

Παρά την προσπάθεια του ΤΕΕ να αποσυρθούν οι διατάξεις που αφορούσαν την κατάργηση του εξωλογιστικού τρόπου φορολόγησης των διπλωματούχων μηχανικών, ο νόμος 3842/2010 για την «Αποκατάσταση φορολογικής δικαιοσύνης και αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής» (ΦΕΚ Α΄ 58/23-04-2010) εφαρμόζει, πλέον, λογιστικό προσδιορισμό του καθαρού εισοδήματος των μηχανικών. Όπως με Δελτίο Τύπου του το ΤΕΕ είχε επισημάνει στις 26/3/2010, με τις διατάξεις αυτές δεν πλήττονται μόνο οι μηχανικοί, αλλά και το κράτος, που θα έχει κατακόρυφη μείωση των εσόδων του.



Τι αλλάζει στη φορολογία των μηχανικών - ελεύθερων επαγγελματιών

Στη συνέχεια, παρατίθεται σύντομη περιγραφή των αλλαγών που επέφερε ο Ν. 3842/2010 και οι οποίες αφορούν διπλωματούχους μηχανικούς που ασκούν ελεύθεριο επάγγελμα. Επισημαίνουμε, επίσης, ότι θα ακολουθήσουν ερμηνευτικές εγκύκλιοι από το υπουργείο Οικονομικών.

1. Εφαρμογή λογιστικού προσδιορισμού του εισοδήματος, για τα εισοδήματα που αποκτούν οι μηχανικοί από 1-1-2010 και μετά.

Οι συντελεστές του άρθρου 49 παρ. 5 ΚΦΕ εφαρμόζονται μόνο σε περίπτωση εξωλογιστικού προσδιορισμού με βάση τις διατάξεις του άρθρου 50 ΚΦΕ, στις περιπτώσεις, δηλαδή, που ο μηχανικός δεν τηρεί τα βι-

βλία και στοιχεία που ορίζονται από τον ΚΒΣ ή αυτά που τηρεί είναι ανεπαρκή ή ανακριβή.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 α του ν. 3842/2010 τροποποιείται η πρώτη περίοδος του άρθρου 49 παρ. 5 ως εξής: «Το καθαρό εισόδημα αρχιτεκτόνων και μηχανικών από τη σύνταξη μελετών και σχεδίων οικοδομικών και λοιπών τεχνικών έργων, την επιβλεψη εκτέλεσής τους, τη διεύθυνση εκτέλεσης (διοίκηση έργου) και την ενέργεια πραγματογνωμοσυιών και διαιτησιών σχετικών με αυτά τα έργα, εξαιρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 1 ως 4. Σε περίπτωση εξωλογιστικού προσδιορισμού με βάση τις διατάξεις του άρθρου 50, εφαρμόζονται οι παρακάτω συντελεστές».

2. Δυνατότητα μεταφοράς ζημίας από ελεύθεριο επάγγελμα, για εισοδήματα που αποκτώνται από 1-1-2010 και μετά.

Προβλέπεται η δυνατότητα μεταφοράς της ζημίας από ελεύθεριο επάγγελμα που προκύπτει από επαρκή και ακριβή βιβλία, το οποίο μπορεί να μεταφερθεί για να συμψηφιστεί διαδοχικά στα πέντε επόμενα οικονομικά έτη.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 β του ν. 3842/2010 προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος του άρθρου 4 παρ. 3 ΚΦΕ, ως εξής: «Οι διατάξεις των δύο προηγούμενων εδαφίων εφαρμόζονται και για το αρνητικό στοιχείο (ζημία) του εισοδήματος από ελευθέρια επαγγέλματα».

3. Αλλαγή στον τρόπο υπολογισμού των δαπανών αυτοκινήτου.

Καταργείται ο περιορισμός που ίσχυε με βάση το άρθρο 49 παρ. 2 εδ. Β΄ ΚΦΕ, σύμφωνα με τον οποίο οι δαπάνες αυτοκινήτου εκπίπτουν κατά ποσοστό 25% και μέχρι 3% του δηλωθέντος ακαθάριστου εισοδήματος από υπηρεσίες ελευθερίων επαγγελμάτων. Για τον προσδιορισμό της εκπιπόμενης δαπάνης ισχύουν πλέον οι διατάξεις του άρθρου 31 παρ. 1 ΚΦΕ, σύμφωνα με τις οποίες οι δαπάνες αυτοκινήτου ΙΧ με κυλινδρισμό κινητήρα μέχρι 1.600 κ.ε. εκπίπτουν μέχρι 60%, ενώ για αυτοκίνητα μεγαλύτερου κυβισμού εκπίπτει ποσό μέχρι 25%.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 6 του ν. 3842/2010 οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 49 του ΚΦΕ καταργούνται.

4. Αλλαγή στο χρόνο κτήσης του εισοδήματος από ελεύθεριο επάγγελμα.

Ως χρόνος κτήσης, πλέον, δεν θεωρείται ο χρόνος είσπραξης της αμοιβής, αλλά ο χρόνος κατά τον οποίο παρασχέθηκαν οι υπηρεσίες από τον ελεύθερο επαγγελματία. Διευκρινίζεται ότι όταν πρόκειται για παροχή υπηρεσιών διαρκείας, χρόνος κτήσης του εισοδήματος θεωρείται ο χρόνος που καθίσταται απαιτητό μέρος κάθε επιμέρους τμήμα της αμοιβής για το μέρος αυτό και την υπηρεσία που παρασχέθηκε. Κατ'εξαίρεση, όμως, παραμένει ως χρόνος κτήσης ο χρόνος είσπραξης της αμοιβής για τους ελεύθερους επαγγελματίες που αποκτούν εισόδημα από παροχή υ-

πηρεσιών στο Δημόσιο και τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 9 του ν. 3842/2010, τα τέσσερα πρώτα εδάφια της (νέας) παραγράφου 7, όπως αναριθμείται με την παράγραφο 4 του άρθρου 9 του ν. 3842/2010, αντικαθίστανται ως εξής: «Χρόνος κτήσης του εισοδήματος από υπηρεσίες ελευθέρου επαγγέλματος θεωρείται ο χρόνος κατά τον οποίο παρασχέθηκαν οι υπηρεσίες από τον ελεύθερο επαγγελματία. Όταν πρόκειται για παροχή υπηρεσιών διαρκείας, χρόνος κτήσης του εισοδήματος θεωρείται ο χρόνος που καθίσταται απαιτητό κάθε επιμέρους τμήμα της αμοιβής για το μέρος αυτό και την υπηρεσία που παρασχέθηκε. Κατ' εξαίρεση για τους ελεύθερους επαγγελματίες που αποκτούν εισόδημα από παροχή υπηρεσιών στο Δημόσιο και τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, χρόνος κτήσης του εισοδήματος θεωρείται ο χρόνος είσπραξης του».

5. Από 1-1-2011 η παρακράτηση του φόρου 20% που διενεργείται στις αμοιβές των ελευθέρων επαγγελματιών θα γίνεται στο καθαρό ποσό (χωρίς τον ΦΠΑ) των συναλλαγών, οι οποίες υπερβαίνουν τα 300 ευρώ. Για συναλλαγές κάτω των 300 ευρώ (καθαρό ποσό) δεν διενεργείται παρακράτηση φόρου.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 11 του ν. 3842/2011, στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 58 ΚΦΕ προστίθενται οι λέξεις «εφόσον η συναλλαγή υπερβαίνει τα 300 ευρώ». Με την Πολ. 1054/10-5-2010 διευκρινίστηκε ότι με τις διατάξεις της παραγράφου 11 του άρθρου 6 του ν. 3842/2010, η παρακράτηση του φόρου με συντελεστή είκοσι τοις εκατό (20%) στο ακαθάριστο εισόδημα από ελευθέρια επαγγέλματα, θα γίνεται στο καθαρό ποσό (χωρίς τον ΦΠΑ) των συναλλαγών, οι οποίες υπερβαίνουν τα τριακόσια (300) ευρώ. Οι παραπάνω διατάξεις, που αφορούν το όριο των 300 ευρώ, ισχύουν για συναλλαγές που γίνονται από την 1-1-2011 και μετά.

6. Υποβολή συγκεντρωτικών καταστάσεων πελατών - προμηθευτών.

Στις καταστάσεις αυτές, οι οποίες υποβάλλονται πλέον έως την 25η Ιουνίου κάθε έτους, συμπεριλαμβάνονται μόνο οι συναλλαγές η καθεμία από τις οποίες υπερβαίνει τα 300 ευρώ. Η διάταξη αυτή έχει ισχύ από τη δημοσίευση του νόμου στο ΦΕΚ, ήτοι από 23-4-2010.

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 26 του ν. 3842/2010 στην παράγραφο 1 του άρθρου 20 του ΚΒΣ η φράση «μέχρι την τριακοστή (30ή) Σεπτεμβρίου» αντικαθίσταται ως εξής «μέχρι την εικοστή πέμπτη (25η) Ιουνίου» και στην περίπτωση α' της ίδιας παραγράφου προστίθεται νέο εδάφιο ως ακολούθως: «Εξαιρετικά, δεν συμπεριλαμβάνονται στις καταστάσεις αυτές συναλλαγές, εφόσον η αξία ενός εκάστου στοιχείου που έχει εκδοθεί γι' αυτές δεν υπερβαίνει τα τριακόσια (300) ευρώ».

7. Αλλαγή στο χρόνο έκδοσης των στοιχείων των ελευθέρων επαγγελματιών.

Με τις νέες διατάξεις ο χρόνος έκδοσης της ΑΠΥ των ελευθέρων επαγγελματιών εναρμονίζεται με το χρόνο έκδοσης των τιμολογίων που εκδίδονται από τις εμπορικές επιχειρήσεις και πλέον οι ΑΠΥ των μηχανικών πρέπει να εκδίδονται με την ολοκλήρωση της παροχής. Όταν η παροχή υπηρεσίας διαρκεί, εκδίδεται τιμολόγιο κατά το χρόνο που καθίσταται απαιτητό μέρος της αμοιβής, για το μέρος αυτό και την υπηρεσία που παρασχέθηκε. Πάντως, το τιμολόγιο δεν μπορεί να εκδοθεί πέραν της διαχειριστικής περιόδου που παρασχέθηκε η υπηρεσία. Στην περίπτωση εκτέλεσης τεχνικών έργων ή εγκαταστάσεων, το τιμολόγιο εκδίδεται μέσα σε ένα (1) μήνα από την προσωρινή επιμέτρηση και πάντως μέσα στην ίδια φορολογική περίοδο που πραγματοποιήθηκε η επιμέτρηση. Χρόνος έκδοσης της ΑΠΥ παραμένει ο χρόνος είσπραξης όταν η υπηρεσία παρέχεται προς το Δημόσιο ή σε ΝΠΔΔ.

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 22 του ν. 3842/2010, το τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 13 του ΚΒΣ αντικαθίσταται ως εξής: «Σε περίπτωση παροχής υπηρεσιών η απόδειξη εκδίδεται στο χρόνο που ορίζεται από τις διατάξεις των παρα-

γράφων 14 και 15 του άρθρου 12 για το τιμολόγιο, με εξαίρεση την περίπτωση παροχής υπηρεσιών από τους ασκούντες ελευθέριο επάγγελμα προς το Δημόσιο και τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, όπου η απόδειξη εκδίδεται με κάθε επαγγελματική του είσπραξη, καθώς και την περίπτωση παροχής υπηρεσιών θεάματος ή μεταφοράς προσώπων όπου τα εισιτήρια εκδίδονται το αργότερο κατά το χρόνο έναρξης του θεάματος ή της μεταφοράς».

Προς διευκλυσή σας, υπενθυμίζουμε τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ.14 και 15 του ΚΒΣ, όπως ισχύουν:

«Άρθρο 12 ΚΒΣ (...)

14. Το τιμολόγιο εκδίδεται κατά την παράδοση ή την έναρξη της αποστολής των αγαθών στον παραλήπτη, κατά περίπτωση. Κατ' εξαίρεση, όταν για τη διακίνηση έχει εκδοθεί δελτίο αποστολής, το τιμολόγιο εκδίδεται το αργότερο σε ένα (1) μήνα από την παράδοση ή αποστολή των αγαθών στον αγοραστή και πάντως μέσα στην ίδια διαχειριστική περίοδο των συμβαλλομένων. Στις προαναφερόμενες περιπτώσεις έκδοσης του τιμολογίου σε χρόνο μεταγενέστερο της παράδοσης ή αποστολής των αγαθών, όταν αυτές αφορούν ενδοκοινοτικές αποστολές ή παραδόσεις αγαθών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 22α του ν. 1642/1986, το τιμολόγιο εκδίδεται το αργότερο μέχρι τη 15η του επόμενου μήνα της παράδοσης ή αποστολής αγαθών, και πάντως μέσα στην ίδια διαχειριστική περίοδο των συμβαλλομένων. Το τιμολόγιο αγοράς ηρητημένων καρπών εκδίδεται κατά το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης. Επί επιστροφής αγαθών το πιστωτικό τιμολόγιο εκδίδεται το αργότερο σε ένα (1) μήνα από το χρόνο της παραλαβής τους και πάντως μέσα στην ίδια διαχειριστική περίοδο που παραλήφθηκαν τα αγαθά. Στην περίπτωση παροχής υπηρεσίας, το τιμολόγιο εκδίδεται με την ολοκλήρωση της παροχής.

Όταν η παροχή υπηρεσίας διαρκεί, εκδίδεται τιμολόγιο κατά το χρόνο που καθίσταται απαιτητό μέρος της αμοιβής, για το μέρος αυτό και την υπηρεσία που παρασχέθηκε. Πάντως, το τιμολόγιο δεν μπορεί να εκ-

δοθεί πέραν της διαχειριστικής περιόδου που παρασχέθηκε η υπηρεσία. Στην περίπτωση εκτέλεσης τεχνικών έργων ή εγκαταστάσεων, το τιμολόγιο εκδίδεται μέσα σε ένα (1) μήνα από την προσωρινή επιμέτρηση και πάντως μέσα στην ίδια φορολογική περίοδο, που πραγματοποιήθηκε η επιμέτρηση.

Ειδικά σε περίπτωση παροχής σε πελάτη δικαιώματος λήψης υπηρεσιών, για συγκεκριμένο ή μη χρονικό διάστημα, έναντι προκαθορισμένης αμοιβής, ανεξάρτητα αν αυτή αφορά συγκεκριμένο ή μη πλήθος υπηρεσιών, το τιμολόγιο εκδίδεται κατά το χρόνο που η αμοιβή είναι απαιτητή και ο πελάτης αποκτά το σχετικό δικαίωμα λήψης των υπηρεσιών και όχι αργότερα από το τέλος της διαχειριστικής περιόδου των συμβαλλομένων.

Εξαιρετικά για τις κατά το ανωτέρω εδάφιο παροχές, σε πελάτες στους οποίους το δικαίωμα λήψης υπηρεσιών αποκτήθηκε στο έτος 2003, το τιμολόγιο για την απαιτητή αμοιβή εκδίδεται το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2005.

15. Εάν ο αγοραστής των αγαθών ή υπηρεσιών είναι πρόσωπο της παραγράφου 3 του άρθρου 2, το τιμολόγιο μπορεί να εκδοθεί μέχρι το τέλος της διαχειριστικής περιόδου μέσα στην οποία έγινε η παράδοση ή η αποστολή των αγαθών ή η παροχή των υπηρεσιών ή η πιστοποίηση δημοσίων έργων.

Ειδικά για τις οριστικές πωλήσεις συγγραμμάτων, των οποίων η τιμή ορίζεται με απόφαση της αρμόδιας Επιτροπής του υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, το τιμολόγιο εκδίδεται εντός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της σχετικής απόφασης και πάντως μέχρι το τέλος της διαχειριστικής περιόδου μέσα στην οποία δημοσιεύεται αυτή.

Κατ' εξαίρεση, όλα τα φορολογικά στοιχεία του παρόντος άρθρου, τα οποία εκδίδονται στο τέλος της διαχειριστικής περιόδου, επιτρέπεται να εκδίδονται μέχρι την εικοστή ημέρα του επόμενου μήνα, με ημερομηνία έκδοσης την τελευταία ημέρα της διαχειριστικής περιόδου, εφόσον παραδίδονται μέχρι την ημέρα αυτή, σε αυτόν που αφορούν».



Ο εγχώριος εκτροχιασμός και η πρόκληση των διευρωπαϊκών δικτύων

“ Στόχος της κυβέρνησης είναι έως το 2015 να έτοιμη και πλήρης η σιδηροδρομική ΠΑΘΕ, με νέα τιμολογιακή πολιτική η οποία θα καθοριστεί με βάση το πραγματικό κόστος και πλέον το κράτος θα κληθεί να αναλάβει το κόστος της κοινωνικής πολιτικής που πρέπει να ακολουθήσει σε ορισμένα δρομολόγια, όπως συμβαίνει σήμερα με τις άγονες γραμμές των αερομεταφορών ”

Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι βρίσκονται ίσως στην πιο κρίσιμη καμπή της ιστορίας τους. Αντιμετωπίζουν τα βάρη σωρευμένου χρέους άνω των 10 δισ. ευρώ. Πρόκειται για δημοσιονομικό εκτροχιασμό, ο οποίος αποδίδεται κατά βάση σε διαχρονική κακοδιαχείριση, αλλά και απουσία αναπτυξιακής πολιτικής για την αξιοποίηση και ανάδειξη του κρίσιμου ρόλου τους, στο σύστημα των εγχώριων και διεθνών χερσαίων μεταφορών. Παράλληλα, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι είναι αντιμετώπι με ένα νέο επώδυνο σχέδιο αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης, που αποφάσισε και προωθεί κατά προτεραιότητα η κυβέρνηση, με αιχμή την αποκρατικοποίηση τομέων και εταιρειών του ομίλου ΟΣΕ, περικοπές δρομολογίων και μείωση του προσωπικού, ενώ υπάρχουν οι προκλήσεις της ολοκλήρωσης των σιδηροδρομικών έργων σε εθνικό δίκτυο και οι κοινοτικές οδηγίες, που οδηγούν τους ελληνικούς σιδηρόδρομους στα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η πρόκληση των διευρωπαϊκών δικτύων υπό το βάρος των αδυναμιών του παρελθόντος, είναι η πραγματική πρόκληση για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Το μεγάλο ερώτημα είναι εάν θα καταφέρει η χώρα μας, εν μέσω της δημοσιονομικής κρίσης και υπό το αυστηρό καθεστώς επιτήρησης από το μηχανισμό στήριξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, να ανταποκριθεί στις νέες συνθήκες. Πολύ περισσότερο, που διαπιστώνεται, παράλληλα με το οικονομικό έλλειμμα του ΟΣΕ, και ένα διαχρονικό έλλειμμα εναρμόνισης της χώρας και του ΟΣΕ με τις κατευθύνσεις, τις προβλέψεις και της επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους.

Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

Η διαπίστωση της έλλειψης σύγχρονων υποδομών και αξιόπιστων υπηρεσιών, αλλά και η αναπαράξια διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών μεταφορικών δικτύων, οδήγησε στη στοχοθεσία δημιουργίας ενός ενιαίου, ολοκληρωμένου, ανταγωνιστικού και ασφαλούς σιδηροδρομικού χώρου. Προς την επίτευξη του στόχου αυτού η Λευκή Βί-

βλος εισήγαγε την έννοια των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών είναι το μέρος των Διευρωπαϊκών Δικτύων που αφορά τις χερσαίες (οδικές - σιδηροδρομικές), εναέριες και πλωτές (θαλάσσιες, ποτάμιες) μεταφορές προσώπων και αγαθών. Στόχος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ) είναι η μετατόπιση της ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, η καταπολέμηση των σημείων συμφόρησης και της συμφόρησης εν γένει, καθώς και η επικέντρωση της ποιότητας και της ασφάλειας στην κοινή μεταφορική πολιτική.

Όπως επισημαίνει η **Βασιλική Διαβολίτση**, της ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης και Παρακολούθησης του Ταμείου Συνοχής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, αναφερόμενη στην «Πολιτική του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και Πηγές Χρηματοδότησης» (TEN-T Budget και Ταμείο Συνοχής), στο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ) εντάσσονται δράσεις, οι οποίες ευθυγραμμίζονται με τους στόχους που έχουν καθοριστεί στη Λευκή Βίβλο και στους χάρτες αυτής (προσανατολισμοί) και εμπίπτουν στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών, λιμενικών, αεροπορικών δικτύων και των δικτύων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Οι δράσεις του ΔΔΜ αφορούν, μεταξύ άλλων, τις υποδομές για τα δίκτυα όλων των τρόπων μεταφοράς, καθώς και των συνδυασμένων μεταφορών και των κόμβων τους, όπως είναι τα σημεία εσωτερικών πλωτών οδών και οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι θαλάσσιοι λιμένες και οι αερολιμένες. Επίσης, συμπεριλαμβάνουν τα συστήματα διαχείρισης της θαλάσσιας, της εναέριας, της οδικής, της σιδηροδρομικής και της εσωτερικής πλωτής κυκλοφορίας, καθώς και τα δίκτυα εντοπισμού στίγματος και πλοήγησης.

Στους κοινοτικούς προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, όπως αυτοί περιγράφονται στην Απόφαση (ΕΚ) 1692/96 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η Κοινότητα διατύπωσε ξεκάθαρα τη θέλησή της για μεταστροφή των ευρωπαϊκών μεταφορών προς τη χρήση του σιδηροδρόμου.

Σημαντικά είναι τα στοιχεία από την Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή του Υπουργείου Υποδομών (υπεύθυνη: Ελένη Α. Χιώτη), τα οποία αναφέρονται στην εξέλιξη των συγχρηματοδοτούμενων έργων, καθώς και στη στρατηγική πολιτική και την επιλογή 1ης προτεραιότητας, που πρέπει να ακολουθηθεί, αλλά και στις ευκαιρίες και τους κινδύνους από τα δύσκολα δημοσιονομικά και τις καθυστερήσεις, ενώ, όπως επισημαίνεται, οι επενδύσεις από το ΕΣΠΑ δεν φθάνουν για να ολοκληρωθούν τα έργα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής, πραγματοποιήθηκαν σε 25 χρόνια, 4 Προγραμματικές Περιόδους: Συγκεκριμένα:

- 1989-1993: Α΄ ΚΠΣ,
- 1994-1999 (μέχρι το 2001): ΕΠ ΣΙΔΗΡΟΔΡ. + Α΄ Τ.Σ.,

Η δύσκολη πορεία των συγχρηματοδοτούμενων

- 2000-2006 (μέχρι το 2009): ΕΠ ΣΑΑΣ + Β΄ Τ.Σ.,

ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη το ΕΣΠΑ 2007-2013 (μέχρι το 2015).

Πηγές Χρηματοδότησης: Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης Ταμείο Συνοχής, Κ.Π. «Interreg III», Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), Εθνικοί Πόροι. Ως Γενικοί Στόχοι τέθηκαν η αναζωογόνηση των ελληνικών σιδηροδρόμων, η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης (χρόνος ταξιδιού, παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών, ασφάλεια), η επίτευξη διαλειτουργικότητας με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, η προώθηση συνδυασμένων μεταφορών (ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων - εξυπηρέτηση βιομηχανικών περιοχών), η αύξηση της ασφάλειας και η μείωση των ατυχημάτων.

Προτεραιότητες και προβλήματα

Οι 3 κύριες προτεραιότητες αφορούσαν στον εκσυγχρονισμό του βασικού σιδηροδρομικού κορμού της χώρας Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Σύνορα, συνολικού μήκους, περίπου, 1.000 χλμ., στον προστασιακό σιδηροδρομο Αττικής, στην ανάπτυξη του συγκροτήματος στο Θριάσιο Πεδίο και στη σιδηροδρομική σύνδεση με το Λιμένα Νέου Ικονίου.

- Η κατάσταση του δικτύου το 1990 ήταν ως εξής: Σε λειτουργία διπλή γραμμή Αθήνα-Οινόη-Τιθορέα και Πλατύ-Θεσσαλονίκη, Έναρξη εργασιών κατασκευής διπλής γραμμής Πλατύ-Λάρισα-Δομοκός (πλην Ευαγγελισμού - Λεπτοκαρυάς). Σταδιακή παράδοση τμημάτων γραμμής σε λειτουργία. Μονή μετρική γραμμή στο δίκτυο της Πελοποννήσου και

της Θεσσαλίας.

- Την περίοδο του Α΄ ΚΠΣ και Β΄ ΚΠΣ υπήρχε ολοκληρωμένη διπλή γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη πλην των υπό κατασκευή τμημάτων Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά, Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός, Ολοκληρωμένη η νέα γραμμή Παλιοφάρσος - Καλαμπάκα κανονικού εύρους, Υπό κατασκευή η νέα διπλή κανονικού εύρους γραμμή Αθηνών - Πατρών, στο τμήμα Αθήνα - Κόρινθος, Υπό κατασκευή το Συγκρότημα Θριάσιου. Υπό κατασκευή η ηλεκτροκίνηση του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Σε λειτουργία τμήμα Θεσσαλονίκη - Ειδομένη.

- Την τρίτη Προγραμματική Περίοδο 2000-2009 τα χαρακτηριστικά προβλήματα που αναδείχθηκαν ήταν: Φιλόδοξος σχεδιασμός - στοχοθεσία. Δέσμευση πόρων σημαντικού ύ-

Ευρωπαϊκές Οδηγίες και η εφαρμογή τους στην Ελλάδα

Σύμφωνα με τον προϊστάμενο του Τμήματος Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών, Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Μιλτιάδη Προβατά, η ευρωπαϊκή νομοθεσία περιλαμβάνει μια σειρά από Οδηγίες, που ρυθμίζουν θέματα όπως η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η ασφάλεια και η διαλειτουργικότητα, η απελευθέρωση των υπηρεσιών διεθνών και εθνικών μεταφορών εμπορευμάτων, η πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Το 1ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, που περιλαμβάνει τις Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/12/ΕΚ, 2001/14/ΕΚ, ρυθμίζει θέματα, όπως η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, οι άδειες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, οι χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και η πιστοποίηση της ασφάλειας, και εναρμονίστηκε στο Εθνικό Δίκαιο με το ΠΔ 41/2005, που τροποποιήθηκε με τα ΠΔ 145/08 και ΠΔ 149/09.

Με το ΠΔ 145/2008 (ΦΕΚ 201/Α΄/7-10-08) έγινε αναμόρφωση του Οργανισμού Ελληνικών Σιδηροδρόμων (ΟΣΕ ΑΕ) και των θυγατρικών εταιρειών, με στόχο την απόλυτη διάκριση μεταξύ της

διαχείρισης της υποδομής και της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου. Με το νόμο 3710/2008 «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 216/Α΄/23-10-08) προβλέφθηκε η σύσταση του «Εθνικού Συμβουλίου Μεταφορών» στο οποίο μεταβιβάστηκαν οι αρμοδιότητες του Ρυθμιστικού Φορέα της αγοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και η άδεια των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Επίσης, προβλέφθηκε η σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 19 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Με τις αποφάσεις της Διυπουργικής Επιτροπής Υ.Α. υπ' αριθμ. 60201/ΕΓΔΕΚΟ 1964 (ΦΕΚ 2602/Β΄/22-12-08) και την κοινή απόφαση του πρωθυπουργού και του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (αριθμ. πρωτ. 66566/5566/22-12-08) υλοποιήθηκε η αναμόρφωση της ΟΣΕ ΑΕ και καθορίστηκαν τα μέλη του Εθνικού Συμβουλίου Μεταφορών.

Για την εφαρμογή του 1ου Σιδηροδρομικού Πακέτου έγιναν επισημάνσεις από την Ε. Επιτροπή για παραλείψεις σε θέματα ανεξαρτησίας άσκησης βασικών καθηκόντων, στο σύστημα χρέωσης τελών υποδομής και το ρυθμιστικό φορέα των σιδηροδρόμων (Ιούνιος 2008) και, με βάση την αλληλογραφία που έγινε με τις ελληνικές αρχές, οι νομοθετικές ρυθμίσεις τέθηκαν σε επεξεργασία για περαιτέρω τροποποιήσεις.

Το 2ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, που περιλαμβάνει τις Οδηγίες 2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των κοινοτικών σιδηροδρόμων και την απελευθέρωση των υπηρεσιών διεθνών και εθνικών μεταφορών εμπορευμάτων, εναρμονίστηκε στο Εθνικό Δίκαιο με τα ΠΔ 159/07, ΠΔ 160/07 και ΠΔ 158/07. Με μια σειρά από αποφάσεις ΥΑ Φ4/οικ.27887/2166 (ΦΕΚ Β΄643/23.05.2006), ΑΣ10/11249/1018 (ΦΕΚ Β΄911/19.05.2006) και ΥΑ ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422 (ΦΕΚ Β΄986/22.05.2009) εγκρίθηκαν οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, καθορίστηκε η διαδικασία πιστοποίησης ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης και η έγκριση ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, καθώς και το σύστημα κυρώσεων για τη μη εφαρμογή των απαιτήσεων ασφάλειας.

Το 3ο Σιδηροδρομικό Πακέτο περιλαμβάνει τις Οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ (που συμπληρώθηκε με την Απόφαση 2010/17/ΕΚ και τον Κανονισμό 36/2010) και τον Κανονισμό 1371/2007 και ρυθμίζουν θέματα όπως την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της υποδομής, την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών δικτύων.

ψους, ενώ η ΕΡΓΟΣΕ βρισκόταν στα πρώτα βήματά της. Προβλήματα προσαρμογής στην κοινοτική νομοθεσία, ενώ ήταν μεταβαλλόμενο το εθνικό θεσμικό πλαίσιο. Υπήρξαν μη ώριμα έργα και μη πλήρεις μελέτες. Προβλήματα με περιβαλλοντικές και άλλες αδειοδοτήσεις. Ως εκ τούτων, διαπιστώθηκαν σημαντικές χρονικές καθυστερήσεις, μεταφορά πόρων σε άλλα ΕΠ του Γ' ΚΠΣ, μη επίτευξη στόχων, συνεχείς αναθεωρήσεις του προγράμματος, χρονική μετακύλιση προς το ΕΣΠΑ. Ειδικότερα, στην καθημερινή διαχείριση καταγράφονται στα προσυμβατικά στάδια: Καθυστερήσεις στην ωρίμανση σημαντικών και εξαιρετικά σύνθετων τεχνικών έργων, Αλλαγές στο σχεδιασμό. Υπέρβαση των χρονοδιαγραμμάτων εκπόνησης μελετών και αποκλίσεις στους προϋπολογισμούς τους. Προβλήματα στις δημοπρατίσεις - ενστάσεις/προσφυγές σε ελληνικά και κοινοτικά όργανα - επαναλήψεις διαγωνισμών. Στα στάδια της έναρξης υλοποίησης των έργων καταγράφονται: Αντιδράσεις τοπικών κοινωνιών, καθυστερήσεις στη συντέλεση των απαλλοτριώσεων, αδικαιολόγητα υψηλές τιμές για τις απαλλοτριώσεις, εκτέλεση έργων σε γραμμές υπό κυκλοφορία, δυσκολίες στις αδειοδοτήσεις των δανειοθαλάμων. Ως σημαντική παράμετρος καταγράφεται η παράλληλη εκτέλεση οδικών έργων (Ε65, Ολυμπία Οδός, κλπ.). Στα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες καταγράφονται ακόμη, συχνές αλλαγές στο θεσμικό περιβάλλον, εφαρμογή αυστηρών διαδικασιών του Γ' ΚΠΣ σε ό,τι αφορά υπερβάσεις κόστους και τη σύναψη συμπληρωματικών συμβάσεων, αναστολές και περικοπές δαπανών ως αποτέλεσμα ελέγχων και οριζόντιων διορθώσεων.

Σημαντική επιτάχυνση

Πρέπει να σημειωθεί, παράλληλα, ότι είχαμε τα τελευταία χρόνια σημαντική επιτάχυνση με απορρόφηση σε ποσοστό 54% την περίοδο 2000-2006, ποσοστό 102% την πε-

ρίοδο 2007-2009. Υπήρξε δηλαδή πλήρης αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων. Η πρόοδος των έργων είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των χρόνων ταξιδιού στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και η διάρκεια του ταξιδιού έγινε 5,30 ώρες το 2000 και 4,15 ώρες το 2009. Παράλληλα, σημειώθηκε αύξηση επιβατικής κίνησης την περίοδο 2000-2009, κατά 15% στον άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης και 10% στο άξονα Αθηνών - Πατρών.

Με το Γ' ΚΠΣ και ΤΣ, δηλαδή έως το 2009 επιτεύχθηκε να υπάρχει ολοκληρωμένη διπλή γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, με ηλεκτροκίνηση, πλην του ορεινού. Σε λειτουργία η ηλεκτροκίνηση στο βόρειο τμήμα Λάρισα - Θεσσαλονίκη. Σε λειτουργία η νέα γραμμή Αθήνα - Κιάτο, με εκρεμότητες στα έργα ηλεκτροκίνησης.

Ολοκληρωμένο το τμήμα του προαστιακού Α/Δ Σπάτων - ΣΚΑ - Τρεις Γέφυρες, με εγκατεστημένη ηλεκτροκίνηση, ενώ προβλέπεται να ολοκληρωθεί ο δεξιός ημι-διάδρομος το 2011. Σε γενικό επίπεδο, λοιπόν, με τα προγράμματα από το Γ' ΚΠΣ και το Β' ΤΣ 2009 διαμορφώθηκε η εικόνα που περιλαμβάνει: 690 κλμ. γραμμής κλμ. αναβαθμισμένης γραμμής. Ανωσέπδες οδικές/σιδηροδρομικές διαβάσεις. Νέους και ανακαινισμένους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Παράπλευρο οδικό δίκτυο. Ολοκλήρωση της Α' φάσης των έργων στο Θριάσιο Πεδίο. Παρεμβάσεις και στο περιφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο. Παραμένουν ωστόσο ημιτελή, με πάνω από 50% φυσική πρόοδο, 7 εργολαβίες σε πλήρη εξέλιξη στο τμήμα Τιθορέα - Δομοκός και ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2014, 5 εργολαβίες στο τμήμα Κιάτο - Αίγιο, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2013 και 2 εργολαβίες στη γραμμή του Ικονίου, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2011.

Νέα περίοδος

Για την περίοδο ΕΣΠΑ 2007-2013 οι βασικές παρατηρήσεις είναι:

Σχετικώς μειωμένοι πόροι. Κοινό τομεακό πρόγραμμα για τις υποδομές μεταφορών «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας» προϋπολογισμού 7,4 δισ. ευρώ, 21% σιδηρόδρομοι (1,6 δισ. ευρώ), Συμμετοχή στο ΠΕΠ Αττικής και ΠΕΠ Μακεδονίας - Θράκης 2007-2013 (0,3 δισ. ευρώ ο σιδηρόδρομος). Εξασφαλισμένη δημόσια δαπάνη για το σιδηρόδρομο και για όλη την περίοδο 1,9 δισ. ευρώ, εκ των οποίων 1 δισ. ευρώ η κοινοτική συνδρομή. Οι βασικοί στρατηγικοί στόχοι είναι: Ολοκλήρωση της νέας διπλής κανονικού εύρους ηλεκτροκινούμενης γραμμής προς Πάτρα. Ολοκλήρωση του ορεινού τμήματος Τιθορέα - Δομοκός μήκους 106 κλμ. Ολοκλήρωση της σύγχρονης σηματοδότησης (ETCS) και της φωνητικής επικοινωνίας (GSMR) στον ΠΑΘΕΠ. Ολοκλήρωση Προαστιακού Αττικής, Ολοκλήρωση Σιδηροδρομικού Συγκροτήματος στο Θριάσιο Πεδίο. Ακόμη προβλέφθηκαν παρεμβάσεις στο προαστιακό σύστημα της Θεσσαλονίκης. Ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη και σύνδεση με το λιμάνι. Επέκταση από το Κορωπί προς το Λαύριο. Για το πρόγραμμα ΕΣΠΑ «Σιδηρόδρομοι» ο στόχος είναι ένας και μοναδικός: Σε πλήρη λειτουργία ο βασικός σιδηροδρομικός κορμός της χώρας με σύγχρονη σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση το 2015. Ζητούμενο είναι εάν είναι επαρκής η ωριμότητα πολλών από τα βασικά έργα, ενώ ήδη υπάρχει σημαντική διαχειριστική εμπειρία. Πάντως, πρόκειται για την τελευταία σημαντική χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών από την ΕΕ, με κινδύνους οι οποίοι σχετίζονται και με τα δύσκολα δημοσιονομικά της χώρας. Πάντως τίθεται το ερώτημα: Μόνο το ΕΣΠΑ και οι επενδύσεις του φθάνουν; Οι κατευθύνσεις που οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι καλούνται να ακολουθήσουν είναι: Συντήρηση δικτύου - Λειτουργία. Ανασυγκρότηση του Ομίλου. Προσαρμογή στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. Τιμολογική και δρομολογική πολιτική, με στόχο τη βιωσιμότητα. Συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην εκτέλεση σιδηροδρομικών έργων.

Νέα σιδηροδρομικά έργα και μελέτες

Η απόφαση των ΕΚ θέσπισε μια λίστα με 30 έργα προτεραιότητας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, τα οποία επιλέχθηκαν βάσει της προστιθέμενης αξίας τους και της συμμετοχής τους στην αειφόρο ανάπτυξη των. Από τα 30 έργα προτεραιότητας, τα 18 αφορούν σιδηροδρομικά έργα, τα τρία αφορούν διατροπικά έργα (οδικά και σιδηροδρομικά), τα 2 είναι έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας και το ένα αφορά τους θαλάσσιους διαδρόμους. Η επιλογή αυτή αντικατοπτρίζει την υψηλή προτεραιότητα που δίδεται σε εκείνα τα μέσα μεταφοράς που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον και συμβάλλουν στον αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής.

Από τα 30 έργα προτεραιότητας, τα σιδηροδρομικά έργα ελληνικού ενδιαφέροντος που ταυτόχρονα είναι και άξονες προτεραιότητας είναι:

Ο άξονας Νο 22: Σιδηροδρομικός ΠΑΘΕΠ με έξοδο προς Σόφια-Βουδαπέστη - Βιέννη - Πράγα - Νυρεμβέργη - Δρέσδη, και ο άξονας Νο 29: ο σιδηροδρομικός άξονας της Ιόνιας οδού με έξοδο στην Αδριατική.

Τα έργα/μελέτες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών συγχρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, από την Ειδική Γραμμή του κοινοτικού προϋπολογισμού για το ΔΔΜ (TEN-T budget), καθώς και από άλλες πηγές χρηματοδότησης (π.χ. εθνικοί πόροι, συμβάσεις παραχώρησης κλπ.) Από τον κοινοτικό προϋπολογισμό για το ΔΔΜ (TEN-T budget), την τρέχουσα προγραμματική περίοδο χρηματοδοτούνται οι κάτωθι μελέτες:

- Άξονας Νο. 22: «Μελέτες για την ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Έργου προτεραιότητας Νο. 22» Η μελέτη αυτή υλοποιείται από κοινού από 4 κράτη - μέλη (Ελλάδα, Βουλγαρία, Ρουμανία και Ουγγαρία).

- Άξονας Νο. 29: «Σιδηροδρομική Γραμμή Αντίρριου - Ιωαννίνων, μελέτες χάραξης της νέας γραμμής».

- «Μελέτες τυποποίησης και αναβάθμισης του σχεδιασμού της υπάρχουσας α.γ. Πάτρας - Πύργου - Καλαμάτας».

Το στοίχημα της αναδιάρθρωσης του ΟΣΕ

Το κυβερνητικό σχέδιο αποκρατικοποιήσεων για τον ΟΣΕ, εν αναμονή σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου, με συγχωνεύσεις εταιρειών, περικοπές δρομολογίων, αυξήσεις κομίστρων και μειώσεις προσωπικού, προβλέπει πώληση του 49% της

δομένα. Το μεγάλο μέγεθός του, η στρατηγική του χωροθέτηση κοντά στο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, οι άψογες οδικές συνδέσεις και κυρίως η διασύνδεσή του με το λιμένα του Ν. Ικονίου και το σιδηροδρομικό δίκτυο, αναμένεται να συμβάλει δυναμικά στο στόχο του εκ-

δίεπει ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφορών.

Παρατηρήσεις για το σχέδιο

Η αναδιάρθρωση είναι διαδικασία μακράς διάρκειας και χρειάζεται καθαρό όραμα και υπομονή. Ο χρόνος που μεσολάβησε από την αναδιοργάνωση του ΟΣΕ (2006) μέχρι την ανεξαρτητοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν ελάχιστος, με αποτέλεσμα να μην πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες βελτιωτικές παρεμβάσεις για την ορθή λειτουργία του Ομίλου, επισημαίνει σε εισήγησή της, μεταξύ άλλων, η Προϊσταμένη Διεθνούς Συνεργασίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Αικ. Βήτου. Όπως αναφέρει, η αποδοτικότητα των εταιρειών δεν έχει βελτιωθεί. Δεν έχει επιτευχθεί σύγχρονη διαχείριση του κόστους σε καμία από τις εταιρείες. Δεν έχουν καθιερωθεί σύγχρονες οργανωτικές δομές που θα συντελέσουν στην ανάπτυξη των εταιρειών και στη μείωση του διοικητικού κόστους.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει αποκτήσει πελατοκεντρική αντίληψη. Δεν πραγματοποιήθηκε επανεκπαίδευση των εργαζομένων, που είναι ένα από τους βασικούς παράγοντες για επιτυχή αναδιοργάνωση. Δεν έχουν διασφαλιστεί οι διεπαφές μεταξύ των εταιρειών και τελικά δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι τρεις πυλώνες μιας δυναμικής αναδιοργάνωσης, που είναι η διακοπή παλαιών συνθηκών, η σταθερότητα, και η επιχειρηματικότητα.



“ Για την εφαρμογή του Ιου Σιδηροδρομικού Πακέτου έγιναν επισημάνσεις από την Ε. Επιτροπή για παραλείψεις σε θέματα ανεξαρτησίας άσκησης βασικών καθηκόντων, στο σύστημα χρέωσης τελών υποδομής και τον ρυθμιστικό φορέα των σιδηροδρόμων (Ιούνιος 2008) και, με βάση την αλληλογραφία που έγινε με τις ελληνικές αρχές, οι νομοθετικές ρυθμίσεις τέθηκαν σε επεξεργασία για περαιτέρω τροποποιήσεις ”

ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε στρατηγικό επενδυτή και εκχώρηση του μάντζιμεντ. Εισφορά σταθμών και εμπορικών ακινήτων σε εταιρεία ειδικού σκοπού και ανάπτυξη μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Συμβάσεις παραχώρησης των Εμπορευματικών Κέντρων Θρασιάου Πεδίου και Θεσσαλονίκης.

Σε αυτή την απόφαση τελικά προχωρεί η κυβέρνηση για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, ο οποίος από χρόνια έχει παραμείνει στην ουρά των μεταφορών, ενώ αντίθετα σε άλλες χώρες, όπως η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιαπωνία, αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του συστήματος. Ενδεικτικό είναι ότι στη χώρα μας ο σιδηρόδρομος καλύπτει μόλις το 8% του επιβατικού κοινού και λιγότερο από το 2% των εμπορευματικών μεταφορών.

Εν τω μεταξύ η ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ ΑΕ, προκήρυξε την 1η Ιουνίου 2010 διεθνή ανοικτό διαγωνισμό για την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης της ανάπτυξης Εμπορευματικού Κέντρου σε ακίνητο ιδιοκτησίας της έκτασης 588 στρεμμάτων στην περιοχή Θρασιάου Πεδίου του Δήμου Ασπροπύργου Αττικής.

Το εμπορευματικό κέντρο του Θρασιάου Πεδίου αποτελεί ένα πρωτοποριακό έργο για τα ελληνικά δε-

συγχρονισμού και της ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών και στην ανάδειξη της χώρας ως σημαντικού κόμβου μεταφορών.

Σύγχρονες εξελίξεις και προοπτικές

Στόχος της ελληνικής πολιτείας θα πρέπει να είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη αξιοποίηση των επιμέρους πηγών χρηματοδότησης, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η συμπληρωματικότητα τους, με στόχο την ταχεία υλοποίηση του ελληνικού τμήματος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών με τον αποτελεσματικότερο και οικονομικότερο τρόπο.

Τα συμπεράσματα για τις σύγχρονες εξελίξεις και τις προοπτικές των σιδηροδρόμων σε ελληνικό και πανευρωπαϊκό επίπεδο, εξήχθησαν κατά τη διάρκεια Ημερίδας που οργάνωσε το ΤΕΕ στις αρχές του χρόνου, όπου διακεκριμένοι Έλληνες και αλλοδαποί ειδικοί, που ασχολούνται ενεργά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στελέχη της ΕΕ, των αρμόδιων υπουργείων και του ΟΣΕ, αναφέρθηκαν στη βιωσιμότητα του σιδηροδρόμου και τις επιπτώσεις στην οικονομία, στην εξέλιξη των σιδηροδρομικών έργων υποδομής και στο θεσμικό πλαίσιο που θα πρέπει να

Οι επιστημονικοί σύλλογοι

Εν τω μεταξύ όλοι οι επιστημονικοί σύλλογοι του Οργανισμού αντιδρούν στα σχέδια της Κυβέρνησης και επισημαίνουν ότι ο ΟΣΕ έφθασε μέχρι εδώ από κακοδιοίκηση του Οργανισμού κατά μεγάλα χρονικά διαστήματα, με αλόγιστες σπατάλες, χαριστικές παροχές σε «ημετέρους», επιλεκτικές και αναξιοκρατικές συμπεριφορές, σκάνδαλα επί σκανδάλων (ατιμώρητα), και με τις σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις σε βάρος του ΟΣΕ, από «έμπιστες», πλην, όμως, ανεπαρκείς διοικήσεις.

Ωστόσο παρά την άσχημη εικόνα του ΟΣΕ το ενδιαφέρον των επενδυτών τον τελευταίο καιρό έχει αυξηθεί, με δεδομένο ότι από την 1η Ιανουαρίου έχει τεθεί σε εφαρμογή η κοινοτική οδηγία, με την οποία γίνεται η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ από το νέο χρόνο θα επεκταθεί και στις επιβατικές,