

ΓΝΩΜΗ της Ο.Κ.Ε.

“Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και
Αστική Ανάπτυξη 2000-2006”

Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης -
Κ.Π.Σ. (vo. 6)

Αθήνα, 26 Νοεμβρίου 2001

Διαδικασία

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (Ο.Κ.Ε.) ανέλαβε την έκδοση Γνώμης, για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα “Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη” 2000-2006, με βάση το άρθρο 82 παρ. 3 του **Συντάγματος** και το άρθρο 4 του **Ν. 2232/1994**.

Η Ο.Κ.Ε. αποφάσισε την έκδοση Γνώμης για κάθε Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τρεις λόγους. Πρώτον, σύμφωνα με τον ιδρυτικό νόμο της Ο.Κ.Ε. ο μόνος τρόπος με τον οποίο μπορεί να εκφρασθεί επί διαφόρων κειμένων, όπως το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, είναι με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 2 του Ν. 2232/1994. Δεύτερον, η Ο.Κ.Ε. αναγνωρίζει ότι οι θέσεις που εκφράζονται στα διάφορα Επιχειρησιακά Προγράμματα και στο Συμπλήρωμα Προγραμματισμού, αποτελούν σημαντικές πολιτικές παρεμβάσεις, για τις οποίες απαιτείται και η άποψη της ελληνικής κοινωνίας - ανεξαρτήτως αν αυτές μπορούν να αλλάξουν - εφόσον έχουν συμφωνηθεί μεταξύ της Κυβέρνησης και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τρίτον, η Ο.Κ.Ε. κρίνει ότι είναι απαραίτητες αυτές οι γνωμοδοτήσεις τώρα, για να έχει άποψη για τις αλλαγές που θα απαιτηθούν να γίνουν το 2003, στη διαδικασία της ενδιάμεσης αξιολόγησης του Κ.Π.Σ.

Η Ο.Κ.Ε. συμμετέχει με δικαίωμα ψήφου σε όλες τις Επιτροπές Παρακολούθησης του Γ΄ Κ.Π.Σ. με τακτικό και αναπληρωματικό μέλος και με σκοπό τη βελτιστοποίηση των θέσεων που θα εκφράσουν οι εκπρόσωποί της σε αυτές, έχει συστήσει ειδική Επιτροπή Επιστημονικής Στήριξης για το Γ΄ Κ.Π.Σ. με Πρόεδρο τον

κ. **Δημήτρη Πολίτη** και μέλη τους κ.κ. **Χαράλαμπο Κεφάλια, Ρένα Κουμάντου, Κωνσταντίνο Κόλλια, Νικόλαο Λιόλιο και Παναγιώτη Αλεξόπουλο**. Ως εμπειρογνώμονες μετέχουν οι κ.κ. **Φωκίων Δεληγιάννης, Κατερίνα Μπατζελή και Γιώργος Ρωμανιάς**. Τον επιστημονικό συντονισμό έχουν οι επιστημονικοί συνεργάτες της Ο.Κ.Ε. Δρ. **Ματίνα Γιαννακούρου, Μαρία Ιωαννίδου και Δρ. Αθανάσιος Παπαϊωάννου**.

Ειδικότερα, για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα “Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη” 2000-2006, συστάθηκε Επιτροπή με Πρόεδρο τον κ. **Στέφανο Λαιμό**, και μέλη τους κ.κ. **Νικόλαο Χασιώτη, Θωμά Ρίζο, Ιωάννη Κωνσταντινίδη, Δημήτριο Καραγιάννη και Χαράλαμπο Φωτόπουλο**. Στην Επιτροπή Εργασίας συμμετείχε ως Εξωτερικός Επιστημονικός Συνεργάτης η κα **Παναγιώτα Κουρή**, διεθνολόγος-συγκοινωνιολόγος.

Η Επιτροπή Εργασίας άρχισε τις εργασίες της στις 10 Σεπτεμβρίου 2001, τις οποίες και ολοκλήρωσε σε έξι (6) συνεδριάσεις. Το κείμενο υπεβλήθη στην προαναφερθείσα ειδική Επιτροπή Επιστημονικής Στήριξης, η οποία, αφού το επεξεργάστηκε, το διαβίβασε στην Εκτελεστική Επιτροπή. Η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια, στη συνεδρίασή της στις 12 Νοεμβρίου 2001.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητές ήταν οι κ.κ. **Στέφανος Λαιμός και Νικόλαος Χασιώτης**, μετά από σχετική συζήτηση στη συνεδρίαση της 26ης Νοεμβρίου 2001 διατύπωσε την υπ’ αριθ. 66 Γνώμη της Ο.Κ.Ε.

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ανάπτυξη και Κοινωνική Συνοχή

Σε μία σύγχρονη δημοκρατική κοινωνία, η επιτυχία μιας στρατηγικής οικονομικής ανάπτυξης εξαρτάται, κυρίως, από τη συμμετοχή του συνόλου των κοινωνικών και οικονομικών δυνάμεων στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο όλων των απαραίτητων μέτρων πολιτικής. Η κοινωνική συναίνεση, σε ένα σχέδιο οικονομικής ανάπτυξης, προϋποθέτει ότι αυτό διέπεται από τις αρχές της άμβλυσης των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων. Σε πολλές περιπτώσεις, σε μία σταθερή πορεία μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάπτυξης, απαιτούνται βραχυχρόνιες θυσίες που δεν κατανέμονται ισομερώς σε όλα τα κοινωνικά στρώματα. Η μακροχρόνια και συνεπώς βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη δεν απαιτεί μόνο σεβασμό στο περιβάλλον και στις μελλοντικές γενιές, αλλά και άμβλυση των κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων, οι οποίες καθίστανται εφικτές σε ένα περιβάλλον οικονομικής ανάπτυξης και προόδου.

Η πορεία της οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδος, στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, μπορεί να χαρακτηριστεί συνολικά ως επιτυχημένη, όσον αφορά στην επίτευξη του στόχου της οικονομικής μεγέθυνσης (αύξηση του συνολικού και κατά κεφαλή ΑΕΠ). Η εμπειρία έχει καταδείξει ότι η κοινωνική συναίνεση οποιωνδήποτε μέτρων οικονομικής ανάπτυξης αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για την υλοποίηση μακρόπνοων σχεδίων οικονομικής ανάπτυξης. Προσπάθειες επιβολής συνολικών ή επί μέρους οικονομικών μέτρων και πολιτικών, που βρίσκουν αντίθετους τους κοινωνικούς εταίρους, έχουν περιορισμένες πιθανότητες επιτυχίας.

Η εμπειρία της τελευταίας δεκαετίας στην Ελλάδα έδειξε ότι οι κοινωνικοί εταίροι είναι ώριμοι να δέχονται ακόμη και

θυσίες για την επίτευξη εθνικών οικονομικών στόχων, όπως αυτόν της ένταξης της χώρας μας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση της Ευρώπης (Ο.Ν.Ε.). **Ο νέος στόχος**, που πολύ σωστά πλέον τίθεται στη χώρα μας, **της σύγκλισης της οικονομίας μας με τις αναπτυγμένες οικονομίες των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να γίνει μέσα σε ένα πλαίσιο κοινωνικής συναίνεσης και αποδοχής**, που ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της, θα είναι και η άμβλυση των κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων που δημιουργήθηκαν στην πορεία ένταξης της χώρας μας στην Ο.Ν.Ε. και όχι μόνο εξ αιτίας αυτής.

Γ' Κ.Π.Σ. και Κοινωνικός Έλεγχος - Συμμετοχή

Τα πρώτα στοιχεία από το νέο αναπτυξιακό σχέδιο της χώρας, για την περίοδο 2000-2006, δείχνουν ότι η ελληνική πολιτεία έχει αρχίσει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη της την ανάγκη κοινωνικής συμμετοχής, που μετουσιώθηκε, εν μέρει, σε πράξη, με τη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στο σχεδιασμό του προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Η συμμετοχή της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ελλάδος (Ο.Κ.Ε.), με γνωμοδοτήσεις στο στάδιο του συνολικού σχεδιασμού, ήταν πολύ σημαντική (βλέπε παρακάτω το σχετικό μέρος), αλλά δεν της ζητήθηκε και η ανάλογη συμμετοχή στα επί μέρους (τομεακά) προγράμματα ανάπτυξης. Ενθαρρυντική, όμως, είναι η συμμετοχή της Ο.Κ.Ε. στην υλοποίηση αυτού του προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης, της χώρας, που για πρώτη φορά καθιερώνεται και θεσμικά σε όλα τα επίπεδα, 11 τομείς και 13 περιφέρειες. Το πιο σημαντικό από όλα είναι η καθιέρωση του δικαιώματος θεσμικού ελέγχου της διαδικασίας υλοποίησης αυτού του σχεδίου οικονομικής ανάπτυξης στο πλαίσιο των χρηματοδοτικών ενισχύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή,

όπως πλέον έχει καθιερωθεί να ονομάζεται, το Γ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.).

Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης είναι ολοκληρωμένα διαρθρωτικά προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης και αποτελούν το βασικό εργαλείο της ευρωπαϊκής περιφερειακής και διαρθρωτικής πολιτικής. Χρηματοδοτούνται, κατά το ήμισυ, περίπου, από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία και αποσκοπούν στη διεύρυνση των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας και στην αποτελεσματικότερη λειτουργία των αγορών.

Το Γ Κ.Π.Σ., που υλοποιείται στο διάστημα 2000-2006, έχει στόχο την οικονομική και κοινωνική συνοχή, με κύριες προτεραιότητες την ανταγωνιστικότητα, την απασχόληση, μέσω της ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού, το περιβάλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη, καθώς και την παροχή ίσων ευκαιριών. Η συμβολή των κοινωνικών φορέων στην υλοποίηση του Γ Κ.Π.Σ., που αποτελεί τη σημαντικότερη ολοκληρωμένη αναπτυξιακή παρέμβαση για την Ελλάδα, τα επόμενα χρόνια, είναι επιβεβλημένη για τη διασφάλιση της ορθής και δημοκρατικής διαχείρισης και της αξιοποίησης των σημαντικότερων διαρθρωτικών, εθνικών και ιδιωτικών πόρων, που θα χρηματοδοτήσουν τα έργα του Γ Κ.Π.Σ.

Ο σχεδιασμός του Γ Κ.Π.Σ. έχει ενσωματώσει την εμπειρία της εφαρμογής των δύο πρώτων φάσεων διαρθρωτικών παρεμβάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) (Α΄ και Β΄ Κ.Π.Σ.) και των μεταβολών που συντελέστηκαν στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον κατά τις φάσεις αυτές και συνοδεύθηκε από διεργασίες μεταρρύθμισης των Κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής τους. Στο πλαίσιο αυτό, το Γ Κ.Π.Σ. χαρακτηρίζεται από τη διαμόρφωση νέων κανόνων, όσον αφορά στους στό-

χους παρεμβάσεων, τις κοινοτικές πρωτοβουλίες, τον προγραμματισμό των παρεμβάσεων, καθώς και την εταιρική σχέση, την προσθετικότητα και αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των διαρθρωτικών πολιτικών.

Οι Τοποθετήσεις της Ο.Κ.Ε. για το Σχέδιο Γ Κ.Π.Σ.

Στην υλοποίηση του Γ Κ.Π.Σ., υπάρχει, ιδιαίτερα, σημαντική ενδυνάμωση του ρόλου των κοινωνικών φορέων, μέσω της διεύρυνσης του ορισμού της εταιρικής σχέσης. Με τη μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων, στον ορισμό της εταιρικής σχέσης, εκτός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του κράτους-μέλους, συμμετέχουν πλέον, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι οικονομικοί και κοινωνικοί φορείς και άλλοι αρμόδιοι οργανισμοί, στις φάσεις σχεδιασμού, αξιολόγησης, παρακολούθησης και αποτίμησης κάθε δέσμης διαρθρωτικών παρεμβάσεων.

Στην Ελλάδα, η αναβάθμιση της συμμετοχής των κοινωνικών φορέων κατέστη εμφανής από τη φάση σχεδιασμού του Κ.Π.Σ., καθώς ακολουθήθηκε η πρακτική έκφρασης Γνώμης από πλευράς της Ο.Κ.Ε., αλλά και μεμονωμένων κοινωνικών φορέων σε διάφορες φάσεις προετοιμασίας του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Π.Α.) 2000-2006. Στο πλαίσιο του θεσμού της Ο.Κ.Ε., οι οικονομικοί και κοινωνικοί φορείς είχαν την ευκαιρία να διατυπώσουν τις απόψεις τους και να εμπλακούν στις διαδικασίες κατάρτισης του Γ Κ.Π.Σ., συμβάλλοντας ουσιαστικά στη διαμόρφωση προτάσεων, για τον προσδιορισμό των διαρθρωτικών παρεμβάσεων. Η Ο.Κ.Ε. έχει επανειλημμένα τοποθετηθεί, σχετικά με τις προκλήσεις-ευκαιρίες, που προκύπτουν από τη μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων και από την υλοποίηση του Γ Κ.Π.Σ. μέσα από σειρά Γνωμών που έχει εκδώσει¹:

¹ Για το πλήρες κείμενο των Γνωμών, που έχει εκδώσει, μέχρι σήμερα, η Ο.Κ.Ε., βλ. στην ιστοσελίδα της Ο.Κ.Ε. <http://www.oke.gr>

- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Ατζέντα 2000 - Διαρθρωτικά Ταμεία”, Γνώμη νο.26/ Φεβρουάριος 1999.
- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006. Μεταποίηση και Υπηρεσίες”, Γνώμη νο.30/Απρίλιος 1999.
- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Συνοπτικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006”, Γνώμη νο.34/Αύγουστος 1999.
- Γνώμη της Ο.Κ.Ε. “Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006”, Γνώμη νο.36/Δεκέμβριος 1999.

Η Ο.Κ.Ε. κρίνει θετικά τους νέους προσανατολισμούς που προκύπτουν από τη μεταρρύθμιση των Κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων και ιδιαίτερα από την εγκατάλειψη του συστήματος συνδιαχείρισης των διαρθρωτικών σχεδίων και προγραμμάτων από τα εθνικά κράτη και την Ε.Ε. και την υιοθέτηση ενός νέου συστήματος, που χαρακτηρίζεται από την αποκέντρωση των διαδικασιών σχεδιασμού και υλοποίησης και από την αναβάθμιση της ευθύνης των κρατών με ταυτόχρονη συμμετοχή των κοινωνικών φορέων.

Ειδικότερα, η Ο.Κ.Ε. έχει επανειλημμένα εκφράσει την ικανοποίησή της, για τη μεταφορά αρμοδιοτήτων προς τα κράτη και για τη διεύρυνση του ορισμού της εταιρικής σχέσης με την επακόλουθη αναβάθμιση της συμμετοχής των κοινωνικών φορέων, που καλούνται πλέον να διαμορφώσουν τις συνιστώσες της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, σε όλο το φάσμα της οικονομικοκοινωνικής δραστηριότητας.

Ιδιαίτερα κρίσιμη θεωρείται, από πλευράς Ο.Κ.Ε., η ανάγκη επίτευξης μεγίστης αποτελεσματικότητας των διαρθρωτικών πολιτικών. Βασική προϋπόθεση είναι η σύγκλιση των ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και η μέγιστη προσπάθεια διασφάλισης των προϋποθέσεων πλήρους απορρόφησης των πόρων, αλλά και, κυρίως, της ορθολογικής αξιοποίησής τους, με αναπτυξιακά κριτήρια.

Η Ο.Κ.Ε., αναγνωρίζοντας την κοινωνική σημασία μιας αναπτυξιακής προσπάθειας, που θα πρέπει να έχει ως στόχο την επίλυση σημαντικών κοινωνικών προβλημάτων, προέβη στην έκδοση Γνωμών Πρωτοβουλίας για δύο πολύ σημαντικά ζητήματα, που είναι “**Η Φτώχεια στην Ελλάδα**” (Γνώμη νο. 41/Ιούλιος 2000) και “**Το Δημογραφικό Ζήτημα**” (Γνώμη νο. 49/Δεκέμβριος 2000). Οι δύο αυτές Γνώμες αποτελούν την αρχή διαμόρφωσης μιας βάσης θέσεων της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ελλάδος για την κοινωνική διάσταση της αναπτυξιακής πορείας της ελληνικής οικονομίας.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί αυτονόητο ότι απώτερος σκοπός κάθε αναπτυξιακής προσπάθειας είναι η διαμόρφωση των απαραίτητων προϋποθέσεων κοινωνικής συνοχής, που εξασφαλίζεται μόνο όταν αμβλύνονται οι κοινωνικές ανισότητες. Συνεπώς, κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια θα πρέπει, άμεσα και έμμεσα, να διαμορφώνει τις απαραίτητες συνθήκες αύξησης της απασχόλησης, μείωσης της φτώχειας και αύξησης της κοινωνικής ευημερίας.

Η Ο.Κ.Ε. στη Γνώμη της για τη φτώχεια είχε θέσει το όλο ζήτημα, ως μέρος της αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας. Συγκεκριμένα, είχε αναφέρει ότι το πρόγραμμα για την καταπολέμηση της φτώχειας, δεν μπορεί να στηρίζεται αποκλειστικά στις πολιτικές κοινωνικής πρόνοιας. Αντιθέτως, το πρόγραμμα κατά της φτώχειας, είναι ένα πολυσύνθετο πρόγραμμα που πρέπει να συνδέεται οργανικά με τις:

- επί μέρους εκφάνσεις της αναπτυξιακής πολιτικής,
- πολιτικές για τη γεωργική ανάπτυξη,
- (ενεργητικές και παθητικές) πολιτικές της αγοράς εργασίας,

- πολιτικές κοινωνικής ασφάλειας,
- πολιτικές εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης,
- πολιτικές υγείας,
- πολιτικές εναντίον του κοινωνικού αποκλεισμού,
- πολιτικές κοινωνικής πρόνοιας, στέγασης και ενίσχυσης της παιδικής ηλικίας και της μητρότητας και
- περιφερειακές πολιτικές.

Γίνεται σαφές από το παραπάνω ότι, όλα τα τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα, καθώς και όλα τα περιφερειακά προγράμματα για τα οποία καλείται να γνωμοδοτήσει η Ο.Κ.Ε., έχουν άμεση σχέση με το πρόβλημα της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού. Οι πολιτικές παρέμβασης, που αναπτύχθηκαν στις δύο αυτές Γνώμες, αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία στηρίζονται οι προτάσεις της Ο.Κ.Ε. σε όλες τις Γνώμες της για τα επιχειρησιακά προγράμματα υλοποίησης του Γ΄ Κ.Π.Σ.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι το Γ΄ Κ.Π.Σ., ανεξάρτητα από το αν είναι το τελευταίο πακέτο στήριξης ή όχι, αποτελεί τη μεγάλη ευκαιρία της Ελλάδος για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Η Ο.Κ.Ε. γνωρίζει ότι αλλάζουν σημαντικά τα δεδομένα στον πολιτικό και οικονομικό χάρτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ο.Κ.Ε. σε δύο Γνώμες της είχε την ευκαιρία να τοποθετηθεί σε ζητήματα που αφορούν το μέλλον της Ευρώπης. Η Ο.Κ.Ε. εξέφρασε τις απόψεις της για το **“Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινωνικού Χώρου”** (Γνώμη νο. 19/Ιούλιος 1998) όπου, εκτός των άλλων, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί πολύ σημαντική την πολιτική μεταβίβασης των εισοδημάτων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), ως εργαλείο άμβλυνσης των κοινωνικών ανισοτήτων και συνεπώς μέρος μιας γενικότερης αναπτυξιακής προοπτι-

κής. Στην ίδια Γνώμη η Ο.Κ.Ε. επισήμανε το πρόβλημα που μπορεί να δημιουργηθεί από τη διεύρυνση με την μετατόπιση του κέντρου βάρους από τις χώρες της Νότιας Ευρώπης στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Το θέμα της διεύρυνσης κρίθηκε τόσο σημαντικό που η Ο.Κ.Ε. θεώρησε χρήσιμο να εκφέρει Γνώμη **“Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης”**, (Γνώμη νο. 46/Οκτώβριος 2000). Στη Γνώμη αυτή η Ο.Κ.Ε. τάχθηκε υπέρ της διεύρυνσης αλλά επεσήμανε ότι το “εγχείρημα της διεύρυνσης κρύβει πολλούς κινδύνους για τη σταθερότητα, την οικονομική και κοινωνική συνοχή της Ένωσης”. Η Ο.Κ.Ε., εκτός των άλλων, πρότεινε ότι η αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων προϋποθέτει ότι, η Ε.Ε. θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις εσωτερικές αναδιαρθρώσεις της. Το Γ΄ Κ.Π.Σ. αποτελεί χρήσιμο εργαλείο επίσπευσης αυτών των εσωτερικών αναδιαρθρώσεων.

Η Ο.Κ.Ε. συμμετέχει με δικαίωμα ψήφου σε όλες τις Επιτροπές Παρακολούθησης του Γ΄ Κ.Π.Σ. Ειδικότερα, η συμμετοχή της Ο.Κ.Ε. στις εν λόγω Επιτροπές προβλέπεται στον Κανονισμό 1260/1999 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί γενικών διατάξεων για τα Διαρθρωτικά Ταμεία, ο οποίος εφαρμόστηκε με το Ν. 2860/2000 άρθρο 14. Η εξέλιξη αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική και καταδεικνύει τον αποφασιστικό ρόλο των κοινωνικών και οικονομικών φορέων στη διαδικασία εφαρμογής του Προγράμματος, αφού οι Επιτροπές Παρακολούθησης έχουν την κύρια ευθύνη και τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας της υλοποίησης. Με σκοπό τη βελτιστοποίηση των θέσεων που θα εκφράσουν οι εκπρόσωποί της σε αυτές, έχει συστήσει ειδική Επιτροπή Επιστημονικής Στήριξης, κατά τα αναφερόμενα ανωτέρω στη Διαδικασία.

Για κάθε τομεακό πρόγραμμα η Ο.Κ.Ε. έχει συστήσει Επιτροπή Εργασίας με σκοπό την έκδοση Γνώμης επί των κει-

μένων του Επιχειρησιακού Προγράμματος και του Συμπληρώματος Προγραμματισμού. Επίσης, έχει συσταθεί μία επιτροπή για την έκδοση Γνώμης για όλα τα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα. Η πρόκληση για την Ο.Κ.Ε. και γενικότερα για τους συμμετέχοντες στην εθνική προσπάθεια αξιοποίησης των δυνατοτήτων που προσφέρει το Γ΄ Κ.Π.Σ. είναι μεγάλη, δεδομένου μάλιστα ότι, αυτό αφορά σημαντικότερα κονδύλια σε καίριους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Η Ο.Κ.Ε., μετά την συνταγματική κατοχύρωσή της (βλ. άρθρο 82 παράγραφος 3

του Συντάγματος), αποτελεί θεσμό, αποστολή του οποίου είναι “η διεξαγωγή του κοινωνικού διαλόγου για τη γενική πολιτική της Χώρας και ιδίως για τις κατευθύνσεις της οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής”.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Ο.Κ.Ε. αποτελεί εκφραστή της θεσμοθετημένης ελληνικής κοινωνίας και θεωρεί ότι εκφράζοντας το σύνολο των κοινωνικών εταίρων έχει την από το νόμο υποχρέωση, αλλά, κυρίως, την υποχρέωση απέναντι στην ελληνική κοινωνία και πολιτεία να τοποθετηθεί επί του πιο σημαντικού σχεδίου διαρθρωτικών παρεμβάσεων που είναι το Γ΄ Κ.Π.Σ.

Β. ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ Ο.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ, ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Από την ίδρυση της Ε.Ο.Κ. ακόμα, ήταν προφανής ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζουν οι μεταφορές για την επίτευξη βασικών ελευθεριών (κίνησης αγαθών, προσώπων και υπηρεσιών) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι' αυτό και στην ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις μεταφορές.

Παρ' όλα αυτά, η κοινή πολιτική μεταφορών έχει περάσει από περιόδους άνθισης και ύφεσης. Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία, παρατηρούμε μια μεγάλη πρόοδο στην ανάπτυξη των μεταφορών και των υποδομών αυτών.

Το 1992 η Επιτροπή δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών. Το 1995 υιοθέτησε ένα πενταετές πρόγραμμα δράσης για τις μεταφορές. Το 1998 εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με την πρόοδο που είχε επιτευχθεί και εξέταζε τις μελλοντικές ανάγκες.

Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι, με την ταχύτητα που αυξάνεται η ζήτηση για τα μέσα μεταφοράς και με την ταχύτητα με την οποία αναπτύσσονται, κάθε σχεδιασμός θα πρέπει να είναι μακροπρόθεσμος.

Η Επιτροπή για την κοινή πολιτική μεταφορών, θέτει τρεις κύριους στόχους και ορισμένους δευτερεύοντες:

α) Βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας

- i) Πρόσβαση στην αγορά και λειτουργία της αγοράς.
- ii) Ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών.
- iii) Ορθή και αποτελεσματική επιβολή τελών στις μεταφορές.

iv) Οικονομική και κοινωνική συνοχή.

v) Εξασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων.

β) Βελτίωση της ποιότητας

- i) Ασφάλεια.
- ii) Περιβάλλον.
- iii) Προστασία των καταναλωτών και βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών.
- iv) Προετοιμασία για το μέλλον.

γ) Βελτίωση της εξωτερικής απόδοσης (CES 699/99 Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. για την "Κοινή Πολιτική Μεταφορών Βιώσιμη κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον").

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. πιστεύει ότι οι κύριοι στόχοι ανάπτυξης του μεταφορικού συστήματος, θα πρέπει να είναι οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί:

Οικονομικοί στόχοι

- a) Κεντρικός ρόλος στη στήριξη της ενιαίας αγοράς.
- β) Διευκόλυνση της ανάπτυξης δεσμών με τις υποψήφιες και άλλες χώρες.
- γ) Ενίσχυση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας στην παγκόσμια οικονομία.
- δ) Άμεση και έμμεση ανάπτυξη της απασχόλησης.

Κοινωνικοί στόχοι

- a) Η κοινωνική περιφερειακή συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- β) Η δυνατότητα πρόσβασης των αποκλεισμένων πολιτών στις μεταφορές.
- γ) Η παροχή των φιλοπεριβαλλοντικών μεταφορικών επιλογών.
- δ) Η παροχή κατάλληλων συστημάτων αστικών μεταφορών.
- ε) Η ασφάλεια (COM (1998) 806 τελικό. Η Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. CΕS707/99 της 7-8/7/1999).

Περιβαλλοντικοί στόχοι

- α) Επίτευξη αποτελεσματικότητας σε όλους τους τρόπους μεταφορών.
- β) Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων και οι μαζικές δημόσιες μεταφορές.
- γ) Ελαχιστοποίηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.
- δ) Αντιμετώπιση του προβλήματος της θέρμανσης του πλανήτη.
- ε) Χωροταξικός σχεδιασμός.
- στ) Ανάπτυξη συστημάτων αστικών μεταφορών.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι το οδικό δίκτυο διαδραματίζει κύριο ρόλο στην ενοποίηση της Κοινότητας. Στόχος πρέπει να είναι η εξασφάλιση των απαραίτητων επενδύσεων, η αποδοτική χρήση τους και η βιώσιμη χρήση του δικτύου.

Σχετικά με τα λιμάνια, η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. πιστεύει πως οι λιμένες και η ναυτιλία είναι σημαντικοί κρίκοι του δικτύου μεταφορών της Ε.Ε. Ωστόσο, πρέπει να τονίσουμε πως η αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων, συνδυάζεται άμεσα με τη διασύνδεσή τους με αποτελεσματικούς οδικούς και σιδηροδρομικούς συν-

δέσμους (CES 699/99 Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. για την "Κοινή πολιτική μεταφορών. Βιώσιμη κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον").

Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής για τους λιμένες και τα θαλάσσια έργα υποδομής, αναφέρει ότι οι **κυριότεροι στόχοι της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των λιμένων** θα πρέπει να είναι :

α) η **βελτίωση της αποδοτικότητας** των λιμένων και η βελτίωση των ναυτιλιακών υποδομών, ενσωματώνοντας τους λιμένες στο ευρωπαϊκό δίκτυο πολλαπλών μεταφορικών μέσων και

β) η ανάληψη των ευθυνών της Κοινότητας βάσει της Συνθήκης, δηλαδή η **διασφάλιση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού** στον τομέα των λιμένων (COM (97)/678 τελικό, "Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής για τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές").

Δεδομένου ότι, μέσω των λιμένων, διεκπεραιώνεται περισσότερο από 90% του εμπορίου της Ένωσης με τρίτες χώρες, το 30% σχεδόν της ενδοκοινοτικής κίνησης και περισσότεροι από 200 εκατομμύρια επιβάτες που διακινούνται κάθε χρόνο, η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με την ανάγκη αύξησης της αποτελεσματικότητας των λιμένων, με τη βελτίωση τόσο των λιμένων όσο και των ναυτιλιακών υποδομών και με την ενσωμάτωση αυτών στα διευρωπαϊκά δίκτυα (ανά περίπτωση) και τέλος με την εξασφάλιση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στον λιμενικό τομέα (CES 1132/98).

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. θεωρεί ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό η ευρωπαϊκή πολιτική για τους θαλάσσιους λιμένες, να συνεκτιμά τη διάσταση της απασχόλησης, προκειμένου να διασφαλιστούν οι ειδικευμένες θέσεις απασχόλησης και να δημιουργηθούν νέες. Από την άποψη αυτή, είναι σημαντικό να

προαχθεί η κατάρτιση των εργαζομένων και να αναπτυχθούν νέες τεχνολογίες και μέθοδοι εργασίας.

Επιπλέον, η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι:

- Είναι ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στις διαρθρωτικές μεταβολές στις οικονομίες των κρατών-μελών και στις επιπτώσεις τους στη χρήση των μεταφορικών μέσων και στην ανάπτυξή τους.
- Υπάρχει δυσκολία συμβιβασμού των φιλελευθέρων οικονομικών πολιτικών για τη διασφάλιση των επιλογών και του ανταγωνισμού στις μεταφορές με τις ενισχύσεις για την προώθηση συγκεκριμένων τύπων μεταφορών.
- Υπάρχει ανάγκη να παράσχει η Επιτροπή λεπτομερείς κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα ζητήματα της ενσωμάτωσης του κόστους περιβαλλοντικής προστασίας στο κόστος των μεταφορών (*Γνωμοδότηση Πρωτοβουλίας της Ε.Ο.Κ.Ε. για το "Νομοθετικό πρόγραμμα της Επιτροπής για τις μεταφορές/ Κοινή πολιτική μεταφορών. Πρόγραμμα δράσης 1995-2000"* Ε.Ε. αρ. C39/1996).

Στους αυτούς στόχους αποβλέπει και η από 12.9.2001 Ανακοίνωση, υπό μορφή Λευκής Βίβλου, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πολιτική των μεταφορών. Η Λευκή Βίβλος προτείνει δέσμη από 60 ειδικά μέτρα που θα πρέπει να υιοθετηθούν μέχρι το 2010 στο πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής για τις μεταφορές. Τα μέτρα αυτά αναφέρονται στους εξής τομείς:

- **Αναζωογόνηση των σιδηροδρομικών μεταφορών.**
- **Ποιοτική βελτίωση των οδικών μεταφορών.**
- **Προώθηση των θαλασσίων και ποταμίων μεταφορών.**

- **Εξασφάλιση ισορροπίας μεταξύ ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές.**
- **Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.**
- **Δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων.**
- **Βελτίωση της οδικής ασφαλείας.**
- **Υιοθέτηση πολιτικής για την αποτελεσματική τιμολόγηση των μεταφορών, στην οποία εντάσσεται η εναρμόνιση της φορολογίας των καυσίμων για τις οδικές μεταφορές καθώς και καθιέρωση αρχών για την ενσωμάτωση στα τιμολόγια της χρέωσης από τη χρήση των υποδομών και των άλλων εξωτερικών δαπανών, κυρίως αυτών για την προστασία του περιβάλλοντος.**
- **Αναγνώριση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των χρηστών.**
- **Ανάπτυξη υψηλής ποιότητας αστικών μεταφορών.**
- **Αξιοποίηση της έρευνας και τεχνολογίας για περισσότερο καθαρές ως προς το περιβάλλον και επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.**
- **Αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την παγκοσμιοποίηση.**
- **Προσδιορισμός των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων για ένα σταθερά αναπτυσσόμενο σύστημα μεταφορών.**

Οικονομική και κοινωνική συνοχή

Οι μεταφορές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ευρωπαϊκή προσέγγιση. Η βελτίωσή τους συμβάλλει στην κοινωνική συνοχή και από την άποψη ότι παρέχει στους εργαζόμενους καλύτερη πρόσβαση στις θέσεις εργασίας και στους εργοδότες πρόσβαση σε ένα ποιοτικά και ποσοτικά ανώτερο εργασιακό δυναμικό.

Όπου οι δημόσιες υπηρεσίες έχουν απελευθερωθεί, εξακολουθούν να απαιτούνται ορισμένες ρυθμίσεις, για να διασφαλισθεί ότι δεν υπάρχει κοινωνικός αποκλεισμός. Δεν πρέπει να χαθεί το ήθος της δημόσιας υπηρεσίας για τις πιο περιθωριοποιημένες ομάδες της κοινωνίας.

Έχοντας ιδίως υπόψη την απελευθέρωση που πραγματοποιείται στους περισσότερους τομείς μεταφορών, είναι σημαντικό να **αναπτυχθεί πλήρως ο κοινωνικός διάλογος** (CES 699/99 Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. για την "Κοινή Πολιτική Μεταφορών Βιώσιμη Κινητικότητα: Προοπτικές για το μέλλον").

Τα Σχέδια Δράσης πρέπει να απαιτήσουν τον επείγοντα χαρακτήρα και τη δυναμικότητα που επιβάλλει η σημασία της πολιτικής μεταφορών. Εάν αυτό γίνει, οι μεταφορές θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν τις σημαντικές δυνατότητές τους για τη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. αναγνωρίζει ότι ορισμένα θέματα, ιδίως οι αστικές και οι προαστιακές μεταφορές, διέπονται από την αρχή της επικουρικότητας. Ωστόσο, έχουν τόσο μεγάλη σημασία για τη γενική εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών και για την επίτευξη των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων ώστε να πρέπει να τους δοθεί κορυφαία προτεραιότητα από το Συμβούλιο και την Επιτροπή. Η αύξηση και ο όγκος των μεμονωμένων ιδιωτικών μεταφορών (αυτοκινήτων, οχημάτων), ανεξάρτητα από το εάν λειτουργούν με κινητήρες εσωτερικής καύσης, αποτελεί σημαντικό θέμα που πρέπει να ληφθεί υπόψη στη μελλοντική κοινή πολιτική μεταφορών. Ένα από τα σπουδαιότερα θέματα που εμπίπτει και πάλι στη διακριτική ευχέρεια των κρατών-μελών είναι η πολιτική χωροταξίας. Οι στόχοι της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι αδύνατο να επιτευχθούν εάν η χρήση της γης δεν προγραμματιστεί σύμφωνα με τις αρχές της διαρκούς κινητικότητας (CES 699/99).

Παρά το γεγονός ότι κάθε κράτος-μέλος καθορίζει τις δικές του επενδυτικές προτεραιότητες, η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. θεωρεί ότι οι αρχές που διέπουν τη λειτουργία των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής, θα πρέπει να υπερισχύουν της αρχής της επικουρικότητας και κατά συνέπεια, την ευθύνη για τα προγράμματα που αποσκοπούν στην επίτευξη στόχων συνοχής θα πρέπει να έχει η Ε.Ε. Πρέπει να καταρτισθούν ειδικά προγράμματα και να δημιουργηθούν καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα προκειμένου να προσελκυστούν ιδιωτικές χρηματοδοτήσεις και συμπράξεις της κοινότητας, των κρατών-μελών και των οικονομικών φορέων (CES 707/99 Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. "Συνοχή και μεταφορές").

Οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών, θα πρέπει να πραγματοποιούνται στρατηγικά. Επίσης, θα πρέπει να θεσπιστούν κοινοί περιορισμοί ως προς την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας. Η **αξιολόγηση της ποιότητας** των σχεδίων βάσει της επίτευξης συγκεκριμένων στόχων, θα συμβάλλει στον καλύτερο καθορισμό των προτεραιοτήτων. Η διατύπωση ειδικών συστάσεων σχετικά με τη διατροπικότητα (intermodality), τόσο σε διευρωπαϊκό όσο και σε τοπικό επίπεδο, θα συμβάλλει σε μια δίκαιη ανάπτυξη προς όφελος όλων.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η αποτελεσματική αξιοποίηση των δαπανών συνοχής στο μεταφορικό τομέα, μπορεί να αυξηθεί μόνον εάν διασφαλισθεί η **συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων** των άκρως απομακρυσμένων περιφερειών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων (CES 707/99 Γνωμοδότηση της Ε.Ο.Κ.Ε. "Συνοχή και μεταφορές").

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. θεωρεί ότι ορισμένες άκρως απομακρυσμένες περιφέρειες είναι ιδιαίτερα απομονωμένες, λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα τους, όπως στην περίπτωση ορισμένων τμημάτων της Ελλάδας και της Ιρλανδίας, λόγω των μεγάλων αποστά-

σεων, όπως στην περίπτωση της Ιβηρικής Χερσονήσου και λόγω του χαμηλού επιπέδου των μεταφορικών συνδέσεων με τα γειτονικά μη κράτη-μέλη.

Πάντως η μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση των μεταφορών πρέπει να έχει απώτερο σκοπό την ενίσχυση της συνοχής και τη συσχέτισή της με την επίτευξη ισόρροπης οικονομικής ανάπτυξης, την διευκόλυνση της διεύρυνσης και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, ιδιαίτερα των μειονεκτούντων ατόμων και περιοχών.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. συμφωνεί με τους κοινούς στόχους που καθορίζονται με τη γενικότερη χρηματοδότηση των μεταφορών και με τη γνωμοδότηση για το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), (Γνωμοδότηση CES 407/98) που υιοθετήθηκε τον Σεπτέμβριο του 1998. Στην εν λόγω γνωμοδότηση, η Ε.Ο.Κ.Ε. τονίζει ότι η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, θα πρέπει να αποτελεί τον απώτερο σκοπό κάθε χωροταξικής πολιτικής. Επίσης, η Ε.Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι πρέπει να υπάρχει **συντονισμός** τόσο των διακρατικών, όσο και των διασυνοριακών προσεγγίσεων που υιοθετούνται και να υπάρξει διασύνδεση όλων των πολιτικών που αποσκοπούν στην κοινωνικοοικονομική αναζωογόνηση των εμπλεκόμενων περιφερειών.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. τονίζει τους κινδύνους που συνδέονται με την υπερβολική συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο κέντρο σε βάρος της περιφέρειας και κρίνει ότι οι ενδοπεριφερειακές διασυνδέσεις μπορούν να αντισταθμίσουν σε μεγάλο βαθμό τους κινδύνους αυτούς (CES 707/99).

Τα έργα θα πρέπει να πραγματοποιούνται μέσα στα πλαίσια συμβατότητας των ακόλουθων στόχων της Ε.Ε.:

- Βελτίωση των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης, της ανταγωνιστικότητας και της κατάστασης της απασχόλησης στις άκρως απομακρυσμένες περιφέρειες.

- Συμβολή στην ισόρροπη ανάπτυξη των 15 κρατών-μελών και δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την ενσωμάτωση των νέων κρατών-μελών.
- Προώθηση της αειφόρου κινητικότητας με σημαντική έμφαση και προτεραιότητα στη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών.
- Διασφάλιση της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών σε προσιτές τιμές τόσο για τα άτομα που χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφορών, όσο και για τα μειονεκτούντα άτομα.
- Υιοθέτηση ορθών πρακτικών για τη διαχείριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών που αναπτύσσονται και προωθούνται στο πλαίσιο προγραμμάτων τα οποία χρηματοδοτούνται με πόρους του Ταμείου Συνοχής.

Η ευρωπαϊκή Ο.Κ.Ε. επικροτεί την αποτελεσματική χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης, η οποία εστιάζεται κυρίως σε εκείνους τους τομείς όπου μπορεί να αποτελέσουν μέσο για την προώθηση της ανάπτυξης τόσο στρατηγικών έργων όσο και έργων με κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου και για την ενθάρρυνση συμπράξεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

Παράλληλα, θεωρεί ότι η χρήση κοινοτικής χρηματοδότησης δικαιολογείται πλήρως, είναι προς όφελος των κύριων στρατηγικών στόχων και ενθαρρύνει τα κράτη-μέλη και τον ιδιωτικό τομέα να αναλάβουν τέτοια έργα.

Η Ο.Κ.Ε. της Ε.Ε. εκφράζει την ιδιαίτερη ικανοποίησή της για την σημαντικά αυξημένη χρηματοδότηση που προβλέπεται για την περίοδο 2000-2006 και ελπίζει ότι τούτο θα είναι κύριας σημασίας για τη συνέχιση της ανάπτυξης και την ολοκλήρωση των έργων.

Γ. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα με τον τίτλο “Οδικόι Άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη” αποσκοπεί, σύμφωνα με τους διακηρυγμένους στόχους του, “στην αναβάθμιση και επέκταση του συστήματος μεταφορών της χώρας” και, μέσω αυτής, “στην ποσοτική και ποιοτική ανάπτυξη των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, στην ολοκληρωμένη συνέργεια μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, στην περιφερειακή ανάπτυξη και τη συνεπαγόμενη οικονομική ανάπτυξη και συνοχή τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και μεταξύ της Ελλάδος και της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)”.

Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει **9 άξονες προτεραιότητας** και συγκεκριμένα:

1. Οδικός Άξονας Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης, στον οποίο περιλαμβάνονται 7 μέτρα που αφορούν την **εθνική οδό Πατρών-Θεσσαλονίκης**, τη **ζεύξη Ρίου-Αντίρριου** και την κατασκευή του **περιφερειακού δακτυλίου του Λεκανοπεδίου της Αττικής**.

2. Εγνατία Οδός, που αφορά στην ολοκλήρωση τμημάτων της Εγνατίας και την κατασκευή των σχετικών συνδέσεων.

3. Λοιποί οδικοί άξονες που είναι ο αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Ελλάδας, ο βόρειος οδικός άξονας της Κρήτης, τμήματα της Ιονίας Οδού και οδικοί άξονες στη νησιωτική Ελλάδα (Βόρειο και Νότιο Αιγαίο και Ιόνιο).

4. Κύριοι αστικοί οδικοί άξονες και συγκεκριμένα ο εσωτερικός και **εξωτερικός δακτύλιος της Αθήνας**, η Λεωφόρος Κηφισού και η **υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης**.

5. Μετρό Αθηνών που αφορά στις επεκτάσεις των υφισταμένων γραμμών

προς Σταυρό, Αιγάλεω, Περιστερί και Ηλιούπολη.

6. Μετρό Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνει μία γραμμή μήκους 9,4 χλμ. με 14 συνολικά σταθμούς.

7. Λιμάνια, όπου εντάσσονται έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του **Πειραιά** και της **Πάτρας**, ενώ γίνεται και μια γενική αναφορά στα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Σούδας, της Ρόδου, της Μυκόνου, του Λαυρίου κ.λπ. (και αυτή μόνον στον τίτλο του άξονα).

8. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας - έρευνα και διάσωση στη θάλασσα που αφορά στην προμήθεια σχετικών πληροφορικών συστημάτων, ελικοπτέρων, ειδικών πλοίων για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και πυροσβεστικών πλοίων, καθώς και στη δημιουργία σωστικών βάσεων, την ίδρυση περιφερειακών σταθμών πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης κ.λπ.

9. Οδική ασφάλεια και λοιπές ενέργειες, όπου περιλαμβάνεται ο εντοπισμός και οι παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις στο οδικό δίκτυο, η βελτίωση της σήμανσης και του εξοπλισμού ασφαλείας, η βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές κ.λπ.

Επισημαίνεται ότι τα έργα που περιλαμβάνονται στους εννιά αυτούς άξονες και μνημονεύθηκαν ανωτέρω, δεν ολοκληρώνονται μόνο μέσω του συγκεκριμένου επιχειρησιακού προγράμματος αλλά αλληλοσυμπληρώνονται με άλλα προγράμματα και ιδιαίτερα τα περιφερειακά και το επιχειρησιακό πρόγραμμα για τις μεταφορές. Άλλα έργα μεταφορικών υποδομών προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής, διάφορες κοινοτικές πρωτοβουλίες (π.χ. Interreg). Έτσι η κατασκευή των οδικών αξόνων στην Νησιωτική Ελλάδα

πρόκειται να γίνει σε συνεργασία με δράσεις ΠΕΠ και Interreg II. Ομοίως η αναβάθμιση της σύνδεσης της Εσωτερικής με την Εξωτερική Περιφερειακή της Θεσσαλονίκης θα υλοποιηθεί από την συγχρηματοδότηση του Γ' Κ.Π.Σ., το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και το Ταμείο Συνοχής κ.ά.

Το υπό κρίση επιχειρησιακό πρόγραμμα έχει προϋπολογισμό 9,317 δισεκατομμύρια ΕΥΡΩ εκ των οποίων τα 5,883 αποτελούν δημόσια δαπάνη (δηλαδή καλύπτονται από κοινοτικές και κρατικές πηγές) και τα 3,433 θα προέλθουν από ιδιωτική χρηματοδότηση. Τέλος, προβλέπεται ότι επιπρόσθετο ποσό περίπου 1,432 δισεκατομμύρια ΕΥΡΩ θα προέλθει με δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Από τη συνολική δημόσια δαπάνη, το 78% θα διατεθεί για τον οδικό άξονα Π.Α.Θ.Ε., την Εγνατία Οδό και το Μετρό Αθηνών (ήτοι το 74% επί του συνολικού προϋπολογισμού). Ειδικότερα, ο Π.Α.Θ.Ε. απορροφά το 35% της δημόσιας δαπάνης, η Εγνατία Οδός το 23% και το Μετρό το 20%. Από τους λοιπούς άξονες προτεραιότητας, ο 3ος (Λοιποί Αστικοί Οδικοί Άξονες) απορροφά το 6%, ο 4ος (Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες) το 5% και ο 6ος (Μετρό Θεσσαλονίκης) το 4%. Οι λοιποί άξονες απορροφούν 2-3% ο καθένας.

Σε επίπεδο περιφέρειας, το 29% της δημόσιας δαπάνης (40% του συνολικού κόστους) απορροφάται από την Περιφέρεια της Αττικής και το 25% (16% του συνολικού κόστους) από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Από 12% της συνολικής δημόσιας δαπάνης (9% του συνολικού

κόστους) διατίθεται στις περιφέρειες της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδος.

Το Συμπλήρωμα Προγραμματισμού περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια :

- **Τεχνικά Δελτία Μέτρων**, όπου γίνεται λεπτομερής αναφορά στα κύρια χαρακτηριστικά του κάθε μέτρου (αντικείμενο, φορείς, χρονοδιάγραμμα, γεωγραφική περιοχή στην οποία αφορά, ποσοτικοποίηση της παρούσας κατάστασης και σύγκριση με τα αναμενόμενα αποτελέσματα κ.λπ.).
- **Εκ των προτέρων αξιολόγηση για κάθε Μέτρο**, όπου καταγράφονται οι δυνατότητες παρακολούθησης και αξιολόγησής του, η συνοχή των στόχων του με τους στόχους του αντίστοιχου άξονα και τους ευρύτερους στόχους των εθνικών και κοινοτικών πολιτικών.
- **Χρηματοδοτικό πίνακα του Προγράμματος** με λεπτομερή ανάλυση ανά έτος και μέτρο του συνολικού κόστους και των επί μέρους πηγών χρηματοδότησης.
- **Δημοσιότητα και πληροφόρηση** των τελικών δικαιούχων αλλά και των απλών πολιτών για το Πρόγραμμα, όπου περιγράφονται τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν.
- **Ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων**, όπου περιγράφονται οι απαραίτητες δράσεις για την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ Ελλάδος και Ε.Ε.

Δ. ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Κατ'αρχήν η Ο.Κ.Ε. θεωρεί υποχρέωσή της να υπογραμμίσει ότι δεν είχε τη δυνατότητα να γνωμοδοτήσει επί του συγκεκριμένου επιχειρησιακού προγράμματος πριν την κατάρτισή του. Η έλλειψη αυτή γίνεται ακόμη πιο αισθητή λόγω του ότι -αντίθετα με το αντικείμενο άλλων επιχειρησιακών προγραμμάτων- **οι οδικοί άξονες, τα λιμάνια και η αστική ανάπτυξη αποτελούν θέματα επί των οποίων δεν έχει αναπτυχθεί ευρύς κοινωνικός διάλογος σε εθνικό επίπεδο.** Μέσα από ένα τέτοιο διάλογο, θα μπορούσαν να αναδειχθούν οι βέλτιστες δυνατότητες αξιοποίησης της υπάρχουσας πείρας των κοινωνικών εταίρων ώστε να βελτιωθούν και να επιτευχθούν οι στόχοι υλοποίησης των επιχειρησιακών σχεδίων.

Σε κάθε περίπτωση, η Ο.Κ.Ε., έστω και σε αυτό το στάδιο, εκφράζει αυτή τη Γνώμη Πρωτοβουλίας επί του Ε.Π. "Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη", γνωρίζοντας ότι **βασικός στόχος του Γ' Κ.Π.Σ. είναι η σύγκλιση της Ελλάδας προς τις άλλες πιο αναπτυγμένες χώρες-μέλη της Ε.Ε. και η εμβάθυνση της ενσωμάτωσής της στην Ε.Ε., η οποία επιδιώκεται μέσα από την ενίσχυση των διαρθρωτικών αλλαγών και τη σωστή αξιοποίηση του δυναμικού της χώρας.**

Η στρατηγική ανάπτυξης της περιόδου 2000-2006, όσον αφορά στις μεταφορές, δίνει προτεραιότητα στις εθνικές και διεθνείς διασυνδέσεις, στις συνδυασμένες μεταφορές, στα διευρωπαϊκά δίκτυα και στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των αστικών κέντρων.

Έτσι, η Ο.Κ.Ε. κρίνει θετικά την προσπάθεια αυτή για την βελτίωση των οδικών αξόνων, των λιμένων και την προώθηση της αστικής ανάπτυξης μέσα από την κατ'εξοχήν αξιοποίηση μέσων σταθερής τροχιάς (20%) του όλου επιχειρησιακού σχε-

δίου και την αναβάθμιση της αστικής οδοποιίας (16% για τον περιφερειακό δακτύλιο).

Το προτεινόμενο Ε.Π. επιχειρεί να συμβάλει:

- **στην αναβάθμιση και επέκταση των συστημάτων μεταφορών της χώρας,** αναμένοντας έτσι την ποσοτική και ποιοτική ανάπτυξη των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών,
- **στην ολοκληρωμένη συνέργεια μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων,**
- **στην περιφερειακή ανάπτυξη και την συνεπαγόμενη οικονομική ανάπτυξη και συνοχή** τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και μεταξύ της Ελλάδας και της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το προτεινόμενο Ε.Π. επιχειρεί την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων σύμφωνα με τις κοινοτικές πολιτικές και δράσεις και κυρίως όσον αφορούν στις Τομεακές Πολιτικές Μεταφορών και Περιβάλλοντος.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι για την επίτευξη τέτοιων στόχων απαιτείται η υιοθέτηση **ολοκληρωμένων και λεπτομερών στρατηγικών** ανάπτυξης, όπου όλα τα μέσα μεταφοράς θα πρέπει να χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά εκμεταλλευόμενα στο βέλτιστο τα ιδιαίτερα θετικά χαρακτηριστικά τους, ανά περίπτωση και άξονα, σε συνδυασμό με τις **γεωγραφικές και περιβαλλοντικές** συνθήκες, καθώς επίσης και με τις **κοινωνικοοικονομικές ανάγκες** του τόπου.

Δεν μπορεί να σχεδιαστεί ολοκληρωμένη πολιτική μεταφορών για μια χώρα χωρίς να συνεκτιμούνται και τα **χωροταξικά χαρακτηριστικά** κάθε περιοχής μαζί με τις **αναπτυξιακές και δημογραφικές** τάσεις της.

Η Ο.Κ.Ε. εκφράζει την ανησυχία της εάν η υιοθετούμενη αναπτυξιακή και επενδυτική πολιτική έχει λάβει υπόψη τις συνθήκες που προκύπτουν στον Ελλαδικό χώρο, μετά τις αναμενόμενες πολιτικο-οικονομικο-κοινωνικές εξελίξεις στα Βαλκάνια, τις αναπτυξιακές πολιτικές της ευρύτερης περιοχής και την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης, καθώς επίσης και την ανάγκη παράλληλης εξυπηρέτησης άλλων βιομηχανικών και παραγωγικών συντελεστών της οικονομίας, όπως για παράδειγμα του τουρισμού, που είναι ένα σημαντικό κομμάτι δραστηριοποίησης των Ελλήνων.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η **ανάπτυξη των περιοχών που αποτελούν εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης**, σε συνδυασμό με τη **συμπλήρωση-ολοκλήρωση των διασυνδέσεων** που αυτή τη στιγμή είτε απουσιάζουν παντελώς, είτε εμφανίζουν σημαντικές ελλείψεις, συνιστούν για την Ελλάδα δύο τομείς **απόλυτης προτεραιότητας**. Στα παραπάνω πρέπει να συνυπολογιστούν τόσο ο νησιωτικός όσο και ο ορεινός χαρακτήρας μεγάλου μέρους της Ελληνικής Επικράτειας, που προκαλούν πρόσθετες δυσχέρειες ως προς τις εσωτερικές επικοινωνίες και τις μεταφορές. Οι οποιοσδήποτε παρεμβάσεις στους προαναφερόμενους τομείς θα πρέπει να λάβουν τις ιδιαιτερότητες αυτές του Ελλαδικού χώρου σοβαρά υπόψη, έτσι ώστε να αποδειχθούν οι παράγοντες αυτοί κατά τρόπο που θα προβάλει την αναπτυξιακή δυναμική των ελληνικών περιφερειών (Γνώμη της Ο.Κ.Ε.: Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου, Ιούλιος 1998, σ.14-15).

Επίσης, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η ανάπτυξη, πέραν του ότι θα πρέπει να εκτιμάται μέσα από κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους, οφείλει να αποβλέπει και στην **ισορροπία των επενδύσεων προς αντιμετώπιση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς**. Στο σημείο αυτό τονίζεται πως είναι απαραίτητη η **καλλιέργεια της ανάλογης κουλτούρας** για τη συνειδητή εκτροπή των χρηστών

από τα ΙΧ προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, παράλληλα βέβαια με την εντατικοποίηση της προσπάθειας για παροχή αξιόπιστων και σύγχρονων υπηρεσιών από τα μέσα αυτά. Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, η Ο.Κ.Ε. τονίζει ότι θα πρέπει να υπάρχει ένα **εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο συνδιασμένων μεταφορών** που να εξετάζει και να αναφέρει λεπτομερειακά τις ιδιότητες του κάθε μέσου, τις προοπτικές ανάπτυξής του και εκμετάλλευσής του και με αυτό τον τρόπο να ορίζει τους άξονες ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών. Έτσι θα υπεισέλθουν νέοι παράγοντες και θα μεταβληθούν οι έννοιες και τα υλικοτεχνικά συστήματα.

Πέραν αυτού, επισημαίνεται ότι η δομή τέτοιων επιχειρησιακών προγραμμάτων πρέπει να είναι τέτοια που να εξυπηρετεί τους προαναφερόμενους στόχους, με σαφείς προτεραιότητες που να υπηρετούν την επίτευξη του όλου προγράμματος. Επειδή το Ε.Π. αποτελείται από άξονες προτεραιότητων που συνθέτονται από μέτρα, όλα αυτά μεταξύ τους θα πρέπει να διέπονται από **την αρχή της συμβατότητας και συμπληρωματικότητας**, έτσι ώστε κάθε τμήμα έργου που θα παραδίδεται για χρήση να αποτελεί την ακόλουθη συνέχεια των προηγούμενων. Η δε επιλεξιμότητα των στόχων θα πρέπει να υποστηρίζει τις **αναπτυξιακές, περιφερειακές και κοινωνικές πολιτικές της χώρας, τις τάσεις της αγοράς εργασίας και της ανάπτυξης των αστικών κέντρων**.

Η Ο.Κ.Ε. υιοθετεί τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε. για το ότι οι μεταφορές θα πρέπει να αξιοποιήσουν τις σημαντικές δυνατότητές τους για τη **δημιουργία θέσεων εργασίας** και συμπληρώνει ότι η **διάσταση της απασχόλησης θα πρέπει να εκτείνεται σε όλους τους άξονες: παραγωγικότητα, ποιότητα απασχόλησης και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας**. Πιστεύει όμως, ότι για την κάλυψη των αναγκών του συγκεκριμένου Ε.Π. πρέπει να υπάρξουν συμπληρωματικές δράσεις και προγραμματισμός για την εξασφάλιση τόσο έμπειρου και εξειδικευμένου όσο και ανει-

δίκευτου προσωπικού, αφού είναι γνωστό ότι υπάρχει μεγάλη δυσκολία στην κάλυψη των αναγκών όλων των έργων του Γ.Κ.Π.Σ. Παράλληλα, θα πρέπει να γίνονται οι απαραίτητες προετοιμασίες (επιλογή ειδικευμένου προσωπικού, εξασφάλιση ανειδίκευτου και απαραίτητη εκπαίδευσή του) για την έγκαιρη κάλυψη των αναγκών αποτελεσματικής διαχείρισης και λειτουργίας των υπό εκτέλεση υποδομών του Ε.Π.

Οι πρωτοβουλίες που θα ληφθούν προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να έχουν **πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα** για τους ανθρώπινους πόρους που εκτελούν τα έργα, είτε αυτό έχει να κάνει με τις αποδοχές τους, είτε με τις επιπλέον επαγγελματικές δεξιότητές τους.

Ομοίως, σε αρμονία με την άποψη της ευρωπαϊκής Ο.Κ.Ε., η Ο.Κ.Ε. επικροτεί την **αποτελεσματική χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης προς όφελος κύριων στρατηγικών στόχων**, θέτει όμως ως προϋπόθεση την **λεπτομερέστερη αναφορά στα χαρακτηριστικά του κάθε μέτρου, στις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης των έργων καθώς επίσης και την λεπτομερή ανάλυση χρηματοδότησης και συνολικού κόστους**. Οι αποφάσεις -πέραν της διαφάνειας που θα πρέπει να τις διακρίνουν- πρέπει να αναδεικνύονται μέσα από μια **συγκεκριμένη μεθοδολογία** που θα περιλαμβάνει στοιχεία, όπως σωστό διοικητικό και μελετητικό περιεχόμενο, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη μελέτη και υλοποίηση όλων των έργων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται από πλευράς επάρκειας ανθρώπινου δυναμικού.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι η **διαχειριστική αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει την συμβατότητα των πράξεων του Ε.Π. τόσο με τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές που καθορίζουν την επιλεξιμότητα των δράσεων, όσο και με τους κανόνες ανταγωνισμού, σύναψης δημοσίων συμβάσεων, προμηθειών, υπηρεσιών και έργων και προστασίας**

του περιβάλλοντος. Η εμπειρία έχει δείξει ότι χρειάζεται περισσότερος και αυστηρότερος **ποιοτικός και ποσοτικός έλεγχος**. Στο οργανωτικό πλαίσιο, προτείνεται η βελτίωση και σαφής διαφοροποίηση των αρμοδιοτήτων των φορέων εκμετάλλευσης και υλοποίησης, αφού στο παρελθόν είχε φανεί ότι υπάρχει σύγχυση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, επιβαρύνοντας, έτσι, την εκτέλεση των έργων.

Στο πλαίσιο υλοποίησης των έργων, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην οργάνωση των απαιτήσεων και διαδικασιών των ελέγχων κατά τη **διαδικασία παράδοσης και παραλαβής** των έργων.

Αναφορικά με τη **δημοσιότητα** και την **πληροφόρηση** τόσο των τελικών δικαιούχων όσο και των απλών πολιτών, σκοπός θα πρέπει να είναι η άμεση ωφέλειά τους, όπως γνώση για το πώς εκτελούνται τα έργα, που συμβάλλουν, τότε παραδίδονται, ποιες ανάγκες εκπληρούν, ποιες οι δυνατότητες πρόσβασης, ποια η συμπληρωματικότητά τους με τα άλλα έργα κ.ά. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα των απαλλοτριώσεων που αποτελούν μία σημαντική πηγή καθυστέρησης και τροποποιήσεων στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων. Θα πρέπει να αναζητηθεί μία εναλλακτική διαδικασία που να συνδυάζει τα ατομικά, κοινωνικά και κρατικά συμφέροντα, έτσι ώστε η μέθοδος της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως να είναι η έσχατη λύση και να εξασφαλίζει, κατά το δυνατόν, κοινωνική συναίνεση. Σε αυτή την κατεύθυνση, η διαδικασία διάχυσης των πληροφοριών, από τα αρχικά ήδη στάδια, θα μπορούσε να επιταχύνει το μέγιστο δυνατόν της συναίνεσης.

Ειδικότερα, ως προς τα **λιμάνια**, η Ο.Κ.Ε. σημειώνει με ικανοποίηση την πρόθεση να ενταχθούν στο Ε.Π. **έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού** των κυρίων εμπορευματικών και επιβατηγών λιμένων της χώρας. Επισημαίνει εντούτοις, ότι κατά το παρόν τουλάχιστον στάδιο έχουν ενταχθεί στο Ε.Π. μόνο ορισμένα λιμενικά έργα για τους λιμένες Πει-

ραιώς και Πατρών. Τα έργα αυτά, ως προς τον λιμένα Πειραιώς, αφορούν την αναβάθμιση του επιβατηγού λιμένος και τη δημιουργία κρηπιδωμάτων προς εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων, καθώς και τη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού για την υποδοχή και εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων (containers). Ως προς τον λιμένα Πατρών, αφορούν τα έργα για τη δημιουργία του νέου επιβατηγού λιμένος, που είναι υπό εξέλιξη.

Η υλοποίηση των μέτρων του άξονα, οπωσδήποτε θα συμβάλει στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών τόσο για το σύνολο των επιβατών που διακινούνται (ανάγκες εσωτερικής μετακίνησης ακτοπλοΐας, εσωτερικός τουρισμός, κρουαζιέρα), όσο και προς το φορτίο. Είναι όμως επιτακτική η ανάγκη να διατεθούν περισσότερα κονδύλια για την ανάπτυξη των λιμένων, αφού, όπως με σαφήνεια προβλέπεται στην Λευκή βίβλο των μεταφορών της Ε.Ε., θα πρέπει να ενισχυθεί η θαλάσσια μεταφορά που είναι πιο φιλική προς το περιβάλλον και αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνο με την ενίσχυση των θαλάσσιων υποδομών, ιδιαίτερα σε μια χώρα νησιωτική με προβλήματα συνοχής χερσαίας και νησιωτικής χώρας.

Για να είναι όμως αποτελεσματική η πολιτική που θα εφαρμοσθεί, είναι αναγκαίο να υπάρχει εσωτερική κατάσταση των λιμένων σε λιμάνια εθνικού, περιφερειακού και τοπικού ενδιαφέροντος, τόσο για τα επιβατικά (ακτοπλοΐα/κρουαζιέρα), όσο και για τα εμπορευματικά, κάτι που ενώ έχει σχεδιαστεί σε επίπεδο μελετών (Ελλάδα 2010), δεν έχει υλοποιηθεί ποτέ στο θέμα των χρηματοδοτήσεων και δεν έχει υπάρξει ενιαία Λιμενική Πολιτική Μεταφορών.

Ως προς τις εμπορευματικές ροές, **θα πρέπει να αξιοποιηθεί καλύτερα η στρατηγική και γεωγραφική θέση της χώρας μας**, μέσω της προώθησης έργων υποδομής και σε άλλους επιλεγμένους λιμένες, που θα καταστούν τερματικοί ή διαμετακομιστικοί σταθμοί για τα διεθνώς διακινούμενα φορτία και κυρίως για τα εμπορευματοκιβώτια.

Οι σταθμοί αυτοί, εντασσόμενοι στα Διερωπαϊκά Δίκτυα που ήδη προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, πέραν των πολλαπλών θετικών εμπορικών και οικονομικών επιπτώσεων για τη χώρα μας, θα συμβάλλουν σημαντικά στην περιφερειακή ανάπτυξη με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και θα εξυπηρετήσουν το βασικό στόχο του Γ Κ.Π.Σ. που είναι η σύγκλιση και η κοινωνική συνοχή.

Βεβαίως, η βελτίωση των υποδομών και μόνο δεν είναι αρκετή για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων, εάν δεν **ληφθούν μέτρα** και δεν **εφαρμοσθούν πολιτικές** που θα καταστήσουν **ανταγωνιστικότερους τους ελληνικούς λιμένες**, έναντι άλλων Μεσογειακών λιμένων και κυρίως αυτών της Αν. Μεσογείου.

Ενδεικτικά:

- η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών που ήδη προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση,
- η πλήρης και σωστή εφαρμογή από τους υπεύθυνους λιμενικούς οργανισμούς των κοινοτικών κανόνων για τη διαμετακόμιση των κοινοτικών φορτίων που θα απαλλάξει τα εμπορεύματα από χρονοβόρες και δαπανηρές διατυπώσεις και διαδικασίες,
- η συμμετοχή των εργαζομένων και των χρηστών του λιμένος στη διαμόρφωση της αναπτυξιακής πολιτικής που εφαρμόζει κάθε λιμένας,
- η ποιοτική βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών και
- η σωστή τιμολογιακή πολιτική,

συνιστούν κατά την άποψη της Ο.Κ.Ε. ένα ελάχιστο πλαίσιο για την ανάληψη μέτρων και άλλων πρωτοβουλιών που **θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων και θα προσελκύσουν διεθνή φορτία** που σήμερα διοχετεύονται σε άλλους Μεσογειακούς λιμένες.

Ε. ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΑΞΟΝΑ

Άξονας Προτεραιότητας 1: Οδικόί Άξονες ΠΑΘΕ

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ, τμήματα ΠΑΘΕ με παραχώρηση, υπόλοιπα τμήματα και συνδέσεις ΠΑΘΕ, Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής, ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και προσβάσεις και, τέλος, Συμπληρωματικές Υποστηρικτικές Δράσεις του Άξονα.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Ο Άξονας 1 θα χαρακτηριζόταν ως η συνέχεια των έργων του Κ.Π.Σ. ΙΙ, χωρίς βέβαια να εξασφαλίζει την ολοκλήρωσή τους. Απαιτούνται περαιτέρω επενδύσεις ή ένα ακόμη Κ.Π.Σ. Επιπλέον, δεν φαίνεται ξεκάθαρα η συμπληρωματικότητα των έργων και η συμβατότητά τους με τα άλλα έργα του Ε.Π. (π.χ. Περιφερειακός Δακτύλιος, Μετρό).

Θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά το θέμα της ανταποδοτικότητας των έργων, γιατί φαίνεται πως ο σχεδιασμός εκτέλεσης είναι αποσπασματικός, με συνέπεια να μην έχουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα στο κόστος και στο χρόνο υλοποίησης (π.χ. στα έργα στη Κακιά Σκάλα σημειώνονται μεγάλες καθυστερήσεις στο χρόνο ταξιδιού και πολλά ατυχήματα).

Άξονας Προτεραιότητας 2: Εγνατία Οδός

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Ολοκλήρωση τμημάτων Εγνατίας Κ.Π.Σ. ΙΙ στη Μακεδονία και τη Θράκη, υπόλοιπα τμήματα Εγνατίας και συνδέσεις, Συμπληρωματικές Υποστηρικτικές Δράσεις του Άξονα.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Ομοίως και εδώ παρατηρείται ότι τα Μέτρα του Άξονα φαίνονται ως η φυσική συνέχεια του Κ.Π.Σ. ΙΙ. Έτσι και

εδώ θα σχολιάζεται το θέμα της ανταποδοτικότητας των έργων και επιπρόσθετα τονίζεται η αναγκαιότητα αυστηρότατου ποιοτικού ελέγχου, τόσο στα Μέτρα αυτού του Άξονα όσο και του προηγούμενου, για την εξασφάλιση μεγαλύτερης διάρκειας ζωής και ασφαλέστερης χρήσης.

Άξονας Προτεραιότητας 3: Λοιποί Οδικόί Άξονες

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, ολοκλήρωση τμημάτων Ιονίας Οδού Κ.Π.Σ. ΙΙ, κύριοι Οδικόί Άξονες Νησιωτικής Ελλάδας.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Τα Μέτρα του Άξονα αυτού είναι σε μεγάλο βαθμό εξαρτώμενα από την ολοκλήρωση των Π.Ε.Π. και από μια πιθανή επιπλέον χρηματοδότηση. Οι στόχοι τους είναι ασαφέστατοι και στην περίπτωση της Νησιωτικής Ελλάδας τα έργα δεν έχουν καν κατονομαστεί αλλά απλώς αναφέρονται οι γεωγραφικές περιοχές στις οποίες πρόκειται να γίνουν τα έργα (Ρόδος, Λέσβος, Κέρκυρα, Κεφαλληνία και Λευκάδα). Δεδομένου ότι, δεν είναι γνωστά τα κριτήρια επιλογής τους, η Ο.Κ.Ε. αδυνατεί τόσο να αξιολογήσει όσο και να εκτιμήσει την αναγκαιότητα υλοποίησής τους και, κατ'επέκταση, το ύψος χρηματοδότησής τους.

Άξονας Προτεραιότητας 4: Κύριοι Αστικόί Οδικόί Άξονες

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Κύριοι Αστικόί Οδικόί Άξονες Περιφέρειας Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Στην πραγματικότητα η χρηματοδότηση του Άξονα φαίνε-

ται πως έχει στόχο την χρηματοδότηση των αστικών έργων που δεν ολοκληρώθηκαν με το προηγούμενο Κ.Π.Σ. και απαιτείται η ολοκλήρωσή τους γιατί, κυρίως στην περίπτωση της Αθήνας, κάθε άλλο παρά αποσυμφόρηση του οδικού συστήματος προσφέρουν. Έτσι, εδώ υπογραμμίζεται η αναγκαιότητα σωστού σχεδιασμού εκτροπής της κυκλοφορίας στους γειτονικούς δρόμους κατά την εκτέλεση των έργων που θα πραγματοποιηθούν σε κομβικά σημεία (π.χ. σύνδεση του νοτίου τμήματος της Περιφερειακής Οδού Αθηνών στον Α/Κ Υμηττού, με τη Λεωφ. Ποσειδώνος, με το Α/Δ Σπάτων μέσω της Αττικής Οδού).

Ενώ το έργο αναφέρεται γενικά στις Περιφέρειες Αττικής και Κ. Μακεδονίας, όλα τα έργα αφορούν την Αττική και μόνο ένα στην Περιφέρεια της Κ. Μακεδονίας, στη Θεσσαλονίκη, παρά το γεγονός ότι, ως γνωστόν, είναι εντονότατο το κυκλοφοριακό πρόβλημα της συμπρωτεύουσας, καθώς και ο κομβικός ρόλος που παίζει και που πρόκειται ακόμα πιο ενισχυμένα να διαδραματίσει στο άμεσο μέλλον στα Βαλκάνια.

Άξονας Προτεραιότητας 5: Μετρό Αθηνών

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Μετρό Αθηνών και σταθμοί μετεπιβίβασης.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Κρίνεται θετικά κάθε προσπάθεια ανάπτυξης μέσω σταθερής τροχιάς στην περιοχή της πρωτεύουσας, όταν μάλιστα αυτά λειτουργούν συμπληρωματικά με τα έργα προηγούμενων Αξόνων (π.χ. του Άξονα 4). Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να υπάρξει η φιλοσοφία της δυναμικής επέκτασης και σχεδιασμού (επέκταση υπαρχόντων και κατασκευή νέων), λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες που προκύπτουν από την αστική ανάπτυξη.

Εδώ θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην τήρηση των προθεσμιών

με δεδομένο το ότι στους Ολυμπιακούς αγώνες το Μετρό και ο ΗΣΑΠ θα αναλάβουν την κύρια κάλυψη των μεταφορικών αναγκών της πόλης.

Ωστόσο, ο αντίστοιχος αστικός σχεδιασμός φαίνεται να υστερεί στην κατασκευή σταθμών μετεπιβίβασης και υποδομής στάθμευσης αυτοκινήτων (park and ride).

Άξονας Προτεραιότητας 6: Μετρό Θεσσαλονίκης

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Μετρό Θεσσαλονίκης και σταθμοί μετεπιβίβασης.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Το έργο θα βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας της πόλης και θα αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά για πιθανή επέκτασή του σύμφωνα με τις προβλεπόμενες ανάγκες.

Προβληματισμό προκαλεί η πρόβλεψη κατασκευής του έργου με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω του προτεινόμενου συστήματος παραχώρησης.

Άξονας Προτεραιότητας 7: Λιμάνια

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό κύριων εμπορευματικών και ακτοπλοϊκών λιμανιών της χώρας, κατά προτεραιότητα δράσης στα λιμάνια του Πειραιά, της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Σούδας, της Ρόδου, της Μυκόνου, του Λαυρίου κ.ά.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Η υλοποίηση των μέτρων του Άξονα οπωσδήποτε θα συμβάλει στην αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών προς το διακινούμενο κοινό και επίσης θα εξυπηρετήσει τις ροές των φορτίων. Ωστόσο, είναι εξ ίσου επιτακτική η ανάγκη αναβάθμισης των υποδομών στους περισσότερους λιμένες του νησιωτικού συγκροτήμα-

τος της χώρας, πολλοί εκ των οποίων έχουν προδιαγραφές πεπαλαιωμένες, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες κοινωνικές και συγκοινωνιακές απαιτήσεις. Επισημαίνεται όμως ότι, η έκταση του Μέτρου είναι πολύ περιορισμένη και εστιάζεται στον ΟΛΠ και την Πάτρα, χωρίς να υπάρχει επαρκής χρηματοδότηση ακόμα και για αυτά τα δυο λιμάνια.

Για το λόγο αυτό, η Ο.Κ.Ε. προτείνει να εξεταστεί η δυνατότητα ένταξης στο Ε.Π. και άλλων λιμένων εθνικής σημασίας, εφόσον βεβαίως πληρούν τα προβλεπόμενα κριτήρια επιλογής, ή να προγραμματιστεί η ένταξή τους σε άλλο χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Άξονας Προτεραιότητας 8: Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας - Έρευνα και διάσωση στη θάλασσα

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για την εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και για την έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ιδιαίτερα σημαντικό ότι στο Ε.Π. έχουν ενταχθεί δράσεις που αποβλέπουν στην αναβάθμιση των μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Οι επιμέρους δράσεις που εντάσσονται στο Ε.Π. έρχονται να συμπληρώσουν και να βελτιώσουν την υφιστάμενη υποδομή (εξασφαλισμένη μέσα από τις επιταγές των συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού Ι.Μ.Ο.), που έχει αναπτύξει η χώρα μας στον τομέα αυτό, ενώ η ολοκλήρωση του προγράμματος και η πλήρης αξιοποίηση των συστημάτων και του νέου εξοπλισμού εκτιμάται ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν και άλλους στόχους, όπως την αστυνόμευση των θαλασσιών συνόρων, τον έλεγχο της παράνομης μετανάστευσης, και της διακίνησης ναρκωτικών κ.λπ.

Ειδικότερα, σημειώνεται ότι το υπάρχον ηλεκτρονικό πληροφοριακό σύστημα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας (γνωστό υπό τον όρο V.T.M.I.S.) θα καλύπτει την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Πειραιά, καθώς και την περιοχή του Κορινθιακού και του Ιονίου Πελάγους. Η δεύτερη φάση, που εντάσσεται στο Ε.Π., αφορά στην επέκταση του συστήματος στο Βόρειο και Ανατολικό Αιγαίο.

Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει το σύστημα (δίκτυο παράκτιων radar, ραδιογωνιόμετρα για εντοπισμό θέσης πλοίων, κάμερες ημέρας - νυκτός για οπτική παρακολούθηση στόχων, μετεωρολογικοί αισθητήρες για παρακολούθηση θερμοκρασίας, ταχύτητας και διεύθυνσης ανέμου, ορατότητα κ.λπ.) θα αναβαθμίσουν ουσιαστικά τους όρους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και θα επιτρέψουν την πλέον άμεση και αποτελεσματική επιχειρησιακή δράση, σε περιπτώσεις ατυχημάτων που απαιτούν παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

Άμεσα συνδεδεμένες προς τις υπηρεσίες του συστήματος V.T.M.I.S. είναι οι λοιπές δράσεις του Άξονα 8.1, που αφορούν την προμήθεια ελικοπτερών έρευνας και διάσωσης παντός καιρού, περιπολικών σκαφών ανοικτής θαλάσσης, καθώς και μέσων και υλικών για την αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως. Σε κάθε περίπτωση πάντως, θα πρέπει να υπάρξει η σχετική μέριμνα για την άρτια και συνεχή εκπαίδευση του αναγκαίου προσωπικού, καθώς επίσης και να εξασφαλισθεί η συντήρηση του συστήματος και του λοιπού εξοπλισμού, ώστε να είναι πάντα σε επιχειρησιακή ετοιμότητα.

Άξονας Προτεραιότητας 9: Οδική Ασφάλεια και λοιπές ενέργειες

Ο Άξονας περιλαμβάνει τα εξής Μέτρα: Οδική Ασφάλεια, Ηλεκτρονική Διαχείριση

Κυκλοφορίας και Τεχνική Βοήθεια Προγράμματος.

Άποψη της Ο.Κ.Ε.: Δεδομένου ότι τα έργα υπάγονται στην αρμοδιότητα δυο αρχών, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και του Υπουργείου Δημοσίας Τάξης, θα πρέπει να υπάρξει σαφής καθορισμός των αρμοδιοτήτων για την επιτυχή και εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των μέτρων. Επιπλέον, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική και συνεχιζόμενη εκπαίδευση των χειριστών των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Επίσης, θα πρέπει να επανεξεταστεί η πληθώρα προτάσεων μελετών για να αποφευχθεί η επικάλυψη θεμάτων και να επιτευχθεί ορθολογικότερη διαχείριση των σχετικών χρηματοδοτήσεων.

Τέλος, στα Μέτρα που πρόκειται να ληφθούν για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα πρέπει να συμπεριληφθούν και ειδικές προβλέψεις για την τήρηση των κανόνων οδικής ασφάλειας κατά το στάδιο υλοποίησης έργων (π.χ. να τηρούνται οι αρχές του κλειστού δρόμου).

ΣΤ. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατ' αρχήν η Ο.Κ.Ε. τονίζει την αναγκαιότητα συντονισμού όλων των προτάσεων, έργων για την ανάπτυξη των μεταφορών, αφού με λύπη της παρατηρεί ότι **δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη, ενιαία εθνική πολιτική ανάπτυξης των μεταφορών**, γεγονός που κάθε άλλο παρά διευκολύνει την εξυπηρέτηση των εγχώριων αναγκών.

Έτσι, θεωρεί πως η προβληματική των μεταφορών θα πρέπει να εξεταστεί μέσα από νέες προσεγγίσεις, όπως αυτής των **συνδουασμένων μεταφορών**, απαιτώντας την αναδιοργάνωση των αλυσίδων μεταφοράς. Η Ο.Κ.Ε. τονίζει ότι, θα πρέπει να υπάρχει ένα **εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο συνδουασμένων μεταφορών** που να εξετάζει και να αναφέρει λεπτομερειακά τις ιδιότητες του κάθε μέσου, τις προοπτικές ανάπτυξής του και εκμετάλλευσής του και με αυτό τον τρόπο να ορίζει τους άξονες ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών. Έτσι, θα υπεισέλθουν νέοι παράγοντες και θα μεταβληθούν οι έννοιες και τα υλικοτεχνικά συστήματα.

Η πρόταση της Ο.Κ.Ε. για την ανάπτυξη των μεταφορών και την σωστή υλοποίηση των έργων του Ε.Π. είναι η εφαρμογή και εκτέλεση των μέτρων με γνώμονα την **αξιοπιστία και την ασφάλεια**, λαμβάνοντας υπόψη την επιτακτική ανάγκη εξοικονόμησης χρήματος (περιορισμού του υψηλού **κόστους** τόσο για την λειτουργία των μέσων, όσο και για τον χρήστη), **χρόνου**, και **ενέργειας**, (που ιδιαίτερα για την χώρα μας είναι αρκετά ακριβή), σεβόμενοι πάντα το **περιβάλλον**.

Ως προς τους οδικούς άξονες ειδικότερα, η Ο.Κ.Ε. υπογραμμίζει ότι, η **ανάπτυξη των οδικών αξόνων δεν πρέπει να λειτουργεί εις βάρος της ανάπτυξης άλλων μέσων μεταφοράς**. Η προβληματική των μεταφορών θα πρέπει να εξετάζει τη δυνατότητα ανάπτυξης των **συνδουασμένων μεταφορών**, σε εθνικό επίπεδο, απαι-

τώντας την αναδιοργάνωση των αλυσίδων μεταφοράς. Αναφορικά με τις επιβατικές μεταφορές, ο αριθμός των ιδιωτικών αυτοκινήτων θα πρέπει να έχει ένα ορισμένο όριο. **Οι δημόσιες μαζικές μεταφορές θα πρέπει να αποτελούν το βασικό στοιχείο ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών**, με εναλλακτική λύση στις μεμονωμένες ιδιωτικές μεταφορές.

Έτσι, για να περιοριστεί η κυκλοφορική συμφόρηση στους αστικούς και προαστικούς δρόμους, σε πολλές μεγάλες πόλεις, η Ο.Κ.Ε. προτείνει την αναβάθμιση και την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς που χρησιμοποιούνται για τις καθημερινές μετακινήσεις, από και προς τον τόπο εργασίας.

Η Ο.Κ.Ε. πιστεύει πως **οι περιφερειακοί δρόμοι/δακτύλιοι (ring roads) αποτελούν μια ακόμα λύση για την αποσυμφόρηση των πόλεων**, και για το λόγο αυτό, κρίνει πολύ θετική την προσπάθεια βελτίωσης και αναβάθμισης των Περιφερειακών δρόμων Αθήνας και Θεσσαλονίκης και εκφράζει την ελπίδα κατασκευής τέτοιων δρόμων και σε άλλα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.

Αναφορικά με τα **λιμάνια**, σε γενικές γραμμές θα σημειώναμε ότι, δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη εθνική πολιτική για την ανάπτυξή τους. Τα έργα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού γίνονται ευκαιρικά, προς κάλυψη άμεσων προβλημάτων ή προς κάλυψη άμεσων αναγκών.

Πρέπει να υπάρξει μια σύγχρονη λιμενική πολιτική που να εξασφαλίζει τον ελεύθερο ανταγωνισμό, την ελεύθερη πρόσβαση όλων όσων έχουν τα απαραίτητα προσόντα στην αγορά των δραστηριοτήτων των λιμανιών, αλλά και αξιόπιστες υπηρεσίες στους χρήστες.

Σχετικά με τα συστήματα V.T.M.I.S, και για την αύξηση της αποδοτικότητάς τους,

κρίνεται αναγκαία η επέκτασή τους για την κάλυψη όλου του Ελληνικού θαλασσίου χώρου και, επίσης, θεωρείται σκόπιμη η συνεργασία του συστήματος με δορυφορικά συστήματα για την επισκόπηση συγκεκριμένων περιοχών, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Επιπλέον, για το πλαίσιο υλοποίησης του προγράμματος για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, η Ο.Κ.Ε. επισημαίνει ότι, θα πρέπει να καταρτισθεί τεchnο-οικονομική μελέτη, για την ένταξη του εθνικού V.T.M.I.S. στο ευρύτερο πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης των μεταφορών, με στόχο την πλήρη αξιοποίηση του συστήματος και την αύξηση της αποδοτικότητας των πλοίων και των λιμένων.

Γενικότερα, και σχετικά με την **επιλεξιμότητα των έργων**, η Ο.Κ.Ε. πιστεύει ότι θα πρέπει να στηρίζονται:

- **στη βασική αρχή της εξυπηρέτησης των ελευθεριών κίνησης προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών,**
- **στην παράλληλη εθνική, αστική και προαστιακή ανάπτυξη και**
- **στην οικονομία των πηγών (αναβάθμιση υπάρχουσας υποδομής και κατασκευή νέας, μόνο εκεί που δεν υπάρχει και επιβάλλεται κάτι τέτοιο).**

Και η εκτέλεση του Ε.Π. θα πρέπει να γίνει με βασικούς άξονες:

- **την συμπληρωματικότητα των έργων,**
- **την τελική αποσυμφόρηση των ωφελούμενων περιοχών, αλλά και τον περιορισμό της κυκλοφορικής επιβάρυνσης των γύρω περιοχών κατά την εκτέλεση των έργων,**
- **τη διαφάνεια στις διαδικασίες,**
- **τους τακτικούς και αυστηρούς ποιοτικούς και ποσοτικούς ελέγχους,**
- **την αξιοπιστία και την ασφάλεια και**
- **τον σεβασμό στο περιβάλλον.**

Σε κάθε περίπτωση η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι τα έργα του Ε.Π. θα πρέπει να εκτεθούν εκτενώς στον **κοινωνικό διάλογο** με σκοπό την λεπτομερή εξέταση θεμάτων όπως της **απασχόλησης** προς αποφυγή ενδεχομένων αρνητικών κοινωνικών συνεπειών που μπορεί να προκύψουν από την εφαρμογή των Μέτρων.

Τέλος, αυτό το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την Ο.Κ.Ε. αποτελεί **Έργο Εθνικής Κλίμακας** και πιστεύει ότι δεν θα πρέπει να παραμελούνται ολόκληρες γεωγραφικές περιοχές, όπως αυτή της Πελοποννήσου (ανάπτυξη Άξονα Κορίνθου, Τρίπολης, Καλαμάτας).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.
Καθηγητής **ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΙΝΤΗΣ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Σχέδιο Ανάπτυξης ή Σχέδιο

Η ανάλυση την οποία εκπονεί ένα κράτος-μέλος για την κατάσταση, σε σχέση με τους **Στόχους** των **Διαρθρωτικών Ταμείων** και τις κατά προτεραιότητα ανάγκες για την επίτευξη των στόχων αυτών, καθώς και η στρατηγική και οι προβλεπόμενες προτεραιότητες δράσης, οι ειδικοί στόχοι τους και οι ενδεικτικοί χρηματοδοτικοί πόροι που τους αντιστοιχούν. Σε παλαιότερους κανονισμούς αναφέρετο ως Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ).

Πηγή: Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 του Συμβουλίου της 21.6.1999 για τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

Σχέδιο Βελτίωσης

Σχέδιο που προβλέπει επενδύσεις στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις για μείωση του κόστους παραγωγής, βελτίωση του αναπροσανατολισμού της παραγωγής, βελτίωση της **ποιότητας** του προϊόντος, διαφύλαξη και βελτίωση του φυσικού **περιβάλλοντος** και προώθηση της διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων στην εκμετάλλευση.

Πηγή: Κανονισμός (ΕΚ) 1257/1999 (άρθρο 4) - Κανονισμός (ΕΚ) 1750/1999 (άρθρο 2-4).

Σχέδιο Επένδυσης

Σύνολο αποφάσεων που αφορούν τη δέσμευση πόρων για αύξηση του κεφαλαιακού εξοπλισμού με στόχο το κέρδος, όσον αφορά στον Ιδιωτικό Τομέα, και το κοινωνικό όφελος, όσον αφορά στο Δημόσιο Τομέα.

Τ.Σ. Ταμείο Συνοχής

Ιδιαίτερο Κοινοτικό Ταμείο που στόχο έχει να συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας.

Το Ταμείο χρηματοδοτεί Έργα Περιβάλλοντος, που εντάσσονται στις προτεραιότητες της Κοινοτικής Πολιτικής για Προστασία του Περιβάλλοντος και Έργα Υποδομής κοινού ενδιαφέροντος, στον τομέα μεταφορών. Χρηματοδοτεί μόνο τις χώρες Ιρλανδία, Ελλάδα, Ισπανία και Πορτογαλία, με στόχο τη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των κρατών μελών.

Τελικοί Δικαιούχοι

Οι φορείς και οι επιχειρήσεις του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα που είναι αρμόδιες για την εκτέλεση των **πράξεων**. Στην περίπτωση καθεστώτων ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 της Συνθήκης και στην περίπτωση χορήγησης ενισχύσεων από φορείς που έχουν ορισθεί από τα κράτη μέλη, οι τελικοί δικαιούχοι είναι οι φορείς που χορηγούν τις ενισχύσεις.

Πηγή: Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1260/99 του Συμβουλίου της 21.6.1999 για τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

Τεύχη Δημοπράτησης

Κείμενα που συνοδεύουν την Τεχνική Μελέτη ενός Έργου, και στα οποία καθορίζεται πλήρως το τεχνικό και οικονομικό αντικείμενο της Σύμβασης, καθώς και οι υποχρεώσεις του **Ανάδοχου** έναντι του **Εργοδότη**.

Τα Τεύχη Δημοπράτησης ενός Έργου περιλαμβάνουν τα εξής:

- 1) Τεύχος Τεχνικής Περιγραφής
- 2) Τεύχος Τεχνικών Προδιαγραφών
- 3) Τεύχος Αναλύσεως Τιμών
- 4) Τεύχος Τιμολογίου Μελέτης
- 5) Τεύχος Τιμολογίου Προσφοράς
- 6) Τεύχος Γενικής Συγγραφής Υποχρεώσεων

- 7) Τεύχος Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων
- 8) Τεύχος Προϋπολογισμού Μελέτης
- 9) Τεύχος Προϋπολογισμού Προσφοράς
- 10) Τεύχος Διακήρυξης Δημοπρασίας

Πηγή: Π.Δ. 696/1974, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τα Π.Δ. 99/1978, 152/1987 και Π.Δ. 515/1989.

Τεχνική Βοήθεια του Κ.Π.Σ.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Γ' Κ.Π.Σ., που αφορά την τεχνική υποστήριξη για την εφαρμογή των μεμονωμένων επιχειρησιακών παρεμβάσεων καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησης του Κ.Π.Σ. Οι κύριοι στόχοι των δράσεων της Τεχνικής Βοήθειας είναι:

- η διασφάλιση ενός αποδοτικού συστήματος διοίκησης και διαχείρισης του Κ.Π.Σ. και η υποστήριξη των απαραίτητων σχετικών λειτουργιών,
- η διασφάλιση της προβολής και δημοσιότητας των παρεμβάσεων του Κ.Π.Σ. και
- η υποστήριξη του σχεδιασμού, μέσω του οποίου οι μακροπρόθεσμες αναπτυξιακές στρατηγικές και επιλογές θα μεταφραστούν σε επιχειρησιακούς στόχους και συγκεκριμένες δράσεις.

Πηγή: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006 Ελλάδα.

ΤΔΕ - Τεχνικό Δελτίο Έργου

Δελτίο που συμπληρώνεται από τους Τελικούς Δικαιούχους και υποβάλλεται στη Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π. για έγκριση της ένταξης του έργου στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Στο Τεχνικό Δελτίο Έργου συμπληρώνονται στοιχεία που περιγράφουν τη φύση και το είδος του έργου στα πλαί-

σια του **Μέτρου**, τη σκοπιμότητα, την πληρότητα, την **ωριμότητα** του έργου, τη συνεκτικότητα του με τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές, τους εμπλεκόμενους φορείς στην εκτέλεση και μετέπειτα λειτουργία του έργου, τον τρόπο υλοποίησης (αριθμό και τρόπο εκτέλεσης των υποέργων), το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, **το κόστος** και την ετήσια κατανομή του στην περίοδο εκτέλεσης του έργου.

Προκειμένου να εκδοθεί από το Γενικό ή Ειδικό Γραμματέα απόφαση **ένταξης** του έργου, το Τεχνικό Δελτίο Έργου συνοδεύεται από το **Δελτίο Ελέγχου Εκπλήρωσης Κριτηρίων** (ΔΕΕΚ), το οποίο συμπληρώνεται από τη **Διαχειριστική Αρχή του Ε.Π.** Το Τεχνικό Δελτίο Έργου περιλαμβάνει, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, στοιχεία τα οποία εισάγονται στο **Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα** (Εργόγραμμα).

Τεχνικό Δελτίο Έργου

Δελτίο που συμπληρώνεται από το Φορέα Υλοποίησης Προγράμματος για την περιγραφή του **Μέτρου** (αντικείμενου της παρέμβασης, τεκμηρίωσης της συνάφειας της παρέμβασης με τους στόχους του Προγράμματος, ωφελούμενους και δικαιούχους, **επιλεξιμότητας** των Έργων / Ενεργειών, προϋπολογισμού και πηγών χρηματοδότησης), προκειμένου το **Μέτρο** να εγκριθεί στα πλαίσια του Προγράμματος.

Τ.Ε.Ε. - Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας ιδρύθηκε το 1923, είναι ΝΠΔΔ εποπτευόμενο από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Το Τ.Ε.Ε., στα πλαίσια του σκοπού του, είναι ο τεχνικός σύμβουλος του κράτους και ιδιαίτερα:

- Μελετά αυτοτελώς ή σε συνεργασία με άλλους κοινωνικούς ή επιστημονικούς φορείς οποιοδήποτε σχετικό επιστημονικό, τεχνικό τεχνοοικονομικό ή αναπτυξιακό θέμα που ενδιαφέρει το κοινωνικό σύνολο και συλλέγει στατιστικά στοιχεία.
- Γνωμοδοτεί, έπειτα από πρόσκληση των αρμοδίων αρχών, για οποιοδήποτε θέμα της αρμοδιότητάς του και εκπονεί σχέδια προδιαγραφών, κανονισμών, συμβάσεων έργων και μελετών.

- Συμβάλλει στην εκπόνηση προγραμμάτων τεχνικής παιδείας και την ανάπτυξη της εγχώριας έρευνας και τεχνολογίας.
- Διενεργεί πραγματογνωμοσύνες με θεσμοθετημένα αρμοδιότητα.

Ο Πρόεδρος του Τ.Ε.Ε. συμμετέχει ως μέλος στην **Επιτροπή Παρακολούθησης του Κ.Π.Σ.**

Τεχνικό Συμβούλιο

Το συλλογικό όργανο του **Φορέα Κατασκευής του Έργου**, το οποίο γνωμοδοτεί στα θέματα που ορίζει ο Ν.1418/1984 και τα Π.Δ. εκδίδονται με εξουσιοδότησή του.

Πηγή: Άρθρο 3 του Ν. 1418/1984 “Δημόσια Έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων”.

Τομέας του Κ.Π.Σ.

Πρόγραμμα παρέμβασης που εξειδικεύει τους Άξονες προτεραιότητας του Κ.Π.Σ. Αναφέρονται οι εξής Τομείς:

- Εκπαίδευση, Κατάρτιση και Απασχόληση (Άξονας 1).
- Μεταφορές, Επικοινωνίες (Άξονας 2).
- Μεταποίηση και Υπηρεσίες, Τουρισμός, Έρευνα και Τεχνολογία (Άξονας 3).
- Γεωργία, Αλιεία (Άξονας 4).
- Υγεία - Πρόνοια, Περιβάλλον, Πολιτισμός (Άξονας 5).

Πηγή: Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 - 2006 Ελλάδα.

Τουριστικός Λιμένας

Τουριστικός Λιμένας σκαφών αναψυχής (Μαρίνα) είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται, κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακρο-

χρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών.

Τροποποίηση Έργου / Ενέργειας

Οποιαδήποτε τροποποίηση των εγκεκριμένων στοιχείων του έργου και των υποέργων του (που καθορίζονται στις αντίστοιχες συμβάσεις), γίνεται με διαδικασία που καθορίζεται από την **Κεντρική Διαχειριστική Αρχή**. Οι τροποποιήσεις δεν μπορούν να οδηγούν σε ουσιώδεις αλλαγές του αντικειμένου του Έργου / Ενέργειας που αφορούν τη φύση, τους όρους πραγματοποίησης, το πλαίσιο εφαρμογής και τους βασικούς στόχους του έργου. Ειδικά οι δαπάνες που οφείλονται σε υπερβάσεις προϋπολογισμού και χρονοδιαγράμματος, δεν είναι **επιλέξιμες** για εθνική και κοινοτική χρηματοδότηση. Καθίστανται **επιλέξιμες** μόνο στην περίπτωση μιας δεύτερης θετικής έγκρισης χρηματοδότησης, για την λήψη της οποίας περιλαμβάνεται η διαδικασία της αρχικής έγκρισης (δηλ. της **ένταξης** έργου με αξιολόγηση και της συμβατότητας με την εθνική και κοινοτική νομοθεσία). Ο **προϋπολογισμός** του έργου χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την υλοποίηση του **φυσικού αντικειμένου** που εγκρίθηκε από την **Διαχειριστική Αρχή** του **Επιχειρησιακού Προγράμματος**.

Πηγή: Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 - 2006 Ελλάδα - Κεφ. 4: Διατάξεις Εφαρμογής.

Υποδομές (κατηγορία ενεργειών ΕΚΤ)

Ενέργειες που αφορούν είτε τη δημιουργία είτε την αναβάθμιση υφιστάμενων κτιριακών υποδομών για την υλοποίηση **δράσεων των επιχειρησιακών προγραμμάτων του Κ.Π.Σ.** στο σκέλος της **ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού** και χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ.

Πηγή: ΕΠΑΕ - ΕΚΤ.

Υποέργο

Μέρος Έργου / Ενέργειας, το οποίο αντιστοιχεί στην υλοποίηση διακριτού τμήματος του συνολι-

κού **Φυσικού Αντικειμένου** και αποτυπώνεται είτε σε αντίστοιχη **Σύμβαση**, είτε έχει τη μορφή της Αυτεπιστάσεως, δηλαδή της εκτέλεσης του Φυσικού Αντικειμένου του Υποέργου από το **Φορέα Υλοποίησης**.

Φάκελος Έργου / Ενέργειας (τυποποιημένος)

Αποτελεί το τυποποιημένο ενιαίο αρχείο (και τις διαδικασίες τήρησής του) που τηρείται από τους **Ανάδοχους Φορείς** και τους **Φορείς Υλοποίησης**, ώστε το σύνολο των ελάχιστων απαιτούμενων, για την παρακολούθηση των έργων στοιχείων, πρωτογενών ή μη, να ταξινομούνται και να αρχειοθετούνται με συγκεκριμένο και εύχρηστο τρόπο, που υπαγορεύεται από το ρόλο της **Διαχειριστικής Αρχής** στο σύστημα **διαχείρισης** του Προγράμματος. Ο Φάκελος Έργου διαρθρώνεται σε υποφάκελους κατά **υποέργα** (ταυτίζεται με την ανάληψη υποχρέωσης σε επίπεδο "Σύμβασης") και θεματική κατηγορία της έντυπης πληροφορίας.

Πηγή: ΕΠΛΕ - ΕΚΤ.

Φορέας Επίβλεψης Κατασκευής

Η (Τεχνική) Υπηρεσία την οποία ο **Φορέας Υλοποίησης** έχει καταστήσει αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο ή επίβλεψη της κατασκευής ενός **Έργου/Ενέργειας**. Ταυτίζεται με την Διευθύνουσα Υπηρεσία του Ν. 1418/1984.

Φορέας Επίβλεψης Μελέτης

Η (Τεχνική) Υπηρεσία την οποία ο **Φορέας Υλοποίησης** έχει καταστήσει αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εκπόνησης της Μελέτης ενός **Έργου/Ενέργειας**.

Φορέας Επίβλεψης Προμήθειας

Η Υπηρεσία την οποία ο **Φορέας Υλοποίησης** έχει καταστήσει αρμόδια για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των προμηθειών του Έργου.

Φορέας Κατασκευής του Έργου

Η αρμόδια Αρχή ή Υπηρεσία που έχει την ευθύνη παραγωγής του Έργου.

Πηγή: Άρθρο 3 του Ν. 1418/1984 "Δημόσια Έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων".

Φορέας Λειτουργίας

Ο Φορέας ο οποίος εκμεταλλεύεται ή λειτουργεί το Έργο το οποίο παράγεται από το **Φορέα Υλοποίησης**.
Φορέας Προγραμματισμού

Ο Φορέας που έχει αναλάβει την υλοποίηση ενός Επιχειρησιακού Προγράμματος. Αντιστοιχεί σε Υπουργείο (Προγράμματα Εθνικού σκέλους) ή σε Περιφέρεια (Περιφερειακά Προγράμματα).

Φορέας Πρότασης

Ο Φορέας, ο οποίος προτείνει στο **Φορέα Προγραμματισμού** την ένταξη ενός **Έργου** στο **Πρόγραμμα**. Φορέας Πρότασης μπορεί να είναι κάθε φορέας που συμμετέχει στη διαδικασία Προγραμματισμού (Υπουργείο, Διευθύνσεις Υπουργείου, Εποπτευόμενοι Φορείς, Νομαρχιακό Συμβούλιο, Περιφερειακό Συμβούλιο κ.λπ.) και κάθε φορέας που χαρακτηρίζεται ως **κοινωνικός εταίρος (Τ.Ε.Ε., Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο, Οικονομικό Επιμελητήριο, Εργατικά Κέντρα, Σ.Ε.Β., κ.λπ.)**.

Φ.Υ. Φορέας Υλοποίησης

Ο Φορέας που αναλαμβάνει στο πλαίσιο του **Προγράμματος** τη συμβατική υποχρέωση για την εκτέλεση του **Έργου**, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία του **ΤΔΕ**.

Ο Φορέας Υλοποίησης πρέπει να διαθέτει μονάδες/Υπηρεσίες (π.χ. Τεχνική Υπηρεσία, Οικονομική Υπηρεσία) και στελέχωση, με επάρκεια και δυνατότητες αντίστοιχες με τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις του Έργου που αναλαμβάνει, προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή και απρόσκοπτη υλοποίηση και παρακολούθηση του Έργου.

Φορέας Χρηματοδότησης Έργου

Φορέας που εμπλέκεται στην υλοποίηση ενός έργου και αναλαμβάνει την υποχρέωση να χρηματοδοτήσει το **Φορέα Υλοποίησης** για την εκτέλεση του Έργου.

Φ.Α. - Φυσικό Αντικείμενο

Το σύνολο των δραστηριοτήτων και εργασιών που απαιτούνται για την υλοποίηση του Έργου μέχρι την ολοκλήρωσή του. Για παράδειγμα, εάν το Έργο αφορά υλική παρέμβαση, το Φ.Α. μπορεί να συνίσταται σε μελέτες, απαλλοτριώσεις, εργασίες (εκσκαφές, σκυροδέματα, τοιχοποιία κ.λπ.).

Αν το Έργο αφορά άυλη παρέμβαση, το Φ.Α. μπορεί να συνίσταται στην επιλογή ομάδων, σύνταξη μελετών, διεξαγωγή σεμιναρίου για την επιμόρφωση στελεχών, παραγωγή εκπαιδευτικού υλικού, συγγραφή εγχειριδίων κ.λπ.

Φυσικοί πόροι

Κάθε στοιχείο του περιβάλλοντος που χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον

άνθρωπο για την ικανοποίηση των αναγκών του και αποτελεί αξία για το κοινωνικό σύνολο.

Πηγή: Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160Α/18.10.1986).

Ωρίμανση Έργου

Διαδικασία που διατρέχει τις φάσεις ενός **Έργου/Ενέργειας** από το σχεδιασμό μέχρι την έναρξη της υλοποίησης και περιλαμβάνει τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την πλήρη προπαρασκευή του έργου, προκειμένου η υλοποίησή του να είναι απρόσκοπτη.

Ωριμότητα

Όρος που προσδιορίζει τη φάση **ωρίμανσης** ενός Έργου.

Διακριτά στάδια Ωριμότητας ενός Έργου μπορεί να είναι, π.χ. η έκδοση μιας Υπουργικής Απόφασης για την ίδρυση Οργανισμού που θα αναλάβει την υλοποίηση του Έργου ή η υπογραφή μιας Σύμβασης με το Φορέα Υλοποίησης ή η έγκριση της Οριστικής Μελέτης ενός Έργου κ.λπ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Άξονας Προτεραιότητας 1: ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ Π.Α.Θ.Ε.

Στόχοι

Βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με τα άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε., καθώς και με την υπόλοιπη Βελτίωση και αποτελεσματική αντιμετώπιση της αναμενόμενης κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων, μέσω της:

- Συνέχισης και ολοκλήρωσης των τμημάτων του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. που εντάχθηκαν στο Β΄ Κ.Π.Σ., χρηματοδοτήθηκαν κατά την προηγούμενη περίοδο και δεν έχουν ολοκληρωθεί.
- Αναβάθμισης σε αυτοκινητόδρομο τμημάτων του βασικού οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε.,
- Ολοκλήρωσης παρακάμψεων αστικών περιοχών του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε.,
- Ολοκλήρωσης και απόδοσης των συνδέσεων του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. με τα μεγάλα αστικά κέντρα και με τους κεντρικούς λιμένες και αερολιμένες της χώρας,
- Ολοκλήρωσης της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και των συνδέσεών της νοτιώς με τον Π.Α.Θ.Ε. και βορείως με το Δυτικό Άξονα.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει επτά (7) Μέτρα:

ΜΕΤΡΟ 1.1.	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΑΘΕ Κ.Π.Σ. ΙΙ
ΜΕΤΡΟ 1.2	ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ ΜΕ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ
ΜΕΤΡΟ 1.3	ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ 1.4.	ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΠΑΘΕ
ΜΕΤΡΟ 1.5.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΜΕΤΡΟ 1.6	ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ
ΜΕΤΡΟ 1.7	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

Ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	4.193.533
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	2.066.082
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	1.126.060 (54,50% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	940.022
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	2.127.451

Άξονας Προτεραιότητας 2: ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

Στόχοι

Βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με τα άλλα κράτη – μέλη της Ε.Ε., καθώς και με την υπόλοιπη Ευρώπη και αποτελεσματική αντιμετώπιση της αναμενόμενης κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων, μέσω της:

- Εξασφάλισης ικανοποιητικής οδικής σύνδεσης μεταξύ ανατολικών και δυτικών περιοχών της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδος, με τη συνέχιση και ολοκλήρωση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού,
- Ολοκλήρωσης των διασυνδέσεων της Εγνατίας Οδού με τους κεντρικούς λιμένες και αερολιμένες της χώρας,
- Δημιουργίας ικανοποιητικής σύνδεσης με τους Πανευρωπαϊκούς Διαδρόμους και με τα οδικά δίκτυα των βορείων όμορων χωρών.

Περιεχόμενο

Περιλαμβάνει τρία (3) Μέτρα:

ΜΕΤΡΟ 2.1	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΕΓΝΑΤΙΑΣ Κ.Π.Σ. ΙΙ
ΜΕΤΡΟ 2.2	ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΙΕΣ
ΜΕΤΡΟ 2.3	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Χρηματοοικονομικά στοιχεία:

Ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	1.452.101
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	1.325.917
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	662.799 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	126.184

Άξονας Προτεραιότητας 3: ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ**Στόχοι**

Πρώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας, ιδιαίτερα με την παροχή βελτιωμένης προσβασιμότητας σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνται από τους άξονες του Π.Α.Θ.Ε. και της Εγνατίας Οδού, καθώς και βελτίωση των μεταφορών μεταξύ τοποθεσιών στα μεγάλα νησιά, μέσω της:

- Αναβάθμισης των κύριων διαπεριφερειακών αξόνων της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδος και κατασκευής ή αναβάθμισης των καθέτων προς την Εγνατία οδικών αξόνων (τμήμα Παναγιά – Καλαμπάκα)
- Αναβάθμισης και σταδιακής ολοκλήρωσης τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης.
- Ολοκλήρωσης των οδικών τμημάτων παράκαμψης των αστικών κέντρων Αγρινίου και Άρτας.
- Βελτίωση της επικοινωνίας στο εσωτερικό των μεγάλων νησιών.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει τέσσερα (4) Μέτρα:

ΜΕΤΡΟ 3.1	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΜΕΤΡΟ 3.2	ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΡΗΤΗΣ
ΜΕΤΡΟ 3.3	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ Κ.Π.Σ. II
ΜΕΤΡΟ 3.4	ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	517.014
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	337.998
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	168.995 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	169.004
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	179.016

Άξονας Προτεραιότητας 4: ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Στόχοι

Βελτίωση της ποιότητας ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα με τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με την ολοκλήρωση και απόδοση σε χρήση των έργων παράκαμψης των μεγάλων αστικών κέντρων και άλλων σημαντικών αστικών αρτηριών.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει ένα (1) Μέτρο:

ΜΕΤΡΟ 4.1	ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ
------------------	------------------------------

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	727.656
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	307.996
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	153.994 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	154.002
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	419.660

Άξονας Προτεραιότητας 5: ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ**Στόχοι**

Βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πρωτεύουσα με τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με την παροχή Μέσου Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας και ειδικότερα μέσω της:

- Ανάπτυξης δικτύων Μ.Μ.Μ. σταθερής τροχιάς, με την ολοκλήρωση και τμηματική απόδοση σε κυκλοφορία των υπό κατασκευή τμημάτων του Μετρό της Αθήνας, καθώς και κατασκευή προγραμματισμένων επεκτάσεων,
- Ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφόρων μέσων αστικών μεταφορών, με την κατασκευή σταθμών μετεπιβίβασης.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει ένα (1) Μέτρο:

ΜΕΤΡΟ 5.1	ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
------------------	---

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	1.307.925
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	1.169.994
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	584.981 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	585.013
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	137.930

Άξονας Προτεραιότητας 6: ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Στόχοι

Βελτίωση της ποιότητας ζωής στη Θεσσαλονίκη με τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με την παροχή Μ.Μ.Μ. υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας και ειδικότερα μέσω της:

- Ανάπτυξης δικτύων Μ.Μ.Μ. σταθερής τροχιάς, με την κατασκευή των έργων και την απόδοση σε χρήση του Μετρό Θεσσαλονίκης,
- Ενίσχυσης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφόρων μέσων αστικών μεταφορών, με την κατασκευή σταθμών μετεπιβίβασης.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει ένα (1) Μέτρο:

ΜΕΤΡΟ 6.1	ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ
------------------	--

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	657.790
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	243.999
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	121.996 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	122.003
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	413.791

Άξονας Προτεραιότητας 7: ΛΙΜΑΝΙΑ**Στόχοι**

- Βελτίωση της σύνδεσης της χώρας με τα άλλα κράτη – μέλη της Ε.Ε. και με την υπόλοιπη Ευρώπη, μέσω της ολοκλήρωσης των παρεμβάσεων που ξεκίνησαν κατά το Β΄ Κ.Π.Σ. και της ανάπτυξης των βασικών λιμενικών υποδομών που έχουν ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και στους Διευρωπαϊκούς Διαδρόμους.
- Προώθηση της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας, μέσω της παροχής ενός ολοκληρωμένου δικτύου λιμένων, τόσο στις νησιωτικές περιοχές όσο και σε άλλες περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδος.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει ένα (1) Μέτρο:

ΜΕΤΡΟ 7.1	ΛΙΜΑΝΙΑ
------------------	---------

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	211.346
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	181.999
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	90.997 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	91.002
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	29.347

Άξονας Προτεραιότητας 8: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ – ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Στόχοι

Βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και περαιτέρω ανάπτυξη του Συστήματος Διαχείρισης Ναυσιπλοΐας μέσω της:

- ολοκλήρωσης και λειτουργίας του συστήματος παρακολούθησης και εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που η υλοποίησή του ξεκίνησε κατά το Β΄ Κ.Π.Σ.,
- αναβάθμισης των δυνατοτήτων διάσωσης ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα, με την προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού και την κατασκευή υποδομής υποστήριξης,
- αναβάθμισης των δυνατοτήτων περιορισμού των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στη θάλασσα και καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, με την προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού και την κατασκευή υποδομής υποστήριξης.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει ένα (1) Μέτρο:

ΜΕΤΡΟ 8.1	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ – ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
------------------	---

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	120.495
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	120.495
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	60.246 (50,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	60.249
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	0

Άξονας Προτεραιότητας 9: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ**Στόχοι**

- Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος δράσης με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με συμμετοχή των συναρμοδίων Υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών μέσω της:
 - Παρέμβασης σε γνωστά επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.),
 - Βελτίωσης της σήμανσης, του φωτισμού και της σηματοδότησης (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.),
 - Εφαρμογής αντιολισθηρών ταπήτων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.),
 - Βελτίωσης της αστυνόμευσης του οδικού δικτύου και εντατικοποίησης των σχετικών ελέγχων στους χρήστες του δικτύου (Υ.Δ.Τ.),
 - Βελτίωσης της παροχής υπηρεσιών διάσωσης και άμεσης επέμβασης σε περίπτωση τροχαίων ατυχημάτων (Υ.Δ.Τ.)
- Αποτελεσματική εφαρμογή του Επιχειρησιακού Προγράμματος μέσω κατάλληλων πράξεων τεχνικής βοήθειας.

Περιεχόμενα

Περιλαμβάνει δύο (2) Μέτρα:

ΜΕΤΡΟ 9.1	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΜΕΤΡΟ 9.2	ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Χρηματοοικονομικά στοιχεία

ποσά σε χιλ. Ευρώ

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ:	129.498
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ:	129.498
ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ε.Τ.Π.Α.:	62.756 (48,00% της Δ.Δ.)
ΕΘΝΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:	66.742
ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ:	0

Στην Ολομέλεια της 26^{ης} Νοεμβρίου 2001 παρέστησαν τα κάτωθι Μέλη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Καθηγητής Ανδρέας Κιντής

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

Κυριαζής Δημήτριος
πρώην Πρόεδρος Σ.Ε.Β.

Πολίτης Δημήτρης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λιόλιος Νικόλαος
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Α΄ ΟΜΑΔΑ

Μπελαντάκης Ζαχαρίας
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Αβραμίδη Νικολάου
Μέλους Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Κεφάλας Χαράλαμπος
Εκπρόσωπος Ε.Σ.Ε.Ε.

Μαστρογιάννης Αναστάσιος
Μέλος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Παπαδημητρίου Ιωάννης
Β΄ Αναπλ. Γενικός Γραμματέας
Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Μότσου Γεωργίου
Προέδρου Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Σκορίνης Νικόλαος
Α΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.

Τσατήρης Γεώργιος
Νομικός Σύμβουλος
Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών

Β΄ ΟΜΑΔΑ

Οικονόμου Χρήστος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Αβραμόπουλου Παναγιώτη
Γ.Σ.Ε.Ε.

Αυγητίδης Ελευθέριος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Βουλγαράκης Δημήτριος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γκούβερη Ρέα
Γ.Σ.Ε.Ε.

Κωνσταντινίδης Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Λαμιάς Στέφανος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Μίχας Ιωάννης
Γ.Σ.Ε.Ε.

Ξενάκης Βασίλειος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Παπαντωνίου Κωνσταντίνος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Αποστολόπουλος Αναστάσιος
Α.Δ.Ε.Δ.Υ.
σε αναπλήρωση του
Παπασπύρου Σπύρου
Προέδρου Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Παυλιδάκης Γεώργιος
Γ.Σ.Ε.Ε.
σε αναπλήρωση του
Πολυζωγόπουλου Χρήστου
Προέδρου Γ.Σ.Ε.Ε.

Σκαρμούτσος Διονύσιος
Γ.Σ.Ε.Ε.

Γ΄ ΟΜΑΔΑ

Αλεξόπουλος Παναγιώτης
Πρόεδρος Οικονομικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

Γιατρόκος Νικόλαος
Αναπληρωτής Δήμαρχος Αθηναίων

Καραγιάννης Δημήτριος
Επρόσωπος ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Πίττας Ιωάννης
Α΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.
σε αναπλήρωση του
Καραμίχα Τζανέτου
Προέδρου Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Κορκοβέλος Ιωάννης
Εκπρόσωπος Δικηγορικού
Συλλόγου Αθηνών

Κουρνιακός Στέλιος
Μέλος Δ.Σ. ΓΕ.Σ.Α.Σ.Ε.

Λίτσος Φώτης
Μέλος Δ.Σ. ΠΑ.Σ.Ε.ΓΕ.Σ.

Τσεμπερλίδης Νικόλαος
Ταμίας Δ.Σ. Κέντρου
Προστασίας Καταναλωτών
σε αναπλήρωση του
Λαζαρίδη Χαράλαμπου
Προέδρου Δ.Σ. ΚΕ.Π.ΚΑ

Σπίρτζης Χρήστος
Εκπρόσωπος Τ.Ε.Ε.

Τσανικλίδης Φώτης
Εκπρόσωπος Γεωτεχνικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Γρηγόριος Παπανίκος

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε.

Για κάθε πληροφορία σχετικά με το έργο και τη λειτουργία της Ο.Κ.Ε. είναι στη διάθεσή σας το Τμήμα Δημοσίων & Διεθνών Σχέσεων της Επιτροπής, υπό τη διεύθυνση της κας Μάρθας Θεοδώρου.

Τηλ.: (210) 9249510-2, Fax: (210) 9249514, e-mail: iproke@otenet.gr