

---

## Κ. Καραμανλής: «Υπάρχει αναντιστοιχία ανάμεσα στο σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο». Όλα όσα είπε στη Βουλή για τον ΟΣΕ

---

2020/10/02 10:09 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

«Υπάρχει αναντιστοιχία ανάμεσα στο σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο», ανέφερε, μεταξύ άλλων, χθες στη Βουλή και στην ακρόαση του νέου προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, σχολιάζοντας την κατάσταση του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου, σε σχέση με τους αυτοκινητοδρόμους.

### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Ο κ. Καραμανλής, αφού έκανε μια ανασκόπηση των πεπραγμένων της υπουργίας του στον ΟΣΕ, τόνισε ότι επιδίωξη είναι το δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη να διεξάγεται σε 3 ώρες και 15 λεπτά το 2021.

Παράλληλα, υπογράμμισε ότι δεν τίθεται θέμα ιδιωτικοποίησης του ΟΣΕ, σημειώνοντας ότι η πρόβλεψη για τις συνολικές **συμβάσεις ΣΔΙΤ του ΟΣΕ είναι ύψους 500 εκατ. ευρώ**, με στόχο τη συντήρηση και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής επί του άξονα Ρίο - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη.

Το metaforespress.gr παραθέτει το σύνολο της ομιλίας του Κ. Καραμανλή από τη χθεσινή ακρόαση του νέου προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ.

## Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών στη Βουλή για τον ΟΣΕ

Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, από την πλευρά του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αιτηθήκαμε την πραγματοποίηση της σημερινής συνεδρίασης, προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία για την κάλυψη της θέσης του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ, η οποία μετά την υποβολή της παραίτησης του κ. Σπηλιοπούλου είχε μείνει κενή.

Τα ζητήματα που άπτονται του αντικείμενου του ΟΣΕ, δηλαδή, της ανάπτυξης

σύγχρονης υποδομής για την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών, είναι εξαιρετικά σημαντικά και πρέπει να αποτελούν προτεραιότητα για τη χώρα μας. Όπως άλλωστε έχει υποστηρίξει η κυβέρνηση σήμερα αυτό που παρατηρείται είναι μια αναντιστοιχία ανάμεσα στο σιδηροδρομικό και οδικό μας δίκτυο.

Γι' αυτό το λόγο και η κυβέρνηση έχει επικεντρωθεί στην ανάπτυξη, αλλά και στην ολοκλήρωση του βασικού εθνικού δικτύου. Και αυτό εντάσσεται σε μια ευρεία προσπάθεια ανατροπής μιας περιόδου πάρα πολύ χαμηλής απορροφητικότητας ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων.

Θα ήθελα να σας θυμίσω, αγαπητοί συνάδελφοι, πως εντάχθηκαν στο **ΕΣΠΑ για την περίοδο 2012-2014 συμβάσεις σιδηροδρομικών έργων, ύψους 1,2 δισ.**

Την περίοδο 2015-2019, το ποσό αυτό έχει πέσει στα 235 εκατ. Αυτό ακριβώς, αυτήν τη παθογένεια πρέπει να αλλάξουμε και υπ' αυτήν τη λογική έχουμε προχωρήσει σε μια σειρά από ενέργειες και μάλιστα σε πολύ στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Τι πράξαμε, λοιπόν. Ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2020 το έργο αναβάθμισης της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Ειδομένης.

Ολοκληρώθηκαν οι μελέτες και **αναμένεται η προκήρυξη του έργου για την αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής Κόρινθος - Άργος - Ναύπλιο**, με σκοπό την επαναλειτουργία συνολικού προϋπολογισμού 15 εκατ. ευρώ και προκηρύχθηκε και ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός για την αναβάθμιση και επισκευή της υφιστάμενης γραμμής, Κατάκολου - Πύργου - Αρχαίας Ολυμπίας.

Παράλληλα, ολοκληρώνονται οι μελέτες και **θα προκηρυχθεί άμεσα το έργο για την αναβάθμιση και επαναλειτουργία της παλαιάς γραμμής Πάτρα - Πύργος.**

Για το έργο αυτό, έχουμε εξασφαλίσει χρηματοδότηση από το Π.Δ.Ε. και την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και προϋπολογίζεται το έργο αυτό στα 16 εκατ. ευρώ.

Στα παραπάνω, αξίζει να προστεθεί και η πρόβλεψη για συμβάσεις ΣΔΙΤ, ύψους 500 εκατ. ευρώ, με στόχο τη συντήρηση και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής επί του άξονα Ρίο - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη. Ένας άξονας που έχει πολλά προβλήματα με τη συντήρηση.

Αυτά, όμως, δεν τα θεωρούμε αρκετά. Τα θεωρούμε μια αρχή, ένα έναυσμα, ώστε να προχωρήσουμε με πιο γρήγορα βήματα.

Και γι' αυτό το λόγο έρχομαι σήμερα να προτείνω τον κ. Σπύρο Πατέρα, έναν άνθρωπο με εξαιρετικές σπουδές, όπως διαπιστώσατε και από το βιογραφικό που σας

έχει διανεμηθεί.

Έναν άνθρωπο, ο οποίος προέρχεται από τον ιδιωτικό τομέα, έναν τεχνοκράτη με μεγάλη εμπειρία στο κομμάτι των μελετών.

Και θα μου επιτρέψετε να σταθώ σε αυτό. Σήμερα νομίζω ότι στον ΟΣΕ χρειαζόμαστε άτομα με διοικητικές ικανότητες, ικανά να ανταποκριθούν με επιτυχία στα δομικά προβλήματα που υπάρχουν στη σχέση ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ και αφετέρου χρειαζόμαστε ανθρώπους με εμπειρία και γνώση του αντικειμένου.

Υπό τη λογική αυτή, λοιπόν, θα μου επιτρέψετε να πω ότι ο κ. Πατέρας, ο οποίος θα αναλάβει αφού περάσει από την Επιτροπή τη διοίκηση του ΟΣΕ, αποτελεί ένα μεγάλο «asset» για το ελληνικό δημόσιο.

Και θεωρούμε ότι αυτός είναι ο τρόπος να πάμε μπροστά, να προσπαθούμε να προσελκύουμε ανθρώπους από τον ιδιωτικό τομέα στο δημόσιο τομέα, γιατί τα τελευταία χρόνια της κρίσης, τα τελευταία χρόνια των 10 ετών, είχαμε το φαινόμενο ικανά στελέχη του δημοσίου να φεύγουν από το δημόσιο τομέα και να πηγαίνουν είτε στον ιδιωτικό τομέα στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό.

Επειδή δεν είναι εδώ ο κ. Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος, δεν θα απαντήσω σ' αυτά που είπε για συναλλαγές. Νομίζω, ότι δεν έχει νόημα να απαντήσουμε. Έγιναν αρκετές ερωτήσεις, για το λόγο που παραιτήθηκε ο προηγούμενος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος.

Αυτά συμβαίνουν, οι παραιτήσεις στο δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα είναι μέρος της καθημερινότητας. Εμείς τον ευχαριστούμε, για όσα προσέφερε.

Έχουμε ήδη προχωρήσει, στην επόμενη μέρα του οργανισμού και σήμερα, είμαστε εδώ για να συζητήσουμε με τον νέο επικεφαλής, από τον οποίον έχουμε υψηλές προσδοκίες.

Θα απαντήσω στο θέμα των έργων. Θα καταθέσω έγγραφο με τα πεπραγμένα στην Επιτροπή -για να μπορέσει να διανεμηθεί στα μέλη- για τα συγκεκριμένα έργα που έχει προχωρήσει ο ΟΣΕ, τον τελευταίο χρόνο και είμαι στη διάθεση όλων των συναδέλφων, σε επίπεδο κοινοβουλευτικού ελέγχου να απαντήσω σε συγκεκριμένες ερωτήσεις.

Κυρία Γιαννάκου, ο κ. Πατέρας είναι μηχανικός και μελετητής, θα σας απαντήσει για το αν μπορούμε να έχουμε TGV. Για να λέμε τα πράγματα με μία αλήθεια, είναι ότι ειδικά για το Αθήνα – Θεσσαλονίκη, γιατί αυτή είναι η γραμμή τώρα που συζητάμε – μέχρι το 2021 να πάμε σε 3,5 ώρες – που τη δεκαετία του '90, όπως θα σας πούνε όλοι οι ειδικοί μέσα στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ, έγινε μια πολιτική επιλογή και δεν άλλαξε η χάραξη, το αποτέλεσμα είναι ότι ό,τι και να κάνουμε δεν θα μπορέσουμε

ποτέ, με την υπάρχουσα υποδομή, να πάμε κάτω από τις τρεις ώρες στην γραμμή Αθήνα Θεσσαλονίκη.

Ο μεγάλος στόχος τώρα, είναι να πάμε στις 3 ώρες. Στις καινούργιες χαράξεις βέβαια, η χάραξη που εμείς συζητάμε και έχουμε βάλει μπρος, που είναι **η σύνδεση των λιμένων με το σιδηρόδρομο με ηλεκτροκίνηση** και μιλάμε παραδείγματος χάρη για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης και μετά η σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και για γεωπολιτικούς λόγους, για να αποφεύγονται τα στενά, αυτό θα γίνει με τα νέα δεδομένα και εννοείται, ότι εκεί θα είναι πιο ταχείες και πιο γρήγορες οι συνδέσεις, αλλά ο κύριος Πατέρας αυτό μπορεί να σας το πει.

Υπάρχει η σύμβαση 717, η οποία τελειώνει και θέλω να ελπίζω ότι μέχρι **το 2021 θα πηγαίνουμε πλέον στη Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες και ένα τέταρτο**, που νομίζω ότι είναι αρκετά ανταγωνιστικό και σε σχέση με το αυτοκίνητο.

Όμως, έχετε απόλυτο δίκιο, δεν έχει καμία σχέση με αυτό που συμβαίνει στον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο. Οπότε, πληρώνουμε τα λάθη του παρελθόντος. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Κυρία Σακοράφα, η μεγάλη διαφορά με την προηγούμενη κυβέρνηση ήταν ότι ο αρχικός σχεδιασμός για τη σιδηροδρομική Εγνατία, είχε να κάνει βασικά με έναν σιδηρόδρομο οποίος θα είναι παράλληλος της Εγνατίας Οδού.

Αυτό κατά την άποψή μας και κατά την άποψη όλων των ειδικών, ήταν λάθος. Ειδικά, όσον αφορά την ανατολική πλευρά της Εγνατίας Οδού, **γιατί ο στόχος και ο σκοπός είναι να δώσεις ώθηση στη βιομηχανία των συνδυασμένων μεταφορών, στα λεγόμενά logistics.**

Σήμερα, θέλουμε να κάνουμε την Θεσσαλονίκη, το μεγαλύτερο gateway port της νοτιοανατολικής Ευρώπης και εμείς υπογράψαμε τη σύνδεση με την ΠΑΘΕ. Δεν είχε οδική σύνδεση, όχι σιδηροδρομική. Αν πάτε στην Θεσσαλονίκη, θα δείτε μια γέφυρα στον αέρα.

Επομένως, ήρθαν ιδιώτες, παραχωρήθηκε το λιμάνι, αλλά εντωμεταξύ τις βασικές υποδομές που είχε υποχρέωση η πολιτεία να προχωρήσει, δεν τις προχώρησε και προχωράμε και σε σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία σε πρώτη φάση θα είναι επίγεια, έτσι ώστε να μπορέσουμε γρήγορα με μία απλή βύθιση, όπως λένε οι ειδικοί, να μπορέσει το τρένο να πάει στο λιμάνι.

Αν θέλουμε η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι, να είναι ένα λιμάνι εξόδου για προϊόντα από την ανατολική Ευρώπη, χωρίς σοβαρές οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις δεν μπορούν να γίνουνε.

Στην ερώτηση του ΚΚΕ, γιατί παραιτήθηκε ο Σπύρος Σπηλιόπουλος, σας είπα νομίζω και ήμουν απόλυτα σαφής. Μια απλή διόρθωση, να σας κάνω. Δεν ήταν πρόεδρος της ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, ήταν πρόεδρος του ΟΣΕ.

Σχετικά με τα ΣΔΙΤ, εδώ έχουμε μια πολύ μεγάλη διαφωνία. Το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο, που ψήφισε η κυβέρνηση τους πρώτους μήνες και είχε καθυστερήσει η προηγούμενη κυβέρνηση να ψηφίσει, λέει κάτι πάρα πολύ απλό και αυτή είναι η νόρμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι άλλο η λειτουργία και άλλο η υποδομή.

Με λίγα λόγια, η υποδομή ανήκει στο κράτος, **ο ΟΣΕ ανήκει στο κράτος. Δεν πρόκειται να ιδιωτικοποιηθεί.** Δεν μπορώ να μην θεωρήσω, λίγο κωμικό να πω, ότι έρχονται βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, οι οποίοι ιδιωτικοποίησαν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και μας ρωτούν εμάς αν θα ιδιωτικοποιήσουμε την ΟΣΕ. Και, μάλιστα, την ιδιωτικοποιήσατε με τίμημα που είναι ίσο με τα χρήματα που παίρνει από το ελληνικό δημόσιο, βάση τις ΣΙΔΗ, δηλαδή των άγονων γραμμών.

Αυτό λέει το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο. Απελευθερώνουμε τις λειτουργίες passenger και cargo. Μπορεί να έρθει οποιαδήποτε εταιρεία ιδιωτική, όπως γίνεται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, και για να συμμετάσχει.

Η ευθύνη του κράτους είναι να θέσει τους όρους του παιχνιδιού, ώστε, αυτή τη στιγμή, να μην υπάρχει ιδιωτικό μονοπώλιο ή κρατικό μονοπώλιο, αλλά να είναι οι όροι του ανταγωνισμού σαφείς.

Και από κει και πέρα, για τους ΣΔΙΤ, που εμείς προτείνουμε για τον ΟΣΕ, **λέμε ότι, στην ουσία, αυτή τη στιγμή, έχουμε ένα παρατημένο και απαξιωμένο δίκτυο.**

Και θα σας πω και ένα νούμερο, το οποίο -νομίζω ότι- είναι χαρακτηριστικό. Το 2015, ο ΟΣΕ είχε, για συντήρηση του δικτύου, 110 εκατομμύρια ευρώ. Αυτά τα χρήματα, επί διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ξοδεύτηκαν σε λειτουργικές δαπάνες. Λειτουργικές δαπάνες. Αυτή είναι πραγματικότητα.

Η πραγματικότητα, επίσης, είναι ότι -όπως σας είπα και στην Εισήγησή μου, από το 2012 μέχρι το 2014, ο Προϋπολογισμός των κύριων Συμβάσεων που είχαν υπογραφεί επί Κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ, ήταν 1,2 δισ. και την τελευταία τετραετία υπογράψανε μόνο 250 εκατ.

Και, ναι, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, γι' αυτό έρχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και μας τραβάει το αυτί και λέει «τι κάνετε και γιατί δεν απορροφάτε χρήματα». Και έχουν και ένα δίκιο, από τη στιγμή που σου δίνουν λεφτά, τα οποία δεν μπορείς να απορροφήσεις.

Εγώ μπορώ να σας ενημερώσω ότι, αυτή τη στιγμή, έχω στείλει μια επιστολή στην

Επίτροπο. Είμαστε σε επαφή με τη Γενική Διεύθυνση τη DG REGIO, τον ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ, το υπουργείο και τη DG REFORM.

Μάς δίνουν χρήματα για να εγκρίνουμε, για να κάνουμε μία κοινή Επιτροπή, η οποία θα κάνει τρία βασικά πράγματα, που δεν έχουν γίνει ποτέ στην Ελλάδα:

Πρώτον. Θα εγκρίνει ποιος κάνει ποια έργα. Πολύ βασικό. Τι κάνει ο ΟΣΕ, τι κάνει η ΕΡΓΟΣΕ. Και για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο, μέχρι το 2023, αλλά και για την επόμενη. Το ίδιο θα κάνει, λοιπόν, και για το 2021-2027 και για το υπολειπόμενο ΕΣΠΑ.

Επίσης, θα προτείνει έναν τρόπο αναδιοργάνωσης του συστήματος ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, το οποίο -όλοι γνωρίζουμε ότι- είναι εξόχως προβληματικό και με πάρα πολλές παθογένειες.

Αυτό, λοιπόν, είναι κάτι, το οποίο θα βοηθήσει και ο κ. Πατέρας με την εμπειρία του και θέλουμε να ελπίζουμε ότι πολύ σύντομα θα έχουμε αποτελέσματα. Αυτό είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να συνεχίσει η χώρα μας να παίρνει χρηματοδότηση από την Ευρώπη.

Διότι, όταν έχεις πάρει μόνο 250 εκατ., ενώ είχες 3 δισ. να πάρεις, όταν το CEF, το CONNECTING BUREAU FACILITY έχει άλλα 3,5 δισ να δώσει, και εμείς απορροφούμε ούτε το 2%, έρχεται η Γενική Διεύθυνση και σου λέει: «Εδώ, έχεις ένα πρόβλημα. Ή, λοιπόν, θα εκσυγχρονίσεις αυτούς τους οργανισμούς ή θα σταματήσω να σου δίνω λεφτά να κάνεις σιδηροδρομικά έργα». Είναι τόσο απλό.

Δεν ξέρω αν έχω ξεχάσει άλλη μία ερώτηση. Για τον κύριο Καλαματιανό. Καλό είναι να μη μιλάτε, κύριε Καλαματιανέ, -και δεν το λέω αυτό με καμία διάθεση αντιπαράθεσης- για ιδιωτικοποίηση, όταν στην ουσία στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ κάνατε αυτό που κάνατε, με τον τρόπο που το κάνατε.

Όχι, δεν θα ιδιωτικοποιηθεί ο ΟΣΕ. Σας είπα ότι ψηφίστηκε από το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο. Νομίζω ότι μπορούμε να συνεννοηθούμε.

Είναι τουλάχιστον κωμικό -για να μην πω ότι ενέχει και ένα στοιχείο θράσους- εσείς, που ξεπουλήσατε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, να έρχεστε και να μας κουνάτε το δάχτυλο αν θα πουλήσουμε εμείς τον ΟΣΕ. Δηλαδή, πραγματικά, αλλοίμονο. Σας απαντώ. Μπορεί η απάντησή μου να μην σας αρέσει, αλλά σε μία δημοκρατία και σε μια κοινοβουλευτική διαδικασία, κάνετε την ερώτησή σας, παίρνετε την απάντησή σας.

Για το Πάτρα-Πύργος, που σας ενδιαφέρει, ο στόχος είναι **η ανάταξη της γραμμής να είναι έτοιμη -γίνεται μια πολύ μεγάλη προσπάθεια- πριν το 2023.**

Αυτός είναι ο στόχος που έχουμε και πολύ ευχαρίστως στα πλαίσια του

Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, όποτε θέλετε, είμαι στη διάθεσή σας να απαντήσω στις ερωτήσεις σας.