

Χρ. Σπίρτζης: Ο ΟΣΕ παραμένει δημόσιος διαχειριστής της υποδομής, δεν χρήζει ιδιωτικοποίησης

2016/08/07 15:15 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στις κατευθύνσεις του σχεδίου νόμου «δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και άλλες διατάξεις» αναφέρθηκε, στη Βουλή, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Σύμφωνα με τον υπουργό Μεταφορών, τα **κυρίαρχα χαρακτηριστικά του ν/σ** είναι τα ακόλουθα:

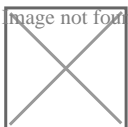
-Ο ΟΣΕ παραμένει ο δημόσιος διαχειριστής της υποδομής και δεν χρήζει ιδιωτικοποίησης.

-Παρέχεται δυνατότητα εξαίρεσης των τοπικών και περιφερειακών αυτόνομων δικτύων επιβατικών μεταφορών, που επιτρέπει την επαναχρησιμοποίηση και λειτουργία του δικτύου της Πελοποννήσου και των παραδοσιακών ιστορικών τουριστικών γραμμών.

-Παρέχεται δυνατότητα ύπαρξης δημόσιων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και συμμετοχής του ΟΣΕ σε αυτές.

-Καθιερώνεται η διαδικασία στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού του σιδηροδρομικού συστήματος.

Image not found or type unknown



-Καθορίζονται τα τέλη χρήσης υποδομής, που αποτελούν τη βασική πηγή χρηματοδότησης του ΟΣΕ.

-Το θεσμικό πλαίσιο επιτρέπει την ανεύρεση πόρων και από τον ιδιωτικό τομέα για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, διαχωρίζοντάς την όμως από τη διαχείρισή της.

Η τοποθέτηση του υπουργού Μεταφορών

Οφείλω να δώσω, όπως έδωσα και στην Επιτροπή, μια απάντηση γιατί έχουμε τη διαδικασία που έχουμε. Τα είπα χθες και στην Επιτροπή. Καταρχάς, η Οδηγία του 2012 έπρεπε να εναρμονιστεί μέχρι το 2014. Δεν το έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Τον Μάρτιο του 2015, στείλαμε το πρώτο σχέδιο νόμου. Είχαμε, όμως, ένα μεγάλο κενό και το μεγάλο κενό ήταν ότι δεν είχε εκφράσει απόψεις ο καθ' ύλην αρμόδιος φορέας, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Η Διοίκηση του ΟΣΕ άλλαξε στα μέσα Μαρτίου του 2015 και απάντησε τον Ιούνιο του 2015.

Ενδιάμεσα, είχαμε την προειδοποιητική επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Είχαμε την αποστολή της αιτιολογημένης γνώμης. Είχαμε απαντήσει σε αυτές και προφανώς έπρεπε να επεξεργαστεί το σχέδιο νόμου και από την ΚΕΝΕ. Αν δεν κάναμε αυτό που κάνουμε σήμερα, ήταν πολύ πιθανή η παραπομπή της χώρας. Δεν έχουμε ούτε να φοβηθούμε κάτι ούτε να κρύψουμε κάτι.

Τώρα, πάω στα του σχεδίου νόμου. Αγαπητοί συνάδελφοι, η ανάγκη να προχωρήσει η χώρα άμεσα σε μια κατεύθυνση σχεδιασμού, ανασυγκρότησης και ανάπτυξης του σιδηροδρόμου είναι περισσότερο από επιτακτική, με δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα κοινωνικής ευημερίας, οργάνωσης των μεταφορών και προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης.

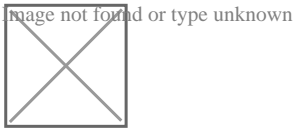
Η σημερινή κακή κατάσταση **έχει διαμορφωθεί σε σειρά δεκαετιών με τις εφαρμοσμένες ασκούμενες πολιτικές, με κυρίαρχη τη μέθοδο της αποεπένδυσης στους σιδηροδρόμους, συγκριτικά και με τους αυτοκινητοδρόμους**, αλλά και από πολλές άλλες αιτίες, όπως η κακή διαχείριση και η εξυπηρέτηση συμφερόντων εντός και εκτός του σιδηροδρομικού χώρου.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και των ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος των σιδηροδρόμων, τα μεγάλα προβλήματα και τα πολλά αδιέξοδα στο κοινωνικό σύνολο. Οι επιπτώσεις από την αποεπένδυση του σιδηροδρόμου είναι πολύπλευρες και πολυδιάστατες. Είναι περιβαλλοντικές, οικονομικές, θέματα ανταγωνιστικότητας, χωροταξικές.

Θα μπορούσα να σας αναφέρω ενδεικτικά μεγέθη για την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Είναι τουλάχιστον δέκα φορές μεγαλύτερη από τις οδικές μεταφορές και το ίδιο ισχύει και για τα θέματα του κόστους μεταφορών ανά τόνο μεταφερόμενων προϊόντων.

Γνωρίζετε, ασφαλώς, τις θετικές συνέπειες στον τομέα των μεταφορών των έργων που έχουν γίνει με την πρόσθετη διάνοιξη στην διώρυγα του Σουέζ. Η μείωση του χρόνου διέλευσης αύξησε κατακόρυφα τις εμπορευματικές μεταφορές. Το γεγονός αυτό φέρνει τα ελληνικά λιμάνια και τον ελληνικό σιδηρόδρομο στον διεθνή

σχεδιασμό των συνδυασμένων μεταφορών.



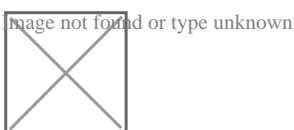
Πρόσθετα, η γεωγραφική θέση της χώρας μας δίνει σημαντικά πλεονεκτήματα για να αποτελέσουμε τον σημαντικότερο πόλο των συνδυασμένων μεταφορών στη Μεσόγειο. Ο στόχος μας δεν είναι μόνο η υπεραξία που αποκτά η χώρα από τις μεταφορικές υποδομές, αλλά η ανάπτυξη μεταποιητικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας, εκμεταλλευόμενοι τη θέση της χώρας και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Γι' αυτούς τους λόγους πρέπει να εκπονήσουμε **έναν εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό, που θα δίνει το κύριο βάρος των μεταφορών στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στα σύγχρονα εμπορευματικά κέντρα.**

Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που η Κυβέρνηση δίνει προτεραιότητα και στις σιδηροδρομικές υποδομές και, όπως γνωρίζετε, στα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως και στις συνδυασμένες μεταφορές.

Η άποψή μου είναι ότι το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, εκτός από τον άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, πρέπει να ολοκληρωθεί με τη **σιδηροδρομική Εγνατία**. Αυτή η σιδηροδρομική υποδομή διατρέχει όλη τη Βόρειο Ελλάδα, δίνοντάς μας τη δυνατότητα να εκμεταλλευτούμε τη σύνδεση των τεσσάρων λιμανιών της Βορείου Ελλάδας με τέσσερις κάθετους άξονες και συγκεκριμένα τη σύνδεση της Κωνσταντινούπολης με τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά και ταυτόχρονα την παράκαμψη των Δαρδανελίων και τη σύνδεση των παρευξείνιων χωρών με το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας, τη σύνδεση με την ενδοχώρα των Βαλκανίων και συγκεκριμένα τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης, τόσο με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία -είναι ο σχεδιασμός που ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα- όσο και με την παραδοσιακή διαδρομή Θεσσαλονίκης-Σκοπίων-Σερβίας και, τέλος, τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τον άξονα των δυτικών Βαλκανίων και την Αδριατική.

Αυτές είναι οι προτεραιότητές μας και ο σχεδιασμός ο οποίος ολοκληρώνεται με έξι μεγάλα εμπορευματικά κέντρα, που θα εξυπηρετούν τις διεθνείς μεταφορές και τη μεταποίηση και με μικρότερα κέντρα που θα εξυπηρετούν την εθνική παραγωγική δομή.



Τα πέντε εμπορευματικά κέντρα που επισπεύδουμε την υλοποίησή τους είναι το

Θριάσιο –ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός σε λίγες μέρες- το εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλονίκης, που ολοκληρώνονται οι πρόδρομες εργασίες για να προχωρήσει ο διαγωνισμός δημοπράτησης, και ακολουθούν τα εμπορευματικά κέντρα Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Ηγουμενίτσας. Σημαντικό ρόλο έχει το θεσσαλικό εμπορευματικό κέντρο και το εμπορευματικό κέντρο της Δυτικής Πελοποννήσου, που πρέπει να χωροθετηθούν.

Για την υλοποίηση αυτού του σχεδίου, οφείλουμε να έχουμε ένα καθαρό και σύγχρονο τοπίο στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ένα θεσμικό πλαίσιο, υποδομές και λειτουργία που θα επιτρέπει την ποιοτική, διάφανη και βιώσιμη λειτουργία του σιδηροδρόμου και ταυτόχρονα την αξιοποίησή του για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

Καταρχάς, να ενημερώσουμε το Κοινοβούλιο γενικά ότι το παρόν σχέδιο νόμου εναρμονίζει την εθνική νομοθεσία με την Οδηγία 2004/34 για την οποία είχε τεθεί –και την έχουμε υπερβεί- συγκεκριμένη ημερομηνία εναρμόνισης. **Καταργούνται οι προηγούμενες Οδηγίες και οι προηγούμενοι νόμοι. Κι αυτός είναι ο λόγος που πολλά άρθρα που υπήρχαν στον παλιό νόμο επαναλαμβάνονται υποχρεωτικά.**

Ένα από αυτά είναι και το άρθρο 9, που μιλάει για τη διαγραφή των χρεών των σιδηροδρομικών εταιρειών. Απορώ γιατί μας ρωτούν. Είχαν περάσει από το 2011 την ίδια διάταξη. Το άρθρο 9 δίνει –και έδινε από τότε που θεσπίστηκε- τη δυνατότητα διαγραφής χρεών των κρατικά ελεγχόμενων επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εξυγίανσή τους. Δεν είναι μόνο για τους ελληνικούς φορείς αυτό. Ήταν και είναι Ευρωπαϊκή Οδηγία.

Αυτό επαναλαμβάνεται και σε αυτήν την Οδηγία. Δεν προβλέφθηκε μόνο για την Ελλάδα αυτό, αλλά για όλους. Έχει δεσμευτεί η χώρα από το 2011, από προηγούμενες κυβερνήσεις και από όλες όσες μεσολάβησαν, ως προϋπόθεση βιωσιμότητας. Οι ίδιοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας μας το λένε ως προϋπόθεση έγκρισης και μη καταδίκης για τις κρατικές ενισχύσεις.

Να θυμίσουμε, όμως, λίγο την ιστορία: Ο διαγωνισμός ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ –γιατί μας εγκαλείτε- ξεκίνησε και απέτυχε πέντε φορές, λόγω συνθηκών ανταγωνισμού. Πέντε φορές! Προφανώς, οι προηγούμενες Κυβερνήσεις ξέρουν πολύ καλύτερα τα νούμερα. Ας μην τα ρωτούν, γιατί δεν έχει ανοίξει ο φάκελος. Διότι εκείνοι κατέθεσαν αυτούς τους φακέλους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εκτός και αν θέλουμε να βγάλουμε τα μάτια μας μόνοι μας. Θέλω να κάνω και μια πρόσθετη παρατήρηση.

Πραγματικά αποτελεί πολιτικό θράσος, αυτοί που δημιούργησαν τα χρέη στον σιδηρόδρομο, αυτοί που έκαναν κατάτμηση στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος, να έρχονται και να ζητάνε από εμάς τα ρέστα. Γιατί εμείς κρατάμε μια φερέγγυα

στάση σε σχέση με τις υποχρεώσεις της χώρας, που εκείνοι τη δέσμευσαν.

Το σημερινό σχέδιο νόμου επιχειρεί τόσο τη μεταφορά της ευρωπαϊκής νομοθεσίας όσο και την αναδιατύπωση προβλέψεων του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου, που έχουν πλήξει τον σιδηρόδρομο.

Εάν η Υφυπουργός κ. Χρυσοβελώνη τοποθετήθηκε κατ' άρθρον, θα αναφέρω κατά τη γνώμη μου τα κυριότερα σημεία που επιχειρούμε να θεραπεύσουμε. Η πρώτη σημαντική αλλαγή είναι ότι ορίζεται ξεκάθαρα ότι ο ΟΣΕ είναι ο δημόσιος διαχειριστής της υποδομής και δεν χρήζει ιδιωτικοποίησης.

Δεύτερη σημαντική αλλαγή αποτελεί η εξαίρεση των τοπικών και περιφερειακών αυτόνομων δικτύων επιβατικών μεταφορών, που μας επιτρέπει την επαναχρησιμοποίηση και λειτουργία του δικτύου της Πελοποννήσου και των παραδοσιακών ιστορικών τουριστικών γραμμών.

Image not found or type unknown



Τρίτη σημαντική αλλαγή είναι ότι μπορούν να υπάρχουν δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και βέβαια η δυνατότητα συμμετοχής του ΟΣΕ σε αυτές.

Δεν κατηγορούμε, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, τις προηγούμενες κυβερνήσεις μόνο γιατί δεν έφεραν εγκαίρως το σημερινό σχέδιο νόμου, αλλά γιατί μετέφεραν στρεβλά, όπως συνηθίζουν –ή μάλλον συνήθιζαν, γιατί από εδώ και πέρα δεν το βλέπω εφικτό- τις παλιές οδηγίες στρεβλά, ώστε να οδηγήσουν σε κατάτμηση τον ΟΣΕ και σε ολική πώληση την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την ΕΕΣΣΤΥ χωρίς να απαιτείται.

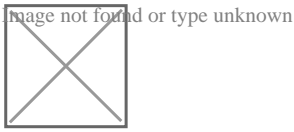
Αυτό είναι το θέμα και πιστεύω ότι όλοι μπορούν να βγάλουν τα συμπεράσματά τους γι' αυτήν την κακή μεταφορά των παλαιότερων Οδηγιών και τη σκοπιμότητα που υπήρχε.

Ένα είναι σίγουρο: **Ότι οι προηγούμενες οδηγίες δεν απαιτούσαν τον κατακερματισμό του σιδηροδρόμου ούτε την απόσχιση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ, αλλά τον λογιστικό διαχωρισμό του σιδηροδρομικού έργου από το διαχειριστή υποδομής.** Αυτά τα λέω για να καταλάβετε πώς φτάσαμε στο σήμερα.

Τέταρτη σημαντική αλλαγή είναι η καθιέρωση της διαδικασίας στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού του σιδηροδρομικού συστήματος, για να μην πηγαίνει η χώρα όπως πήγαινε επί πενήντα χρόνια χύμα, χωρίς πυξίδα και χωρίς κατεύθυνση.

Πέμπτη σημαντική αλλαγή είναι ο καθορισμός των τελών χρήσης υποδομής, που αποτελούν τη βασική πηγή χρηματοδότησης του ΟΣΕ. Έκτη σημαντική αλλαγή είναι

το θεσμικό πλαίσιο που επιτρέπει την ανεύρεση πόρων και από τον ιδιωτικό τομέα για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, διαχωρίζοντάς την όμως από τη διαχείρισή της.



Δεν θα έχουμε μια επανάληψη των αυτοκινητοδρόμων, δηλαδή όποιος ιδιώτης εμπλακεί στην κατασκευή της υποδομής να την διαχειρίζεται κιόλας. Ο διαχειριστής είναι ο δημόσιος ΟΣΕ.

Τέλος, σχετικά με τη ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων, γνωρίζουμε όλοι το μίσος που υπάρχει έναντι του δημοσίου τομέα από τις δυνάμεις που δόμησαν ένα παλαιοκομματικό, κρατικίστικο μοντέλο που λεηλάτησε τις δομές του δημοσίου, που διόρισε χιλιάδες ρουσφετολογώντας, που κατασπατάλησαν τους πόρους, τις δομές, την περιουσία του δημοσίου και που δόμησαν κομματικούς μηχανισμούς ελέγχου. Και σήμερα οι ίδιες δυνάμεις, αυτές που δόμησαν αυτό το δημόσιο, έρχονται να το χρεώσουν σε εμάς και μάλιστα με μια επικοινωνιακή ρητορική των μεταρρυθμίσεων. Όμως, υπάρχει και ένα τερτίπι σε όλο αυτό, το οποίο φάνηκε και σήμερα και σε άλλες συνεδριάσεις.

Θέλετε, αγαπητοί κύριοι των παλαιών κυβερνήσεων, να μεταφέρετε στους νέους σύγχρονους μηχανισμούς κομματικού ελέγχου της Νέας Δημοκρατίας και του πάλαι ποτέ ΠΑΣΟΚ τις ρυθμιστικές αρχές που τις ταυτίζετε με τις ανεξάρτητες σκόπιμα. Αυτό είναι ένα πολύ ωραίο τρικ: Αποδομούμε το δημόσιο και συνεχίζουμε να ελέγχουμε παλαιοκομματικά τις ρυθμιστικές αρχές. Αυτό γίνεται.

Σας παραπέμπω, λοιπόν, στην τελευταία συζήτηση για την αναθεώρηση του Συντάγματος, προκειμένου να διαβάσετε την τοποθέτηση του πρώην Πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Μητσοτάκη και του κ. Βαγγέλη Βενιζέλου. Είναι εκπληκτικό να μας εγκαλείτε για τη δήθεν ανεξάρτητη λειτουργία αυτών των αρχών ή να μπερδεύετε τις ανεξάρτητες με τις ρυθμιστικές αρχές.

Εσείς οι ίδιοι στην αναθεώρηση του Συντάγματος «σκίζατε τα ιμάτιά σας» ότι είναι δύο διαφορετικά πράγματα. Και θα αναφερθώ σε αυτή την ανεξαρτησία των ρυθμιστικών αρχών που επικαλείστε.

Κύριε Μανιάτη, εγώ ως ένδειξη καλής θέλησης το απέσυρα. Όμως, θα σας μιλήσω για αυτόν που είχατε τοποθετήσει εσείς ως Πρόεδρο στη ΡΑΣ το 2011. Είναι ο κ. Τσιαμαντής Βασίλης, πολιτικός μηχανικός, στέλεχος του ΟΣΕ σε διάφορες θέσεις, ως μελετητής, προϊστάμενος σε συγκρότημα συντήρησης, αρχιμηχανικός, Προϊστάμενος Υπηρεσίας Νέων Έργων στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Διευθυντής στη Διεύθυνση Οργάνωσης Μελετών, Γενικός Διευθυντής Ανάπτυξης του ΟΣΕ, Διευθύνων Σύμβουλος

του ΕΔΙΣΥ και Πρόεδρος του ΔΣ του ΟΣΕ.

Αυτός ο άνθρωπος που εσείς βάλατε με αυτό που ζητήσατε δεν θα μπορεί να τοποθετηθεί. Κανένα πρόβλημα! Εσείς, όμως, τον βάλατε! Μην μας εγκαλείτε τώρα! Μην μας εγκαλείτε τώρα! Ναι, υπήρχε ο νόμος, αλλά δεν είχατε βάλει ασυμβίβαστα, όπως βάζουμε εμείς τώρα. Υπήρχε ο νόμος για τη ΡΑΣ. Πώς μπήκε; Στο μηδέν μπήκε; Στο κενό;

Δεύτερον, ο κ. Κεδίκογλου πριν που μίλησε -και έχει δείξει την περίοδο που ήταν Υπουργός πραγματικά με τον τότε Υπουργό που ήταν ομόλογός μου έναν σεβασμό στην ανεξαρτησία των ρυθμιστικών αρχών και θα το πω μετά- είπε ότι αν θέλετε να βάλετε καινούργιους, δεν θα είναι ανεξάρτητη.

Όσον αφορά τη ΡΑΣ, έχει λήξει η θητεία της. Το ξέρει ο κ. Κεδίκογλου αυτό. Δηλαδή, αν κρατήσουμε αυτούς που έβαζε η Νέα Δημοκρατία, θα είναι ανεξάρτητη, αν βάλουμε εμείς νέους, δεν θα είναι. Αυτό είναι ένας νέος νεολογισμός. Πρέπει να κρατήσουμε αυτούς που έβαλαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις, για να είναι ανεξάρτητες οι αρχές. Μάλιστα!