
Τα όσα είπαν Κ. Καραμανλής, Μ. Παπαδόπουλος, Γ. Καραγιάννης και Ν. Παππάς στη Βουλή για ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ και ΚΤΕΛ

2022/09/29 07:33 στην κατηγορία ΜΜΜ

Έντονη πολιτική αντιπαράθεση ξέσπασε μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης κατά τη συζήτηση του νόμου «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις».

Η ανακοίνωση του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Ο Κ. Καραμανλής αναφέρθηκε αναλυτικά στην εφαρμογή, με τα άρθρα 1 έως 35 του νομοσχεδίου, από την πλευρά της χώρας μας του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1370, ο οποίος σχετίζεται με την παραχώρηση του έργου των αστικών και υπεραστικών μεταφορών με διαγωνιστικές διαδικασίες. Και κατέρριψε τους ισχυρισμούς της Αντιπολίτευσης περί φωτογραφικού διαγωνισμού.

Υπενθύμισε μάλιστα τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2018 με το νόμο για τα αστικά ΚΤΕΛ, ένα μήνα πριν πέσει η Κυβέρνηση του. «Γιατί αυτός είναι ο ΣΥΡΙΖΑ, αυτή εδώ είναι η δήθεν αριστερά, αυτή είναι η πολιτική εξαπάτηση. Βλέπουν ότι φεύγουν και έρχονται ένα μήνα πριν και κάνουν ένα νομοσχέδιο, που στην ουσία νομιμοποιεί το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ, σε πλήρη αντίθεση με τον 1370», είπε και πρόσθεσε απευθυνόμενος στην αξιωματική Αντιπολίτευση: «Θα πρέπει να αποφασίσετε: Τότε είχατε δίκιο ή τώρα;»

Ο κ. Καραμανλής απάντησε στη συνέχεια για τον ισχυρισμό ότι με το νομοσχέδιο αποκόπτονται από τους διαγωνισμούς τα τουριστικά λεωφορεία. Επανέλαβε ότι «άλλο πράγμα είναι η μεταφορά τουριστών και άλλο πράγμα το συγκοινωνιακό έργο». Σημείωσε ότι το Υπουργείο θέλει όσοι μετέχουν στους διαγωνισμούς να έχουν εμπειρία, αλλά διευκρίνισε ότι δεν αποκλείονται τα τουριστικά λεωφορεία, θα μπορούν να συμμετάσχουν ως κοινοπραξίες.

«Γιατί αυτός ο νόμος ευνοεί τις κοινοπραξίες και θα κατέβουν στο διαγωνισμό και το επιδιώκουμε αυτό. Επιδιώκουμε τον ανταγωνισμό, επιδιώκουμε το άνοιγμα της αγοράς. Διότι σε αντίθεση με σας πιστεύουμε ότι το άνοιγμα της αγοράς θα φέρει

στο τέλος καλύτερες υπηρεσίες» δήλωσε ο κ. Καραμανλής.

Επισήμανε μάλιστα ότι είναι η πρώτη φορά που βάσει του κανονισμού 1370 θα δίνονται επιδοτήσεις PSO (Παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας) για τις άγονες γραμμές.

«Αλλά ας είμαστε ειλικρινείς. Τι θέλουμε τελικά; Θέλουμε να δούμε τη μεγάλη ή τη μικρή εικόνα; Γιατί η μικρή εικόνα είναι να εξυπηρετούμε συντεχνίες όταν ήμασταν Κυβέρνηση, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί χαϊδεύατε την πλάτη των ΚΤΕΛ, ό,τι θέλανε τα ΚΤΕΛ, τους λέγατε πράγματα που δεν είχαν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Τους εξαπατούσατε όταν τους λέγατε πως αυτοί οι νόμοι ήταν συμβατοί με τον 1370 όταν ξέρατε ότι δεν είναι. Διότι οι ίδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες ήταν στο Υπουργείο Μεταφορών και τότε και τώρα. Τώρα που είστε στα έδρανα της αντιπολίτευσης, σηκώνετε τη σημαία των τουριστικών λεωφορείων. Ε, αποφασίστε ποιο από τα δύο συμβαίνει», τόνισε ο κ. Καραμανλής.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, συνεπώς, κατέληξε: «Δεν είναι αυτός ο διαγωνισμός φωτογραφικός. Το αντίθετο. Αυτός ο διαγωνισμός ανοίγει τις διαδικασίες, ανοίγει τη διαγωνιστική διαδικασία. Όπως και στον κλάδο των αστικών μεταφορών δώσαμε την ευκαιρία σε ιδιώτες στον ΟΑΣΑ και στον ΟΑΣΘ, κάτι που έκανε πρώτα ο ΣΥΡΙΖΑ μετά την αποτυχία της κρατικοποίησης του ΟΑΣΘ».

«Ο ΣΥΡΙΖΑ έκανε το μεγαλύτερο ξεπούλημα της Μεταπολίτευσης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ»

Ο κ. Καραμανλής υπενθύμισε ότι: «Η δήθεν αριστερή κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ιδιωτικοποίησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για 45 εκατομμύρια ευρώ. Έκανε το μεγαλύτερο ξεπούλημα της Μεταπολίτευσης, πήρε μία εταιρεία και την έδωσε για 45 εκατομμύρια, τα οποία είναι τα χρήματα τα οποία έδινε η Ελληνική Δημοκρατία για Public Service Obligations, δηλαδή για τις άγονες γραμμές».

Σημείωσε πως: «Οι Ιταλοί ξεχρέωσαν την επένδυση τους μέσα σε ένα χρόνο και έρχεστε τώρα και μιλάτε για κάθαρση εσείς».

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπενθύμισε επίσης ότι ο ΣΥΡΙΖΑ, που θα χόρευε πεντοζάλη τις αγορές, ξεπούλησε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να κλείσει τη διαπραγμάτευση και δεν φρόντισε καν να υπάρχει ένας μηχανισμός που θα ήλεγχε εάν όντως πραγματοποιούνται τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές.

«Προκαλώ να έρθετε στο Κοινοβούλιο να ανοίξουμε όλα τα χαρτιά μας για να δείξουμε πλέον σε όλους πραγματικά ποιος είναι υπεύθυνος για ένα από τα μεγαλύτερα ξεπουλήματα που έχουν γίνει. Δεν έχουμε όλοι μνήμη χρυσόφαρου. Και να σας πω και κάτι: Πολύ σωστά το είπατε στο τέλος της τετραετίας θα μας κρίνουν

όλοι. Θα κρίνουν και εμάς και εσάς και κοντός ψαλμός αλληλούια».

Η αλήθεια για τις προσλήψεις

Ο κ. Καραμανλής απάντησε επίσης στους ανακριβείς ισχυρισμούς της αντιπολίτευσης για προσλήψεις εκτός ΑΣΕΠ. «Που το γράφει αυτό; Είναι ποτέ δυνατόν να κάνουμε προσλήψεις χωρίς την έγκριση του ΑΣΕΠ;» διερωτήθηκε ρητορικά ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, εξηγώντας ότι δίνεται η δυνατότητα στους εργαζόμενους να αυξήσουν τα εισοδήματά τους, διότι εισάγεται - όπως έχει γίνει και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - το πριμ παραγωγικότητας.

Υπενθύμισε ότι το μέτρο αυτό απέδωσε στα ελληνικά αεροδρόμια και εκτίμησε ότι πλέον και το προσωπικό της ΕΡΓΟΣΕ θα έχει κίνητρα να αυξήσει την παραγωγικότητα του. «Δηλαδή εισάγουμε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, όπως συμβαίνει σε όλη την αγορά. Θα πληρωθείς περισσότερο, θα αποδόσεις περισσότερο», σημείωσε.

Ο κ. Καραμανλής σχολίασε δε ότι: «Το αστείο της υπόθεσης είναι ότι στο νόμο που ψηφίστηκε πριν λίγες ημέρες για τις ΔΕΚΟ και είχαμε βάλει τροπολογία για τις προσλήψεις ήρθατε και τις καταψηφίσατε». Τόνισε ότι οι προσλήψεις αυτές θα γίνονται βάσει του νόμου των ΔΕΚΟ, όπως έγιναν και 1.400 προσλήψεις στις αστικές συγκοινωνίες. «Αυτό που λέτε στην ουσία είναι εναντίον των εργαζομένων. Επομένως αυτά τα συνδικαλιστικά που κάνετε να τα κάνετε στα δικά σας κομματικά ακροατήρια», πρόσθεσε, απευθυνόμενος στο ΣΥΡΙΖΑ.

«Δεν θα καθυστερούν πλέον ακόμη και 16 χρόνια τα σιδηροδρομικά έργα - Η Ελλάδα μπορεί να γίνει κόμβος ενέργειας και μεταφορών, να μη χάσουμε αυτό το τρένο»

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών τόνισε ότι η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα και την ευκαιρία να καταστεί κόμβος ενέργειας και μεταφορών, υπογραμμίζοντας ότι «δεν πρέπει να χάσουμε αυτό το τρένο» και αναλύοντας πως πλέον τα σιδηροδρομικά έργα δεν θα καθυστερούν μέχρι και 16 χρόνια, όπως συνέβαινε στο παρελθόν.

Ο κ. Καραμανλής εξήγησε ειδικότερα ότι τα άρθρα 36 και 50 του νομοσχεδίου επιδιώκουν να αλλάξουν τη διαδικασία κατασκευής σιδηροδρομικών έργων, υπενθυμίζοντας την τεράστια υπέρβαση (overshooting) που παρατηρείται επί πολλά χρόνια τόσο στους προϋπολογισμούς, όσο και στα χρονοδιαγράμματα των σιδηροδρομικών έργων.

Σημείωσε συγκεκριμένα ότι στα σιδηροδρομικά έργα έχουν καταγραφεί «εκτινάξεις» κατά 314,18% σε σχέση με το αρχικό συμβατικό κόστος κι επεκτάσεις των χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης κατά 335,53% επιπλέον του αρχικώς προβλεπόμενου.

«Κάναμε δύο χρόνια για τη διαγωνιστική διαδικασία. Μετά τουλάχιστον τέσσερα χρόνια για να ωριμάσει η μελέτη. Μετά κάναμε άλλα δύο χρόνια για περιβαλλοντική αδειοδότηση. Δηλαδή το ελληνικό Δημόσιο έκανε εννέα χρόνια για να ωριμάσει ένα έργο.

Μετά, αν το έργο έβρισκε χρηματοδότηση, στο διαγωνισμό υπήρχε ο απόλυτος κατακερματισμός με σπάσιμο των εργολαβιών. Είχαμε ένα διαγωνισμό για τα έργα υποδομής, τα έργα πολιτικού μηχανικού, τη βαριά συντήρηση.

Μετά άλλο διαγωνισμό για τα έργα επιδομής, δηλαδή τις ράγες. Μετά τη χαρά του εργολάβου, τα λεγόμενα έργα συστημάτων και ηλεκτροκίνησης. Όλη αυτή η διαδικασία έπαιρνε άλλα επτά χρόνια», υπενθύμισε ο κ. Καραμανλής, καταλήγοντας:

«Εννέα χρόνια και επτά χρόνια, 16 χρόνια για να τελειώσει ένα σιδηροδρομικό έργο. Και μετά λέμε γιατί η χώρα δεν έχει παίξει το ρόλο που μπορεί να παίξει στη βιομηχανία των συνδυασμένων μεταφορών».

Ο κ. Καραμανλής τόνισε στη συνέχεια: «Εμείς λοιπόν αναγνωρίσαμε ότι αυτή η κατάσταση δεν πάει άλλο. Και αν θέλουμε επιτέλους να δούμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να γίνεται λιμάνι εξόδου προϊόντων από τα Βαλκάνια, πρέπει επιτέλους να κάνουμε τη σιδηροδρομική σύνδεση.

Αλλά όχι σε 15 χρόνια. Εμείς δημοπρατήσαμε αυτό το έργο και τέλος του 2028 θα είναι έτοιμο. Γιατί ερχόμαστε με τη διαδικασία της μελετοκατασκευής, με “το κλειδί στο χέρι”, για να το πούμε απλά».

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπογράμμισε συνεπώς ότι πλέον τα σιδηροδρομικά έργα θα γίνονται στην ώρα τους, με βάση τους προϋπολογισμούς και τους διαγωνισμούς.

«Η χώρα λόγω της γεωγραφικής της θέσης έχει ένα πολύ μικρό παράθυρο ευκαιρίας για να παίξει το ρόλο κόμβου υποδομών και μεταφορών στη Βαλκανική. Κινηθήκαμε με μεγάλη ταχύτητα. Δημοπρατήσαμε με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου μέχρι τις 31/12/2021 σιδηροδρομικά έργα 4,5 δισ. ευρώ.

Εάν αυτά τα έργα δε γίνουν μέσα στα επόμενα έξι χρόνια, η χώρα μας θα χάσει το πολύ σημαντικό τραίνο του να παίξει το ρόλο κέντρου υποδομών και μεταφορών της περιοχής», επισήμανε ο κ. Καραμανλής.

Αναφέρθηκε επίσης στην ενεργειακή διάσταση των σιδηροδρομικών έργων, που

καθιστούν την Ελλάδα κόμβο. Υπενθύμισε πως έχει δημοπρατηθεί η πεδινή «σιδηροδρομική Εγνατία» για τη σύνδεση των λιμανιών Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης και μετά με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Επισήμανε ιδιαίτερα τον εθνικό ρόλο του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης, που δίνει μάλιστα μία εναλλακτική στα Στενά δίοδο για τη μεταφορά προϊόντων.

Ο κ. Καραμανλής σχολίασε επίσης: «Αντί να τελειώσει όλο αυτό το πολύ σημαντικό έργο το λεγόμενο “sea to sea”, δηλαδή η σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας μέσα σε 15 χρόνια, θα τελειώσει το 2028 και έτσι επιτέλους η χώρα θα παίζει ρόλο ως ενεργειακός κόμβος και ως κόμβος μεταφορών της ευρύτερης περιοχής. Αναρωτηθείτε, λοιπόν:

Θα γινόταν αυτό ποτέ με το προβληματικό και πάγιο σύστημα που έχουμε;» και τόνισε: «Τα έργα αυτά δεν βρίσκονται στη σφαίρα της φαντασίας. Έχουν δημοπρατηθεί. Είναι πέντε μεγάλα σιδηροδρομικά έργα, τα οποία το χρονοδιάγραμμα είναι να υλοποιηθούν το 2028. Στο τέλος αυτής της πορείας θα κριθούμε και εμείς που νομοθετούμε και κυβερνούμε για το κατά πόσον θα πετύχουμε τους στόχους αυτούς».

Μιχάλης Παπαδόπουλος: Σκοπός μας η παροχή ποιοτικότερων επιβατικών υπηρεσιών

Ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδιος για τις Μεταφορές κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος περιέγραψε τις καινοτομίες του σχεδίου νόμου:

«Με το νέο θεσμικό πλαίσιο ορίζεται ως Αρμόδια Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και σαν αρμόδιες Τοπικές Αρχές οι Περιφερειακές Ενότητες, για τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες.

Κατά την προκήρυξη των διαγωνισμών ανά γεωγραφική περιοχή θα καθορίζεται ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση των μετακινούμενων επιβατών, ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου για τις υπεραστικές μεταφορές και ανώτατη επιτρεπομένη κατά ζώνη χρέωση για τις αστικές μεταφορές.

Λόγω της φύσης της παρεχόμενης υπηρεσίας έχουν προβλεφθεί και ποιοτικά κριτήρια που πρέπει να πληρούν οι διαγωνιζόμενοι, όπως λεωφορεία συγκεκριμένου τύπου, με βάση τον Κανονισμό, σταθμοί, τηλεματική και εμπειρία.

Εισάγεται για πρώτη φορά μια άλλη παράμετρος της παροχής του συγκοινωνιακού έργου. Μέχρι σήμερα οι απομακρυσμένες περιοχές εξυπηρετούντο συγκοινωνιακά από τα ΚΤΕΛ τα οποία μετέβαιναν σε οιοδήποτε μέρος τους υποδείκνυε ο Περιφερειάρχης και χωρίς καμία επιδότηση.

Σήμερα, θεσπίζεται η ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) για τις τακτικές οδικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές επιβατών, οι οποίες εντάσσονται στους στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών 2017-2037.

Πρέπει να τονιστεί ότι αυτό αφορά στις τακτικές μεταφορές και όχι στις έκτακτες και προσχηματισμένες μεταφορές, η εκτέλεση των οποίων ανήκει στα τουριστικά λεωφορεία.

Σκοπός μας, λοιπόν, δεν είναι μόνο η υποχρέωση της εφαρμογής του Κανονισμού 1370, αλλά και η καλύτερη παροχή επιβατικών υπηρεσιών, η ευκολότερη και ποιοτικότερη πρόσβαση στην μετακίνηση των πολιτών».

Ο κ. Παπαδόπουλος απάντησε και στις αιτιάσεις της αξιωματικής αντιπολίτευσης για τον σιδηρόδρομο. Όπως ανέφερε:

«Ο κ. Παππάς έδειξε ότι έχει πλήρη άγνοια για τον σιδηρόδρομο. Τα έργα που ξεκίνησαν την περίοδο 2015 - 2018 ήταν έργα που είχαν προκηρυχθεί την περίοδο 2012 - 2014. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η γραμμή Πτολεμαΐδα - Κοζάνη, η οποία σταμάτησε το 2015 λόγω του ορυχείου της ΔΕΗ, υπό την προϋπόθεση να μετακινηθεί η σιδηροδρομική γραμμή κατά 20 χιλιόμετρα μέσα σε διάστημα δύο ετών.

Έως το 2020 δεν είχε γίνει τίποτα! Επιπλέον, η προηγούμενη κυβέρνηση έκανε και απεντάξεις έργων, όπως η γραμμή Κοζάνη - Σιάτιστα - Γρεβενά - Καλαμπάκα, που ολοκληρώνει τη σιδηροδρομική Εγνατία. Η μελέτη είχε ενταχθεί το 2014, την απεντάξατε το 2015 και σήμερα ο Κώστας Καραμανλής επιχειρεί και πάλι να προωθήσει το έργο».

Γιώργος Καραγιάννης: Μετατρέπουμε τον σιδηρόδρομο από «μεγάλο ασθενή» σε μεγάλο πρωταγωνιστή των έργων που έχει ανάγκη η χώρα

Ο Υφυπουργός Υποδομών Γιώργος Καραγιάννης υπογράμμισε ότι «ανεξαρτήτως διαφορετικών απόψεων, όλοι αναγνωρίζουμε ότι η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου έχει πολλαπλά οφέλη και για την οικονομία και για τις τοπικές κοινωνίες και για τον κάθε πολίτη ξεχωριστά» και γι' αυτό, όπως εξήγησε

«από την πρώτη στιγμή πραγματοποιήσαμε συγκεκριμένες παρεμβάσεις για τη στήριξή του».

Αναφέρθηκε στο «μεγάλο πρόγραμμα νέων έργων με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, ύψους 4 δισ. ευρώ» που καταρτίστηκε καθώς και στο εξίσου σημαντικό έργο συντήρησης του δικτύου.

«Με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο παρεμβαίνουμε θεσμικά, ώστε να δώσουμε τα εργαλεία και τη δυνατότητα στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ να αλλάξουν και να πρωταγωνιστήσουν στα έργα της νέας εποχής για τον ελληνικό σιδηρόδρομο» τόνισε.

Σύμφωνα με τον κ. Καραγιάννη, με τη συγκεκριμένη μεταρρύθμιση «γίνεται ένας σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων των δύο εταιριών. Ήταν κάτι που βρίσκει σύμφωνη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κάτι αυτονόητο για όσους έχουν ζήσει τη καθημερινότητα των ελληνικών σιδηροδρόμων».

Διευκρίνισε ότι «ο ΟΣΕ - ως Διαχειριστής Υποδομής - θα αναλάβει τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των εργασιών που απαιτούνται για το σιδηροδρομικό δίκτυο σε λειτουργία, δηλαδή την τακτική και τη βαριά συντήρηση, καθώς και αναγκαίες εργασίες ανάταξης. Και η ΕΡΓΟΣΕ, ως Διαχειριστής Έργων, θα επικεντρωθεί στην ανάληψη νέων έργων σιδηροδρομικής υποδομής εκτός του εν λειτουργία δικτύου, όπως νέες χαράξεις και επεκτάσεις υφιστάμενου δικτύου».

Έκανε ιδιαίτερη αναφορά στους εργαζόμενους καθώς όπως ανέφερε «εισάγονται νέες μισθολογικές παροχές» προσθέτοντας ότι «έτσι, όχι μόνο διορθώνουμε δυσλειτουργίες δεκαετιών, αλλά εκσυγχρονίζουμε δύο εταιρίες, αναβαθμίζουμε το ανθρώπινο δυναμικό και παρέχουμε μισθολογικές παροχές που δεν υπήρχαν».

Μάλιστα, επέκρινε τον ΣΥΡΙΖΑ για τη στάση του ειδικά σε ό, τι αφορά το ζήτημα των προσλήψεων στον σιδηρόδρομο παραθέτοντας και τα σχετικά στοιχεία:

«Το 2016 οι προσλήψεις στον ΟΣΕ ήταν 1, στην ΕΡΓΟΣΕ ήταν 0. Το 2017 ήταν 0 στον ΟΣΕ, 0 και στην ΕΡΓΟΣΕ. Το 2018 ήταν μία καλή χρονιά με 24 προσλήψεις στον ΟΣΕ, πάλι 0 προσλήψεις στην ΕΡΓΟΣΕ. Το 2019 έγινε 1 πρόσληψη στον ΟΣΕ και 0 στην ΕΡΓΟΣΕ» είπε ο κ. Καραγιάννης και πρόσθεσε ότι η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη έχει ενισχύσει τον σιδηρόδρομο με 217 προσλήψεις.

**«Βελτιώνουμε τη πραγματικότητα του σιδηροδρόμου συνολικά»
υπογράμμισε.**

Συνεχίζοντας έκανε λόγο για «ένα ρεαλιστικό πλάνο για την αξιολόγηση της πορείας των δύο εταιριών», ενώ σημείωσε ότι με οι συμβάσεις απόδοσης που καταρτίζονται με καθεμιά από τις δύο εταιρίες «θα συμπεριλαμβάνουν ετήσιους στόχους επίτευξης και ορόσημα, ενώ οι ετήσιες αμοιβές των Διοικήσεων θα εξαρτώνται από την

επίτευξη των στόχων αυτών».

«Φιλοδοξούμε να μετατρέψουμε το τρένο από τον ‘μεγάλο ασθενή’ σε πρωταγωνιστή των νέων μεγάλων έργων που έχει ανάγκη η χώρα» επισήμανε ο Υφυπουργός Υποδομών.

Κλείνοντας ο κ. Καραγιάννης έστειλε μήνυμα ότι «σε αυτή την ιδιαίτερη και δύσκολη συγκυρία που ζούμε, ως Πολιτεία οφείλουμε να πραγματοποιούμε ουσιαστικές και ρεαλιστικές παρεμβάσεις που επιλύουν με αποτελεσματικό τρόπο χρόνια προβλήματα και παθογένειες και από την άλλη έχουν αναπτυξιακό και κοινωνικό πρόσημο».

«Αυτή η προσπάθεια, πέρα από πολιτικά, έχει και εθνικά χαρακτηριστικά. Η αναβάθμιση των υποδομών είναι, πρωτίστως, ένα εθνικό στοίχημα. Γιατί, πέρα από τα οικονομικά οφέλη, συνδυάζεται ιδιαίτερα με την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας, αλλά και τη διαμόρφωση όρων καλύτερης ζωής, όχι μόνο για το σήμερα, αλλά και για το αύριο.

Για τις μελλοντικές γενιές. Σε αυτή την προσπάθεια καλούμαστε όλοι να λειτουργήσουμε με σοβαρότητα, υπευθυνότητα και διάθεση καλής συνεργασίας» κατέληξε.

«600 εκατ. ευρώ επενδύσεις, για τις οποίες είχε δεσμευτεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έγιναν “αέρας” με υπογραφή Καραμανλή»

«600 εκατ. ευρώ επενδύσεις, για τις οποίες είχε δεσμευτεί η Hellenic Train, πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έγιναν αέρας κοπανιστός με δική σας υπογραφή», επεσήμανε, απευθυνόμενος στον Κώστα Καραμανλή, ο τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία, Νίκος Παπάς, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές οδικές μεταφορές επιβατών και την αναδιοργάνωση των ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.

Όπως τόνισε ο ίδιος, ζητώντας τις σχετικές εξηγήσεις, «με βάση τη σύμβαση δημοσίου – ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που κληρονομήσατε από εμάς, το δημόσιο εισέπραξε 300 εκατ. ευρώ την περίοδο 2016 – 2021. Τον Νοέμβριο του 2019 υπογράψατε μνημόνιο συνεργασίας με την εταιρεία, το οποίο προέβλεπε επενδύσεις πλέον των 700 εκατ. ευρώ».

Για να συμπληρώσει: «Τον Δεκέμβριο του 2020 κατατέθηκε στο υπουργείο, εγκεκριμένη από το Δ.Σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η σύμβαση μεταξύ των δύο μερών, η οποία προέβλεπε τα ίδια ποσά επενδύσεων, ώστε να εφαρμοστεί από τις αρχές του 2021.

Και αυτή φέρει τη δική σας υπογραφή, την παραλάβετε. Τότε, όμως, ξεκινήσατε μία νέα διαπραγμάτευση από το μηδέν και τελικά φέρατε μία σύμβαση, η οποία πηγαίνει τις επενδύσεις στα 160 εκατ. ευρώ. Να φέρετε το μνημόνιο συνεργασίας και την τελική σύμβαση στη βουλή για να δούμε τις διαφορές. Η ανάγκη για διαφάνεια δεν πρέπει να υποτάσσεται στη απόκρυψη στοιχείων».

Σε ό,τι αφορά στο νομοσχέδιο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο βουλευτής του Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία είπε ότι «14 από τους 16 φορείς που ρωτήθηκαν βρήκαν το νομοσχέδιο φωτογραφικό.

Δεν σας απασχόλησε η άποψή τους, όπως δεν σας απασχόλησε η άποψη του Ελεγκτικού Συνεδρίου που λέει ότι δεν μπορείτε να παρατείνετε αενάως τη σύμβαση ΟΑΣΑ - ΚΤΕΛ».

Σχολιάζοντας την κατάσταση του σιδηροδρόμου, τόνισε: «Τα τρία χρόνια της δικής σας θητείας δεν έχει γίνει κανένα απολύτως έργο στον σιδηρόδρομο. Εμμέσως το παραδεχθήκατε. Η γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη δεν έχει τηλεδιοίκηση, τα δρομολόγια από Πειραιά για αεροδρόμιο γίνονται με μετεπιβιβάσεις, η Ξάνθη και η Κομοτηνή δεν έχουν δει τρένο για χρόνια, ενώ για να πάς στην Ηλεία πας με κάθε άλλο μέσο μεταφοράς εκτός από τρένο». Επικαλέστηκε, μάλιστα, και την Hellenic Train, η οποία σε ανακοίνωσή της έχει ρίξει το φταίξιμο της αναβολής των δρομολογίων της στην κακή κατάσταση του δικτύου.

Ο Νίκος Παππάς αναφέρθηκε και στη μελέτη Λύτρα, η οποία «με πολύ εμφατικό τρόπο έδειξε ότι για πάρα πολύ καιρό ακούγαμε ακρότητες από στελέχη της κυβέρνησης Μητσοτάκη για την αναγκαιότητα ύπαρξης των ΜΕΘ. Μέχρι “πεταμένα λεφτά” τις είπαν για να θεμελιωθεί το σαθρό επιχείρημα περί μη αναγκαιότητας ύπαρξής τους». Για να προσθέσει ότι σύμφωνα με τη μελέτη, «πρακτικά, όλοι οι άνθρωποι οι οποίοι διασωληνώθηκαν εκτός ΜΕΘ, απεβίωσαν. Ήρθε η ώρα να απολογηθείτε και να πείτε συγγνώμες. Έρχεται και η ώρα των ευθυνών».

Με αφορμή τα αποτελέσματα των εκλογών στην Ιταλία, υπογράμμισε ότι «στην Ευρώπη έχουμε φαινόμενα αναγέννησης νοσταλγών του φασισμού. Και καλά θα κάνει η Ν.Δ. και κάποιοι δημοσιογραφικοί ταγοί που την περιστοιχίζουν να μην κανονικοποιούν αυτό το φαινόμενο και να μη μιλούν για νίκη της κεντροδεξιάς. Εκεί είχαμε νίκη της ακροδεξιάς».

Κλείνοντας, σημείωσε πως «η πολιτική απομόνωση της Ν.Δ. είναι εκκωφαντική. Για αυτό και ο αρχηγός σας έχει ομολογήσει ότι δεν μπορεί να εκλεγεί πρωθυπουργός από την επόμενη κάληψη. Και έφτασε και στο σημείο να εκλιπαρεί τον Αλέξη Τσίπρα να αλλάξουν μαζί τον εκλογικό νόμο προς το πλειοψηφικότερο μήπως και σταματήσει τις διαρροές του προς τα δεξιά και τα αριστερά του». Κατά τον ίδιο, «αποτελεί

βεβαιότητα πως την επομένη των εκλογών ο κ. Μητσοτάκης δεν θα είναι πρωθυπουργός. Βεβαιότητα αποτελεί, επίσης, πως τότε θα έχουμε μία προοδευτική κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Αλέξη Τσίπρα, μία κυβέρνηση στιβαρή και σταθερή που θα υπηρετεί τα συμφέροντα του λαού».