

**ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**  
**ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ INTERMODAL AND LOGISTICS COMMITTEE.**  
**ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ 24 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2015**

**1. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών επενδύσεων (EFSI) και οι ευκαιρίες για τους λιμένες.**

Τον παρελθόντα Ιούνιο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκρινε τον κανονισμό του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (EFSI) ο οποίος ετέθη πλέον σε ισχύ από τις αρχές Ιουλίου. Οι πρώτες δράσεις του νέου Ταμείου αναμένονται κατά τον Σεπτέμβριο- Οκτώβριο.

Κατά την διάρκεια της συνεδρίασης ο κος H.Ammermann, από την εταιρεία συμβούλων Roland Berger παρουσίασε το EFSI υπό το πρίσμα του ενδιαφέροντος για τα λιμάνια.

Σύμφωνα με τον κο Ammermann , το EFSI προσφέρει μια ευκαιρία στους ευρωπαϊκούς λιμένες για νέες πηγές χρηματοδότησης με απελευθέρωση κεφαλαίων από ιδιώτες επενδυτές. Ωστόσο, η χρηματοδότηση λιμενικών επενδύσεων μέσω EFSI, απαιτεί μια πολύ πιο εξελιγμένη επιχειρηματική και επενδυτική θεώρηση σε σχέση με αυτό που απαιτούνταν στο πλαίσιο των ΔΕΔ-Μ (TEN-T).

Βασικά κριτήρια επιλεξιμότητας των έργων είναι:

- Τα έργα θα πρέπει να έχουν καλό βαθμό ωριμότητας ώστε να μπορούν να προχωρήσουν εντός της Ζετίας.
- Το μέγεθος της ωφέλειας που θα προκύψει από το έργο σε όρους ανάπτυξης θα πρέπει να είναι προφανές.
- Τα έργα θα πρέπει να είναι οικονομικά αποδοτικά. Αυτό προϋποθέτει ότι οι φορείς θα πρέπει να πληρούν απαιτητικές νομικές, οργανωτικές και οικονομικές προϋποθέσεις ώστε να μειωθούν στο ελάχιστο οι κίνδυνοι και οι αβεβαιότητες, ειδικά σε σχέση με θέματα αδειοδοτήσεων, θεσμικού πλαισίου κλπ,

Τέλος αναφέρθηκε από τον κο Ammermann ότι για τα μεμονωμένα μικρά έργα θα πρέπει να γίνει μια «έξυπνη» ομαδοποίηση ώστε να ξεπεράσουν το minimum budget που τίθεται από το EFSI αλλά και να προκαλέσουν το επενδυτικό ενδιαφέρον από τους ιδιώτες επενδυτές.

**2. Ζητήματα κυκλικής οικονομίας στις λιμενικές ζώνες– Εφαρμογές - Προοπτικές**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να παρουσιάσει πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους μια νέα και φιλόδοξη στρατηγική για την κυκλική οικονομία ώστε να μετατραπεί η Ευρώπη σε μία πιο ανταγωνιστική οικονομία αποδοτικότητας των πόρων. Στο πλαίσιο αυτό θα εξετασθούν μια σειρά από τομείς της οικονομίας συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων. Η Επιτροπή μέσα και από Δημόσιο διάλογο εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο ο στόχος της κυκλικής οικονομίας μπορεί να επιτευχθεί με αποτελεσματικό τρόπο και σε πλήρη εναρμόνιση με την απασχόληση και την ατζέντα για την ανάπτυξη .

Ο Δρ Nicolas Mat, περιβαντολόγος και Μηχανικός της Βιομηχανίας στο Κολέγιο «Mines Hales», παρουσίασε το θέμα «Κυκλική Οικονομία στις λιμενικές ζώνες». Σύμφωνα με τον Δρ Mat, οι λιμενικές ζώνες ως φυσικές πύλες για την πλειονότητα των υλικών και των αποβλήτων, αλλά και ως ενεργειακοί κόμβοι, παίζουν σημαντικό ρόλο σε θέματα οικολογίας που σχετίζονται με τη βιομηχανία. Στο ζήτημα βέβαια αυτό εμπλέκονται και πολλοί φορείς όπως λιμενικές αρχές, εταιρείες, ακαδημαϊκοί, τοπικοί φορείς, κλπ  
Σύμφωνα με τον Δρ Mat, η κυκλική οικονομία στους λιμένες μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά όταν υπάρχει ένας ουδέτερος φορέας ο οποίος θα λειτουργεί συντονιστικά. (οργάνωση συνεδριάσεων / στρογγυλές τράπεζες, ανταλλαγή δεδομένων, μελέτες, διεθνείς τάσεις, κλπ).

Αυτός ο φορέας, στον οποίο μπορούν να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, μπορεί να συμβάλλει ουσιαστικά στη διευκόλυνση των συνεργειών στην παραγωγική αλυσίδα (βιομηχανία , γεωργία, αστικό πληθυσμό).

Ως παραδείγματα ανάλογων φορέων ανέφερε το «Circularity Center» στο Rotterdam και το Industrial Symbiosis Institute» στο Kalundborg

Τα μέλη της επιτροπής αναγνώρισαν τον κρίσιμο ρόλο των λιμένων στις διαδικασίες κυκλικής οικονομίας και ζήτησαν από τον Δρ Mat να ενημερώνονται επί της πορείας και των πορισμάτων της μελέτης που γίνεται και αφορά στον ρόλο των λιμένων στην κυκλική οικονομία και στην μεταφορά της ενέργειας . Η γραμματεία κλήθηκε επίσης να ενημερώσει τα μέλη σχετικά με την επικείμενη έκδοση της στρατηγικής για την κυκλική οικονομία που θα δημοσιευθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα τέλη του 2015.

### **3.Εφαρμογή του κανονισμού 1305/2014 ΤΗΣ Ε.Ε- Κανονισμός TAF-TSI**

Τον Δεκέμβριο του 2014 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA), ενέκρινε τον κανονισμό για τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (TAF-TSI), του Ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου. Ο κανονισμός αυτός εμπεριέχει νομικές υποχρεώσεις και για τους λιμένες όταν λειτουργούν ως διαχειριστές , σιδηροδρομικής υποδομής. Στο θέμα δεν υπάρχει ιδιαίτερη εξέλιξη.

Όπως μας ενημέρωσε η γραμματεία, σε ετήσια βάση δημοσιεύεται αναφορά σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού TAF TSI η οποία στηρίζεται σε έρευνα που πραγματοποιείται από τον Οργανισμό *Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)*.

Ακόμη οργανώνονται σε περιφερειακό επίπεδο συναντήσεις εργασίας για την εφαρμογή των κανόνων του TAF TSI. Η πρώτη συνάντηση έγινε στην Μαδρίτη. Στόχος των συναντήσεων εργασίας είναι να εμπλακούν οι εταιρείες που λειτουργούν στην περιοχή όπου γίνεται η συνάντηση εργασίας στην εφαρμογή του TAF TSI.

Αποφασίσθηκε να ενημερώνονται τα μέλη της επιτροπής για τις συναντήσεις που θα γίνονται στην περιοχή τους προκειμένου όσοι επιθυμούν να λαμβάνουν μέρος.

### **4.«Τελευταίο μίλι στις υποδομές σιδηροδρομικού δικτύου» - Μελέτη για προγράμματα χρηματοδότησης (Last mile Rail Infrastructure)**

Η Επιτροπή (Commission ) έχοντας αναγνωρίσει τη σημασία των υποδομών « τελευταίου μιλίου» ανέθεσε μελέτη στην Pricewaterhouse προκειμένου να διερευνηθούν τα προγράμματα που υποστηρίζουν τις υποδομές αυτές. Σε σχετικό ερωτηματολόγιο πάντως που απεστάλη προς τους λιμένες σχετικά με την χρηματοδότηση αυτών των υποδομών δεν υπήρξε ανταπόκριση από αυτούς.

Η τελική έκθεση σε σχέση με τα αποτελέσματα της μελέτης αναμένεται στο τέλος του έτους. Η Επιτροπή θα αποφασίσει για τη δημοσίευσή της και τις πιθανές μελλοντικές ενέργειες.

### **5. CEF (Connecting Europe Facility).**

Η πρόσκληση υποβολής προτάσεων για τα Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T) συνολικού προϋπολογισμού 7,5 τρις αναμένεται να δημοσιευθεί εντός του Νοεμβρίου με καταληκτική ημερομηνία υποβολής των προτάσεων τον Φεβρουάριο του 2016.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο της προτεραιότητας «Πολυτροπικές Πλατφόρμες logistics» (Multimodal Logistic Platforms) καλύπτονται συνδέσεις με το Κεντρικό Δίκτυο (Core Network) , πλατφόρμες για transshipment και αποθήκευση φορτίων στους θαλάσσιους λιμένες αλλά και στους οδικούς-σιδηροδρομικούς σταθμούς (Rail-Road Terminals)

## **6. Αναθεώρηση του εκτεταμένου Δικτύου Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών**

Στα πλαίσια εφαρμογής του άρθρου 20 παρ. 2 του κανονισμού για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών θα γίνει αναπροσαρμογή του εκτεταμένου δικτύου. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε προσθήκη και διαγραφή κάποιων λιμένων από το εκτεταμένο δίκτυο. Οι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου θα πρέπει να πληρούν τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) Ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης να υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου να είναι ο πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat
- β) Ο συνολικός ετήσιος όγκος εμπορευμάτων – διακίνησης φορτίων να υπερβαίνει το 0,1 % του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου να είναι ο πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat
- γ) Ο θαλάσσιος λιμένας να ευρίσκεται σε νήσο και να αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιοχή NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου
- δ) Ο θαλάσσιος λιμένας να ευρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από τον πλησιέστερο λιμένα του εκτεταμένου δικτύου.

## **7. Μελέτη σχετικά με τα αποτελέσματα της πρόσκλησης CEF 2014**

Τον Σεπτέμβριο η ESPO πραγματοποίησε μια έρευνα σχετικά με τα αποτελέσματα της πρόσκλησης CEF 2014. Η μελέτη κατέδειξε την ανάγκη για μια πιο αποτελεσματική διαδικασία επιλογής των προτάσεων και για σαφέστερα κριτήρια αξιολόγησης. Η έρευνα έδειξε επίσης ότι η χρηματοδότηση επικεντρώθηκε προς τα μεγάλα έργα και ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές μεταφορές, πράγμα που περιόρισε τα έργα των λιμένων

Τα μέλη ζήτησαν από τη γραμματεία να οργανώσει μια συνάντηση με τους αρμόδιους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προκειμένου να συζητηθούν τα αποτελέσματα της έρευνας και οι πιθανές μελλοντικές ενέργειες.

## **8. Θαλάσσιες αρτηρίες (Motorways of the Sea)**

Το σχέδιο υλοποίησης για τις θαλάσσιες αρτηρίες θα παρουσιαστεί από τον συντονιστή του έργου τον Απρίλιο / Μάιο 2016 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Το σχέδιο αυτό θα αποτελέσει τη βάση για τις επόμενες προσκλήσεις στα MOS και θα καθορίσει τις προτεραιότητες μέχρι το 2020, και τις επόμενες μελλοντικές ενέργειες έως το 2030.

## **9. Λοιπά θέματα**

### ***– Digital Transport and Logistics Forum***

Στα τέλη Απριλίου, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση για την ίδρυση του Forum «*Digital Transport and Logistics*» (DTLF). Το όργανο αυτό έχει ως στόχο την υποστήριξη της εφαρμογής της ψηφιακής τεχνολογίας στις μεταφορές εμπορευμάτων και στα logistics. Στα πλαίσια του οργάνου αυτού θα λειτουργήσουν 4 υποεπιτροπές που θα ασχοληθούν με θέματα των θαλάσσιων λιμένων.

Θεωρώ ότι θα ήταν σκόπιμο να υπάρξει συμμετοχή και από τους Ελληνικούς λιμένες στις επιτροπές αυτές με τον ορισμό εκπροσώπων.

### ***– Πρόγραμμα Μεταφορών 2016-2017 στα πλαίσια του HORIZON 2020***

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προδημοσίευσε το τελικό σχέδιο του προγράμματος για τις μεταφορές 2016/2017 στα πλαίσια του HORIZON 2020. Εκτιμήθηκε ότι δεν θα υπάρξουν αλλαγές στο σχέδιο μέχρι την τελική του έκδοση

Η τελική έκδοση αναμένεται να δημοσιευθεί τον Οκτώβριο.

Όπως προτάθηκε από την ESPO, στο πρόγραμμα περιλαμβάνεται και τμήμα με την ονομασία "Λιμάνι του μέλλοντος». (Port of the Future).

Η γραμματεία θα συμμετάσχει την 5η Νοεμβρίου στην ενημέρωση για το Πρόγραμμα και θα υπάρξει αντίστοιχη ενημέρωση στα μέλη της Επιτροπής.

Θεσσαλονίκη 19.10.2015

*ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ*  
*ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΘ Α.Ε*