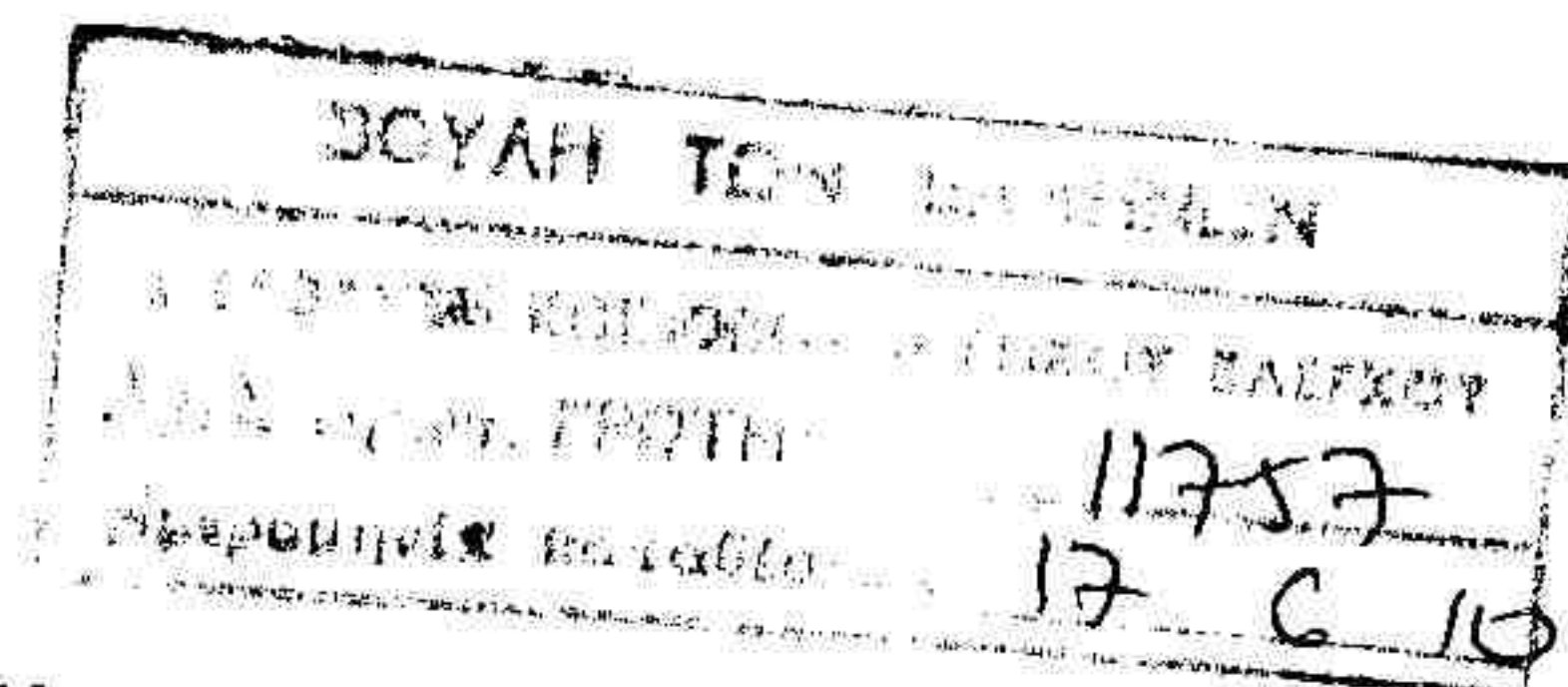




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

17-6-2010

Ερώτηση

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: «Ακίνητοποιημένες παραμένουν 9 ηλεκτρομηχανές 30.000.000 ευρώ»

«Εγκαταλειμμένες στη φθορά του χρόνου και των καιρικών συνθηκών παραμένουν στον συνοριακό σταθμό της Ειδομένης εδώ και περισσότερα από οκτώ χρόνια εννέα ηλεκτράμαξες του ΟΣΕ που αγοράστηκαν από τη Ζίμενς και κόστισαν 30.000.000 ευρώ». Η παραπάνω δημοσιογραφική αποκάλυψη μιας επιπλέον πτυχής του σκανδάλου Ζίμενς επιβεβαιώθηκε και επισήμως από τον πρώην διευθυντή του ΟΣΕ, Παναγιώτη Κουμάντο, ο οποίος παραδέχθηκε ότι οι ηλεκτράμαξες είχαν παραγγελθεί το 1997 ακολουθώντας το project της ΕΡΓΟΣΕ που προέβλεπε την ηλεκτροκίνηση του δικτύου μέχρι το 2001-2002, σημειώνοντας ότι αυτές σκουριάζουν στη Θεσσαλονίκη επειδή το έργο ηλεκτροκίνησης ουδέποτε προχώρησε. «Όταν αυτές οι ηλεκτράμαξες παρελήφθησαν, γύρω στο 2003 με 2004, τις αποθήκευσε ο ΟΣΕ στη Θεσσαλονίκη επειδή δεν υπήρχε και ακόμη δεν υπάρχει, από ό,τι ξέρω, ηλεκτροκίνηση στο δίκτυο, ώστε να χρησιμοποιηθούν», είπε ο κ. Κουμάντος.

Το σκάνδαλο με τις άχρηστες ηλεκτρομηχανές ξεκίνησε το 1995 όταν υπογράφηκε η πρώτη σύμβαση με τη Ζίμενς και αφορούσε την προμήθεια έξι ηλεκτρομηχανών έλξης που έφθασαν στην Ελλάδα το 1998 και μπήκαν σε κανονική λειτουργία το 1999.

Οι πρώτες έξι μηχανές κάλυπταν με το παραπάνω τις ανάγκες της ηλεκτροκίνησης, καθώς τότε απαιτούνταν συνολικά πέντε μηχανές. Ωστόσο, τον Δεκέμβριο του 1997 υπογράφηκε μια δεύτερη προγραμματική συμφωνία μεταξύ ΟΣΕ και Ζίμενς για την προμήθεια επιπλέον 24 ηλεκτρομηχανών, που ήταν εντελώς άχρηστες εκείνη την περίοδο, αφού, εκτός της γραμμής Θεσσαλονίκης-Ειδομένης, δεν λειτουργούσε ηλεκτροκίνηση σε κανένα άλλο τμήμα του σιδηρόδρομου και δεν είχε αρχίσει κανένα έργο ηλεκτροκίνησης.

Για την αγορά των 24 μηχανών δαπανήθηκαν περίπου 100 εκατ. ευρώ!

Οι ηλεκτράμαξες άρχισαν να έρχονται το 2002, αλλά οι υπεύθυνοι του ΟΣΕ δεν ήξεραν πώς να τις χρησιμοποιήσουν, αφού δεν υπήρχε δίκτυο! Οι ηλεκτράμαξες άρχισαν να χρησιμοποιούνται σε δρομολόγια από τον Σεπτέμβριο του 2008, όταν τέθηκε σε λειτουργία η ηλεκτροκίνηση στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Λάρισας, η οποία πριν από ένα χρόνο επεκτάθηκε μέχρι τον Δομοκό. Εντωμεταξύ το 2007 έληξε η πενταετής εγγύηση που έδινε ο κατασκευαστής και οι ηλεκτρομηχανές είχαν πια αρχίσει να παλιώνουν. Παρά τη σημερινή ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στο μήκος 315 χλμ. (Ειδομένη-Δομοκός), οι εννέα ηλεκτράμαξες συνεχίζουν να είναι άχρηστες για τον σιδηρόδρομο, καθώς το πρόγραμμα

δρομολογίων του ΟΣΕ καλύπτεται απόλυτα. Έτσι παραμένουν παρατημένες πάνω στις ράγες σε μια άκρη του σιδηροδρομικού σταθμού της Ειδομένης, πλάι σε επίσης εγκαταλειμμένα βαγόνια εμπορικών τρένων. Εκτός από τις εννέα ηλεκτράμαξες, στον σιδηροδρομικό σταθμό της Ειδομένης μένει σε ακινησία και μια πεντάδυμη ηλεκτρική αυτοκινητάμαξα, που προμηθεύτηκαν οι σιδηρόδρομοι το 2001 επίσης από τη Ζίμενς για τον προαστιακό σιδηρόδρομο των Αθηνών, με κόστος 7 εκατ. Ευρώ!

Με αυτά τα δεδομένα, ερωτάται ο κ. υπουργός:

- **Πώς σκοπεύετε να αποκαταστήσετε τη ζημιά που υπέστη το ελληνικό Δημόσιο από αυτή την παράλογη και επαχθή συμφωνία αγοράς;**
- **Τι σκοπεύετε να κάνετε προκειμένου να αξιοποιηθούν οι 9 ηλεκτράμαξες καθώς και η πεντάδυμη ηλεκτρική αυτοκινητάμαξα που μένουν σε ακινησία στο σταθμό της Ειδομένης;**

Οι ερωτώντες βουλευτές

Φώτης Κουβέλης

Θανάσης Λεβέντης

Νίκος Τσούκαλης

Γρηγόρης Ψαριανός