

ΡΑΣ, μια υποστελεχωμένη Αρχή με μόλις 16 άτομα. Τι αναφέρει το πόρισμα των Τεμπών

2023/04/24 11:07 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αναφορές και στην ΡΑΣ περιέχονται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων για το δυστύχημα των Τεμπών.

Μεταξύ άλλων επισημαίνεται ότι η ΡΑΣ είναι υποστελεχωμένη, **με συνολικό προσωπικό 16 άτομα, από τα οποία 8 μηχανικοί (6 για ζητήματα ασφαλείας και 2 για ζητήματα διαλειτουργικότητας).**

«Είναι αδύνατο ένας τόσο μικρός αριθμός επιστημόνων να έχει όλη την απαιτούμενη τεχνολογικής φύσης τεχνογνωσία **ενός σύνθετου συστήματος, όπως ο σιδηρόδρομος**», σημειώνεται.

Από την άλλη πλευρά, προτείνεται τα θέματα ασφαλείας των σιδηροδρόμων **να αποσπασθούν από την ΡΑΣ και να ενταχθούν ως αυτοτελής Διεύθυνση εντός του ΟΣΕ**, όπως συμβαίνει σε αρκετές χώρες (μεταξύ αυτών στη Γερμανία και σε άλλες 11 χώρες της ΕΕ) είτε να ενταχθούν σε φορέα ασφάλειας που θα αφορά όλα τα μέσα μεταφοράς, όπως συμβαίνει σε περισσότερες από 10 χώρες της ΕΕ.

Η πλήρης αναφορά στην ΡΑΣ

Κάθε φορά που μια μονοπωλιακή δραστηριότητα του Δημοσίου μετατρέπεται σε ανταγωνιστική, όπως συμβαίνει με ορισμένες σιδηροδρομικές δραστηριότητες σήμερα ή με τις αεροπορικές μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια παλιότερα, επιβάλλεται η ύπαρξη ενός Ρυθμιστικού Φορέα που θα ρυθμίζει τη δημιουργούμενη αγορά, θα εποπτεύει δηλαδή κατά πόσον τηρούνται οι κανόνες ανταγωνισμού που διέπουν τη συγκεκριμένη αγορά, δεν υπάρχουν καταχρηστικές συμπεριφορές, γίνονται σεβαστά τα δικαιώματα των καταναλωτών, κ.λπ.

Το ρυθμιστικό ρόλο στη μονοπωλιακή αγορά (π.χ. αεροπορικές μεταφορές στη δεκαετία του 1980) ασκούσε το Δημόσιο, που διαχειριζόταν τη μονοπωλιακή δραστηριότητα.

Στη χώρα μας έγινε η επιλογή δημιουργίας ρυθμιστικής αρχής με αντικείμενο μόνο τους σιδηροδρόμους με πρόσθετη μάλιστα υποχρέωση την εποπτεία τήρησης όλων

των μηχανισμών που διασφαλίζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Αναφορικά με τα θέματα ασφαλείας, άλλες χώρες τα αναθέτουν σε ειδική διεύθυνση, είτε εντός του Διαχειριστή Υποδομής (για την Ελλάδα: ΟΣΕ) είτε εντός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Διαχωρίζουν έτσι τα θέματα ασφαλείας (σχεδόν αμιγώς τεχνικά) από τα θέματα ρύθμισης της αγοράς (κυρίως οικονομικά, θεσμικά).

Η ΡΑΣ στη χώρα μας είναι υποστελεχωμένη, με συνολικό προσωπικό 16 άτομα, από τα οποία 8 μηχανικοί (6 για ζητήματα ασφαλείας και 2 για ζητήματα διαλειτουργικότητας).

Είναι αδύνατο ένας τόσο μικρός αριθμός επιστημόνων να έχει όλη την απαιτούμενη τεχνολογικής φύσης τεχνογνωσία ενός σύνθετου συστήματος όπως ο σιδηρόδρομος.

Είναι αναγκαίο τα θέματα ασφαλείας των σιδηροδρόμων να αποσπασθούν από την ΡΑΣ και να ενταχθούν ως αυτοτελής Διεύθυνση εντός του ΟΣΕ, όπως συμβαίνει σε αρκετές χώρες (μεταξύ αυτών στη Γερμανία και σε άλλες 11 χώρες της ΕΕ) είτε να ενταχθούν σε φορέα ασφάλειας που θα αφορά όλα τα μέσα μεταφοράς, όπως συμβαίνει σε περισσότερες από 10 χώρες της ΕΕ.

Για τα εναπομένοντα ζητήματα ρύθμισης της σιδηροδρομικής αγοράς θα πρέπει να επανεξετασθεί αν θα παραμείνουν σε μια αυτοτελή ΡΑΣ ή θα ενταχθούν σε μια ενιαία ρυθμιστική αρχή μεταφορών, που θα ρυθμίζει τις επιμέρους αγορές όλων των κλάδων μεταφορών (όπως π.χ. συμβαίνει στην Πορτογαλία).

Εποπτεία στην ΡΑΣ ασκεί και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (ERA).