

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 221
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 5
Ημερομ. Κατάθεσης: 11/10/2021



Αθήνα, 11 Οκτωβρίου 2021

Ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

Οικονομικών

Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: Το Ελληνικό Δημόσιο επιδοτεί την ιδιωτική ΤΡΑΙΝΟΣΕ με 50 εκ. ευρώ ετησίως για να παρέχει δημόσιες υπηρεσίες (ΥΓΟΣ) στα λεγόμενα «άγονα δρομολόγια». Ωστόσο, οι πολίτες στη Φθιώτιδα, τη Φωκίδα, την Έδεσσα, τη Φλώρινα, τη Δράμα, την Αλεξανδρούπολη, τον Έβρο, την Ηλεία, τη Μαγνησία, τα Τρίκαλα, στον Έβρο και αλλού είτε έπαψαν να έχουν σιδηροδρομική συγκοινωνία είτε βλέπουν τα δρομολόγια της ιταλικής ιδιωτικής εταιρίας να έχουν μειωθεί δραματικά. Την ίδια ώρα το Υπουργείο σκοπεύει να εκχωρήσει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ το δικαίωμα να εκτελεί δρομολόγια ΥΓΟΣ για άλλα 15 χρόνια έναντι 750 εκ. ευρώ!

Στις 24/9/2021 κατατέθηκε από τον βουλευτή ΣΥΡΙΖΑ Αθανάσιο (Νάσο) Αθανασίου Αναφορά προς το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το υπουργείο Εσωτερικών, με την οποία ζητούσε να σταματήσει ο συγκοινωνιακός στραγγαλισμός του Παρνασσού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τα ΚΤΕΛ.

Ωστόσο, εκτός από δήμους στη Φθιώτιδα και τη Φωκίδα που δεν έχουν καθημερινά δρομολόγια εδώ και ένα χρόνο, σοβαρότατα προβλήματα με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, που παρέχονται από την ιδιωτική εταιρία αντιμετωπίζουν ενδεικτικά: η Μαγνησία, τα Τρίκαλα, η Ηλεία, η Έδεσσα, η Φλώρινα, η Δράμα, η Κομοτηνή και η Ξάνθη, η Αλεξανδρούπολη, ο Έβρος. Στους νομούς αυτούς, είτε το σιδηροδρομικό δίκτυο έπαψε να εξυπηρετείται εντελώς είτε τα δρομολόγια έχουν μειωθεί τραγικά.

Οι αντιδράσεις για αδικαιολόγητες καταργήσεις δρομολογίων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και για την αυθαίρετη τιμολογιακή πολιτική της εταιρίας έχουν λάβει μορφή χιονοστιβάδας. Τον Δεκέμβριο του 2019 κατατέθηκε για το θέμα μηνυτήρια αναφορά στον εισαγγελέα από συνδικαλιστές του σιδηροδρόμου. («New Money», Μαρ.Τζάννε, 12.12.2019)

Καταγγελία που περιγράφει γλαφυρά την κατάσταση έκανε και ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ) στις 14 Ιουνίου του 2021. Σύμφωνα με αυτή, στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Έδεσσας-Φλώρινας επανακυκλοφόρησαν μονάχα 2 από τα 5 δρομολόγια που υπήρχαν προ της πανδημίας, ενώ από τα 7 τοπικά ζεύγη της Έδεσσας σήμερα δεν εκτελείται κανένα. Το 2011 εκτελούνταν 7 ζεύγη δρομολογίων ως την Έδεσσα και 5 ως τη Φλώρινα, δημιουργώντας έναν απόλυτα πετυχημένο Προαστιακό.

Σύμφωνα με τις ίδιες καταγγελίες, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει αφήσει την ευαίσθητη ακριτική παρέμβρια περιοχή (Αλεξανδρούπολη-Νέα Ορεστιάδα-Δίκαια-Ορμένιο) με μόλις 1 δρομολόγιο, σε ώρες που δεν εξυπηρετούν το κοινό και μάλιστα μόνο για τις καθημερινές ημέρες, καθώς το Σαββατοκύριακο δεν εκτελείται κανένα δρομολόγιο!!!!

Προ της πανδημίας εκτελούνταν 3 δρομολόγια και παλαιότερα τουλάχιστον 6.

Το κακό δεν σταματά εδώ. Ο ΟΣΕ έχει αφήσει χωρίς σοβαρή συντήρηση τη γραμμή προς ανατολική Μακεδονία/Θράκη και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελεί μόνο 1 δρομολόγιο στον άξονα Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, το οποίο όμως τερματίζεται στη Δράμα. Από εκεί οι επιβάτες προωθούνται με λεωφορεία ως την Αλεξανδρούπολη. Σήμερα αυτό το ένα και μοναδικό δρομολόγιο χρειάζεται 8 ώρες και 29 λεπτά για να φθάσει στον προορισμό του, ενώ πριν από 12 χρόνια χρειαζόταν 4 ώρες και 45 λεπτά!

Ανάλογες πολιτικές απαξίωσης ακολουθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στο υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, παρά τα παχιά λόγια και τις βαρύγδουπες εξαγγελίες για αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον ΣΦΣ, οι γραμμές Ολυμπίας-Πύργου-Κατάκολου και η τουριστική γραμμή Πηλίου παρέμεναν επί πολλούς μήνες χωρίς δρομολόγια (πρόσφατα ξεκίνησαν κάποια). Στη Δυτική Θεσσαλία, μετά από έντονες αντιδράσεις τόσο των τοπικών φορέων, όσο και βουλευτών (ακόμη και της ΝΔ!), ξαναμπήκε τραίνο από την Καλαμπάκα προς τα Παλαιοφάρσαλα, αφού είχε περάσει τουλάχιστον ένας μήνας αδικαιολόγητης διακοπής.

Στη Φθιώτιδα, η οργή πνίγει τους κατοίκους. Στη γραμμή Λιανοκλαδίου-Λαμίας-Στυλίδας η εταιρία είχε πριν από την πανδημία περικόψει αυθαίρετα τα μισά από τα δρομολόγια που εκτελούνταν στο πλαίσιο των Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ). Έτσι, απέκοψε τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της Φθιώτιδας από τις ανταποκρίσεις με τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης, που διέρχεται από το Λιανοκλάδι. Σήμερα, γίνονται περίπου τα μισά δρομολόγια.

Στο τμήμα Αμφίκλεια-Λιλαία-Μπράλος-Λιανοκλάδι δέκα χιλιάδες κάτοικοι έχουν μείνει χωρίς Μέσο Μαζικής Μεταφοράς αδυνατώντας να καλύψουν τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησής τους εδώ και ένα χρόνο! Αυτή η αφόρητη κατάσταση έχει ενσκήψει στους κατοίκους των δημοτικών ενοτήτων Αμφίκλειας του Δ.Αμφίκλειας-Ελάτειας του Νομού Φθιώτιδας και των δημοτικών ενοτήτων Παρνασσού και Γραβιάς του Δ.Δελφών του Νομού Φωκίδας. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών δεν έχουν ούτε την εναλλακτική επιλογή του ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να μετακινηθούν ούτε προς Λαμία ούτε προς Λειβαδιά ούτε προς Αθήνα. Από την κοντινή Τιθορέα που διαθέτει πλέον έναν υπερσύγχρονο σταθμό με τέσσερις γραμμές, περνά

μόνο ένα τραίνο προς Αθήνα, στις 12 το μεσημέρι! Το ταξί χρειάζεται τουλάχιστον 30 ευρώ για να φθάσει ως την Τιθορέα, όταν το εισιτήριο του τραίνου από την Τιθορέα ως την Αθήνα κοστίζει 15 ευρώ.

Σε πρόσφατη σύσκεψη για το θέμα, ο απελθών Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επικαλέσθηκε λόγους τεχνικούς, οικονομικής βιωσιμότητας και προσωπικού για την παύση των δρομολογίων προς την περιοχή. Τελικά, δέχθηκε να δώσει στους «ιθαγενείς» δύο δρομολόγια μόνο το σαββατοκύριακο, αλλά ο Υπουργός Οικονομικών κ. Σταϊκούρας προειδοποίησε ότι και αυτά θα κοπούν, αν δεν αποδειχθούν κερδοφόρα!

Οι αιτιάσεις ότι δήθεν τα δρομολόγια προς τους σταθμούς Τιθορέα-Αμφίκλεια-Λιλαία-Μπράλο είναι οικονομικά ασύμφορα δεν πείθουν. Το δρομολόγιο του σαββατοκύριακου, παρότι ξεκίνησε την 1η Σεπτεμβρίου χωρίς διαφήμιση είναι επιτυχημένο. Την Παρασκευή 24.9.21 εκδόθηκαν από τον Σταθμό Λαρίσης 72 εισιτήρια, όταν ο μέγιστος αριθμός χωρητικότητας του «Railbus» είναι οι 115 θέσεις. Η επιβατική κίνηση θα είναι πιο αυξημένη, αν δρομολογηθούν πυκνά καθημερινά δρομολόγια.

Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει αξιοποιήσει τις δυνατότητες για ανάπτυξη δρομολογίων, που να συνδυάζουν κατά τα Σαββατοκύριακα του χειμώνα, τη μετακίνηση χιονοδρόμων προς το χιονοδρομικό κέντρο του Παρνασσού, όπως ζητεί η τοπική κοινωνία. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει αναπτύξει ούτε την τουριστική-ιστορική διαδρομή από τον Μπράλο προς τη Γέφυρα του Γοργοποτάμου και τη Γέφυρα της Παπαδιάς, όπως είχε υποσχεθεί.

Εύλογα λοιπόν ανακύπτει το ερώτημα: Αν δεχθούμε ότι η γραμμή Αθήνα-Λιανοκλάδι είναι οικονομικά ασύμφορη για τον ιδιώτη πάροχο δεν θα έπρεπε να έχει υπαχθεί στην ισχύουσα Σύμβαση Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ);

Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι η Σύμβαση Υπηρεσιών Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας, γνωστή και ως Σύμβαση για τα ΥΓΟΣ, που είχε υπογραφεί το 2015 από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, μεταξύ των υπουργείων Οικονομικών και Μεταφορών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιδοτούσε την εταιρία με 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως για να εκτελεί, μεταξύ άλλων, και καθημερινά δρομολόγια στη γραμμή Αθήνα-Λιανοκλάδι. Η Σύμβαση αυτή, που ίσχυε έως τα τέλη του 2020, προέβλεπε την εξυπηρέτηση των σταθμών Τιθορέας, Αμφίκλειας, Λιλαίας, Μπράλου, με τουλάχιστον 2 ζεύγη τρένων (4 αμαξοστοιχίες) ημερησίως, δηλαδή 16 εβδομαδιαίως. Υπήρχε μάλιστα και κυριακάτικο απογευματινό τραίνο προς την Αθήνα.

Ακόμη κι όταν το 2018 άλλαξε το σιδηροδρομικό δίκτυο λόγω της νέας χάραξης, τα δρομολόγια πραγματοποιούνταν κανονικά. Μετά την άρση της απαγόρευσης διαπεριφερειακών μετακινήσεων λόγω της πανδημίας, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν πραγματοποίησε ξανά κανένα καθημερινό δρομολόγιο.

Γιατί εδώ και έναν χρόνο δεν γίνονται καθημερινά δρομολόγια; Με ποια λογική κόπηκαν; Μειώθηκε ραγδαία ο πληθυσμός της περιοχής ή άλλαξαν άρδην οι κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες της;

Βάσει δημοσιευμάτων, η Σύμβαση του Δημοσίου με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα ΥΓΟΣ που είχε συναφθεί το 2015 παρατάθηκε από την κυβέρνηση της Ν.Δ.

ως τα τέλη του 2021. Παράλληλα, το Υπουργείο Μεταφορών συνομολόγησε Μνημόνιο με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για επέκτασή της Σύμβασης για τα ΥΓΟΣ, για ακόμη 15 χρόνια.

Τι συμβαίνει λοιπόν εδώ; Αν πράγματι ισχύει σήμερα η Σύμβαση του 2015, για ποιους λόγους τα δρομολόγια προς τους σταθμούς Αμφίκλειας, Λιλαίας, Μπράλου δεν πραγματοποιούνται;

Η ιδιωτική ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκαλεί αντιδράσεις και για την τιμολογιακή της πολιτική. Η εταιρία δεν εφαρμόζει εκπτώσεις παιδικών, φοιτητικών, ομαδικών και εισιτηρίων για ΑΜΕΑ, ούτε κάρτες πολλαπλών διαδρομών στη γραμμή της Ολυμπίας. Παράλληλα, σχεδόν διπλασίασε τα εισιτήρια στο ένα και μοναδικό ζεύγος της απλής ταχείας Αθηνών-Καλαμπάκας-Αθηνών με αποτέλεσμα να είναι ισόποση με τις αμαξοστοιχίες Ιντερσίτι. Στον κύριο άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη δεν υπάρχουν πλέον οι απλές αμαξοστοιχίες στις οποίες, παλαιότερα υπήρχε οικονομικότερη τιμολογιακή πολιτική. (Υπήρχαν τουλάχιστον 4 τέτοια ζεύγη τρένων με φθηνό εισιτήριο). Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η κατάργηση της βραδυνής αμαξοστοιχίας 600 και 601 που εξυπηρετούσε χιλιάδες επιβατών μεταξύ Αθήνας-Θεσσαλονίκης με φθηνό εισιτήριο.

Επιπλέον, η Σύμβαση για τα ΥΓΟΣ επιδοτεί και δρομολόγια της νέας υπερσύγχρονης γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης, όπως αναφέρει η εφημερίδα «Καθημερινή» (4.9.21, Αλ. Κασσίμη). Τα δρομολόγια αυτά έπρεπε να έχουν εξαιρεθεί, αφού πλέον εκεί το τρένο υπερέχει αισθητά έναντι των ανταγωνιστών του. Σε αυτόν τον άξονα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όφειλε με κατάλληλη δρομολογιακή και τιμολογιακή πολιτική να έχει κερδοφόρα λειτουργία και να μην επιζητεί την επιδότηση.

Σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει σήμερα, το 2015 η κρατική ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελούσε όλα τα δρομολόγια ανεξαιρέτως. Σύμφωνα με τον Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου (ΣΦΣ), η κρατική ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε εφαρμόσει πλέγμα τιμολογιακών προσφορών, που καθιστούσε ελκυστική την επιλογή του τρένου για τον χρήστη (ειδικά στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη), κάτι που κατάργησε η σημερινή ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Υπενθυμίζουμε στον σημερινό αρμόδιο υπουργό ότι η σύμβαση ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνήφθη από το ΤΑΙΠΕΔ το 2013. Από το 2013 ως το 2017, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ βρισκόταν υπό τη διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ και η πώλησή της περιλαμβανόταν στο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων του Μνημονίου, που είχε υποσχεθεί η κυβέρνηση Σαμαρά. Προφανώς, η πλήρης ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν απέδωσε τα αναμενόμενα για τον Έλληνα φορολογούμενο. Τα χρήματα της επιδότησης δίνονται στον ιδιώτη, αλλά οι επιβάτες δεν έχουν υπηρεσίες.

Η ισχύουσα Σύμβαση για τα άγονα δρομολόγια που πρέπει να εκτελεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αλλά και η ανανέωση που διαπραγματεύτηκε το Υπουργείο Μεταφορών πριν από ενάμιση χρόνο κρατούνται ως επτασφράγιστο μυστικό.

Ζητούμε λοιπόν, να μας ανακοινωθεί το σύνολο του περιεχομένου της ισχύουσας Σύμβασης, καθώς και τα παραρτήματα και οι συνοδευτικοί πίνακες, που περιγράφουν μεταξύ άλλων: πόσα ζεύγη τρένων πρέπει να

σταματούν σε κάθε σταθμό του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, πόσα τρινοχιλιόμετρα πρέπει να διανύονται, ποιες είναι οι υποχρεώσεις της εταιρίας σε ό,τι αφορά την τιμολογιακή πολιτική δρομολογίων που επιδοτούνται, υπό ποιες προϋποθέσεις δικαιούται η εταιρία να λαμβάνει μπόνους, αλλά και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να κάνει χρήση λεωφορείων για να εκτελεί σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Οφείλει να εξηγήσει η κυβέρνηση γιατί δεν είναι αναρτημένη η ισχύουσα Σύμβαση των ΥΓΟΣ στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ, ενώ η αντίστοιχη Σύμβαση του Δημοσίου για τα ΥΓΟΣ των αεροπορικών και των ναυτιλιακών εταιριών, που επιδοτούνται για να εκτελούν τα άγονα δρομολόγια στα νησιά μας, αναρτώνται κανονικά και προκηρύσσονται με διαγωνισμό. Τι λογής νέο δημόσιο μάνατζμεντ είναι αυτό που δεν ενδιαφέρεται για τη λογοδοσία, τη διαφάνεια και την αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών από το επιβατικό κοινό; Μη δημοσιοποιώντας τη Σύμβαση, οι πολίτες δεν γνωρίζουν για ποια δρομολόγια επιδοτείται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και μπορούν εύκολα να αποδεχτούν το επιχείρημα ότι «έτσι «λειτουργεί η αγορά».

Αντί ο Υπουργός Υποδομών να υποχρεώσει την ιταλική ιδιωτική εταιρία να τηρεί τις συμβατικές της υποχρεώσεις, αποφάσισε να την επιβραβεύσει. Το συνολικό τίμημα επιδότησης ορίστηκε συνολικά στα 750 εκατομμύρια ευρώ για 10+5 έτη, δηλαδή η Σύμβαση θα επεκταθεί ως το 2035! («Καθημερινή» 4.9.21). Μάλιστα, όπως δήλωσε ο Υπουργός στον Τύπο και στη Βουλή, έχει ήδη συναφθεί Μνημόνιο Συνεργασίας με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η Σύμβαση για τα ΥΓΟΣ θα γίνει με εκχώρηση! («Έθνος» 15.9.21 Μ. Λιλιπούλου)

Υπενθυμίζεται ότι τόσο η σύμβαση για τα ΥΓΟΣ του 2011, όσο και εκείνη του 2015 είχε συναφθεί για πέντε έτη. Γιατί αποφασίστηκε τώρα να δοθεί παράταση για άλλα 15 χρόνια χωρίς διαγωνισμό, όταν ήδη σημειώνονται τόσα προβλήματα;

Η ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε αναλάβει να κάνει επενδύσεις ύψους 500 εκατ. ευρώ ως το τέλος του 2020 («Εφ.Συν». 5.12.2019). Το Δημόσιο είχε επίσης δεσμευτεί για συνολικές επενδύσεις ύψους 2,5 δις ευρώ στον σιδηρόδρομο. Ούτε η εταιρία ούτε το υπουργείο έχουν από τότε ανακοινώσει το περιεχόμενο και το χρονικό ορίζοντα υλοποίησης αυτών των επενδύσεων, ενώ στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο διαβάζουμε καθημερινά δημοσιεύματα (7/10/2021 –www.powergame.gr) για το νέο τροχαίο υλικό που θέλει να εισάγει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και δεν μπορεί να πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες αρχές λόγω ελλείψεων στα συστήματά του! Τροχαίο υλικό (ETR 470-κατασκευής 1992) που είναι σχεδόν 13 χρόνια παλαιότερο από αυτό που είχε παρουσιάσει στην ΔΕΘ τον Σεπτέμβριο η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (ETR 485- κατασκευή 2002) και προοριζόταν για να εκτελεί δρομολόγια στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκης.

Το αποτέλεσμα είναι η περαιτέρω υποβάθμιση του δικτύου και το κλείσιμο σταθμών. Έτσι, δεν έχουν τεθεί σε λειτουργία τα συστήματα σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης και προστασίας των συρμών από πιθανά ανθρώπινα λάθη. Αυτό έχει επίπτωση στη χωρητικότητα της γραμμής, διότι δεν μπορούν να κυκλοφορούν ταυτόχρονα πολλά τρένα. Καθίσταται έτσι, δυσχερής η προσθήκη δρομολογίων και η ένταξη και άλλων εταιριών στο

σιδηροδρομικό δίκτυο. Ακόμα χειρότερα εξαιτίας της ελλιπούς συντήρησης του σιδηροδρομικού Δικτύου, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του ΟΣΕ, ο χρόνος διάνυσης της διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης επιμηκύνθηκε για τον Αύγουστο κατά 18 ολόκληρα λεπτά, όταν οι εξαγγελίες θέλουν να πείσουν πως βαίνει μειούμενος! Αφού δεν πραγματοποιήθηκαν οι επενδύσεις που εξαγγέλθηκαν προ διετίας, ο κ. Καραμανλής υποσχέθηκε εκ νέου -την 1.10.2021 στη Βουλή- έργα ύψους 3,3 δις ευρώ!

Ποιος είναι ο λόγος λοιπόν, που το υπουργείο είναι τόσο ικανοποιημένο από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ώστε να διαπραγματεύεται προίκες και πανωπροίκια για άλλα δεκαπέντε χρόνια και μάλιστα χωρίς διαγωνισμό;

Δημοσιεύματα στον Τύπο, μετά τις τελευταίες αναγγελίες του Υπουργού, κάνουν λόγο για «τραγέλαφο» («Τα Νέα» Κ.Ντελέζος, 15.2.20) επισημαίνοντας πολλά μελανά σημεία. Όπως επισημαίνει το δημοσίευμα «Η νέα 15ετής συμφωνία του υπουργείου Μεταφορών με τους Ιταλούς μετόχους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, πέραν του γεγονότος ότι θέτει σε αμφισβήτηση την απόφαση του Ελληνικού Δημοσίου να ιδιωτικοποιήσει την τότε ελληνική σιδηροδρομική εταιρεία, (την παραχώρησε με προίκα στο ιταλικό Δημόσιο!) προκαλεί πλήθος ερωτηματικών, κυρίως σε ό,τι αφορά τη λειτουργία του ανταγωνισμού στην απελευθερωμένη πλέον σιδηροδρομική αγορά».

Η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έγινε -αν ενθυμούμαστε σωστά τις υποσχέσεις του κ. Χατζηδάκη και της Ν.Δ. - για να φέρει με το νέο ιδιωτικό management νέες, έξυπνες και αποτελεσματικές τιμολογιακές πολιτικές και πρακτικές διαχείρισης, που θα καθιστούσαν το σιδηροδρομικό προϊόν ανταγωνιστικό και κερδοφόρο, εκεί που έχει ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός και η ηλεκτροκίνηση της γραμμής.

Η ιδιωτικοποίηση δεν έγινε για να δημιουργήσει έναν ιταλικό κρατικοδίαιτο φορέα, που θα επιδιώκει επιδότηση ακόμα και εκεί που θα έπρεπε να είναι από μόνος του κερδοφόρος. Η επιδότηση των δημοφιλέστερων δρομολογίων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν συνιστά απλώς παραλογισμό, αλλά όπως ισχυρίζονται παράγοντες της αγοράς υποκρύπτει παράνομη ενίσχυση του συνόλου της λειτουργίας της ιταλικής κρατικής εταιρίας. Τούτο δεν συνιστά ελεύθερη αγορά, αλλά απόλυτη κοροϊδία των Ελλήνων φορολογουμένων.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/233, που είναι γνωστός και ως Κανονισμός για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΠΔΥ) επιτρέπεται «απευθείας ανάθεση συμβάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών μόνο σε εξαιρετικές και σε σαφώς καθορισμένες περιστάσεις». Επιτρέπεται όταν «δικαιολογείται από διαρθρωτικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά της αγοράς και του δικτύου (μέγεθος, χαρακτηριστικά της ζήτησης, πολυπλοκότητα του δικτύου, τεχνική και γεωγραφική απομόνωση, τύπος υπηρεσιών). Δικαιολογείται όταν μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή της οικονομικής αποδοτικότητας, ή και των δύο, σε σύγκριση με την προηγούμενη σύμβαση». Δικαιολογείται επίσης, «αν το μέγεθος της σύμβασης είναι μικρό, με μέση ετήσια αξία κάτω των 7.5 εκατομμυρίων EUR ή όταν αφορά εκτέλεση λιγότερων των 500.000 χιλιομέτρων ετησίως».

Είμαστε περίεργοι να δούμε τον τρόπο, με τον οποίο η κυβέρνηση της ΝΔ θα πείσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, ότι κάτι από όλα αυτά ισχύει, για να επιτραπεί η επιδότηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα ΥΓΟΣ με απευθείας ανάθεση.

Θα θέλαμε επίσης να μας εξηγήσει ο κ. Υπουργός, από πού συνάγει το Υπουργείο Μεταφορών ότι δεν υπάρχει ενδιαφέρον άλλης σιδηροδρομικής εταιρίας να παρέχει ΥΓΟΣ σε τμήμα ή και στο σύνολο του δικτύου, αν δεν προκηρύξει -όπως επιτάσσει η κοινοτική νομοθεσία- διεθνή διαγωνισμό.

Ας μας εξηγήσει το Υπουργείο Μεταφορών, αλλά και το Υπουργείο Οικονομικών με βάση ποια λογική, η ετήσια τροφοδότηση ενός ιδιώτη παρόχου με 50 εκατομμύρια ευρώ από το Δημόσιο -χωρίς να υφίσταται κυρώσεις όταν δεν παρέχει έργο- θα αυξήσει τη διάθεσή του να γίνει πιο ανταγωνιστικός.

Θα θέλαμε να μας εξηγήσει επίσης, ο κ. Υπουργός με βάση ποια μελέτη έχει αποτιμηθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο. Έναντι ποιου ποσού έχει αποτιμηθεί καθένα από τα υπό ανάθεση δρομολόγια; Η τελευταία μελέτη -από όσο γνωρίζουμε- ανάγεται στο 2010, όταν η ηλεκτροκίνηση δεν είχε ολοκληρωθεί, δηλαδή όταν υπήρχαν σημαντικές βραδυπορίες στο δίκτυο και πολλά έργα λίμναζαν.

Η πολιτική της Ν.Δ. απειλεί να υποσκάψει ακόμη περισσότερο την ανάπτυξη της αγοράς του σιδηροδρόμου της χώρας και αδιαφορεί για τα δικαιώματα των πολιτών. Οι επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές πρέπει να αφορούν τις περιοχές που πραγματικά τις έχουν ανάγκη. Οι επιδοτήσεις ύψους 750 εκ. ευρώ, με εκχώρηση προς μια εταιρία και μάλιστα ως το 2035 θα καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε μια ήδη απελευθερωμένη αγορά. Θα λειτουργήσουν ως αντικίνητρο για την είσοδο νέων εταιριών, όχι μόνο στον τομέα των επιβατικών, αλλά και σε αυτόν, των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η κυβέρνηση της Ν.Δ. επέλεξε το 2012 να μην διατηρήσει το Δημόσιο κανέναν έλεγχο επί του κρατικού μονοπωλίου και αποφάσισε την πλήρη ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Άφησε την Ελλάδα χωρίς δημόσιο πάροχο σιδηροδρόμου, πρωτοφανές για χώρα της Ε.Ε. Από την ιδιωτικοποίηση αυτή και οι καταναλωτές και το Δημόσιο βγαίνουν χαμένοι. Θα πρέπει λοιπόν το Υπουργείο να μας εξηγήσει γιατί δεν εφαρμόζει τους κανόνες και την ευρωπαϊκή νομοθεσία σε μια απελευθερωμένη αγορά αδιαφορώντας για τα δικαιώματα των πολιτών και το συμφέρον του Ελληνικού Δημοσίου.

Ερωτώνται οι κ.κ. υπουργοί:

- 1) Γνωρίζει το Υπουργείο σας ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν εκτελεί τμήμα των συμβασιοποιημένων δρομολογίων ΥΓΟΣ;**
- 2) Πόσα τρινοχιλιόμετρα ΥΓΟΣ δεν εκτελούνται;**
- 3) Ποια είναι τα πορίσματα της Γενικής Διεύθυνσης του Υπουργείου Μεταφορών από την παρακολούθηση του επιχειρησιακού**

προγράμματος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε ό,τι αφορά την εκτέλεση των δρομολογίων ΥΓΟΣ;

4) Ποια είναι τα πορίσματα του ΟΣΕ σχετικά με τα μη εκτελούμενα ΥΓΟΣ;

5) Σε ποιες ενέργειες έχει προβεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμου για να διαπιστώσει, αν πράγματι τηρούνται οι υποχρεώσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε ό,τι αφορά τα μειωμένα/ακυρωμένα δρομολόγια των ΥΓΟΣ και τα δικαιώματα των επιβατών; Έχει προβεί σε συστάσεις ή έχει επιβάλει πρόστιμα;

6) Δεδομένου ότι ο Υπουργός παραδέχθηκε την 1.10.2021 στη συζήτηση της Ερώτησης 7382/17.6.2021 του βουλευτή ΣΥΡΙΖΑ Ι. Σαρακιώτη στη Βουλή των Ελλήνων, ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελεί λιγότερα δρομολόγια άγονων γραμμών από αυτά για τα οποία επιδοτείται, σε ποιες ενέργειες έχει προβεί το Υπουργείο ώστε να επιστραφούν στα δημόσια ταμεία χρήματα από τα μη εκτελεσθέντα δρομολόγια;

7) Με ποια κριτήρια και με απόφαση τίνος έπαψαν από το 2020 να διεξάγονται καθημερινά δρομολόγια προς τους σταθμούς Τιθορέα-Αμφίκλεια-Λιλαία-Μπράλος;

8) Επιδοτείται ή όχι από το Ελληνικό Δημόσιο η εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να παρέχει δημόσια συγκοινωνιακή υπηρεσία στους σταθμούς της περιοχής του Παρνασσού (Τιθορέα-Αμφίκλεια-Λιλαία-Μπράλος), αλλά και στην περιοχή της Θράκης; Αν επιδοτούνται, γιατί δεν πραγματοποιούνται καθημερινά δρομολόγια, όπως έχει υποχρέωση η ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

9) Επιδοτούνται από το Ελληνικό Δημόσιο τα δρομολόγια τραίνων του βασικού άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, μολονότι είναι δημοφιλή, έχουν ακριβό εισιτήριο και οι επιβάτες έχουν επιλογή μετακίνησης με άλλα ΜΜΜ;

10) Σε ποια μελέτη αξιολόγησης του σιδηροδρομικού δικτύου βασίστηκε το Υπουργείο Υποδομών και το Υπουργείο Οικονομικών για να αποφασίσει ετήσια επιδότηση ύψους 50 εκατομμυρίων ευρώ, κατά την επιδιωκόμενη επέκταση της Σύμβασης Υπηρεσιών Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (Υ.Γ.Ο.Σ.) με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα λεγόμενα «άγονα δρομολόγια» έως το 2035;

11) Έχει καταβάλει το Ελληνικό Δημόσιο τις αποζημιώσεις για τα ΥΓΟΣ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για το έτος 2020;

12) Τι συμβαίνει με την πιστοποίηση των ETR-470 και γιατί αυτά επιλέχτηκαν αντί του ETR 485, που είχε δοκιμαστεί στο Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο και είχε κυκλοφορήσει με επιτυχία τον Σεπτέμβριο του 2018 στα πλαίσια της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης;

Αιτούμεθα να κατατεθούν στη Βουλή

α) η ισχύουσα Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία αναφορικά με την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας σύμφωνα με τον Ν.3891/2010 και τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ.1370/2007. Ζητούμε να κατατεθεί το σύνολο των εγγράφων, τα παραρτήματα και οι πίνακες της εν λόγω Σύμβασης, όπως παρατάθηκε και ισχύει σήμερα.

β) το Μνημόνιο Συνεργασίας που συνομολόγησε το Ελληνικό Δημόσιο με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και που αφορά την επέκταση της Σύμβασης Υπηρεσίας Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΓΟΣ) για 10+5 χρόνια ακόμη, έως το 2035.

γ) η μελέτη αξιολόγησης του σιδηροδρομικού δικτύου, βάση της οποίας ο αρμόδιος Υπουργός εξήγγειλε έργα ανάπτυξης ύψους 3.3 δις Ευρώ.

Οι Ερωτώντες και Αιτούντες Βουλευτές

Αθανασίου (Νάσος) Αθανάσιος
Παππάς Νικόλαος

Αβραμάκης Ελευθέριος
Αμανατίδης Ιωάννης
Αναγνωστοπούλου Σία
Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος
Βούτσης Νικόλαος
Γκιόλας Ιωάννης
Δραγασάκης Ιωάννης
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Θραψανιώτης Μανόλης
Καλαματιανός Διονύσιος
Κασιμάτη Ειρήνη
Καφαντάρη Χαρά
Κόκκαλης Βασίλειος
Λάππας Σπυρίδων
Μάλαμα Κυριακή
Μάρκου Κωνσταντίνος
Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
Ξενογιαννακοπούλου Μαριλίζα

Παπανάτσιου Αικατερίνη
Πούλου Παναγιού
Ραγκούσης Ιωάννης
Σαρακιώτης Ιωάννης
Σκουρολιάκος Παναγιώτης
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
Τσίπρας Γεώργιος
Φάμελλος Σωκράτης
Χαρίτου Δημήτριος
Χρηστίδου Ραλλία