

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Συνεχίζουμε τώρα με την όγδοη, με αριθμό 400/17-11-2023 επίκαιρη ερώτηση του πρώτου κύκλου της Ανεξάρτητης Βουλευτού Φλωρίνης, κ. Θεοπίστης (Πέτης) Πέρκα, προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Η κυβέρνηση επιλέγει ΣΔΙΤ αντί για δημόσια έργα και στο σιδηρόδρομο».

Κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σήμερα θέλω να αναφερθώ στην προκήρυξη του πρώτου από τα τρία έργα ΣΔΙΤ για την ανάταξη, αναβάθμιση και συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου του άξονα βορείου Ελλάδος, συγκεκριμένα στο τμήμα Φλώρινα - Πλατύ και Στρυμόνας – Αλεξανδρούπολη, με κόστος επένδυσης 220 εκατομμύρια ευρώ.

Με αφορμή αυτό το έργο να δηλώσουμε την ανησυχία μας για τον προγραμματισμό της Κυβέρνησης σε σχέση με τον σιδηρόδρομο, ειδικά μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Αυτή η επιλογή για ΣΔΙΤ μας προβληματίζει, πρώτον, γιατί φαίνεται να αγνοείτε την πρόσφατη ανάλυση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου όπου αναλύθηκαν και οι ελληνικές προσπάθειες για εφαρμογή ΣΔΙΤ και τα αποτελέσματα ήταν εξαιρετικά αρνητικά. Αναφέρουν δε ότι η επιλογή της μεθόδου ΣΔΙΤ πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες

συγκριτικές αναλύσεις όσον αφορά στη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων.

Δεύτερον, μάλλον αγνοείτε και τη βασική αρχή των ΣΔΙΤ σε σχέση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις, δηλαδή τον επιμερισμό των κινδύνων μεταξύ των εταίρων από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Στην περίπτωση του ΟΣΕ με δεδομένη τη δημόσια χρηματοδότηση αδυνατούμε να καταλάβουμε ποιος είναι ο κίνδυνος, το ρίσκο που λέμε, που αναλαμβάνει ο ιδιώτης. Δεν γνωρίζουμε καν -και θέλουμε απάντηση- αν θα διατεθούν χρήματα από τον ιδιώτη, γιατί από τις πρόσφατες ανακοινώσεις φαίνεται ότι μόνο το δημόσιο θα διαθέσει χρήματα. Βεβαίως προκύπτει το εξής ερώτημα: Αφού ο ΟΣΕ έχει μια τεχνογνωσία εδώ και εκατόν είκοσι χρόνια, γιατί δεν κατευθύνονται εκεί τα κονδύλια, αλλά πρέπει να τα πάει ένας ιδιώτης;

Εντωμεταξύ η όποια χρηματοδοτική ανταπόδοση προφανώς θα είναι από τα τέλη χρήσης υποδομής. Τα προσδοκώμενα οφέλη από αυτό είναι ελάχιστα, άρα μπορεί να υπάρχουν απαιτήσεις για άλλα χρήματα. Το σχήμα που θα προκύψει καθορίζει ότι ο ιδιώτης θα εισπράττει μόνο τα έσοδα, ενώ όλες οι ευθύνες θα συνεχίσουν να βαραίνουν τον ΟΣΕ, ο οποίος πλέον θα είναι διαχειριστής υποδομής σε αυτά τα τμήματα. Χάνεται έτσι και η τεχνογνωσία. Ανησυχούμε, όμως και για το χρονοδιάγραμμα, γιατί είμαστε ενάμιση χρόνο μετά την πρώτη ανακοίνωση και ο διαγωνισμός δεν έχει ακόμα ξεκινήσει. Η

συντήρηση γίνεται πυροσβεστικά και έχουμε και μια συχνότητα μεγαλύτερη των ατυχημάτων τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

Βεβαίως και ως Βουλευτής Φλώρινας θέλω να αναφερθώ ειδικότερα στο σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής, όπου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει πια δρομολόγια, αλλά δρομολογεί λεωφορεία. Έχει αναφερθεί ότι υπάρχει πρόβλημα στατικότητας στο Ξινό Νερό, αλλά επισήμως δεν ξέρουμε τίποτε.

Δηλώνουμε ότι είναι πολύ σημαντική η κίνηση των τρένων.

Άρα, ρωτώ αν έγιναν τεκμηριωμένες ποιοτικές αναλύσεις για να επιλεγεί η μέθοδος των ΣΔΙΤ και αν ισχύουν τα θέματα στατικότητας και τότε προβλέπεται η αποκατάσταση και η επανεκκίνηση κυκλοφορίας τρένων στη Φλώρινα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ελάτε, κύριε Υπουργέ.

Σας θέλω σύντομο και περιεκτικό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Υποχρεούμαι να είμαι σύντομος.

Ευχαριστώ την κυρία Βουλευτή για την ερώτηση, η οποία θα μπορούσε να έχει πολύ θεωρητικά χαρακτηριστικά που θα μας ανέτρεχαν και τους δύο πολλά πολλά χρόνια πίσω. Εν πάση περιπτώσει νομίζω ότι μπορούμε να μιλήσουμε πολύ συγκεκριμένα και πολύ πιο θετικά.

Τώρα έχει ήδη περάσει από το Υπουργείο Υποδομών και ξέρει πολύ καλά το αντικείμενο.

Πρέπει να πω το εξής: Εάν μπαίναμε σε μια παραδοσιακού χαρακτήρα συζήτηση -και αυτό υπονόησα προηγουμένως- για το αν τα ΣΔΙΤ από την ώρα που εμπλέκουν τον ιδιωτικό τομέα μπορούν να μπουν σε μια μανιχαϊστική αντίληψη καλό-κακό, θα κάναμε μεγάλο λάθος και οι δύο. Νομίζω ότι ούτε εγώ έχω αυτήν τη διάθεση. Ξέρετε πολύ καλά ότι η Κυβέρνησή μας και το κόμμα το οποίο βρίσκεται πίσω από αυτήν, καθόλου δεν διαφωνεί με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα με τα δημόσια έργα και τις χρηματοδοτήσεις του. Αλλά δεν ξεκινάμε από εκεί. Ξεκινάμε από το γεγονός ότι το ΣΔΙΤ σίγουρα, και ειδικά το ΣΔΙΤ με πληρωμές διαθεσιμότητας όπως αυτό για το οποίο συζητάμε, είναι ένα περίπλοκο χρηματοδοτικό εργαλείο που βρίσκεται και αυτό κάτω από το ραντάρ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που πρέπει να συντρέχουν κάποιες προϋποθέσεις.

Θα σας πω ότι για μένα το πιο σημαντικό είναι ότι το ΣΔΙΤ δεν είναι προφανώς πανάκεια για να λύσουμε τα χρηματοδοτικά προβλήματα του

δημοσίου. Και το λέω αυτό γιατί κατανοώ ότι επειδή οι πληρωμές διαθεσιμότητας γίνονται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων θα πρέπει και οι επόμενες γενιές -και αυτό το είπα σχεδόν με την έναρξη της ανάληψης των καθηκόντων μου- να έχουν διασφαλίσει πρώτον, ότι δεν θα υποστούν μεγάλα χρέη έστω κι αν αυτά δεν εγγράφονται σήμερα στο δημόσιο έλλειμμα και δεύτερον, ότι θα υπάρχουν και χρήματα στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων τα οποία θα εξυπηρετούν αυτό που εσείς τώρα ζητάτε ουσιαστικά και είναι η συντήρηση των δικτύων, η συντήρηση όχι μόνο των σιδηροδρομικών, αλλά και των οδικών. Πρέπει λοιπόν, να πω ότι γι' αυτό έχουμε πει ότι τα ΣΔΙΤ είναι πεπερασμένα. Εδώ μιλάμε στην περίπτωση του ΟΣΕ για ένα ιδιόρρυθμο ΣΔΙΤ, για ένα ΣΔΙΤ το οποίο αυτήν τη στιγμή δεν έχει πάρει τα τελικά του χαρακτηριστικά, γιατί όπως έχει περάσει από τη Γενική Γραμματεία ΣΔΙΤ αφορά είτε ένα χρονικό διάστημα είκοσι ετών είτε ένα άλλο δεκαπέντε ετών με δύο διαφορετικούς προϋπολογισμούς. Η αλήθεια είναι ότι αυτήν τη στιγμή βρισκόμαστε σε αναζήτηση χρηματοδοτικού εργαλείου για τη συμμετοχή του δημοσίου στη χρηματοδότηση των έργων ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου που αποτελούν βασικό χαρακτηριστικό. Εκείνο που προσφέρει ένα ΣΔΙΤ στην περίπτωση αυτή, με πληρωμές διαθεσιμότητας, είναι η συντήρηση του δικτύου. Και η συντήρηση του δικτύου είτε το θέλουμε είτε δεν το θέλουμε έχει ρίσκο. Το ρίσκο αυτό καταγράφεται στο μοντέλο που έχει

υποβληθεί στη Γενική Γραμματεία των ΣΔΙΤ. Αλλά σας ξαναλέω ακόμα δεν είμαστε εντελώς ώριμοι να πούμε ποια είναι τα χαρακτηριστικά του.

Θα κρατήσω τον χρόνο όπως με παρακάλεσε ο Πρόεδρος και για τη Φλώρινα θα σας απαντήσω μετά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστώ.

Ελάτε, κυρία συνάδελφε.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, οι απορίες μου παραμένουν αλλά καταλαβαίνω ότι μάλλον ακόμη ψάχνουμε το χρηματοδοτικό εργαλείο. Υπάρχει μια προχειρότητα. Και αναφέρομαι ξανά στην ανάλυση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, την οποία πρέπει να λάβετε υπόψη σας. Φανταστείτε ότι μελετούσαν παραδείγματα στους αυτοκινητόδρομους που είναι πιο απλή μορφή από ό,τι είναι στο σιδηρόδρομο που έχει σύνθετα προβλήματα. Άρα πρέπει να το ξαναδείτε.

Πολύ φοβάμαι ότι το σχήμα που θα προκύψει με βάση αυτούς τους σχεδιασμούς αν προχωρήσουν έτσι...

Εγώ δεν κατάλαβα το ρίσκο. Δεν είναι μόνο η συντήρηση. Αφού με δημόσιο χρήμα θα γίνει...

Να πω μάλλον πώς φαντάζομαι το σχήμα. Το κράτος θα επιδοτεί την HELLENIC TRAIN να κάνει δρομολόγια, η οποία θα πληρώνει τέλη χρήσης υποδομής όχι στο κράτος, αλλά στον ιδιώτη. Φοβόμαστε τελικά ότι το κράτος, ο ιδιώτης θα εισπράττει μόνο έσοδα, ενώ όλες οι ευθύνες θα συνεχίσουν να βαραίνουν τον ΟΣΕ.

Και επανέρχομαι στην πολύτιμη τεχνογνωσία, η οποία θα χαθεί. Και όταν οι ιδιώτες αντιληφθούν ότι τα πανάκριβα έργα που έχουν κατασκευαστεί δεν μπορούν να συντηρηθούν από κρατικούς φορείς, προφανώς θα έχουμε και αύξηση των τιμών. Έχουμε δει αυτά να γίνονται και αλλού. Δεν είναι φόβοι ανεδαφικοί. Και φυσικά όλα τα έργα θα περάσουν πλέον στους μεγάλους εργολάβους, αφήνοντας εκτός ανταγωνισμού τοπικούς, μεσαίους και μικρούς εργολάβους. Δηλαδή, η αγορά αυτή θα παγώσει τουλάχιστον για είκοσι χρόνια και φυσικά κανείς δεν θα έχει ανάγκη την ΕΡΓΟΣΕ ως project manager, αφού οι εργολάβοι θα μπορούν με τα συμβόλαια όλα αυτά να μοιράζουν την πίτα μεταξύ τους. (AM)

Κάτι ακόμη, όμως, θα ήθελα να μου εξηγήσετε. Τι έχει συμβεί με το Ταμείο Ανάκαμψης; Γιατί με βάση τα στοιχεία της έκδοσης του έργου από τη διυπουργική επιτροπή ΣΔΙΤ, το Ταμείο Ανάκαμψης θα συνέβαλε

χρηματοδοτικά στην κατασκευή με 80 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, ο κ. Τερεζάκης, δήλωσε πρόσφατα στο 6ο Συνέδριο Υποδομών Μεταφορών ότι, δυστυχώς, δεν είμαστε έτοιμοι να αξιοποιήσουμε τη χρηματοδότηση του Ταμείου Ανάκαμψης. Είναι ένα πρόβλημα και αυτό.

Επαναφέρω το θέμα του χρονοδιαγράμματος που έχει περάσει ενάμισης χρόνος, αλλά και θέλω να πω ότι γενικότερα επί Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας ο σιδηρόδρομος έχει καταρρεύσει και δεν αναφέρομαι μόνο στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών.

Είχαμε τον Σεπτέμβρη πόρισμα-καταπέλτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων όπου εγκαλεί τη χώρα μας ότι δεν συμμορφώθηκε με σειρά κοινοτικών κανόνων ασφαλείας, ενώ θα χρειαστούν δύο χρόνια για την αποκατάσταση του δικτύου από την κακοκαιρία DANIEL.

Τώρα ειδικά για τη Φλώρινα -και θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, αν και θα τα πούμε και αναλυτικά, να δώσετε μια προσοχή σ' αυτή την περιοχή- έχει δώσει φως σε όλη τη χώρα, έχει απολιγνιτοποιήσει και μετράει τις πληγές της και δεν έχει κάθετο άξονα. Είναι η μοναδική πρωτεύουσα στη βόρεια Ελλάδα που δεν έχει κάθετο άξονα με την με την Εγνατία. Προσφάτως έπεσε ο δρόμος Φλώρινας-Πρεσπών και σας καταθέτω και αύριο θα έχετε την ερώτηση για αυτό το θέμα.

Υπάρχουν κάποιες σιδηροδρομικές που είχαμε ξεκινήσει πριν κάποια χρόνια σε επίπεδο σχεδιασμού Φλώρινα-Πόγραδετς, Φλώρινα-Βόρεια Μακεδονία. Έχουν «παγώσει» όλα. Υπάρχουν οφειλόμενα έργα υποδομής που πρέπει να δείτε.

Τώρα σε ό,τι αφορά τα τρένα, είναι μια περιοχή που έχει πανεπιστήμια, έχει πολλούς φοιτητές που πηγαινοέρχονται. Υπήρχαν καθυστερήσεις και πριν γίνει όλο αυτό. Τώρα, όπως είπαμε, δρομολογούνται μόνο λεωφορεία. Πιστεύω ότι πρέπει να δούμε όλο αυτό το θέμα. Θα μου απαντήσετε, όπως είπατε, τι γίνεται με το Ξινό Νερό.

Το τρένο είναι βασικό στοιχείο της περιοχής. Υπενθυμίζω ότι πάντα υπήρχε αυτή η γραμμή για πάρα πολλά χρόνια πριν και είναι και οι καιρικές συνθήκες οι οποίες απαιτούν πολλές φορές οι μετακινήσεις να γίνονται με τρένο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Λοιπόν, να ξεκινήσω από το τελευταίο. Ίσως δεν το ξέρετε, αλλά επειδή η καταγωγή μου είναι από το Αμύνταιο, προφανώς ξέρω πάρα πολύ καλά την

ιστορία τη σιδηροδρομική της περιοχής και ξέρω πολύ καλά και την ιστορία της Φλώρινας.

Σας λέω, λοιπόν, ότι όντως αποτελεί προτεραιότητα, αν εξαιρέσουμε τα σιδηροδρομικά για τα οποία θα αναφερθώ, πρώτη προτεραιότητα το να κατασκευαστεί ο δρόμος που πάει Κοζάνη, Πτολεμαΐδα, ουσιαστικά Φλώρινα, ο κάθετος άξονας της Εγνατίας. Ήμουνά πολύ πρόσφατα στη Φλώρινα. Συζήτησα με τον αντιπεριφερειάρχη και κοινό συμφοιτητή μας για το ζήτημα. Με επισκέφθηκε ο νυν περιφερειάρχης. Είναι ένα θέμα το οποίο είναι εν εξελίξει. Μην τρώμε, όμως, τον χρόνο με το θέμα αυτό.

Στο Ξινό Νερό δεν έχει εντοπιστεί πρόβλημα με γέφυρα. Η διακοπή της γραμμής έχει γίνει για τον πολύ απλό λόγο ότι υπάρχουν προβλήματα στη σηματοδότηση και ο ΟΣΕ έχει αναθέσει σε εξειδικευμένο σύμβουλο την επίλυσή τους, ώστε αμέσως μετά να δοθεί clearance στην HELLENIC TRAIN να αρχίσει ξανά δρομολόγια. Αυτή είναι η πληροφόρηση που έχω.

Τώρα θέσατε δύο πολύ σημαντικά θέματα για το Ταμείο Ανάκαμψης. Πρέπει να ξέρετε ότι το Ταμείο Ανάκαμψης δεν ευνοεί την παράταση του εαυτού του, δηλαδή ουσιαστικά είναι σαφές ότι πολλές χώρες δεν θέλουν να δουν το Ταμείο Ανάκαμψης ως ένα εργαλείο το οποίο θα μακροημερεύσει. Ο αρχικός σχεδιασμός -και γι' αυτό συμπεριελήφθησαν και πολλά έργα στο Ταμείο Ανάκαμψης, έργα τα οποία θέλουν χρόνο για να ωριμάσουν- προέβλεπε ότι θα

ισχύσει κάτι ανάλογο με αυτό που ισχύει για τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης, ότι θα υπάρξει παράταση. Γι' αυτό δεν είναι ορατό. Αυτός είναι λόγος για τον οποίο δεν ήταν 80 εκατομμύρια στην τελική φάση της διαμόρφωσης του ΣΔΙΤ, ήταν 130 ο προϋπολογισμός της χρηματοδότησης. αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίον εξαιρέθηκε από το Ταμείο Ανάκαμψης και αυτό το έργο και αναζητούνται πόροι από το ΕΣΠΑ. Εκεί θα διαμορφωθεί και η τελική μορφή του ΣΔΙΤ.

Για να σας πάω, όμως, στο θέμα του σιδηροδρόμου γενικώς, ο σιδηρόδρομος δεν ήταν σε μια καλή κατάσταση στην Ελλάδα. Αυτό οφείλουμε να το πούμε, αλλά ήταν τα Τέμπη που το έφεραν στην επιφάνεια. Δεν είναι ευχάριστο, είναι τρομακτικό αυτό το οποίο συνέβη, είναι δραματικό για πάρα πολλές οικογένειες. Εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να δούμε ότι και ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ είναι δύο οργανισμοί. Εξαιρείται ο ΟΣΕ που ανήκει στο Υπερταμείο, μολονότι αυτή είναι στον δικό του τομέα αρμοδιοτήτων, όπως και η ΕΡΓΟΣΕ, αλλά η ΕΡΓΟΣΕ έχει περιέλθει στο Υπερταμείο από τη δικιά σας Κυβέρνηση. Εκείνο το οποίο, όμως, είναι σαφές είναι ότι πρέπει να υπάρξει μια μεταρρύθμιση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ το συντομότερο δυνατό. Αυτό είναι που δουλεύουμε στο Υπουργείο Υποδομών. Μέσα στο πλαίσιο αυτό θα λυθούν δεκάδες προβλήματα.

Αναφερθήκατε στο ζήτημα της αποπληρωμής, για παράδειγμα, των πληρωμών με διαθεσιμότητα μέσα από τα τέλη που εισπράττει ο ΟΣΕ για τη χρήση του δικτύου.

Σας λέω, λοιπόν, ότι ούτε το ΜΕΤΡΟ δεν αποπληρώνει τα δάνειά του από τέλη που εισπράττει από τη ΣΤΑΣΗ -το ξέρετε- και είναι προφανές -και δεν εισπράττει κιόλας- ότι μιλάμε για το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και για αυτό και εγώ σας είπα ότι σε ό,τι αφορά τα ΣΔΙΤ η αρχική μου τοποθέτηση στο 1ο συνέδριο, στο οποίο μετείχα ως Υφυπουργός, ήταν ότι είναι ένα εργαλείο πεπερασμένο, όχι ξεπερασμένο με την έννοια ότι εξελίσσεται στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά σίγουρα πεπερασμένο γιατί δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε κάθε νόσο κυρίως χρηματοδοτική του ελληνικού κράτους.

Ευχαριστώ.