



Αθήνα, 2 Οκτωβρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Η κυβέρνηση επιλέγει ΣΔΙΤ αντί για ισχυρούς δημόσιους φορείς για το σιδηρόδρομο»

Διαβάζουμε στον Τύπο ότι ο ΟΣΕ προχωρά με την προκήρυξη του πρώτου από τα τρία έργα ΣΔΙΤ για την ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου, με τον Οργανισμό να αναζητά νομικό και χρηματοοικονομικό σύμβουλο. Το εν λόγω έργο περιλαμβάνει την ανάταξη, αναβάθμιση και συντήρηση του άξονα Βορείου Ελλάδος και συγκεκριμένα το δίκτυο Φλώρινα-Πλατύ και Στρυμόνας-Αλεξανδρούπολη. Έχει κατασκευαστικό κόστος 171,2 εκ. ευρώ (χωρίς ΦΠΑ), κόστος επένδυσης 220 εκ. ευρώ. Η κατασκευαστική περίοδος προβλέπεται να είναι 2.5 έτη και η περίοδος λειτουργίας και συντήρησης 17.5 έτη.

Δυστυχώς, η προχειρότητα που επιδεικνύουν σήμερα κυβέρνηση και ΟΣΕ στο σχεδιασμό τους για το σιδηρόδρομο - και μάλιστα στον απόηχο του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών – δε μας επιτρέπουν να είμαστε αισιόδοξοι.

Αρχικά, φαίνεται ότι αγνοούν τα αποτελέσματα της πρόσφατης ανάλυσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τις Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) στον τομέα Μεταφορών, όπου αναλύθηκαν και οι ελληνικές προσπάθειες για εφαρμογή ΣΔΙΤ. Τα αποτελέσματα αυτά είναι εξαιρετικά αρνητικά, ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι αναφέρονται στους αυτοκινητοδρόμους, όπου αποτελούν και την πλέον κατάλληλη περίπτωση για εφαρμογή ΣΔΙΤ και όχι στο σιδηρόδρομο, όπου τα πράγματα είναι πολύ πιο σύνθετα.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση, δεν πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση ΣΔΙΤ, έως ότου μελετηθούν σε βάθος όλες οι δυσκολίες. Και το πιο σημαντικό, όταν επιλέγεται η μέθοδος ΣΔΙΤ, πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις, όσον αφορά στη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων.

Δεύτερον, αγνοούν μάλλον και τη βασική αρχή των ΣΔΙΤ σε σχέση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις: 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 που αναλαμβάνει ο ιδιώτης.

Άλλο ένα κρίσιμο σημείο είναι ότι δε γνωρίζουμε αν θα διατεθούν χρήματα από τον ιδιώτη στο σχήμα ΣΔΙΤ. Από τις μέχρι σήμερα ανακοινώσεις, προκύπτει ότι μόνο το Δημόσιο θα διαθέσει χρήματα. Τίθεται όμως τότε το εύλογο ερώτημα, γιατί τα προβλεπόμενα κονδύλια να μην κατευθυνθούν στον ΟΣΕ; Ο Οργανισμός συντηρεί το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας εδώ και 120 χρόνια. Δεν έχει την τεχνογνωσία να συνεχίσει να το κάνει;

Ακόμα όμως κι αν τελικά ο ιδιώτης διαθέσει κάποιο ποσό για το σχήμα ΣΔΙΤ που θα εφαρμοστεί, αυτό σημαίνει ότι θα περιμένει κάποια χρηματοοικονομική ανταπόδοση. Όλοι γνωρίζουμε ότι τα μόνα έσοδα του ΟΣΕ, εκτός από τις κρατικές χρηματοδοτήσεις, προέρχονται από τα τέλη χρήσης υποδομής. Ευλόγως λοιπόν συμπεραίνουμε ότι ο ιδιώτης θα λαμβάνει και όλα ή μέρος των εσόδων από τα τέλη χρήσης υποδομής. Φυσικά, σήμερα οι μόνες αμαξοστοιχίες που κάνουν δρομολόγια είναι αυτές της Hellenic Train, επιδοτούμενες από το κράτος. Και μάλιστα, για τη Βόρεια Ελλάδα, αναφερόμαστε σε 4-6 αμαξοστοιχίες ημερησίως (υπό κανονικές συνθήκες, διότι μετά το δυστύχημα των Τεμπών έχουν μειωθεί κι άλλο, ενώ δρομολογούνται αντ' αυτών λεωφορεία). Τα προσδοκώμενα οφέλη λοιπόν για τον ιδιώτη είναι ελάχιστα. Οπότε, θα απαιτήσει κι άλλα χρήματα.

Το σχήμα που θα προκύψει με βάση τους σχεδιασμούς της κυβέρνησης είναι το εξής: Το κράτος επιδοτεί τη Hellenic Train να κάνει δρομολόγια, η οποία δεν πληρώνει τέλη χρήσης υποδομής στο κράτος, αλλά στον ιδιώτη. Τελικά, πολύ φοβόμαστε ότι ο τελευταίος θα εισπράττει μόνο τα έσοδα, ενώ όλες οι ευθύνες (πχ σε περίπτωση καθυστερήσεων λόγω προβλημάτων στην υποδομή ή σε περίπτωση ατυχήματος) θα συνεχίσουν να βαρύνουν τον ΟΣΕ.

Το σχήμα αυτό καθορίζει σαφώς – έστω και σιωπηλά – ότι για τα σιδηροδρομικά τμήματα που περιλαμβάνονται στη συγκεκριμένη ΣΔΙΤ, ο Διαχειριστής Υποδομής, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς κανόνες, δε θα είναι ο ΟΣΕ. Μάλιστα, αυτομάτως αποδεχόμαστε ότι για όλα τα έργα που θα προκύψουν κατά την περίοδο κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης, δηλαδή για 20 χρόνια, ο ιδιώτης θα αποφασίζει και το κράτος μόνο θα πληρώνει.

Άγνωστο επίσης παραμένει το τι θα γίνει με τους εξειδικευμένους μηχανικούς και τα στελέχη του ΟΣΕ που έχουν σήμερα αυτές τις αρμοδιότητες. Σε κάθε περίπτωση, μετά από 20 χρόνια ΣΔΙΤ, όλη η τεχνογνωσία του ΟΣΕ θα χαθεί. Ο Οργανισμός δε θα μπορέσει ποτέ ξανά να εκτελέσει έργα ανατάξεων, αναβάθμισης και συντήρησης δικτύου. Και όταν οι ιδιώτες αντιληφθούν ότι τα πανάκριβα έργα που έχουν κατασκευαστεί δεν μπορούν να συντηρηθούν από κρατικούς φορείς, θα πολλαπλασιάσουν και τις τιμές.

Τελευταίος, αλλά σημαντικός προβληματισμός είναι ότι με τα σχέδια της κυβέρνησης, όλες οι δραστηριότητες που αφορούν έργα ανατάξεων, αναβάθμισης και συντήρησης δικτύου θα περάσουν πλέον στους μεγάλους εργολάβους, αφήνοντας εκτός ανταγωνισμού τοπικούς μεσαίους ή μικρούς εργολάβους. Με συμβόλαια που υπογράφονται σήμερα, παγώνει η αγορά για τουλάχιστον 20 χρόνια. Και φυσικά, κανείς δε θα έχει ανάγκη την ΕΡΓΟΣΕ για project management, αφού οι εργολάβοι

θα έχουν συμβόλαια που τους δίνουν την υποδομή, οπότε θα μοιράζονται όλες τις πίτες μεταξύ τους.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ενώ, με βάση τα στοιχεία της έγκρισης του έργου από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ, το Ταμείο Ανάκαμψης θα συνέβαλε χρηματοδοτικά στην κατασκευή με 80 εκ. ευρώ. Όμως, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, κ. Τερεζάκης, με πρόσφατες δηλώσεις του στο 6^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών – ITC 2023 είπε ότι «δυστυχώς δεν είμαστε έτοιμοι να αξιοποιήσουμε τη χρηματοδότηση του Ταμείου Ανάκαμψης».

Πέρα από τα παραπάνω, ανησυχούμε ιδιαίτερα και για τη συντήρηση που γίνεται σήμερα στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το έργο ΣΔΙΤ για την ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου είχε ανακοινωθεί πρώτη φορά τον Απρίλιο του 2022, από τον τότε Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, κ. Πατέρα. Μάλιστα, ο κ. Πατέρας είχε αναφέρει ότι μέχρι να γίνει το έργο, ο σιδηρόδρομος θα υλοποιεί τη συντήρησή του με πολύ περιορισμένους όρους, υλοποιώντας συνήθως «*πυροσβεστική συντήρηση*».

Ήδη από τότε είχαμε εκφράσει τον προβληματισμό μας, για το ότι ο ΟΣΕ ουσιαστικά παραδέχεται ότι η συντήρηση πραγματοποιείται με πολύ περιορισμένους πόρους, «*πυροσβεστικά*». Με αυτή την παραδοχή εξηγείται και η συχνότητα των ατυχημάτων τα 4 τελευταία χρόνια, η οποία φαίνεται ότι θα συνεχιστεί για καιρό ακόμα, δεδομένου ότι είμαστε 1.5 χρόνο μετά την ανακοίνωση των έργων, ο διαγωνισμός δεν έχει ακόμα ξεκινήσει, ενώ είναι γνωστή η δυσκολία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών να προωθήσει οτιδήποτε δεν είναι απευθείας ανάθεση, τομέα στον οποίο πρωταγωνιστεί.

Ειδικά για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Φλώρινας, από το δυστύχημα των Τεμπών σταμάτησε η κυκλοφορία των συρμών και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δρομολογεί λεωφορεία. Πληροφορούμαστε ότι στο πλαίσιο ελέγχων που έγιναν αμέσως μετά το δυστύχημα, εντοπίστηκε πρόβλημα στατικότητας σε γέφυρα στο Ξινό Νερό, χωρίς όμως να υπάρχει κάποια επίσημη ενημέρωση για το λόγο που διεκόπη η κυκλοφορία των συρμών και για το πότε προβλέπεται η επανέναρξη των δρομολογίων.

Πρόκειται για μια γραμμή κρίσιμη για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων της Φλώρινας, πολλοί εκ των οποίων δε διαθέτουν ίδιο μεταφορικό μέσο και χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο για να μετακινηθούν. Ήδη υπήρχαν πολλά παράπονα για τις συνεχείς καθυστερήσεις, ακόμα και ακυρώσεις δρομολογίων, οπότε και η αλλαγή αυτή δημιουργεί πολλά προβλήματα στον προγραμματισμό τους.

Με βάση τα ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

- 1. Ποιες είναι οι τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις που έγιναν, οι οποίες οδήγησαν στην επιλογή της μεθόδου ΣΔΙΤ ως βέλτιστη λύση για την ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου στο τμήμα Φλώρινα-Αλεξανδρούπολη;**

2. Υπάρχουν σχετικές μελέτες για το έργο της συντήρησης; Ποιος τις εκπόνησε;
3. Δεδομένης της δημόσιας χρηματοδότησης, ποιος είναι ο επιμερισμός των κινδύνων μεταξύ των εταίρων από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα;
4. Θα διατεθούν κονδύλια από τον ιδιώτη στο σχήμα ΣΔΙΤ; Αν ναι, ποιο είναι το ποσό; Αν όχι, ποιος ο λόγος που τα προβλεπόμενα κονδύλια δε διατίθενται στον ΟΣΕ, που έχει διαχρονικά την τεχνογνωσία στη συντήρηση του δικτύου;
5. Ποιος είναι ο λόγος που δε θα αξιοποιηθεί η χρηματοδοτική συμβολή των 80 εκ. ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης;
6. Ποια προβλέπεται να είναι η χρηματική ανταπόδοση στον ιδιώτη, αν διαθέσει χρήματα για το σχήμα ΣΔΙΤ;
7. Ποιος θα έχει την ευθύνη έναντι της Hellenic Train σε περίπτωση καθυστερήσεων, λόγω προβλημάτων στην υποδομή ή ακόμα και σε περίπτωση ατυχήματος;
8. Ποιος θα καθορίζει το ύψος των τελών χρήσης υποδομής, το κράτος ή ο ιδιώτης;
9. Θα αλλάξει η σύμβαση Πολιτείας – Hellenic Train που καθορίζει αυτές τις βασικές λεπτομέρειες;
10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει ενημερωθεί για τα παραπάνω και ποια η άποψή της;
11. Τι προβλέπεται για τους εξειδικευμένους μηχανικούς και τα στελέχη του ΟΣΕ που έχουν σήμερα αυτές τις αρμοδιότητες;
12. Μέχρι να γίνει το έργο ΣΔΙΤ για την ανάταξη του δικτύου, ποιος είναι ο σχεδιασμός του ΟΣΕ για τη συντήρηση του δικτύου;
13. Ποιος είναι ο λόγος για τη διακοπή της κυκλοφορίας των συρμών στο δίκτυο της Φλώρινας; Πότε προγραμματίζεται η επανέναρξη των δρομολογίων;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Ακρίτα Έλενα

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος

Βέττα Καλλιόπη

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Ζαμπάρας Μιλτιάδης

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)

Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)
Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
Μπάρκας Κωνσταντίνος
Νοτοπούλου Αικατερίνη
Παναγιωτόπουλος Ανδρέας
Πούλου Παναγιού (Γιώτα)
Σαρακιώτης Ιωάννης
Τζούφη Μερόπη
Ψυχογιός Γεώργιος