



Αθήνα, 30.04.2024

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Το αδιέξοδο των πολιτικών της κυβέρνησης για το σιδηρόδρομο συνεχίζεται

Στις 24 Απριλίου 2024, ο Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών σε σχετική συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής & Εμπορίου ενημέρωσε τα μέλη της Επιτροπής σε ό,τι αφορά το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και επενδύσεων του ελληνικού σιδηροδρόμου. Ο κ. Σταϊκούρας, στον απόηχο του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, αναφέρθηκε σε 15 παρεμβάσεις, θέλοντας να τονίσει στους Βουλευτές ότι η κυβέρνηση εφαρμόζει «ένα συγκροτημένο σχέδιο για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου και την αποκατάσταση της αξιοπιστίας του».

Είναι γεγονός ότι ο αρμόδιος Υπουργός κατέβαλε μεγάλη προσπάθεια για να δείξει ότι μετά το έγκλημα των Τεμπών κάτι έχει αλλάξει στο σιδηρόδρομο και ότι πλέον μέλημα της ΝΔ είναι η «αναβάθμιση της ασφάλειας των μεταφορών και η ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών». Και πραγματικά οι προθέσεις του κ. Σταϊκούρα μπορεί να είναι αγνές. Φαίνεται όμως ότι ο ΟΣΕ – και παρά τις πρόσφατες αλλαγές στο Διοικητικό του Συμβούλιο – συνεχίζει εφαρμόζοντας πολιτικές σε βάρος του Οργανισμού, αλλά και του δημοσίου συμφέροντος.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο προγραμματισμός μέσω ΣΔΙΤ του έργου με τίτλο «ψηφιακός μετασχηματισμός του ΟΣΕ». Το εν λόγω έργο ανακοινώθηκε πρώτη φορά δύο χρόνια πριν από τον τότε Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, Σ. Πατέρα. Μάλιστα, ήταν ανάμεσα στα τρία έργα που σύμφωνα με τον τότε επικεφαλής του Οργανισμού «θα αλλάξουν την εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου».

Το δεύτερο έργο ήταν το ΣΔΙΤ της συντήρησης του δικτύου, για το οποίο είχαμε ασκήσει έντονη κριτική εξ αρχής, αρχικά λόγω της επιλογής της κυβέρνησης για ΣΔΙΤ αντί για δημόσιο έργο, και παρά την πρόσφατη ανάλυση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, η οποία αναφέρει ρητά ότι η εν λόγω μέθοδος πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις, όσον αφορά στη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων. Ενώ ειδικά για το συγκεκριμένο έργο, με δεδομένη τη δημόσια χρηματοδότηση, δεν βλέπαμε να υπάρχει επιμερισμός των κινδύνων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με τον τελευταίο να μην αναλαμβάνει κάποιο ρίσκο. Φαίνεται ότι τελικά τα παραπάνω έγιναν αντιληπτά και από πλευράς του αρμόδιου Υπουργείου, οπότε το έργο εγκαταλείφθηκε – φυσικά με το ζήτημα της συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου να παραμένει άλυτο.

Σε ό,τι αφορά το τρίτο έργο, τον Προαστιακό Δυτικής Αττικής, και πάλι σε σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου τον Απρίλιο 2022 είχαμε εκφράσει την ανησυχία μας ότι μάλλον δεν υπάρχει τίποτα πίσω από τις ανακοινώσεις - φυσικά ούτε μελέτες. Το έργο συμβασιοποιήθηκε πρόσφατα, ξεκίνησαν οι εργασίες, αλλά ακόμα δεν γνωρίζουμε κάτι για τις μελέτες, ενώ σημειώνεται ότι την περίοδο 2015-2019 είχαν ξεκινήσει μελέτες για τον Δυτικό Προαστιακό με χρηματοδότηση των ΕΛΠΕ, οι οποίες δεν ξέρουμε αν λήφθηκαν υπόψη από την κυβέρνηση της ΝΔ.

Κι ενώ παρόμοιες απορίες σε σχέση με τις μελέτες έχουμε και για το ΣΔΙΤ του ψηφιακού μετασχηματισμού του ΟΣΕ, φαίνεται ότι ο προγραμματισμός του έργου συνεχίζεται κανονικά. Μάλιστα, το έργο εντάχθηκε πρόσφατα στο Ταμείο Ανάκαμψης & Ανθεκτικότητας με προϋπολογισμό περίπου 46 εκ. ευρώ.

Σε σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου τον Απρίλιο 2022, είχαμε εκφράσει αυτές τις απορίες, σε σχέση με ένα έργο που έμοιαζε ότι είναι εξαγγελίες 'στον αέρα', αφού ο ΟΣΕ τότε δεν είχε ιδέα για τι πράγμα πρόκειται, μάλιστα θα προσλάμβανε – φυσικά με απευθείας ανάθεση – εξωτερικούς συμβούλους για να του υποδείξουν τι να προτείνει ως «ψηφιακό μετασχηματισμό».

Μαθαίνουμε ότι πλέον ο σύμβουλος έχει προσληφθεί και ο ψηφιακός μετασχηματισμός του ΟΣΕ αφορά σε ένα τηλεπικοινωνιακό έργο που έχει να κάνει με την παροχή wi-fi στο επιβατικό κοινό, την παροχή 'έξυπνου' εισιτηρίου σε όλο το δίκτυο και την παροχή υπηρεσιών τηλεματικής, ώστε οι επιβάτες να έχουν ενημέρωση στους σταθμούς.

Με δεδομένο ότι ο ΟΣΕ φαίνεται πως προχωρά εν κρυπτώ το εν λόγω έργο, αλλά και το ότι η προηγούμενη σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου δεν απαντήθηκε ποτέ, προκύπτουν και σήμερα τα εξής ερωτήματα:

- Σε σχέση με την παροχή wi-fi στις αμαξοστοιχίες, θα αναλάβει ο ΟΣΕ το κόστος μιας αρμοδιότητας που ανήκει στη Hellenic Train; Αφού οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν απελευθερωθεί, αν έρθει και άλλη μία ιδιωτική σιδηροδρομική επιχείρηση, ο ΟΣΕ θα φροντίσει για το wi-fi στις αμαξοστοιχίες της ή και πάλι η Hellenic Train θα έχει διακριτική μεταχείριση;
- Σε σχέση με την παροχή 'έξυπνου' εισιτηρίου, αν αυτό αναφέρεται στις δυνατότητες ψηφιακής έκδοσης εισιτηρίων στο δίκτυο, είναι και πάλι αρμοδιότητα της Hellenic Train. Θα αναλάβει και το κόστος αυτό ο ΟΣΕ; Αν όμως εννοείται η δυνατότητα διαλειτουργικότητας εισιτηρίων στους σταθμούς, υπενθυμίζουμε ότι υπάρχει προηγούμενη αντίστοιχη εμπειρία για την περίοδο 2015-2019, η οποία θα πρέπει να αξιοποιηθεί.
- Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, ο ΟΣΕ πρέπει να μας διευκρινίσει τι ακριβώς σχεδιάζει, με ποιες μελέτες και με τι συνολικό κόστος.

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

- 1. Τι εννοεί ο ΟΣΕ ως ψηφιακό μετασχηματισμό; Ποιο θα είναι το συνολικό κόστος; Έχει εκπονήσει σχετικές μελέτες ή μήπως έχει ζητήσει με απευθείας ανάθεση υποδείξεις;**
- 2. Εάν ο ψηφιακός μετασχηματισμός περιλαμβάνει και ζητήματα της Hellenic Train, γιατί ο ΟΣΕ να χρηματοδοτήσει τέτοιες επεμβάσεις;**

**Οι ερωτώντες Βουλευτές,
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης**