

Εγκρίθηκε από τη Βουλή η νέα διοίκηση του ΟΣΕ. Τι ειπώθηκε στην αρμόδια Επιτροπή

2018/01/31 21:08 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Εγκρίθηκε, από την Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων, Τραπεζών, Οργανισμών Κοινής Ωφελείας και Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης της Βουλής, ως πρόεδρος του ΟΣΕ ο Γιώργος Κακουλάκης και ως διευθύνων σύμβουλος ο Παναγιώτης Θεοχάρης.

Από την πλευρά του, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης καυτηρίασε τον τεμαχισμό του ομίλου ΟΣΕ και αναφέρθηκε στην πορεία υλοποίησης των σιδηροδρομικών έργων.

Υπενθυμίζεται ότι ο ΟΣΕ είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής και ο ρόλος του έχει αναβαθμιστεί, έπειτα από την απελευθέρωση της εγχώριας αγοράς.

Ακολουθεί η πλήρης ομιλία του υπουργού Μεταφορών, Χρήστου Σπίρτζη

Κύριε Πρόεδρε, θα ξεκινήσω τις απαντήσεις από το σκεπτικό του συλλογισμού του κ. Φίλη. Δεν ήταν μόνο η επιλογή δρόμοι και όχι σιδηροδρομικό δίκτυο που έπρεπε να έχει υλοποιηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια, δεν ήταν μόνο οι αντιπαροχές, ήταν γενικά ένα μοντέλο ανυπαρξίας σχεδιασμού και αν θέλετε, πρωτοδότησης συγκεκριμένων κατηγοριών που αναπαρήγαγαν ένα συγκεκριμένο πολιτικό σύστημα σε όλη τη χώρα.

Θα ήθελα να σας θυμίσω, εφόσον μιλάμε για το σιδηρόδρομο, ότι υπήρχε ένα πρόβλημα γενικά της παράταξης της Νέας Δημοκρατίας, με τα μέσα σταθερής τροχιάς. Δηλαδή, ξήλωναν τις γραμμές του τραμ για να υπάρχουν συγκεκριμένοι οργανισμοί λεωφορείων είτε στη Θεσσαλονίκη ο ΟΑΣΘ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΗΣ: Οι νοικοκυραίοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι.

Αυτό ήταν ως γενικό, τώρα θα περάσουμε στις απαντήσεις όσον αφορά στο σιδηρόδρομο.

Σιδηρόδρομος. Κατ' αρχάς, επειδή μας βλέπει και ο ελληνικός λαός και για να έχουμε τον ίδιο βαθμό ενημέρωσης, ο ΟΣΕ είναι ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής που έχουμε. Αυτό το λέω, διότι υπάρχουν αρκετές εταιρείες στον όμιλο

ΟΣΕ, δεν έπρεπε να υπάρχουν τόσες, τα ξέρει αυτά πολύ καλά ο κ. Χατζηδάκης, διότι εκείνος τα είχε διαπραγματευτεί τότε.

Υπάρχει ο ΟΣΕ που έχει αυτό το ρόλο, τη λειτουργία του δικτύου και να θέτει κανόνες σε αυτό το πλαίσιο. Υπήρχε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία είναι μια εταιρεία που ιδιωτικοποιήθηκε και η δέσμευσή της έρχεται από το παρελθόν και επί της ουσίας η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είχε ούτε το τροχαίο υλικό, ούτε οτιδήποτε άλλο – είναι μια εταιρεία με επάρκεια στις συγκεκριμένες ειδικότητες για να ασκεί το μεταφορικό έργο – το τροχαίο υλικό ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, το νοικιάζει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ το συντηρεί. Μέχρι τώρα έχουμε τρεις εταιρείες.

Η τέταρτη εταιρεία είναι η ΕΡΓΟΣΕ, που κάνει τα έργα του σιδηροδρόμου και έχουμε άλλες δύο δομές, τη ΓΑΙΑΟΣΕ, που κάνει την αξιοποίηση, τη διαχείριση, εάν θέλετε της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, έχουμε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τη ΡΑΣ και έχουμε και την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων.

Θεωρώ, ότι η Νέα Δημοκρατία, που είχε αυτή τη δομή για το σιδηρόδρομο ...

ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Συγνώμη που σας διακόπτω, κύριε Υπουργέ, διότι παραπλανάτε τους συναδέλφους, είναι θέματα κοινοτικού δικαίου. Έχει ξεχωριστή υποδομή από το κοινοτικό δίκαιο, σε όλη την Ευρώπη το ίδιο γίνεται.

Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορεί να είναι Υπουργός και να λέει όλα αυτά τα πράγματα. Σε όλη την Ευρώπη το ίδιο είναι. Ήμουν 13 χρόνια Ευρωβουλευτής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν είναι το ίδιο. Κύριε Χατζηδάκη, θα κάνετε υπομονή, όπως έκανα και εγώ που σας άκουσα, δεν είναι έτσι σε όλη την Ευρώπη.

Θα κάνετε υπομονή, γιατί θα πω και άλλα, μετά πάρτε το λόγο, εδώ θα είμαι, εάν θέλετε να το συζητήσουμε, δεν έχω πρόβλημα. Δεν είναι έτσι, λοιπόν, σε όλη την Ευρώπη, δεν είναι. Έτσι είναι όταν θέλεις να «σπάσεις» το σιδηρόδρομο σε κομμάτια, γιατί έχεις άλλα στο μυαλό σου. Δεν είναι έτσι, ούτε το γαλλικό μοντέλο είναι έτσι, παρότι η Γαλλία είναι πολύ εκτεταμένη...

Άρα, ο ελληνικός σιδηρόδρομος τεμαχίστηκε και τεμαχίστηκε σε παραπάνω από επτά κομμάτια, που όφειλε από τις Οδηγίες, που λέει ο κ. Χατζηδάκης. Γιατί;

Γιατί; Γιατί τον ήθελαν συγκεκριμένες πολιτικές δυνάμεις και απαξιωμένο και ιδιωτικοποιημένο, άρα, στην ερώτηση που έθεσε ο κ. Νίκος Φίλης, για το εάν βγήκε ο ΟΣΕ από το υπερταμείο, η δική μας άποψη είναι, μόνιμα. Δεν υπήρχε ποτέ η δική μας θέληση να είναι είτε όλοι οι φορείς, αλλά συγκεκριμένα ο ΟΣΕ, η ΓΑΙΑΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ, μέσα στο υπερταμείο, στο ΕΠΕΔ τώρα.

Πάμε για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την ΕΕΣΣΤΥ, για να τεκμηριώσω και αυτά που έλεγα και ο

κ. Χατζηδάκης διαμαρτύρεται.

Υπήρχαν τρεις ανοιχτοί φάκελοι και για αυτούς τους φακέλους είχε κατηγορηθεί η χώρα για κρατικές ενισχύσεις, με 1,4 δισ. ήταν για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κάποιες εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ ήταν για την ΕΕΣΣΤΥ και αυτό λοιπόν οδήγησε όταν παραλάβαμε εμείς, να ήταν δεσμευμένοι οι χώροι για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ και υπήρχε κι ένας φάκελος 14 δισεκατομμυρίων για κρατικές ενισχύσεις στον ΟΣΕ.

Αυτό καταλαβαίνετε τι συνέπειες που θα είχε αν δεν έκλειναν αυτοί οι φάκελοι και κυρίως του ΟΣΕ, που δεν υπήρχε κανενός είδους προετοιμασία από την προηγούμενη κυβέρνηση για να τελειώνουμε με όλα αυτά που κρατούν τη χώρα δέσμια και της προσδίδουν και μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας και για τα οικονομικά θέματα και για τα σιδηροδρομικά.

Έκλεισαν λοιπόν φάκελοι 15 δισ. ευρώ, πριν λίγο καιρό, που αφορούσαν τον ΟΣΕ με 14 δισ., με 1,5 δισ. ευρώ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και κάποια άλλα από την ΕΕΣΣΤΥ και αυτό είναι ένα από τα πολύ σημαντικά που έγιναν για να προχωρήσει ο σιδηρόδρομος.

Τώρα, εμείς είμαστε οι πρώτοι οι οποίοι λέμε ότι τα έργα δεν ανήκουν σε καμία Κυβέρνηση, σε κανέναν Υπουργό, Περιφερειάρχη ή Δήμαρχο. Αυτό είναι δεδομένο, ανήκουν στον ελληνικό λαό που τα πληρώνει, αλλά η λογική, του ξεκίνησε κάποιος τα έργα, άρα, θα τελειώσουν κάποτε, δεν είναι λογική.

Ακούστε κάποια συγκεκριμένα παραδείγματα, το Αθήνα - Θεσσαλονίκη, ήταν ένα έργο που χρηματοδοτήθηκε από το Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, μπορεί και από το Β΄ ένα τμήμα του, από το ΕΣΠΑ ένα άλλο, το τμήμα το οποίο δεν είχε κατασκευαστεί εκεί όπου ήταν και το πιο δύσκολο, εάν θέλετε, τεχνικά, δεν είχε σταματήσει, δεν υπήρχε ούτε ένα ευρώ χρηματοδότηση για την υλοποίησή του. Ούτε ένα ευρώ και θα μας τα πείτε εσείς κ. Χατζηδάκη, που τα είχατε τρέξει και μιλάω για την διαδρομή Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός και για μεγάλα κομμάτια της ηλεκτροκίνησης.

Όπως επίσης η διαδρομή Κόρινθος - Πάτρα είναι ένα έργο το οποίο είχε προγραμματισθεί από τις παλαιότερες κυβερνήσεις, αλλά αφού είχε προγραμματιστεί από τότε, μερικές δεκαετίες πίσω, γιατί δεν είχαν βγει οι διαγωνισμοί υλοποίησης;

Γιατί περίμεναν 15 χρόνια και 12 χρόνια για να βγει αυτό το οποίο είπατε, το Κιάτο - Δάφνη - Αίγιο - Πάτρα, η σύνδεση με το λιμάνι, όταν ξέρετε ότι έχουμε πολύ σκληρή δέσμευση για να τελειώσει αυτό το έργο και να συνδεθεί με το λιμάνι της Πάτρας.

Γιατί δεν βγάζατε έναν διαγωνισμό; Η απάντηση είναι γνωστή, ήσασταν πάρα πολύ αποτελεσματικοί και στα έργα και στο σχεδιασμό, το ξέρει ο ελληνικός λαός αυτό, να δούμε όμως τώρα τι κάνουμε. Τώρα αλλάζει το τοπίο, τον Ιούνιο τελειώνει κι έχει ολοκληρωθεί το Αθήνα - Θεσσαλονίκη, με διπλή γραμμή ηλεκτροδοτούμενη και τον

Σεπτέμβριο θα έχει τελειώσει το Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, κι αυτό απαντάει και στο ερώτημα που έκανε ο κ. Φίλης πριν. Έχω συναντηθεί και με τον ομόλογό μου στην Σερβία και πιστεύω ότι θα συμβάλουν και η κυβέρνηση της ΠΓΔΜ, για να ολοκληρωθεί το Ειδομένη – Σκόπια – Βελιγράδι.

Να πω επίσης κύριε Πρόεδρε ότι όταν ξεκινήσαμε να συζητούμε για την σιδηροδρομική Εγνατία, δεχθήκαμε μεγάλη κριτική από την Αξιωματική Αντιπολίτευση ότι αυτά που λέμε δεν γίνονται, ότι είναι ουτοπικά, ότι είναι μόνο στο μυαλό μας και λέμε ψέματα στον ελληνικό λαό.

Τέλη Φεβρουαρίου με αρχές Μαρτίου θα είναι έτοιμες οι γραφειοκρατικές διαδικασίες ίδρυσης κοινής εταιρείας με τη Βουλγαρία. Είμαστε στην διαδικασία να υπογραφεί και η συμφωνία με τη Ρουμανία για να συμμετέχει και η Ρουμανία.

Όλη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και όλες οι μεγάλες δυνάμεις των εμπορευματικών μεταφορών θέλουν να υλοποιηθεί η σιδηροδρομική Εγνατία και η σύνδεση των λιμανιών της Βορείου Ελλάδας με τον Εύξεινο Πόντο. Δεν έχουμε την δυνατότητα δυστυχώς για την Δυτική Ελλάδα μέσω της γέφυρας, της ζεύξης Ρίο – Αντίρριο, αλλά υπάρχουν εναλλακτικές προτάσεις που μπορούν να την βγάλουν από το σιδηροδρομικό αποκλεισμό.

Κύριε Κατσώτη, δεν είναι δικές μου δηλώσεις περί σαμποτάζ, είναι πόρισμα της Επιτροπής της ΟΣΥ. Εγώ αν θέλετε να σας την δώσω, κάποια στιγμή θα βγει στην δημοσιότητα, αλλά καλό είναι κατά την γνώμη μου τουλάχιστον να μην καλύπτεται κάποιος οργανωμένος στρατός άλλων κομμάτων με δράσεις που είναι στις γκρίζες ζώνες στο χώρο των αστικών μεταφορών. Αυτή είναι η γνώμη μου, δεν είναι του ΚΚΕ οι άνθρωποι. Κάποια στιγμή αυτά θα δημοσιοποιηθούν.

Δεν έγινε αύξηση των εισιτηρίων. Πιστεύουμε ότι η συντήρηση των γραμμών πρέπει να γίνεται από τον ΟΣΕ, αλλά από τον ΟΣΕ πρέπει να γίνεται και η λειτουργία των συστημάτων της σηματοδότησης, που τα έργα είχαν ολοκληρωθεί και ο ΟΣΕ ποτέ δεν τα λειτούργησε. Στη συνέχεια βανδαλίστηκε ένα μεγάλο κομμάτι μέσα στην δεκαετία του 2000 αυτών των συστημάτων και έχει κλαπεί. Για τα συστήματα πρέπει να βγουν νέοι διαγωνισμοί για να ενταχθούν και να λειτουργήσουν.

Ρώτησε ο κ. Κουράκης πόσο εφικτό είναι να γίνει 3 ώρες και 20 λεπτά. Αυτό είναι πολύ εφικτό. Μόλις τελειώσει το έργο τον Ιούνιο, πρέπει να γίνει λείανση στις γραμμές και στη συνέχεια θα έχουμε αυτόν τον χρόνο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ: Υπολογίζετε αυτόν τον χρόνο μεσούσης της τουριστικής περιόδου ή στο τέλος του 2018; Επειδή πολλοί θα ενδιαφερθούν από την ανακοίνωση που κάνετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε αυτό εξαρτάται από το πόσο γρήγορα θα γίνει η εκπαίδευση των μηχανοδηγών μετά την ολοκλήρωση του έργου, που θέλει κάποιες βδομάδες και δοκιμές, όπως και η λείανση των τροχιών, για να μπορέσει το τρένο να πιάσει αυτές τις ταχύτητες.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ: Άρα δεν είναι από τον Ιούνιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι δεν είναι από την άλλη μέρα της ολοκλήρωσης του έργου είναι μετά από ένα, δύο μήνες. Λογικά από Σεπτέμβρη. Θα είναι πολύ λιγότερο από ότι σήμερα, γιατί μειώνεται και η απόσταση η πραγματική και μπορεί να πιάσει μεγαλύτερες ταχύτητες από σήμερα.

Τα αποθεματικά δεν θα είναι μικρότερα, είναι κατατεθειμένα στην Τράπεζα της Ελλάδος. Θα έλεγα ότι ο ΟΣΕ σήμερα έχει πολύ περισσότερα χρήματα. Έχει και χρήματα που του δόθηκαν, αν θυμάμαι καλά 70 εκατ., που έρχονται από τις εποχές σας περίπου χρωστούμενα. Άρα χρήματα για να κάνει την συντήρηση, τις ανατάξεις των συστημάτων που δεν τα λειτούργησαν κάποιοι ποτέ και μετά έγινε αυτό που έγινε, έχει για να τα κάνει και να τα τρέξει.

Μένει μία οριστική συζήτηση και διαβούλευση με τους φορείς της Αχαΐας, επειδή ρωτήσατε για τους νέους διαγωνισμούς, **για να γίνει ο διαγωνισμός και να επιλέξουμε την τελική διαδρομή για το τελευταίο τμήμα της σύνδεσης με το λιμάνι της Πάτρας.** Αυτό έπρεπε να έχει γίνει πριν από 15 χρόνια και γίνεται τώρα. Πριν 12 χρόνια για την ακρίβεια έπρεπε να είχε ετοιμαστεί ο κεντρικό σιδηροδρομικός σταθμός της χώρας, ο σταθμός Λαρίσης.

Όσοι περνούσαν από εκεί ή χρησιμοποιούσαν σιδηροδρομική υποδομή θα θυμούνται, για καμιά δεκαετία, εκατομμύρια εξοπλισμού ριγμένα ατάκτως δίπλα στον σταθμό Λαρίσης, σκάλες ανοξείδωτες, φοβερό εξοπλισμό. Ήταν εκεί. Έντεκα χρόνια ήταν εκεί. Ολοκληρώθηκε ο σταθμός Λαρίσης. Από τα τέλη Φεβρουαρίου η διαδρομή Κιάτο-αεροδρόμιο, Πειραιάς-αεροδρόμιο, για Χαλκίδα με ηλεκτροκίνηση, θα λειτουργεί πλέον. Δεν θα ολοκληρωθεί το έργο. Έχει ολοκληρωθεί το έργο και υπάρχουν δρομολόγια τρένων.

Για τις 200 προσλήψεις της ΕΕΣΣΤΥ που με ρωτήσατε, με ανανεούμενο μπλοκάκι θα ρωτήσετε τον κ. Αγιάσογλου. Τον θυμάστε τον κ. Αγιάσογλου; Αν θυμάμαι καλά ήταν και συνεργάτης του κ. Σαμαρά, αυτός που απαξίωσε και έπαιρνε με μπλοκάκια. Δυστυχώς μετά, είμαστε στο 1 προς 4, άρα, συνεχίστηκε αυτό το έργο που ξεκινήσατε. Φαντάζομαι από την διοίκηση της ΕΕΣΣΤΥ, της προς ιδιωτικοποίηση

ΕΕΣΣΤΥ.

Στην ερώτηση γιατί αλλάχτηκε η προηγούμενη διοίκηση, καταρχάς να πούμε, ότι τόσο ο κ. Πετράκης, όσο και ο κ. Αναγνωστόπουλος δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με το σκάνδαλο που αποκαλύφθηκε για το σκράπ.

Να πούμε, ότι το κύκλωμα του σκράπ, διερευνάται ακόμα, πόσα χρόνια δραστηριοποιείται στον ΟΑΣΑ και περιμένουμε πραγματικά συγχαρητήρια που εξαρθρώθηκε όλο αυτό το κύκλωμα, μετά από δεκαετίες, που λυμαίνονταν κάποιοι τον ΟΣΕ. Και δεν είναι οι αθίγγανοι. Έτσι, για να μη δίνουμε και ένα ρατσιστικό τόνο. Δεν ήξερε, ένας άνθρωπος που ήταν στη φυλή των αθίγγανων, ή οπουδήποτε αλλού, εάν δεν είναι μέσα στον ΟΣΕ, ποτέ μια γραμμή μπαίνει στη συντήρηση για να πάνε να κόψουν τα καλώδια που ηλεκτροδοτούν τον σιδηρόδρομο. Μην λέμε οι αθίγγανοι. Ποιοι αθίγγανοι;

Επομένως, η απερχόμενη διοίκηση του ΟΣΕ δεν είχε καμία σχέση με αυτό το θέμα. Εάν είχε, να είστε σίγουρος ότι θα ήταν εκεί που είναι και οι υπόλοιποι, όχι μόνο γι' αυτό το θέμα, αλλά για οποιοδήποτε. Οι άνθρωποι, διαχειριστικά, ήταν, από αυτό που γνωρίζω εγώ, άψογοι. Γιατί αλλάχθηκαν;

Αλλάχθηκαν γιατί για συγκεκριμένες επιλογές της Κυβέρνησης, υπήρχαν πολύ μεγάλες καθυστερήσεις. Κάποια, τα ρωτάτε και σήμερα. Αυτές ήταν ο Οργανισμός, ήταν η Σχολή του Σιδηροδρόμου, που πρέπει να τρέξει η νέα διοίκηση και να την κάνει, χωρίς να υπάρχουν προτάσεις που δεν συνάδουν, ούτε με την επιστημονική αντίληψη, αλλά ούτε και με την κοινή λογική.

Δηλαδή, η πρόταση που είχε έρθει ήταν να βγαίνει ένας μηχανοδηγός από τη σχολή του ΟΣΕ σε 40 μήνες. Δηλαδή, όσο είναι και στα Τ.Ε.Ι.. Σε λίγο θα θέλαμε δίπλωμα Μηχανολόγου Μηχανικού για να είσαι μηχανοδηγός τρένου. Δεν γίνεται αυτό. Και δεν υπήρχε μια συνεργασία με το Υπουργείο όπως την θέλαμε, στο επίπεδο της επίσπευσης κάποιων πραγμάτων και γι' αυτό αλλάζει η διοίκηση. Δεν ήταν κάτι άλλο. Ούτε είναι παράξενο. Και με τον κ. Γεώργιο Αποστολόπουλο παραμένουμε πολύ καλοί φίλοι και με τον κ. Πετράκη πολύ καλοί συνάδελφοι. Για όνομα του Θεού.

Δεν πιστεύουμε όλοι στο σιδηρόδρομο. Αυτό είναι βέβαιο. Το είπε ο κ. Τραγάκης. Ο κ. Τραγάκης, μπορεί να το πιστεύει, αλλά η παράταξη του δεν τον πίστευε τον σιδηρόδρομο. Ποτέ. Και δεν πίστευε και τις πρόσθετες λειτουργίες του σιδηροδρόμου, για να αναβαθμιστεί η χώρα μας και γεωπολιτικά, αλλά και ως κέντρο συνδυασμένων μεταφορών. Εάν πίστευε, δεν είναι μόνο τα σιδηροδρομικά έργα. Θα είχε βγάλει, αν μη τι άλλο, τον διαγωνισμό για το Θριάσιο, τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια που εξαγγέλλονταν. Δεν είχε βγει ο διαγωνισμός, που είναι το πνευματικό κέντρο του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας.

ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Ήσασταν αλλού;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν είχε βγει κ. Χατζηδάκη. Ρωτήστε.

ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Τι να ρωτήσω; Εγώ ήμουν εκεί. Βγήκε ο μειοδότης και μετά τραβήχτηκε πίσω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και μετά, γιατί δεν τον ξαναβγάλατε αμέσως;

ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Είναι φοβερά ψέματα αυτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και στο Καστέλι δεν τραβήχτηκε πίσω, αλλά ακυρώθηκε ο διαγωνισμός. Στο άλλο, δεν ξέρω τι γινόταν. Δεκαπέντε χρόνια όμως. **Δεκαπέντε χρόνια το Θριάσιο. Θα μπορούσατε να είχατε κάνει το διαγωνισμό περίπου, 32 φορές, με τους χρόνους που υπάρχουν.**

Οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ ξέρουν πολύ καλά και είναι απόλυτα ενημερωμένοι για ότι κάνουμε. Μπήκε το θέμα αν ο κύριος Κακουλάκης, ήταν σύμβουλος δικός μου και ο κύριος Θεοχάρης ήταν έμμισθος σύμβουλος. Ήταν νομικός σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ, αλλά είναι βέβαιο ότι δικός μου σύμβουλος και συνεργάτης υπήρξε άμισθος όπως και για μεγάλο διάστημα ο κύριος Θεοχάρης στον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης. Δεν είναι κακό να έχεις άμεσους συμβούλους που προέρχονται από το συγκεκριμένο χώρο για να ξέρουν και το θέμα του. Έχουν χειριστεί και οι δύο τις συμβάσεις μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, που ήταν πάρα πολύ χρήσιμες για να φύγουμε από εκεί και που παραλάβαμε το σιδηρόδρομο.

Ο επιβατικός σταθμός Θεσσαλονίκης, από τη ΓΑΙΑΟΣΕ σχεδιάζεται να αναβαθμιστεί. Το μοντέλο που θα αναβαθμιστεί θα παρουσιαστεί στους φορείς της Βορείου Ελλάδος για να γίνει μια διαβούλευση. Ήμασταν και χθες εκεί και μια μεγάλη έκταση του ΟΣΕ, θα γίνει ελεύθερος χώρος για τους Θεσσαλονικείς και Μουσείο Ολοκαυτώματος, γιατί από εκεί έφευγαν τα τρένα για το Άουσβιτς τους Ελληνοεβραίους της Θεσσαλονίκης. Και αυτά θα μπορούσε να τα έχει κάνει η ΝΔ. Κάποιοι χώροι μες στον αστικό ιστό ήταν.

Θέλω να δώσω συγχαρητήρια στον κύριο Καραόγλου, γιατί αναγνωρίζει αν μη τι άλλο ότι ένα έργο που ξεκίνησε η ΝΔ πάρα πολύ παλιά-το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης- έχει προχωρήσει και έχουν φύγει οι λαμαρίνες από τον σιδηροδρομικό σταθμό και αρχίζει και φαίνεται και αναδεικνύεται γιατί και αυτό μπαίνει σε αμφισβήτηση.

Κατά τη Δευτερολογία του, ο υπουργός Μεταφορών είπε τα εξής:

Έφυγε ο κ. Χατζηδάκης, αλλά δεν πειράζει, αλλά εγώ θα συνεχίζω να τον στεναχωρώ, γιατί αναδεικνύεται με αυτά που λέει, ότι ο σουρεαλισμός που επικαλέστηκε ήταν κάτι υπαρκτό της προηγούμενης διαδικασίας, ιδιαίτερα την περίοδο που ο κ.

Χατζηδάκης χειρίστηκε τα θέματα των μεταφορών.

Καμία Οδηγία δεν λέει, ότι η εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή αντίστοιχη ΤΡΑΙΝΟΣΕ που λειτουργεί τον σιδηρόδρομο είναι άλλη εταιρεία από την ΕΕΣΣΤΥ που κάνει τη συντήρηση τροχαίου υλικού, ότι πρέπει να έχουμε τη ΓΑΙΑΟΣΕ άλλη εταιρεία που κάνει τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ.

Καμία Οδηγία δεν λέει, ότι η ΕΡΓΟΣΕ είναι άλλη που κάνει τα έργα.

Που τα διάβασε αυτά;

Μια τέτοια δομή θα ήταν λογικό να ελέγχεται και εκεί, αλλά ούτε εκεί δεν το έχουμε. Ας πούμε ο Υπερσιβηρικός ή οι Ρωσικοί Σιδηρόδρομοι που έχουν δεκαπλάσιο δίκτυο από όλη την Ευρώπη δεν το έχουν ούτε η Γερμανία το έχει. Ο κ. Χατζηδάκης το διάβασε κιόλας στην Οδηγία, αλλά δεν υπάρχει αυτό το πράγμα και υπήρχε πολύ συγκεκριμένη στόχευση.

Όσον αφορά το θέμα της συντήρησης τροχαίου υλικού, όχι μόνο δεν συντηρούνταν τροχαίο υλικό, αλλά βανδαλιζόταν, επειδή οι διοικήσεις που είχαν μπει εκεί φρόντιζαν να μην παίρνουν ανταλλακτικά, να μη γίνεται η συντήρηση που έπρεπε, να μην υπάρχουν οι συμβάσεις που όφειλαν να υπάρχουν.

Επομένως, πολλές μηχανές από αυτές που υπήρχαν βανδαλιζόνταν για να συντηρούνται άλλες και αυτό είναι μια πολύ μεγάλη απώλεια για την περιουσία του ελληνικού δημοσίου, διότι, το τροχαίο υλικό, οι μηχανές, τα βαγόνια, δεν ανήκουν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ που πουλήθηκε, αλλά ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο.

Ακόμη, δεν ξέρω αν απαγορεύεται να κάνει εξάμηνες διαδικασίες για εργαζόμενους στη διοίκηση της ΕΕΣΣΤΥ. Προφανώς, δεν απαγορεύεται. Η ΕΕΣΣΤΥ όπως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν στο ΤΑΙΠΕΔ και όλη αυτή την ιστορία μάλλον την έκανε και ο κ. Αγκιάσογλου, επειδή ένα βαρύ τεχνικό προσωπικό μεταφέρθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ.

Δηλαδή, κενά, απαξίωση σε ανθρώπινο, σε εγκαταστάσεις, σε όλα, γιατί, είχε δρομολογηθεί από τότε, από αυτές τις δυνάμεις, να πουληθεί και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ και με φορτωμένο στην πλάτη και για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και για την ΕΕΣΣΤΥ, αλλά και για τον ΟΣΕ, που αποφεύγει να το πει, φακέλους κρατικών ενισχύσεων 15,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Ποιος διαχειριζόταν όλα αυτά τα χρόνια τον όμιλο ΟΣΕ για να έχουμε ανοιχτούς φακέλους κρατικών ενισχύσεων 15,5 δισεκατομμυρίων ευρώ; Άλλος;

Μου έγινε μια ερώτηση για έναν από τους αρχιμηχανικούς που πιάστηκαν στο κύκλωμα. Από ό,τι γνωρίζω, τοποθετήθηκε σε θέση ευθύνης από την απερχόμενη διοίκηση στις 4 Αυγούστου. Το έχω μάθει και εγώ αυτό, δεν μου λέει τίποτα.

Όσον αφορά στο θέμα των αυτόματων μηχανημάτων, δεν έχουν κάποιο πρόβλημα. Αυτό που έχει πρόβλημα και υπάρχει καθυστέρηση, αλλά αυτό δεν είναι θέμα των αστικών συγκοινωνιών, είναι της σύμβασης που υπήρχε με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, είναι τα παλιά μηχανήματα που υπήρχαν να μετατραπούν σε μηχανήματα που εκδίδουν το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Η ενημέρωση που έχω είναι ότι αυτό θα γίνει πάρα πολύ σύντομα από τη σύμβαση που έχει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ τις επόμενες μέρες για να μπορεί και ο κόσμος να διευκολυνθεί, αλλά και να προχωρήσουμε στην ολοκλήρωση του συστήματος.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει συμφωνήσει σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ να εντάξει το δικό της νέο ηλεκτρονικό σύστημα και τις κάρτες που θα εκδίδει και τα εισιτήρια να είναι συμβατά με του ΟΑΣΑ και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Το ίδιο θα γίνει και στον ΟΑΣΘ στη Θεσσαλονίκη και όσο πιο διευρυμένα μπορούμε. Ευχαριστώ.