

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:	2686
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων:	128
Ημερομ. Κατάθεσης:	13/3/2023



Αθήνα, 13 Μαρτίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΚΕ
Προς τον Υπουργό
Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Καταθέστε αλληλογραφία και πρακτικά συναντήσεων υπουργείου Μεταφορών και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που έκαναν “αέρα” 600 εκατ. ευρώ επενδύσεις και συστήματα ασφαλείας στον σιδηρόδρομο»

Πολλαπλά ερωτήματα, τα οποία μένουν αναπάντητα από την κυβέρνηση Μητσοτάκη, έχει προκαλέσει το πρωτοφανές και τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, που στοίχισε τη ζωή σε δεκάδες συμπολίτες μας, κυρίως νέες και νέους, συγκλονίζοντας το πανελλήνιο. Η Δικαιοσύνη οφείλει να διερευνήσει τις συνθήκες του δυστυχήματος εις βάθος και να αποδώσει ευθύνες, καθώς όπως όλα καταδεικνύουν, η μοιραία σύγκρουση δεν οφείλεται μόνο σε ανθρώπινο σφάλμα, όπως έσπευσε αρχικά να προδικάσει ο κ. Μητσοτάκης και τα στελέχη της Ν.Δ., αλλά και σε σειρά κυβερνητικών πράξεων και παραλείψεων που ανάγονται στην κατά τη διακυβέρνησή σας πλήρη απαξίωση ως και εγκατάλειψη του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα.

Τόσο οι εργαζόμενοι στο μέσο με ανακοινώσεις και εξώδικα όσο και εμείς ως αντιπολίτευση με δημόσιες παρεμβάσεις και ερωτήσεις κοινοβουλευτικού ελέγχου έχουμε αναδείξει την απαξίωση του ΟΣΕ, την εγκατάλειψη της συντήρησης των γραμμών και των συστημάτων, το «πάγωμα» των σιδηροδρομικών έργων που παραδώσαμε σε εκτέλεση, την υποβάθμιση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, κ.ά.

Όσον αφορά τις συμβατικές σχέσεις του ελληνικού δημοσίου και της Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), είχε υπογραφεί τον Νοέμβριο του 2019 διά του προκατόχου σας και παραιτηθέντος υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κ. Καραμανλή, και του τότε διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φ. Τσαλίδη, μνημόνιο συνεργασίας με σκοπό τη σύμβαση ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που θα παρείχε η τελευταία προς το δημόσιο, διάρκειας 15 ετών και που είναι απαραίτητες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος. Στο παράρτημα του μνημονίου, αφού ορίζεται το ποσό των 750 εκατ. ευρώ ως αποζημίωση για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας εκ μέρους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, περιγράφονται τα οφέλη για την ελληνική οικονομία από τη 15ετή αυτή προς υπογραφή νέα σύμβαση, **που φθάνουν έως το ύψος των 2,52 δισεκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένων και των επενδύσεων της ιταλικής εταιρείας, ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ.**

Συγκεκριμένα και βάσει του μνημονίου, επρόκειτο για επενδύσεις που αφορούν νέο Τροχαίο Υλικό (Τ.Υ.), υβριδικά τρένα, ανακατασκευασμένο Τ.Υ. υψηλών ταχυτήτων (400 – 450 εκατ.), επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες (100 – 150 εκατ.) επενδύσεις σε ακίνητα (100-150 εκατ.), επενδύσεις στα Ακίνητα Σιδηροδρομικής Εξυπηρέτησης (25 -35 εκατ.), επενδύσεις Αξιοποίησης των Κτιρίων Κ1 & Κ2 στο Θριάσιο Πεδίο (επενδύσεις 20 -25 εκατ). Συγκεκριμένα το Παράρτημα το Μνημονίου είχε ως εξής:

ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (2021-2035)	Μ€
Χρήση Σιδηροδρομικού Δικτύου και Υποδομών	275 - 300
Μίσθωση ΤΥ	160 - 180
Συντήρηση ΤΥ	250 - 300
Τροχαίο Υλικό	400 - 450
Επενδύσεις σε Νέες Τεχνολογίες	100 - 150
Μίσθωση Ακινήτων της πρώην ΕΕΣΣΤΥ	45
Επενδύσεις στα Ακίνητα της πρώην ΕΕΣΣΤΥ	100 - 150
Μίσθωση Ακινήτων Σιδηροδρομικής Εξυπηρέτησης	45
Επενδύσεις στα Ακίνητα Σιδηροδρομικής Εξυπηρέτησης	25 - 35
Επενδύσεις Αξιοποίησης των Κτιρίων Κ1 & Κ2 στο Θριάσιο Πεδίο	20 - 25
Μισθοδοτικό Κόστος	795 - 840
Γενικό Σύνολο	2.215 - 2.520

Πλην, όμως, και ενώ η τελική σύμβαση θα έπρεπε να υπογραφεί στο τέλος του 2020, υπεγράφη τελικά (κατόπιν παράτασης της προηγούμενης σύμβασης ΥΔΥ του 2016) τον Απρίλιο του 2022 και κυρώθηκε στη Βουλή τον Ιούλιο του 2022 με τον Ν.4953/9.7.2022 (Φεκ Α, αρ. φύλλου 153).

Στη σύμβαση αυτή, με έκπληξη και δικαιολογημένη δυσαρέσκεια, διαπιστώθηκε ότι αφενός είχαν κυριολεκτικά εξαφανιστεί συλλήβδην οι προβλέψεις για τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας, που αναφέρονταν στο παραπάνω μνημόνιο και άγγιζαν το τεράστιο ποσό των 2,52 δισ. ευρώ και θα προέρχονταν από τις πληρωμές και τις επενδύσεις της ιταλικής εταιρείας για τον ελληνικό σιδηρόδρομο, και ότι αφετέρου είχε «κάνει φτερά» εκ των καθαυτών επενδύσεων που θα πραγματοποιούσε η ιταλική εταιρεία το ιλιγγιώδες ποσό των 600 περίπου εκατομμυρίων ευρώ. Το σχετικό παράρτημα Δ περί επενδυτικής δραστηριότητας του Ν 4953/2022 έχει ως εξής :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

Επενδυτική Δραστηριότητα	Ολοκλήρωση Επένδυσης	Κεφαλαιακή Δαπάνη Παρόχου
Απόκτηση και Δρομολόγηση ETR470 (5 μονάδες)	31/12/2022	47.500.000 €
Μίσθωση Νέων Υδρογονοκίνητων Τραίνων (10 μονάδες) ¹	31/12/2027	54.000.000 €
Μίσθωση Νέων Ηλεκτροκίνητων Τραίνων (10 μονάδες) ¹	31/12/2027	32.000.000 €
Συστήματα IT (Σύστημα Πληροφόρησης Επιβατών, Νέα Εμπορική Πλατφόρμα, Ενσωμάτωση Περιστρεφόμενων Θυρών (ΑΣΣΚ) στην Αθήνα, Σύστημα Διαχείρισης Στόλου)	31/12/2024	15.000.000 €
Αναβάθμιση μισθωμένου στόλου Τραίνων (15 μονάδες)	31/12/2029	15.000.000 €
ΣΥΝΟΛΑ		163.500.000 €

Σύμφωνα δε με πληθώρα πολύ πρόσφατων και μετά το δυστύχημα δημοσιευμάτων, στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ του μνημονίου και της παραπάνω σύμβασης, η οποία κυρώθηκε στη βουλή, μεσολάβησαν διαπραγματεύσεις δημοσίου – ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που κατέληξαν σε ένα προσχέδιο της νέας σύμβασης ΥΔΥ τον Νοέμβριο του 2020.

Μάλιστα, βάσει των δημοσιευμάτων, αυτή η νέα σύμβαση είχε εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις 27/11/2020 και ο διευθύνων σύμβουλος είχε εξουσιοδοτηθεί να την υπογράψει. Πλην όμως στο εγκεκριμένο προσχέδιο αυτής της σύμβασης περιλαμβάνεται κανονικά αυτούσιο όλο το παραπάνω παράρτημα του μνημονίου, τόσο περί των επενδύσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και περί του συνολικού οφέλους της ελληνικής οικονομίας έως 2,52 δισ. ευρώ, άπαντα τα οποία στην τελική υπογεγραμμένη σύμβαση ΥΔΥ 2022 εξαφανίζονται.

Επιπροσθέτως αυτού, τα δημοσιεύματα αναφέρουν ότι στο προσχέδιο της σύμβασης υπήρχε και το σημείο 20.4., όπου ορίζεται σαφώς ότι προκειμένου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. να πραγματοποιήσει τις παραγγελίες νέου Τροχαίου Υλικού, καθώς και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων συντήρησης, πρέπει να υπάρξει και η ανάλογη δέσμευση εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου, με σαφές χρονοδιάγραμμα για την εκτέλεση και θέση σε λειτουργία μια σειράς έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, είτε προγραμματίζεται να εκτελεστούν, τα δύο πρώτα εκ των οποίων είναι:

- «1. Ολοκλήρωση της σηματοδότησης στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 717 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021» και
- «2. Θέση σε λειτουργία του ETCS στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 10005 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021».

Δηλαδή, τα δύο συγκεκριμένα έργα, η μη ολοκλήρωση των οποίων δεν μπόρεσε να αποτρέψει το ανθρώπινο λάθος που οδήγησε στην τραγωδία των Τεμπών.

Ακολούθως, βάσει του 20.4 του προσχεδίου, λοιπές υποχρεώσεις εκ μέρους του δημοσίου αποτελούσαν τα εξής:

- «3. Άρση βραδυποριών ΟΣΕ στο σύνολο του δικτύου και κυρίως στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη (προγραμματιζόμενο έργο ΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2022».
- «4. Το Ελληνικό Δημόσιο πρέπει να εξασφαλίσει, μέσω του διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ), ότι η ταχύτητα για τα τρένα στο τμήμα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα είναι τουλάχιστον στο ονομαστικό επίπεδο του σχεδιασμού (design speed) μετά την 31η Δεκεμβρίου 2023».
- «5. Ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης Κιάτου - Ροδοδάφνης: μέχρι το τέλος του 2022».
- «6. Ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας: μέχρι το τέλος του 2022».
- «7. Ολοκλήρωση του υπόγειου διαδρόμου στα Σεπόλια: μέχρι το τέλος του 2023».
- «8. Ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής υποδομής Ψαθόπυργου - Πάτρας: μέχρι το τέλος του 2024».

Πλην όμως όλο το παραπάνω άρθρο - σημείο 20.4 απαλείφθηκε και αυτό στη σύμβαση ΥΔΥ που κυρώθηκε στη βουλή το 2022.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε:

1. Είναι αληθή τα παραπάνω δημοσιεύματα;
2. Έγιναν διαπραγματεύσεις μεταξύ τρινοσέ και αρμόδιου υπουργείου τόσο από το δεκέμβριο του 2019 ως το δεκέμβριο του 2020, αλλά και από το δεκέμβριο του 2020 ως την ψήφιση της επίμαχης σύμβασης από τη βουλή;
3. Αναφέρονταν αυτούσιες στο προσχέδιο σύμβασης που εστάλη στο υπουργείο προς υπογραφή τόσο οι υποχρεώσεις για επενδύσεις εκ μέρους της ιταλικής εταιρείας ύψους ως 750 εκατ. ευρώ όσο και τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας ύψους έως και 2.52 δισ. ευρώ, έτσι όπως ακριβώς αναφέρονταν και στο μνημόνιο;
4. Αναφέρονταν στο προσχέδιο αυτό οι υποχρεώσεις του ελληνικού δημοσίου για εκτέλεση έργων, οι δύο πρώτες εκ των οποίων ήταν η ολοκλήρωση της σηματοδότησης στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 717 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021 και η θέση σε λειτουργία του ETCS στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (Σύμβαση 10005 της ΕΡΓΟΣΕ) μέχρι το τέλος του 2021;
5. Για ποιο λόγο στη σύμβαση ΥΔΥ μεταξύ ελληνικού δημοσίου και της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν Hellenic Train) που υπεγράφη τον Απρίλη του 2022 και κυρώθηκε στη βουλή δια νόμου τον Ιούλιο του 2022 απαλείφθηκαν και εξαφανίστηκαν

α) τόσο οι υποχρεώσεις για επενδύσεις εκ μέρους της ιταλικής εταιρείας ύψους έως 750 εκατ. ευρώ και τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας ύψους έως και 2.52 δισ. ευρώ, όπως ακριβώς αναφέρονταν και στο μνημόνιο και στο προσχέδιο, όσο και

β) οι υποχρεώσεις του ελληνικού δημοσίου για ολοκλήρωση των έργων, έτσι όπως αναφέρονταν στο άρθρο - σημείο 20.4 του προσχεδίου;

6. Ποιοι λόγοι αποδοχής εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου της μείωσης των επενδύσεων της Hellenic Train κατά περίπου 600 εκατ. Ευρώ;

7. Ποιοι οι λόγοι απαλοιφής του όρου που προέβλεπε την έγκαιρη ολοκλήρωση των συστημάτων ασφαλείας εκ μέρους του δημοσίου;

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Αιτούμεθα να κατατεθούν στη βουλή το σύνολο των εγγράφων, όπως, ενδεικτικά, προσχεδίων και σχεδίων συμβάσεων, πρακτικών από τις συναντήσεις εκπροσώπων και ηγεσίας υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με εκπροσώπους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ/Hellenic Train, αλληλογραφίας, εγγράφων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, επιστολών κ.ο.κ, που να αφορούν τις διαπραγματεύσεις δημοσίου - ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν Hellenic Train) που μεσολάβησαν από την υπογραφή του μνημονίου συνεργασίας τον Απρίλιο του 2019 έως και την υπογεγραμμένη σύμβαση ΥΔΥ 2022 που κυρώθηκε στη βουλή με τον Ν. 4953/2022, συμπεριλαμβανομένου φυσικά και του προσχεδίου της νέας σύμβασης ΥΔΥ που έχει δει πρόσφατα το φως της δημοσιότητας.

Οι ερωτώντες και αιτούντες βουλευτές

Τσίπρας Αλέξης

Γεροβασίλη Όλγα

Παππάς Νίκος

Γιαννούλης Χρήστος

Αβραμάκης Ελευθέριος

Αγαθοπούλου Ειρήνη

Αθανασίου Αθανάσιος (Νάσος)

Αλεξιάδης Τρύφωνας

Αμανατίδης Γιάννης

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αποστόλου Ευάγγελος
Αραχωβίτης Σταύρος
Αυγέρη Θεοδώρα (Δώρα)
Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος
Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)
Βαγενά Άννα
Βαρδάκης Σωκράτης
Βαρεμένος Γιώργος
Βασιλικός Βασίλης
Βερναρδάκης Χριστόφορος
Βέττα Καλλιόπη
Βίτσας Δημήτρης
Βούτσης Νίκος
Γάκης Δημήτριος
Γκαρά Αναστασία (Νατάσα)
Γκιόλας Γιάννης
Δραγασάκης Γιάννης
Δρίτσας Θεόδωρος
Ελευθεριάδου Σουλτάνα
Ζαχαριάδης Κώστας
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ζουράρις Κωνσταντίνος
Ηγουμενίδης Νίκος
Θραψανιώτης Εμμανουήλ

Καλαματιανός Διονύσιος - Χαράλαμπος

Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)

Κατρούγκαλος Γιώργος

Κάτσης Μάριος

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)

Κόκκαλης Βασίλειος

Κουρουμπλής Παναγιώτης

Λάππας Σπυρίδων

Μάλαμα Κυριακή

Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)

Μάρκου Κωνσταντίνος

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μιχαηλίδης Ανδρέας

Μουζάλας Γιάννης

Μπακαδήμα Φωτεινή

Μπαλάφας Γιάννης

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Μπουρνούς Γιάννης

Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)

Νοτοπούλου Κατερίνα

Ξανθόπουλος Θεόφιλος

Ξανθός Ανδρέας

Ξενογιαννακοπούλου Μαριλίζα

Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)

Παπαηλιού Γιώργος

Παπανάτσιου Κατερίνα

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Πολάκης Παύλος

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Ραγκούσης Γιάννης

Σαρακιώτης Γιάννης

Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος)

Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)

Σκούφα Ελισσάβετ (Μπέττυ)

Σπίρτζης Χρήστος

Συρμαλένιος Νίκος

Τελιγιορίδου Ολυμπία

Τζάκρη Θεοδώρα

Τζανακόπουλος Δημήτρης

Τζούφη Μερóπη

Τόλκας Άγγελος

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος

Τσακαλώτος Ευκλείδης

Τσίπρας Γιώργος

Φάμελλος Σωκράτης

Φίλης Νίκος

Φλαμπουράρης Αλέξανδρος

Φωτίου Θεανώ

Χαρίτου Δημήτριος (Τάκης)

Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)

Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης

Χρηστίδου Ραλλία

Ψυχογιός Γεώργιος