

Τα όσα ελέχθησαν στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής για το νομοσχέδιο των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών

2022/07/07 08:45 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Υπέρ της κύρωσης της σύμβασης του Δημοσίου με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ανάθεση «Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών» τάχθηκε χθες η αρμόδια επιτροπή της Βουλής.

Η σύμβαση με την Hellenic Train, (όπως έχει μετονομαστεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) που ελέγχει η ιταλική Ferrovie Dello Stato Italiane, αφορά **την υποχρέωσή της να πραγματοποιήσει συγκεκριμένα δρομολόγια σε συγκεκριμένες περιοχές (άγονες γραμμές)**, έχει δεκαετή διάρκεια και η αποζημίωση του Δημοσίου προς τον πάροχο ανέρχεται σε 50 εκατ. ευρώ ετησίως.

Υπέρ της κύρωσης τάχθηκε η **ΝΔ**, κατά ο **ΣΥΡΙΖΑ**, το **ΚΚΕ** και το ΜΕΡΑ25, ενώ επιφύλαξη εξέφρασαν το **ΠΑΣΟΚ** - Κίνημα Αλλαγής και η Ελληνική Λύση.

Στην προσπάθεια της κυβέρνησης να ανατάξει την “φοβερά προβληματική σιδηροδρομική υποδομή της χώρας” ενέταξε ο παριστάμενος υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, τη συζητούμενη σύμβαση.

Η κυβέρνηση έχει δημοπρατήσει με τη μέθοδο της μελετοκατασκευής, το μεγαλύτερο πακέτο σιδηροδρομικών έργων που έχει γίνει ποτέ στη χώρα, ύψους 4,5 δισ. ευρώ, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα αναβάθμισης και εξηλεκτισμού όλου του δικτύου:

“Εμείς, αυτή τη στιγμή, επενδύουμε 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ για την ανάταξη της σιδηροδρομικής υποδομής” είπε ο κ. Καραμανλής.

Όπως είπε, με τη σύμβαση επιτυγχάνονται τα εξής:

A. Θα γίνονται πλέον δρομολόγια σε όλη τη χώρα και στο σύνολο του δικτύου, ακόμα και σε αυτούς που θεωρούμε μη εμπορικούς προορισμούς. Επιπλέον, θα διασφαλίζεται πραγματικά (η εκτέλεσή τους) αφού για πρώτη φορά μπαίνουν ρήτρα και κυρώσεις. Μέχρι σήμερα, σημείωσε ο υπουργός, “μπαίνανε αυτά τα χρήματα για τις άγονες γραμμές χωρίς επί της ουσίας να ελέγχει κανένας αν αυτά τα δρομολόγια εκτελούνται ή όχι”.

B. Το μεγαλύτερο μέρος της ετήσιας αποζημίωσης θα επιστρέφεται στο ελληνικό δημόσιο, διότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως χρήστης της γραμμής, πληρώνει τέλη διέλευσης σε αυτόν που είναι ο λεγόμενος infrastructure manager (διαχειριστής της γραμμής) και αυτός είναι η κρατική ΟΣΕ.

Γ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται σε πολύ συγκεκριμένες επενδύσεις.

Δ. Οι δύο πλευρές συμφωνούμε ότι όσο περισσότερο υλοποιούνται οι επενδύσεις τόσο περισσότερα θα διαρκέσει αυτή η σύμβαση (10 έτη συν 5 έτη)

Ε. Προβλέπουμε ένα κίνητρο αποδοτικότητας του μηχανισμού αποζημίωσης σε περίπτωση θετικού οικονομικού αποτελέσματος της εταιρείας: “Το ελληνικό δημόσιο θα μπορεί να προσβλέπει να πάρει περαιτέρω χρήματα”.

Για το όφελος από τη σύμβαση, ο κ. Καραμανλής είπε ότι μαζί με τη μισθοδοσία και τη φορολογία, σε αυτά τα 10 χρόνια, ανέρχεται κοντά στα 2 δισ. ευρώ.

Απαντώντας στις τοποθετήσεις μελών της επιτροπής, είπε μεταξύ άλλων ότι η γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπήρξε άγονη και με τις συμβάσεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Τόνισε, δε, ότι αυτή τη στιγμή, στη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη προβλέπονται 5 ζεύγη δρομολογίων με Intercity και 2 ζεύγη με Intercity express, δηλαδή, συνολικά 14 καθημερινά δρομολόγια, ενώ στις αντίστοιχες συμβάσεις του ΣΥΡΙΖΑ και του 2015 και στην τροποποιημένη του 2017 ήταν μόνο 8 δρομολόγια.

“Θέλουμε να πιστεύουμε ότι όταν τελειώσει και το πολύ μπλεγμένο ζήτημα της ηλεκτροκίνησης στη λεγόμενη εργολαβία 717, θα μπορέσουμε να ρίξουμε τον χρόνο (της διαδρομής) γύρω στις 3,5 ώρες” πρόσθεσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

“Τα τρία τελευταία χρόνια δυστυχώς, μπορούμε να πούμε ότι και ο σιδηρόδρομος και η κοινωνία έχασαν το τρένο” ανέφερε, από την πλευρά της αξιωματικής αντιπολίτευσης, ο εισηγητής της μειοψηφίας, Νίκος Παππάς:

“Υπάρχουν ολόκληρες περιοχές της χώρας μας, οι οποίες δεν έχουν δει τρένο να φτάνει σε αυτές, και η ευθύνη, βαραίνει αποκλειστικά την κυβέρνηση του κ.

Μητσοτάκη, διότι, όπως απαξιώθηκε ο σιδηρόδρομος, χάθηκε το στοίχημα της ανάπτυξης και βεβαίως πάρα πολλά κομμάτια της χώρας παραμένουν σιδηροδρομικά απομονωμένα. Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη έχουν να δουν ένα τρένο τρία χρόνια” είπε χαρακτηριστικά, ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

Αναφερόμενος στη σύμβαση, είπε ότι εδώ έχουμε την επιδότηση του συνόλου της δραστηριότητας της Hellenic Train, πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και με βάση τη σύμβαση ξηλώνονται μια σειρά από κρίσιμα σοβαρά δρομολόγια και υλοποιείται η στρατηγική της μικρής ακριβής και μονοπωλιακής ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία θα έχει εγγυημένα κέρδη.

Ο αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, Χρήστος Γκόκας εξέφρασε το ερώτημα γιατί η κυβέρνηση δεν επιδίωξε έναν διεθνή διαγωνισμό και καθιστά τον ιταλικό όμιλο “μοναδικό προνομιούχο”.

Σημείωσε ότι επιδοτούνται γραμμές που πλέον δεν είναι άγονες, ενώ ζήτησε στοιχεία για τις επενδύσεις που θα αναλάβει η εταιρεία.

“Η προς κύρωση συμφωνία παρουσιάζει πολλές γκρίζες πλευρές και δημιουργεί μεγάλες αμφιβολίες ως προς την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, τη διασφάλιση της διαφάνειας και του υγιούς ανταγωνισμού” είπε ο κ. Γκόκας.

Ο αγορητής του ΚΚΕ, Λεωνίδα Στολτίδης είπε ότι και αυτή η σύμβαση είναι ενταγμένη στους στόχους που βασίζονται στις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους σιδηροδρόμους, για την πλήρη απελευθέρωσή τους και τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων.

Ο αγορητής της Ελληνικής Λύσης, Βασίλης Βιλιάρδος είπε ότι στην εταιρεία εφαρμόστηκε “η επιτυχημένη, για τους ξένους, μέθοδος Χατζηδάκη, η απαξίωση, ο τερματισμός και το ξεπούλημα. Τι κερδίσαμε;

Απολύτως τίποτα, αφού οι υπηρεσίες παρέμειναν ως είχαν, έχει δημιουργηθεί μονοπώλιο, τουλάχιστον στα επιβατικά, κάτι που δεν έχει καμία σχέση με την ελεύθερη οικονομία, υπάρχει καταπάτηση των δικαιωμάτων των επιβατών, ο **ΟΣΕ** συνεχίζει να έχει ζημίες και επιδοτείται, όπως επίσης η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που ξεπουλήθηκε έναντι 45 εκατομμυρίων”.

Τέλος, ο αγορητής του ΜέΡΑ25, Γιώργος Λογιάδης διερωτήθηκε για το “ποιος εχέφρων επενδυτής θα έρθει στην Ελλάδα, να επενδύσει, όταν γνωρίζει ότι το νομικό πλαίσιο είναι, όπως αναφέρει η επίτροπος Vestager;

Ή αρπαχτή θα κάνει ή θα γνωρίζει από την αρχή ότι τα κέρδη είναι εξασφαλισμένα, «μονά-ζυγά δικά τους», όπως γίνεται στη σημερινή σύμβαση μεταξύ της Ελλάδος, του Υπουργείου Μεταφορών και της ιταλικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ.