Τη χρηματοδότηση του δικτύου
- Την ενσωμάτωση στόχων της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Η χρηματοδότηση του δικτύου στις μεσογειακές χώρες θα αποτελείται από συνδυασμένη χρηματοδότηση του ιδιωτικού και του δημοσίου τομέα, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης που θα είναι διαθέσιμη σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως από την ΕΤΑΑ. Στο ίδιο πλαίσιο, η Επιτροπή και η ΕΤΕ πρέπει να εργασθούν εκ του σύνεγγυς για να εξασφαλισθεί συνέργια μεταξύ των δράσεών τους⁷⁵. Η συνεργασία επεκτάθηκε πρόσφατα με τη δημιουργία του νέου **Μέσου για Ευρωμεσογειακή Επένδυση και Σύμπραξη εντός της ΕΤΕ**. Η έγκριση του εν λόγω μέσου θα οδηγήσει σε βαθμιαία αύξηση της χρηματοδότησης της ΕΤΕ για τις μεσογειακές χώρες από 1,4 σε 2 δισεκ. Ευρώ το έτος 2006. Κεφάλαια από άλλα κοινοτικά προγράμματα, όπως το MEDA και το INTERREG, θα χρησιμοποιηθούν επίσης για την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών στις συγκεκριμένες περιοχές.

Κατά τη συνεδρίαση του στις 16 Ιουνίου 2003, το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή, στην επικείμενη πρότασή της για την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών των ΔΕΔ-Μεταφορών για τη διευρυμένη Ευρώπη, να συνεργασθεί με διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και την ΕΤΕ προκειμένου να υποβληθεί, έως το Δεκέμβριο του 2003, έκθεση με θέμα το σχεδιασμό καλύτερου δικτύου υποδομών των **χωρών των Δυτικών Βαλκανίων**. Τέλος, στο πλαίσιο της αναθεώρησης των κατευθυντήριων

⁷⁴ COM (2003) 376

⁷⁵ Το ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης (19-20 Ιουνίου 2003) έλαβε υπό σημείωση την πρόθεση της Επιτροπής να εγκαινιάσει πρωτοβουλία , σε συνεργασία με την ΕΤΕ , για την στήριξη της ανάπτυξης και της ολοκλήρωσης , αυξάνοντας τις συνολικές επενδύσεις και τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα ΔΕΔ. Τον Ιούνιο του 2003 η Ιταλική Προεδρία υπέβαλε το έγγραφο «Δράση και ανάπτυξη» με τον ίδιο στόχο. Η Ιταλική Προεδρία θεωρεί αυτό το θέμα υψηλής προτεραιότητας , με αποτέλεσμα να τεθεί στην ημερήσια διάταξη της άτυπης συνάντησης των Υπουργών Μεταφορών στις 4 και 5 Ιουλίου στη Νάπολη.

γραμμών των ΔΕΔ-Ενέργειας, συμφωνήθηκε ως άμεση προτεραιότητα η εγκατάσταση αποδοτικής ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της ΕΕ.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με τον τρέχοντα ρυθμό της διενέργειας επενδύσεων θα έπαιρνε 20 χρόνια για να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομών που έχουν προγραμματισθεί έως το 2010, χωρίς να λαμβάνουμε υπόψη τις πρόσθετες ανάγκες για επενδύσεις που έχουν σχέση με τη διεύρυνση. Η πολύ μεγάλη κλίμακα των απαιτούμενων επενδύσεων, ιδίως σε ό,τι αφορά τα σχέδια προτεραιότητας του Essen, σε σύγκριση με την τρέχουσα ροή της χρηματοδότησης εκ μέρους της Κοινότητας και εκ μέρους των κρατών μελών, καθιστά αναγκαίο να επικεντρωθούν ακόμη περισσότερο οι προσπάθειες σε βασικές προτεραιότητες και να βρεθούν νέες πηγές χρηματοδότησης προκειμένου να ικανοποιηθεί ο στόχος ολοκλήρωσης των έργων το 2010. Η προτεινόμενη αύξηση της κοινοτικής συνεισφοράς από 10% σε 20% είναι σημαντική αλλά όχι αρκετή. Στη βάση αυτή, θα ήταν ουσιώδες να μελετηθεί η δυνατότητα να ζητηθεί διπλασιασμός των κοινοτικών χρηματοδοτικών πόρων για τα ΔΕΔ, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων μεταξύ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου για τις μελλοντικές δημοσιονομικές προοπτικές 2007-2013.

Ωστόσο, εαν και υπάρχει ισχυρή πίεση για αύξηση της κοινοτικής χρηματοδότησης, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι λόγω του μεγέθους της απαιτούμενης επένδυσης ο προϋπολογισμός της ΕΕ δεν έχει τη δυνατότητα να επιλύσει όλα τα προβλήματα για την υλοποίηση των ΔΕΔ. Συνεπώς, οι θέσεις του Κοινοτικού προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ θα εξακολουθούν να καλύπτουν μόνο ένα μικρό ποσοστό της συνολικής χρηματοδότησης για τα ΔΕΔ.

Υπό αυτές της συνθήκες και για διασφαλισθεί όσο το δυνατόν καλύτερα η χρηματοοικονομική βιωσιμότητα των έργων υποδομής πρέπει :

- Η ΕΤΕ να διαδραματίσει πιο ενεργητικό ρόλο, ως κύριος χορηγός χρηματοδότησης υπό τη μορφή δανείων.
- Οι εθνικές κυβερνήσεις να αναλάβουν τις ευθύνες τους για την εφαρμογή των σχεδίων, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα διασυνοριακά σχέδια (στη δεκαετία του 1980 τα κράτη μέλη συνήθιζαν να επενδύουν, κατά μέσο όρο, 1,5% του ΑΕΠ τους στις υποδομές των μεταφορών, τώρα επενδύουν λιγότερο από 1%).
- Η Επιτροπή και η ΕΤΕ να εντείνουν τις προσπάθειές τους για να αυξήσουν τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα προκειμένου να ξεπεραστούν οι παρόντες περιορισμοί σε ό,τι αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση των ΔΕΔ σε μια διευρυμένη Ευρώπη θα απαιτήσει να χρησιμοποιηθούν νεωτεριστικά μέσα για

την προώθηση της συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου και για την εξασφάλιση συνοχής και συμπληρωματικότητας μεταξύ των δομών διαχείρισης (π.χ. με την ίδρυση νέων υπερεθνικών φορέων, όπως οι «Ευρωπαϊκές εταιρείες»), όπως έχει προταθεί από την Ιταλική Προεδρία.

3. Το καθεστώς χρηματοδότησης και οι επιπτώσεις του στην εφαρμογή της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης.

Τόσο η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (154-156), όσο και το Σχέδιο Ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Χώρου (ΣΑΚΧ) θεωρούν την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, Ενέργειας και Τηλεπικοινωνιών ως βασική προϋπόθεση για τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και την ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής της Ένωσης.

Ο διεθνικός και πανευρωπαϊκός χαρακτήρας των ΔΕΔ αποτελεί, λόγω των έντονων χωροταξικών επιπτώσεών τους, μια μοναδική ευκαιρία για την ΕΕ να προχωρήσει στη θέσπιση μιας Ενιαίας χωροταξικής Πολιτικής για το σύνολο του Ευρωπαϊκού Χώρου. Στο άρθρο 154 παρ.2 της ΣΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 158 παρ.2 της ΣΕΕ εντοπίζονται τα πρώτα δείγματα για τη δημιουργία μιας Κοινής Ευρωπαϊκής χωροταξικής Πολιτικής, με βασική της αρχή την ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη και κύρια αιχμή της δράσης της την υλοποίηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Στην πραγματικότητα, η ανάπτυξη των ΔΕΔ, όπως οριοθετείται από το άρθρο 154 παρ.2 της ΣΕΕ εξυπηρετεί την πολιτική σκοπιμότητα του άρθρου 158 της ΣΕΕ για τη βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της ΕΕ. Τα ΔΕΔ κινούνται, επομένως, στα πλαίσια αυτού του γενικού στόχου της Ένωσης για οικονομική και κοινωνική συνοχή και η υλοποίησή τους, υπό το πρίσμα μιας χωροταξικής πολιτικής, συμβάλλει στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και στη μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών ή νήσων, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών περιοχών.

Ωστόσο, οι χρηματοοικονομικές αδυναμίες της ΕΕ και οι διάσπαρτες χρηματοδοτικές πηγές για την ανάπτυξη των ΔΕΔ (Κοινοτικός Προϋπολογισμός, Διαρθρωτικά Ταμεία, Ταμείο Συνοχής, ΕΤΕ, ΕΤΑ) καθιστούν πολύ δύσκολη την εφαρμογή μιας Ενιαίας Χωροταξικής Πολιτικής στα πλαίσια της υλοποίησης των ΔΕΔ.

Από την άλλη πλευρά, η μεγάλη συμμετοχή των ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή των έργων υποδομής, καθώς επίσης και οι συμβάσεις παραχώρησης και

εκμετάλλευσης σε ιδιωτικές επιχειρήσεις μεγάλων έργων που αφορούν κυρίως τα ΔΕΔ-Ενέργειας και Τηλεπικοινωνιών προσδίδουν στην υλοποίηση των ΔΕΔ έναν χαρακτήρα εμπορευσιμότητας και μεγιστοποίησης του οικονομικού κέρδους. Η επικράτηση του κριτηρίου της οικονομικής απόδοσης έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της αρχής της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης, η οποία αποτελεί στοιχείο περισσότερο μιας Δημόσιας Κοινωνικής Πολιτικής και προσιδιάζει μάλλον με τις αρχές που διέπουν το μοντέλο του Κράτους Πρόνοιας και του Κρατικού Παρεμβατισμού.

Ο διεθνικός και πανευρωπαϊκός χαρακτήρας των ΔΕΔ αποτελεί, λόγω των έντονων χωροταξικών επιπτώσεών τους, μια μοναδική ευκαιρία για την ΕΕ να προχωρήσει στη θέσπιση μιας Ενιαίας χωροταξικής Πολιτικής για το σύνολο του Ευρωπαϊκού Χώρου. Στο άρθρο 154 παρ.2 της ΣΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 158 παρ.2 της ΣΕΕ εντοπίζονται τα πρώτα δείγματα για τη δημιουργία μιας Κοινής Ευρωπαϊκής χωροταξικής Πολιτικής, με βασική της αρχή την ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη και κύρια αιχμή της δράσης της την υλοποίηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Στην πραγματικότητα, η ανάπτυξη των ΔΕΔ, όπως οριοθετείται από το άρθρο 154 παρ.2 της ΣΕΕ εξυπηρετεί την πολιτική σκοπιμότητα του άρθρου 158 της ΣΕΕ για τη βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της ΕΕ. Τα ΔΕΔ κινούνται, επομένως, στα πλαίσια αυτού του γενικού στόχου της Ένωσης για οικονομική και κοινωνική συνοχή και η υλοποίησή τους, υπό το πρίσμα μιας χωροταξικής πολιτικής, συμβάλλει στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και στη μείωση της καθυστέρησης των πλέον μειονεκτικών περιοχών ή νήσων, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών περιοχών.

Ωστόσο, οι χρηματοοικονομικές αδυναμίες της ΕΕ και οι διάσπαρτες χρηματοδοτικές πηγές για την ανάπτυξη των ΔΕΔ (Κοινοτικός Προϋπολογισμός, Διαρθρωτικά Ταμεία, Ταμείο Συνοχής, ΕΤΕ, ΕΤΑ) καθιστούν πολύ δύσκολη την εφαρμογή μιας Ενιαίας Χωροταξικής Πολιτικής στα πλαίσια της υλοποίησης των ΔΕΔ.

και τούτο κυρίως για τους εξής βασικούς λόγους :

- Δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες χρηματοοικονομικές δυνατότητες από την πλευρά της ΕΕ που θα μπορούσαν να στηρίξουν έμπρακτα την ανάπτυξη των ΔΕΔ με γνώμονα τη χωρική δικαιοσύνη. Η έντονη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις αγγίζει και την καθολικότητα δείχνει στην πράξη τη χρηματοδοτική αδυναμία της ΕΕ.
- Αντίθετα, όταν κάτι τέτοιο συμβαίνει, αυτό τελείται κυρίως μέσω της χρηματοοικονομικής υποστήριξης των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου

Συνοχής για τις μειονεκτικές και απομακρυσμένες περιοχές που εντάσσονται στο Στόχο 1. Τα έργα υποδομής, όμως, που χρηματοδοτούνται από τα Ευρωπαϊκά Ταμεία δεν εντάσσονται στην λογική μιας Κοινής Ευρωπαϊκής Χωροταξικής Πολιτικής, αλλά αντιθέτως αποτελούν καρπό εθνικών και τοπικών χωροταξικών σχεδιασμών ανάπτυξης που τυγχάνουν συγχρηματοδότησης από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ).

ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η απελευθέρωση των αγορών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών συνιστά σημαντικό πεδίο δράσης για την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών και καινοτομιών. Η αναμενόμενη, επομένως, επιχειρηματική δραστηριότητα στους εν λόγω τομείς δύναται να αποτελέσει σημαντικό κινητήριο μοχλό για την λειτουργία της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ, στα πλαίσια πάντοτε του ελεύθερου ανταγωνισμού και της φιλελεύθερης Αγοράς.

Η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών αποσκοπεί κυρίως στο να εξασφαλίσει τους κατάλληλους υποστηρικτικούς μηχανισμούς υποδομών, έτσι ώστε η απελευθέρωση των αγορών στους ανωτέρω τομείς να βασίζεται πάνω σε ένα συνεκτικό και διαλειτουργικό οργανικό ιστό, κατάλληλο να υποστηρίξει και να προωθήσει την εύρυθμη λειτουργία της Φιλελεύθερης Εσωτερικής Αγοράς.

Συνεπώς, **γενεσιουργός αιτία** για την ανάπτυξη των ΔΕΔ είναι η απελευθέρωση των αγορών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών και περαιτέρω η ανάγκη διασφάλισης της λειτουργικότητας και της αποδοτικότητας της Εσωτερικής Αγοράς, έτσι ώστε να ενδυναμωθεί η ανταγωνιστικότητα της ΕΕ σε παγκόσμιο επίπεδο.

Από την άλλη όμως πλευρά, η ανάπτυξη των ΔΕΔ συνεπάγεται σημαντικές χωροταξικές επιπτώσεις, οι οποίες υπό το πρίσμα μιας συνολικής χωροταξικής στρατηγικής δύναται να βελτιώσουν την εδαφική συνοχή και να μειώσουν τις περιφερειακές ανισότητες που διέπουν την ΕΕ. Στη βάση αυτή η υλοποίηση των ΔΕΔ συνιστά, ίσως και το σημαντικότερο πεδίο για τη διάπλαση μιας Κοινής Χωροταξικής Πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα βασίζεται κυρίως στις αρχές της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης και της χωροταξικής δικαιοσύνης.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), το οποίο υιοθετήθηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμόδιων για τη χωροταξία Υπουργών της ΕΕ, στο Potsdam στις 10 και 11 Μαΐου 1999 προβαίνει στη διατύπωση σημαντικών προτάσεων για την ανάγκη διαμόρφωσης μιας κοινής Χωροταξικής πολιτικής στο σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου. Η πρόταξη της πολυκεντρικότητας, της κινητικότητας και της προσβασιμότητας αποσκοπεί στην υιοθέτηση πολυκεντρικών χωροταξικών μοντέλων τα οποία θα

στηρίζονται στην ενδυνάμωση των σχέσεων πόλεων-υπαίθριων περιοχών, καθώς επίσης και των Κεντρικών περιοχών με τις μειονεκτικές και απομακρυσμένες περιοχές. Στο πνεύμα αυτών των προτάσεων το ΣΑΚΧ θεωρεί αναπόσπαστο τμήμα τους τον τρόπο ανάπτυξης των ΔΕΔ, έτσι ώστε να αποτελέσουν το μηχανισμό υλοποίησης και εγκαθίδρυσης μιας Κοινής Χωροταξικής Πολιτικής. Για το λόγο αυτό το ΣΑΚΧ κάνει σημαντικές αναφορές στα ΔΕΔ, προτείνοντας τις ακόλουθες επιλογές πολιτικής για την ανάπτυξη των ΔΕΔ :

- Ενίσχυση των δευτερευόντων δικτύων μεταφορών και των συνδέσεων τους με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.
- Προώθηση μιας χωρικά περισσότερο εξισορροπημένης πρόσβασης στις διηπειρωτικές μεταφορές στην ΕΕ μέσω της πρόσφορης κατανομής των λιμένων και των αεροδρομίων (παγκόσμιες πύλες) και της βελτίωσης των συνδέσεων τους με την ενδοχώρα.
- Βελτίωση των συνδέσεων μεταφορών στις απομακρυσμένες περιφέρειες, τόσο εντός της ΕΕ όσο και με γειτονικές τρίτες χώρες.

Ωστόσο, το ΣΑΚΧ ως κείμενο πολιτικών συμβιβασμών δεν έχει δεσμευτική αξία για την ανάπτυξη και το σχεδιασμό των Διευρωπαϊκών Δικτύων. Συνέπως, η ύπαρξη μιας Κοινής Χωροταξικής Πολιτικής εκφραζόμενης μέσω της υλοποίησης των ΔΕΔ, δεν υφίσταται στην πραγματικότητα της ΕΕ.

Το γεγονός αυτό επιτείνεται ακόμη και από την χρηματοοικονομικές αδυναμίες της ΕΕ, έτσι ώστε να υποστηρίζει την παρεμβατική πολιτική που επιτάσσουν οι αρχές της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης και της χωρικής δικαιοσύνης. Υπό τις συνθήκες αυτές η ΕΕ είναι αναγκασμένη να επιδιώκει την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για την κατασκευή έργων υποδομών και να επιλέγει με αυστηρά κριτήρια τη χρηματοοικονομική ενίσχυση έργων με σημαντικές κοινωνικές και περιφερειακές επιπτώσεις. Τα περιθώρια, ωστόσο, διεύρυνσης αυτής της επιλεξιμότητας βάσει των κριτηρίων της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης και της χωροταξικής δικαιοσύνης μειώνονται συνεχώς υπό τις παρούσες συνθήκες και τούτο για τους εξής βασικούς λόγους :

- Η υπερβολική καθυστέρηση για την υλοποίηση των έργων προτεραιότητας, η οποία οφείλεται και στη χρηματοδοτική ένδεια της ΕΕ και των εμπλεκόμενων Κρατών

μελών, αναγκάζει την Κοινότητα να επιδιώκει όλο και περισσότερο τη συμμετοχή των ιδιωτών στην κατασκευή των έργων υποδομής για τα ΔΕΔ.

- Η ανάγκη για συνεχή επικαιροποίηση των έργων προτεραιότητας των ΔΕΔ, διευρύνει συνεχώς τον αριθμό των εκτελούμενων έργων υποδομών με αποτέλεσμα να επιτείνονται ακόμα περισσότερο οι χρηματοδοτικές αδυναμίες της ΕΕ και να ενδυναμώνεται ακόμα περισσότερο ο ρόλος των επιχειρήσεων στην ανάπτυξη των ΔΕΔ.
- Η ενδυνάμωση του ρόλου των ιδιωτικών κεφαλαίων κατά την υλοποίηση των ΔΕΔ και των συμπληρωματικών Δικτύων αυτών ενδυναμώνει το στοιχείο της εμπορευσιμότητας με αποτέλεσμα να υπερισχύει το φιλελεύθερο κριτήριο της οικονομικής απόδοσης σε βάρος της χωροταξικής δικαιοσύνης.

Η μη δεσμευτική ισχύς του ΣΑΚΧ σε συνδυασμό με τις ανωτέρω διαπιστώσεις καθιστά την ύπαρξη μιας Κοινής Χωροταξικής πολιτικής στα πλαίσια της ανάπτυξης των ΔΕΔ ως εξαιρετικά δύσκολη. Ωστόσο, ο ρόλος του ΣΑΚΧ ως κείμενο γενικών κατευθύνσεων μπορεί να επηρεάσει το σχεδιασμό των εκάστοτε εθνικών και περιφερειακών χωροταξικών σχεδίων ανάπτυξης, σημαντικό μέρος των οποίων συνιστούν η υλοποίηση δευτερευόντων και συμπληρωματικών δικτύων που συνδέονται με τα μεγάλα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. **Συνεπώς, το ΣΑΚΧ επηρεάζει μεν τις εθνικές χωροταξικές πολιτικές, αλλά δεν εγκαθιδρύει μια Κοινή Χωροταξική πολιτική σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.**

Από την άλλη πλευρά, ο έντονος εθνικός και περιφερειακός χαρακτήρας για το χωροταξικό σχεδιασμό των έργων υποδομής (δευτερεύοντα δίκτυα) θέτει σε κίνδυνο τον πανευρωπαϊκό χαρακτήρα που θα πρέπει να δίδει τα ΔΕΔ, εφόσον η εμφάνιση των φαινομένων της «άντλησης» και της «σήραγγας» δεν βελτιώνουν την εδαφική συνοχής της ΕΕ και δεν μειώνουν τις περιφερειακές ανισότητες. Επομένως, **η κατασκευή των ΔΕΔ δεν μπορεί να συνεισφέρει στην ισόρροπη χωροταξική ανάπτυξη, εάν δε συνδυασθεί και με την ανάπτυξη δευτερευόντων δικτύων που θα εκμεταλλεύονται αναπτυξιακά την παρουσία των ΔΕΔ.** Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητος ο συντονισμός της ανάπτυξης των δευτερευόντων δικτύων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο από ένα Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο για θέματα χωροταξικής ανάπτυξης ⁷⁶ (ESPON), έτσι ώστε η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων να αποτελέσει το βασικό άξονα

⁷⁶ Note sur la creation d'un Observatoire en Reseau de l'amenagement du territoire europeen (ORATE)- Luxembourg, le 1er December 1997.

επέκτασης των δικτύων υποδομών σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με στόχο την επίτευξη της πολυκεντρικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της εδαφικής συνοχής.

Κατά την άποψή μας, ο παράγοντας της χρηματοοικονομικής ένδειας της ΕΕ, καθώς επίσης και η πληθώρα των χρηματοδοτικών πηγών για τα ΔΕΔ (ΕΤΕ, Διαρθρωτικά Ταμεία, Ιδιωτικά Κεφάλαια), καθιστούν το συντονισμό της κατασκευής δικτύων υποδομής σε διευρωπαϊκή διάσταση ιδιαίτερος δύσκολο. Από την άλλη πλευρά, ο κοινωνικός ρόλος της ΕΕ, όπως αυτός θα πρέπει να εκφρασθεί μέσω της ανάπτυξης των ΔΕΔ (άρθρο 154 της ΣΕΕ) τίθεται σε αμφισβήτηση ή περιορίζεται σε σημαντικό βαθμό, εφόσον το στοιχείο της εμπορευσιμότητας και της οικονομικής απόδοσης (ιδιωτικός τομέας) υπερισχύει σε πολλά σημεία της ισόρροπης χωροταξικής ανάπτυξης (Δημόσιος τομέας –Κράτος Πρόνοιας).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Βιβλιογραφικές αναφορές για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

1. Βασική πηγή αναφορών για τα ΔΕΔ-Μ: **http://europa.eu.int/comm/ten/transport/intex.**
2. “The Regions in Favour of a European Transport Policy at the Service of the Territory” Seminar in Santiago de Compostela, 22 March 2002. **CPMR-NESTEAR**, February 2002.
(Internet site: <http://www.cpmr.org>)
3. **LIVRE BLANC**: “La politique europeenne des transports a l’heure 2010: l’heure des choix [COM (2001) 370].
4. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L228 της 09/09/1996** σελ.01-104: **Απόφαση αριθ.1692/96/ΕΕ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
5. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. C362 Ε της 18/12/2001** σελ.205-250: Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης αριθ.1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
6. “**Rapport sur le Reseau Transeuropeen de Transport**”, Groupe a Haute Niveau (VAN MIERT) 27 Juin 2003.(Internet site:
7. “**Le Reseau Transeuropeen de Transport: Apres les Decisions Juridiques, reste le Financement**”, par JEAN-ARNOLD VINOIS, chef d’ unite generale des transports a la Commission europeenne. **Revue du Marche Commun et de l’UE**, n.401, septembre-octobre 1996. Pages 569-578.
8. **IMPACT DES POLITIQUES COMMUNAUTAIRES SUR LE TERRITOIRE ET COUT DE L’ABSENCE DE COORDINATION, etude realisee a la demande de la Direction General de la Politique Regionale, Commission Europeenne** (CONTRAT FEDER 99.00.27.156), par L’Agence Europeenne “Territoires et Synergies”(Strasbourg) / Coordination, en partenariat avec: EURE-CONSULT S.A. (Luxembourg), Nederlands Economisch Instituut NEI (Rotterdam), Quatenaire Portugal

(Porto). Juin 2001. **Pages 38-87, Impacts territoriaux de la Politique Commune des Transports.**

9. ΥΠΕΧΩΔΕ , «Χωροταξικές Διαστάσεις της Πολιτικής Μεταφορών στον Βαλκανικό Χώρο» ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,

Καθ.Α.Παπαδασκαλόπουλος , Καθ. Ν.Κονσόλας , Καθ. Η. Πλασκοβίτης , Λεκτ. Τ.Καραγάνης , Δρ. Μ.Χριστοφάκης. ΑΘΗΝΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2000.

10. Projets Prioritaires de RTE-T a l'horizon 2020 (MEMO). Commission europeenne-Direction generale de l'energy et des transports (Internet site: [http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/intex fr.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/intex_fr.html)).

11. Comment developper le RTE de Transport? (MEMO) Commission Europeenne – Direction Generale de l'energy et des transports.

12. Resau Transeuropeen de Transport – Projets Prioritaires. Luxemburg: office des publications de Communautes Europeennes 2003. (ISBN 22-894-3964-5).

13. LIVRE BLANC: Une Strategie pour revitaliser les chemins de fer Communautaires. 30.07.1996 COM (96) 421 FINAL.

14. Development of Trans-European Transport Networks: the way forward. European Investment Bank, February 2001. L-2950 Luxemburg.

15. Un Reseau transeuropeen de Transport au Service d'un developement equilibre des territoires. Conclusions du seminaire de Rennes du 29 janvier 1999. (Internet site: <http://www.cpmr.org>).

16.Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο , Επιτροπή Προϋπολογισμών , Διαδικασία προϋπολογισμού 2004 , 2 Ιουνίου 2003 , Έγγραφο Εργασίας για τα ΔΕΔ. (PE. 331.907,DT/498696EL.doc).

17. RICHARDSON T. (1995) Trans-European Networks: good news or bad for the Peripheral regions? Proceedings of Pan-European Transport Seminar, pp. 99-110. European Transport Forum, Warwick.

18. RICHARDSON T. (1997) The Trans-European Transport Network: environmental policy integration in the EU. Journal of European Urban and Regional Studies, 4 (4) pp.333-346.

Βιβλιογραφικές αναφορές για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Ενέργειας

1. Κύρια πηγή για τα ΔΕΔ-E : <http://europa.eu.int/comm/energy/ten-en/en/index.html>
2. Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L161 της 29/06/1996 σελ 147-153, Απόφαση αριθ.1254/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5^{ης} Ιουνίου

1996 για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα στον τομέα της ενέργειας.

3. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. C 151 E της 25/06/2002** σελ.207-220: Πρόταση για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1254/96/EK για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας.

4. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L 161 της 29/06/1996** σελ.154-155: **Απόφαση αριθ. 96/391/EK** της 28^{ης} Μαρτίου 1996 περί συνόλου δράσεων προς διαμόρφωση ευνοϊκότερου πλαισίου για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα της ενέργειας.

5. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L 207 της 06/08/1999: Απόφαση αριθ.1741/1999/EK** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29^{ης} Ιουλίου 1999 για τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1254/96/EK για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας.

6. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L 305 της 06/12/2000: Απόφαση αριθ.2000/761/EK** της Επιτροπής για καθορισμό των έργων που έχουν χαρακτηριστεί ως κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των διευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων με την απόφαση αριθ.1254/96 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

7. **COM/2001/775:** Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή των Περιφερειών, για την υλοποίηση των προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας κατά την περίοδο 1996-2001.

8. **COM/2001/775:** Ανακοίνωση της Επιτροπής Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ευρωπαϊκή ενεργειακή υποδομή.

9. **COM/2001/125:** Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας.

10. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ , L 176/11 της 15/07/2003 :** Απόφαση αριθ. 1229/2003/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Ιουνίου 2003 για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα στον τομέα της ενέργειας και για την κατάργηση της απόφασης αριθ.1254/96/EK.

11. **“Developing Energy cooperation with the neighboring countries” (MEMO):** European Commission, Directorate General for Energy and Transport. (Site Internet: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/index_fr.html).

12. **COM (2003) 262 Final:** Communication de la Commission au Conseil et au Parlement Europeen sur l'elaboration d'une politique energetique pour l' Union Europeenne elargie, ses voisins et partenaires. (Bruxelles, le 13/05/2003)
13. **SEC (2003) 448:** Document du travail des services de la Commission: Deuxieme rapport d'etallonge sur la mise en oeuvre du Marche interieur du gaz et de l'electricite. (Bruxelles, le 7/4/2003)
14. **Πράσινη Βίβλος :** Προς μια Ευρωπαϊκή στρατηγική για τη νασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού. **COM (2000) 769.**
15. **COM (2002) 321 Final:** Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Τελική Έκθεση για την Πράσινη Βίβλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού» (Βρυξέλλες, 26/06/2002)
16. **ΕΝΕΡΓΕΙΑ: Να ελέγξουμε την εξάρτησή μας.** Λουξεμβούργο 2002 ISBN 92-894-1348-4.

Βιβλιογραφικές αναφορές για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών

1. Βασική πηγή αναφορών για τα ΔΕΔ-τηλεπικοινωνιών :
http://europa.eu.int/information_society/programmes/eten/about/index_en.htm
2. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L183 της 11/07/1997: Απόφαση αριθ.1336/97/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17^{ης} Ιουνίου 1997 σχετικά με σύνολο προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.
3. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. C166/1 της 15/06/2000: Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου αριθ. 9/2000** σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα – Τηλεπικοινωνιών , συνοδευόμενη από την απάντηση της Επιτροπής.
4. Ευρωπαϊκή Επιτροπή , Διεύθυνση Κοινωνία των Πληροφοριών: **Πρόγραμμα εργασιών TEN-TELECOM (Final March 2000). Site Internet:**
<http://www.ipso.cec.be/tentelcom>.
5. **COM (2002) 263 Final:** Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: **eEUROPE 2005: Κοινωνία της Πληροφορίας για όλους** (Σχέδιο δράσης που υποβάλλεται ενόψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Σεβίλλης 21/22 Ιουνίου 2002).
6. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: **Πρόγραμμα Εργασιών eTEN 2002.** Site Internet:
<http://www.europa.eu.int/tentelecom>

7. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ , L 200/1 της 30/07/2002: Απόφαση αριθ.1376/2002/ΕΚ** του ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12^{ης} Ιουλίου 2003 που τροποποιεί την απόφαση αριθ.1336/97/ΕΚ σχετικά με σύνολο προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά Δίκτυα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

8. **Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L228 της 23/09/1995: Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/95** του Συμβουλίου της 18^{ης} Σεπτεμβρίου 1995 περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

9. **Official Journal L197/1 of 29/7/1999: Regulation (EC) No 1655/1999** of the European Parliament and of the Council of 19 July 1999 amending Regulation (EC) No 2236/95 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European networks.

Βιβλιογραφικές αναφορές για τη χωροταξική ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Χώρου

1. **Σχέδιο ανάπτυξης του Κοινοτικού χώρου (ΣΑΚΧ)** , Πρώτο επίσημο σχέδιο έκθεσης. NOORDWIJK, 9 και 10 Ιουνίου 1997.
2. **Σχέδιο Ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Χώρου (ΣΑΚΧ)** , προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ποτσνταμ , 10 και 11 Μαΐου 1999. Υπηρεσία Επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων , L-2985 Luxembourg.
3. **Οι διαρθρωτικές πολιτικές και τα εδάφη της Ευρώπης** , Συνεργασία χωρίς σύνορα. Ευρωπαϊκή επιτροπή , 2002 , L-2985 Luxembourg.
4. European Conference of Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT): **Guiding Principles For Sustainable Spatial Development Of the European Continent**, adopted at the 12th Session of the European Conference of Ministers responsible for Regional Planning on 7-8 September 2000 in Hanover. CEMAT (2000) 7.
5. **La Declaration de Leipzig: La future politique de cohesion Europeenne**. CdR 118/2003 Fin2.
6. **J.O. 1999/C93/36: Avis de Comite des Regions sur le “Schema de developpement de l’espace communautaire”**.
7. Note technique du Secretariat General de la CRPM: “Une politique regional equitable pour l’ensemble de l’Europe” Fevrier 2003”. (Internet site: <http://www.cpmr.org>).
8. **The ESPON 2006 Programme**: Programme on the Spatial Development of an enlarging European Union. (Approved by the European Commission on 3 June 2002).

9. Ενότητα της Ευρώπης , αλληλεγγυη των λαών , πολυμορφία των περιοχών. Δεύτερη Έκθεση σχετικά με την οικονομική και κοινωνική συνοχή (Επίσημη έκδοση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , Τόμος 1 και 2 , Ιανουάριος 2001).
10. Πρώτη Έκθεση Προόδου για τη Συνοχή . Ενότητα της Ευρώπης , αλληλεγγύη των λαών , πολυμορφία των περιοχών. (Επίσημη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , Ιανουάριος 2002). (COM/2002/46Final).
11. «Η Χωροταξική Προσέγγιση στην ΕΕ: Το κριτήριο της Νησιωτικότητας». Εργασία του Αντώνη Φυσεκίδη , Σπουδαστή της ΙΔ' Εκπαιδευτικής Σειράς της ΕΣΔΔ , Αθήνα 2003.
12. “The economic impact of objective 1 interventions for the period 2000-2006”, final Report to the Directorate General for Regional Policies. European Commission, Jorg Beutel, Konstanz, Germany, May 2002.
13. Rapport Final (Contrat 2000.CE.16.0.AT.118.): “Analyse des Regions insulaires et des regions ultraperipherique de l’ Union Europeenne”. Partie 1: Les territoires et les regions insulaires. Presente par le Consortium Planistat Europe (chef de file), Bradley Dunbar Ass. (Partenaire). Mars 2003.
14. “Discourses of mobility and polycentric development: A contested view of European spatial planning” Tim Richardson, Ole B. Jensen (Published in European Planning Studies, 2000).
15. CEC (1994) Europe 2000+: cooperation for European territorial development. Luxembourg: Office for official publications of the E.C.
16. CEC (1997) The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies. Luxembourg: office for Official Publications of the EU.
17. COMMITTEE ON SPATIAL DEVELOPMENT (CSD) (1994). Principles for a European Spatial Development Policy. Leipzig, 4 October 1994. CSD
18. FALUDI A. (1997) “European spatial development policy in Maastricht II?” European Planning Studies, 5 (4), pages 535-543.
19. FALUDI A. (1999) The European Spatial Development Perspective- What next? AESOP XIII Congress, 7-11 July 1999, Bergen, Norway.
20. GIANNAKOUROU G. (1996) Towards a European Spatial Planning Policy: Theoretical dilemmas and institutional implications. European Planning studies, 4 (5) pp.595-613.

21. Spatial Development Principles for the European Continent. History of the CEMAT and ESDP proposals. Internet Site:

<http://web.inter.nl.net/users/Paul.Treanor/europlan.extra.html>.

22. **The defects of European Spatial Planning**. Site Internet:

<http://web.inter.nl.net/users/Paul.Treanor/europlan.extra.html>

23. Andreas Faludi and Bas Waterhout: **The making of the European Spatial Development Perspective (No Masterplan)**. The RTPI library series, ROUTLEDGE 2002

24. **Ο νέος Ευρωπαϊκός χώρος , η διεύρυνση και η γεωγραφία της Ευρωπαϊκής ανάπτυξης**. Επιμέλεια: Ελένη Ανδρικοπούλου- Γρηγόρης Καυκαλάς. Θεμέλιο 2000.

25. Νίκος Μούσης. **Εγχειρίδιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής**. Εκδόσεις Παπαζήση 2000.