
Αντιπαράθεση Χρ. Σπίρτζη - Φ. Τσαλίδη για το «Ασημένιο Βέλος» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

2018/11/16 17:30 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αντιπαράθεση ξέσπασε μεταξύ του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη και του διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Φίλιππου Τσαλίδη για το «Ασημένιο Βέλος» της εταιρείας, στο πλαίσιο του Thessaloniki Summit 2018.

Στην ομιλία του ο υπουργός Μεταφορών άφησε αιχμές εναντίον της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σημειώνοντας ότι «αν είναι και συνεπής η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα φέρει ένα πραγματικό ασημένιο βέλος και **όχι ένα μοντέλο επίδειξης**».

Από την πλευρά του, ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας υποστήριξε ότι «το πραγματικό ασημένιο βέλος ήρθε στην Ελλάδα για να φύγει και όχι να παραμείνει, δεδομένων των συνθηκών», όπως μετέδωσε το ΑΜΠΕ.

Μάλιστα, συμπλήρωσε ότι «το ασημένιο βέλος ήρθε για να παραμείνει και να κάνει τα δοκιμαστικά δρομολόγια κατά τη διάρκεια της ΔΕΘ. Τελεία και παύλα», επισημαίνοντας ότι, όταν το 2019 ολοκληρωθεί η ηλεκτροκίνηση στον άξονα Θεσσαλονίκη - Αθήνα, τότε «τα τρένα θα πραγματοποιούν την διαδρομή σε λιγότερο από 4 ώρες και θα είναι πλήρως ανταγωνιστικά με τις αεροπορικές εταιρείες».

Σημείωσε ότι, με την ολοκλήρωση και της τηλεδιοίκησης και των έργων σήμανσης, «τότε θα έχουμε πραγματικά μια τελείως διαφορετική εθνική υποδομή, με ταχύτητες που θα φτάνουν τα 200 χλμ/ώρα, σε πολλά από τα σημεία του δικτύου. Τότε θα μπορούσαμε να βάλουμε και τα πιο υψηλής ταχύτητας τρένα».

Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους διοργανωτές σε αυτή την 3η Σύνοδο της Θεσσαλονίκης, το Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδας για την πρόσκληση, κυρίως όμως, για τη συνέχιση ενός τόσο σημαντικό γεγονός, μιας τόσο σημαντικής πρωτοβουλίας, ενός θεσμού, που μπορεί να εξελιχθεί σε ένα θεσμό παραγωγής συνεργασιών, ευημερίας και ειρηνικής συνύπαρξης μεταξύ των λαών της βαλκανικής Χερσονήσου.

Τα Βαλκάνια, το ιστορικό σταυροδρόμι των πολιτισμών πρέπει επιτέλους να αλλάξουν σελίδα. Πρέπει να περάσουμε, να συναντηθούμε -είναι μία κρίσιμη ιστορική

συγκυρία με τους άλλους λαούς- με όραμα, με σχέδιο για το μέλλον. Έχουμε ένα νέο οικονομικό και πολιτικό γίνεσθαι και θα ήθελα να θυμηθούμε τα όσα σημαντικά και ελπιδοφόρα ειπώθηκαν χθες το βράδυ από τους ηγέτες των βαλκανικών χωρών.

Και ταυτόχρονα, να μεταφερθούμε τέσσερα χρόνια πριν, για να έχουμε και μία σύγκριση που ήταν η ώρα μας και οι βαλκανικές χώρες και που είναι σήμερα. Και να δούμε, ποια θα ήταν η οραματική εικόνα για τη γειτονιά μας, για τα Βαλκάνια πριν 4 χρόνια και που είμαστε σήμερα. Μιλάμε για μία περιοχή που έχει βασανιστεί από πολέμους, από αντιθέσεις, από ψυχροπολεμικές κατευθύνσεις και πολιτικές, για δεκαετίες.

Και θα ήταν από όλους θεμιτό, να θέλαμε οι βαλκανικές χώρες να έχουν δημιουργήσει ή να προσπαθούμε να δημιουργήσουμε, τις συνθήκες που έχουμε στις χώρες της κεντρικής Ευρώπης. Δηλαδή να περνάμε από τη μία χώρα στην άλλη για να εργαζόμαστε καθημερινά χωρίς εμπόδια. Χωρίς να καταλαβαίνουμε πού είναι τα σύνορα. Να πηγαίνουμε στα σύνορά μας και να μη βλέπουμε χιλιόμετρα από βαριά οχήματα. Να μετακινούνται τα τρένα και τα εμπορεύματα ελεύθερα χωρίς καθυστερήσεις, Ό, τι δηλαδή ισχύει, εάν κάποιος είναι στις Βρυξέλλες και θέλει να πάει στο Λουξεμβούργο, στο Παρίσι ή στο Βερολίνο. Άρα τι θα θέλαμε να κάνουμε;

Θα έπρεπε σε όλη τη Βόρεια Ελλάδα να προχωρήσουμε τους κάθετους οδικούς άξονες στην Εγνατία που συνδέουν τη Βόρεια Ελλάδα με τις γειτονικές μας χώρες. Άρα, θα έπρεπε να ολοκληρώσουμε τον άξονα στη Ροδόπη. Ολοκληρώθηκε. Τον άξονα στον Έβρο. Ολοκληρώθηκε. Να ξεκινήσουμε τον 3ο κάθετο άξονα στην Ξάνθη. Ξεκίνησε. Να ωριμάσουμε, για να φτιάξουμε το δρόμο Δράμα - Αμφίπολη- για να συνδέονται με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ανατέθηκαν οι μελέτες. Θα θέλαμε να αναβαθμίσουμε το δρόμο από τη Θεσσαλονίκη προς τη Βουλγαρία προς το Προμαχώνα, τη FYROM , να έχουμε τελειώσει το δρόμο στην Κρυσταλλοπηγή, στην Καστοριά. Ολοκληρώθηκε και τα άλλα τρέχουν. Θα θέλαμε να εντάξουμε στο σχεδιασμό και να ωριμάσουμε το δρόμο από τα Γιάννενα στην Κακαβιά και από την Ηγουμενίτσα στη Σαγιάδα.

Γίνεται, εντάσσεται στην επέκταση των οδικών αξόνων. Αυτή είναι μία οραματική εικόνα που θα θέλαμε πριν τέσσερα χρόνια και υλοποιείται σήμερα ή έχει υλοποιηθεί σε μεγάλο της κομμάτι. Θα θέλαμε η μισή Βόρεια Ελλάδα να μην έχει καταντήσει μία απαξιωμένη περιοχή με ερειπωμένες περιοχές με χωριά φαντάσματα, δυσπρόσιτα, εγκαταλειμμένα. Και για να γίνει αυτό, θα πρέπει να τελειώσουν αυτές οι Υποδομές να γυρίσουμε σελίδα, να έχει η χώρα μας ενδοχώρα, να μην είναι η εσχατιά της Ευρώπης, αλλά η αρχή της.

Η αρχή μιας μεγάλης ενδοχώρας με πλήρεις υποδομές και πλήρη συνδεσιμότητα όχι μόνο με την Κεντρική Ευρώπη αλλά με τα Βαλκάνια. Και βέβαια, θα θέλαμε να τελειώνει και να συνδέεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με τη FYROM, τελειώνει τους επόμενους μήνες η σύνδεση με Ειδομένη, με ηλεκτροκίνηση. Να ολοκληρωθεί μετά

από πολλές δεκαετίες η σύνδεση της Αθήνας με τη Θεσσαλονίκη, ολοκληρώνεται μέχρι τέλος του χρόνου. Αν είναι και συνεπής η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα φέρει ένα πραγματικό ασημένιο βέλος και όχι ένα μοντέλο επίδειξης. Θα θέλαμε προφανώς, να προχωρήσει η γραμμή Θεσσαλονίκη -Βέροια - Φλώρινα, να προετοιμάζεται για υλοποίηση το Θεσσαλονίκη- Προμαχώνας για τους σιδηροδρομικούς άξονες, που είναι η δεύτερη μεγάλη σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με την Κεντρική Ευρώπη.

Και αυτά γίνονται. Να σας πω ότι τη Δευτέρα υπάρχει συνάντηση και με την Αλβανία, -είναι οι δύο μοναδικές Ευρωπαϊκές χώρες που δε συνδέονται σιδηροδρομικά- προκειμένου να ξεκινήσουν οι μελέτες και να χρηματοδοτηθούν από το Interreg, για τη γραμμή Φλώρινα - Καστοριά - Πόγραδετς και τη σύνδεση δηλαδή, με το αεροδρόμιο της Καστοριάς. Είναι ο άξονας Θεσσαλονίκη - Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς. Θα θέλαμε επίσης να υπάρχει άξονας στα δυτικά Βαλκάνια. Να βρισκόμαστε καλή ώρα όπως σε αυτή τη διοργάνωση, σε κοινά συνέδρια για τις Συνδυασμένες Μεταφορές, για την Ενέργεια, για την υλοποίηση κοινών συστημάτων παρακολούθησης των οδικών δικτύων, για τη διαλειτουργικότητα, για το διαδίκτυο υδατοδρομίων, για όλα αυτά που θα κάνουν τα Βαλκάνια μία πραγματική ευρωπαϊκή περιοχή, προσανατολισμένη στην ανάπτυξη.

Αυτή λοιπόν είναι η εικόνα που υπάρχει σήμερα. Και δεν είναι μία οραματική εικόνα, είναι ένα συγκεκριμένο σχέδιο που υλοποιείται. Βιώσαμε τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης η οποία δοκιμάζει και σήμερα το ευρωπαϊκό οικοδόμημα. Έπληξε το βιοτικό επίπεδο των λαών της Ευρώπης και του δικού μας κυρίως. Έχουμε ζήσει το τραπεζικό σύστημα και τις αγορές του χρήματος πόσο ευαίσθητες είναι και σε πόσες τοξικές μεθόδους ανάπτυξης οδηγήθηκαν τα προηγούμενα χρόνια.

Θεωρούμε λοιπόν, ότι επειδή οι διαρθρωτικοί πόροι που θα απαιτηθούν για το οραματικό σχέδιο για τη χώρα μας, για τα Βαλκάνια, για την Ευρώπη, ξεπερνούν πολύ τις δυνατότητες συνεισφοράς των κρατών-μελών, πρέπει να αξιοποιήσουμε τη γνώση που αποκτήσαμε και να διατυπώσουμε καθαρά τις διαπιστώσεις που έχουμε από το αμαρτωλό παρελθόν και της Ευρώπης και της χώρας μας, για να απαντήσουμε καθαρά σε πολύ κρίσιμα ερωτήματα.

Πρώτη διαπίστωση: Μπορούμε να προχωρήσουμε στη νέα εποχή χωρίς ολιστικό σχέδιο Υποδομών; Όχι, είναι η απάντηση και για αυτό υλοποιήθηκε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο Υποδομών στη χώρα, το οποίο όμως δε μπορεί να είναι ένα Εθνικό Σχέδιο που δεν εντάσσεται και στον Ευρωπαϊκό σχεδιασμό αλλά και στο Βαλκανικό σχεδιασμό. Αν θέλουμε, αυτά που είπαμε πριν, να υλοποιηθούν.

Να πάρουν σάρκα και οστά και να μην είναι μόνο εξαγγελίες. Πρέπει επίσης, να βγάλουμε συμπεράσματα και να μελετήσουμε τα μαθήματα που διδαχτήκαμε από τα πραγματικά αποτελέσματα των χρηματοοικονομικών μοντέλων στα οποία

στηριχθήκαμε στο παρελθόν. Πού ήταν τα λάθη; Πόσο ωφέλησαν; Κι αν ωφέλησαν τη μείωση του κόστους ανάπτυξης και χρήσης των Υποδομών.

Τι θα κάνουμε για να επιλύσουμε αυτά τα προβλήματα, -βλέπετε χαρακτηριστικά παραδείγματα, αυτά των αυτοκινητόδρομων-, όχι στη χώρα μας, σε όλη την Ευρώπη και πρέπει, επιτέλους, να απαντήσουμε καθαρά, για να μην υπάρχει και η παραπληροφόρηση που υπάρχει. Ποιος είναι ο ρόλος του κράτους και ποιος του ιδιωτικού τομέα στη νέα προσέγγιση ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των Υποδομών; Για να απαντηθεί λοιπόν αυτή η ερώτηση-πρόκληση, πρέπει να επικεντρωθούμε σε δύο διακριτούς παράγοντες: Ο πρώτος είναι ο βέλτιστος σχεδιασμός και η ιεράρχηση των Υποδομών και ο δεύτερος, τα εναλλακτικά χρηματοοικονομικά μοντέλα με προεκτάσεις παραγωγικής ανασυγκρότησης που θα κινητοποιήσουν ιδιωτικά κεφάλαια μέσω μοντέλων αξιοποίησης τα οποία το κράτος θα μπορεί να έχει ενεργή συμμετοχή για να εγγυηθεί το κοινωνικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα Έχουμε τέτοια παραδείγματα που μπορούμε να τα χρησιμοποιήσουμε ως καλές πρακτικές;

Να πούμε μερικά από αυτά που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Το αεροδρόμιο στο Καστέλι. Τα πλεονεκτήματα που δίνει στην τοπική κοινωνία, στην τοπική αγορά, στον τουρισμό αλλά και τα ανταποδοτικά που δίνει και περιβαλλοντικά στην κοινωνία και χρηματοοικονομικά. Το διευρωπαϊκό έργο, αυτό που συζητήσαμε πριν, με τον ομόλογό μου υπουργό μεταφορών της Βουλγαρίας και με τον Πρωθυπουργό της Βουλγαρίας, για τη σιδηροδρομική σύνδεση των λιμανιών Ελλάδας - Βουλγαρίας. Πιστεύω ότι είναι ένα έργο που πραγματικά θα σημαδέψει και τις γεωπολιτικές εξελίξεις στην περιοχή αλλά και όλη τη Βόρεια Ελλάδα και το στόχο μας, το όραμά μας, η Θεσσαλονίκη να γίνει κέντρο, πραγματικό κέντρο όχι στα λόγια, των Βαλκανίων.

Η αξιοποίηση των υπολοίπων 23 αεροδρομίων -είναι εδώ ο φίλος μου ο Ηλίας από τη Fraport και να μην το δεχτεί ως μομφή αυτό που θα πω- που πρέπει να είναι σε άλλη λογική από αυτή που βρήκαμε. Δεν μπορούμε δηλαδή να μη δούμε τα 23 αεροδρόμια ως μία ενότητα, δεν μπορούμε να πούμε ποια είναι κερδοφόρα ας τα πάρει ο ιδιωτικός τομέας και το αεροδρόμιο στο Καστελόριζο, που δεν θα γίνει ποτέ βιώσιμο, να το κλείσουμε. Για τους λόγους που αντιλαμβάνεστε όλοι. Και σε Εθνικό επίπεδο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Εκεί λοιπόν δεν μπορεί προφανώς το ελληνικό δημόσιο να είναι ο υπεύθυνος φορέας που θα προσελκύσει αερομεταφορείς, που θα προσελκύσει μεγάλους τουριστικούς κολοσσούς, που θα αναβαθμίσει τις κτιριακές εγκαταστάσεις, τα καταστήματα, το εμπορικό κομμάτι των αεροδρομίων. Αλλά μπορεί να είναι ο υπεύθυνος για όλα τα υπόλοιπα. Γιατί πολλές φορές θεοποιούμε ή τον κρατικό τομέα, κάποιον, ή τον ιδιωτικό τομέα, κάποιον άλλοι. Εμείς δεν είμαστε ούτε στη μία λογική ούτε στην άλλη. Πιστεύουμε στη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα με συγκεκριμένες

αρχές και συγκεκριμένους ρόλους. Οπότε, αυτά πρέπει να απαντηθούν για να δώσουν και ένα κλίμα φιλοεπενδυτικό, αλλά όχι κρατικοδίαιτο και όχι αυθαιρεσίας.

Γιατί η χώρα μας το έχει πληρώσει και το ένα και το άλλο. Η αύξηση της φέρουσας ικανότητας του τουρισμού στη χώρα μας δεν μπορεί να γίνει αν δεν υλοποιηθεί ένα εθνικό στρατηγικό σχέδιο υδατοδρομίων, το οποίο δίνουμε το επόμενο δεκαήμερο για διαβούλευση. Το νομοσχέδιο μεταφράζεται σε όλες τις βαλκανικές γλώσσες, προκειμένου να έχουμε ένα ενιαίο πλαίσιο σε όλα τα Βαλκάνια και αυτό έχει συμφωνηθεί με τις γείτονες χώρες. Τα σιδηροδρομικά που τα είπαμε, το διαμετακομιστικό και εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο και σε λίγους μήνες και στο στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, που έχουν προσελκύσει και το ενδιαφέρον για τις μεταφορές αλλά και το επενδυτικό ενδιαφέρον κολοσσών.

Το ίδιο γίνεται για την επέκταση των οδικών αξόνων. Εξάλλου σχεδιάζουμε και είναι στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού, μία πρότυπη πανευρωπαϊκή εφαρμογή για μία τόσο μεγάλη κλίμακα οδικού δικτύου που θα περιλαμβάνει ηλεκτρονικά τελωνεία, έλεγχο των φορτίων, καταπολέμηση του λαθρεμπορίου, ελεύθερης ροής αναλογικά διόδια δορυφορικής και οπτικής τεχνολογίας, έξυπνους ταχογράφους, διαχείριση πληροφορίας και σημείων ενδιαφέροντος μεταξύ του χρήστη και της υποδομής.

Με αυτές τις σκέψεις θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την ευκαιρία που μου δόθηκε να επιχειρηματολογήσω. Θα ήθελα να ευχηθώ, σε όλους τους πραγματικούς παραγωγούς της Βορείου Ελλάδας, να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους, γιατί οι υποδομές που γίνονται και οι συνδυασμένες μεταφορές δεν γίνονται για να αλλάξει η χώρα μας και να γίνει ένα διαμετακομιστικό κέντρο μεταφορών, τελεία. Γίνονται για να στηριχθούν οι υγιείς παραγωγικές δυνάμεις, γίνονται για να στηριχθεί η ελληνική παραγωγή, για να μπορέσουμε να προσελκύσουμε και άλλες παραγωγικές μονάδες στον τόπο μας για να στηριχτούμε στα δικά μας πόδια.