



1531
25-10-2019

ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

Αθήνα, 25 Οκτωβρίου 2019

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

Οικονομικών

Μεταφορών και Υποδομών

**Θέμα: «Οι προθέσεις της Κυβέρνησης για το έργο του σιδηροδρομικού
διαδρόμου Sea2Sea με την Βουλγαρία»**

Στις 5 Σεπτεμβρίου του 2017, ο τέως πρωθυπουργός, Αλέξης Τσίπρας και ο Βούλγαρος ομόλογος του, Μπόικο Μπορίσοφ βρέθηκαν στην Καβάλα για την τελετή υπογραφής μνημονίου συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, σχετικά με τη σιδηροδρομική σύνδεση των λιμανιών Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρούπολη, με Μπουργκάς-Βάρνα-Ρούσε (Sea2Sea).

Ο σχεδιασμός του έργου προβλέπει, εκτός των άλλων, αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής από την Καβάλα έως τη Βάρνα, σε διτλή γραμμή με ηλεκτροκίνηση. Με αυτό το δεδομένο, οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες υπολογίζεται ότι θα μπορούν να αναπτύσσουν ταχύτητες έως και 160 χλμ την ώρα. Μάλιστα, είχε επιλεγεί να προτεραιοποιηθεί το μελετητικά ώριμο έργο της ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης των λιμανιών Αλεξανδρούπολη-Μπουργκάς.

Να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τον Τύπο, θα πρέπει να υλοποιηθούν 15 έργα υποδομής, τα περισσότερα από την ελληνική πλευρά, όπως η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και συστήματος ERTMS, η κατασκευή ελλειμματικών συνδέσεων, λιμενικά έργα κ.α.

Μάλιστα, προβλέπεται η ίδρυση διακρατικής εταιρείας, η οποία θα αναλάβει τη διαχείριση της γραμμής, τα απαραίτητα έργα αναβάθμισης της, καθώς και την εξασφάλιση της χρηματοδότησης των έργων. Το συγκεκριμένο μοντέλο

έχει εφαρμοστεί με μεγάλη επιτυχία στις χώρες της Βαλτικής (το Rail Baltica που ενώνει σιδηροδρομικά μεγάλες πόλεις της Πολωνίας, της Λιθουανίας, της Λετονίας και της Εσθονίας).

Το εν λόγω έργο έτυχε ευρύτατης αποδοχής (χαρακτηρίστηκε από την Κομισιόν «έργο μεγάλης γεωστρατηγικής σημασίας»), η οποία επιβεβαιώνεται και από την πρόθεση ένταξης του σε ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα (κοινοτικά προγράμματα - «πακέτο Γιούνκερ» - ΕΓΤΠ) αλλά και από το έντονο ενδιαφέρον Κινέζων και Αμερικανών επενδυτών. Ειδικότερα, σύμφωνα με δημοσιεύματα, υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το «πακέτο Γιούνκερ».

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, το 2046 αναμένεται να μεταφέρονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο περί τους 25 εκατ. τόνους φορτίου (έναντι 1,4 εκατ. τόνων σήμερα) και περίπου 15 εκατ. επιβατών (έναντι των 3,5 εκατ. σήμερα). Χαρακτηριστική είναι η προβλεπόμενη αύξηση στη γραμμή Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο, όπου σήμερα μεταφέρονται περί τους 10 χιλ. τόνους ετησίως και αναμένεται να αυξηθεί στους 10,6 εκ. τόνους.

Παράλληλα, εκτιμάται ότι, μέσω του σχήματος συνδυαστικών μεταφορών, τα λιμάνια Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης θα αυξήσουν τα φορτία που δέχονται κατά 30%, με την Αλεξανδρούπολη να απορροφά το 5% του όγκου που μεταφέρουν πλοία στα στενά του Βοσπόρου. Η συνολική εκτίμηση είναι ότι τα ελληνικά λιμάνια θα απορροφήσουν, τουλάχιστον, το 7% της υπάρχουσας κίνησης των στενών του Βοσπόρου.

Τέλος, το έργο έχει μεγάλη γεωστρατηγική σημασία, καθώς δημιουργεί μία αξιόπιστη και οικονομική διέξοδο για τη Μαύρη Θάλασσα. Η σύνδεση της Μεσογείου με τις χώρες ολόκληρης της Ευρώπης δεν θα εξαρτάται από το ασταθές πολιτικο-οικονομικό περιβάλλον της Τουρκίας.

Η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών προχώρησε σε ανάθεση παροχής εξειδικευμένων νομικών υπηρεσιών για τη σύνταξη σχεδίου διακρατικής σύμβασης, στην εταιρεία *MSB Associates srl*. Μάλιστα, τον Οκτώβριο του 2018 ανατέθηκε στην εταιρεία *AVARIS (Γ.Νέλλας και ΣΙΑ ΕΕ)* η μελέτη βιωσιμότητας του τμήματος των έξι λιμανιών (από Θεσσαλονίκη μέχρι Ρούσε). Επίσης, η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ είχε προχωρήσει, σε συνεργασία με την αντίστοιχη βουλγαρική, σε σύνταξη καταστατικού της διακρατικής εταιρείας, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από τα δύο κοινοβούλια και θα σημάνει την έναρξη του κυρίως τμήματος του έργου.

Επειδή, με το συγκεκριμένο σχέδιο θα χρηματοδοτηθεί και θα αναβαθμιστεί το τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Επειδή, πρόκειται για ένα μεγαλόπνοο σχέδιο, με σημαντικό γεωστρατηγικό χαρακτήρα, που έτυχε αποδοχής από την Ε.Ε., την Κίνα και τις Η.Π.Α..

Επειδή, θα αυξήσει το φόρτο εμπορευματικής κίνησης, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα ενισχύσει τη θέση των τοπικών μας προϊόντων.

Επειδή, προάγει τη συνεργασία μεταξύ των βαλκανικών κρατών και μετατοπίζει τον μεταφορικό άξονα από την Τουρκία στην Ευρώπη.

Επειδή, ο ρόλος της Ελλάδας θα αναβαθμιστεί, θέτοντας την σε κυρίαρχη δύναμη, με αυξημένο ρόλο στις οικονομικές και γεωπολιτικές εξελίξεις.

Επειδή, θα αναδείξει τα τρία ελληνικά λιμάνια, θα μειώσει τις αποστάσεις για εμπορεύματα και επιβάτες και θα δημιουργήσει έναν ασφαλή και οικονομικό τρόπο μετακίνησης.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

- 1. Ποιες είναι οι προθέσεις της Κυβέρνησης για το εν λόγω έργο;**
- 2. Βρίσκεται σε επαφή με τον Βούλγαρο ομόλογο του για τη συνέχιση των κοινών βημάτων και σε ποιο σημείο βρίσκεται η συγγραφή του κοινού καταστατικού;**
- 3. Ποιο είναι το σχέδιο αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της Βόρειας Ελλάδας, ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών, επένδυσης στα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας και σύνδεσής τους με τα δυτικά Βαλκάνια;**

Οι ερωτώντες βουλευτές

Ελευθεριάδου Σουλτάνα

Αλεξιάδης Τρύφωνας

Βαρεμένος Γιώργος

Γκαρά Αναστασία

Ζαχαριάδης Κώστας

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Καρασαρλίδου Ευφροσύνη

Μάλαμα Κυριακή

Μάρκου Κώστας

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπουρνούς Γιάννης

Νοτοπούλου Κατερίνα

Πούλου Παναγιώτα

Σκουρλέτης Παναγιώτης

Φάμελλος Σωκράτης

Χαρίτου Δημήτρης

Χρηστίδου Ραλλία