

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ

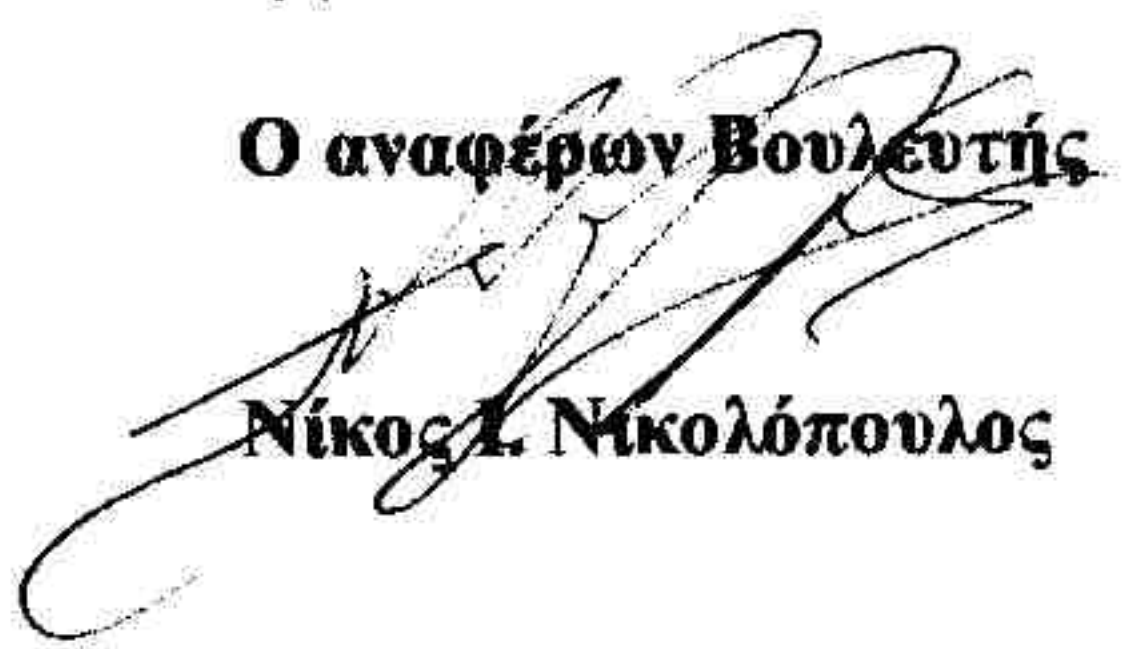
ΠΑΒ	597
02 ΣΕΠ. 2010	

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ

- **ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΚΤΥΩΝ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Σχετικά με το δημοσίευμα της τοπικής εφημερίδας «Φρουρός» (Ιούνιος 2010) που αφορά το πρόβλημα της καθυστέρησης για την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού έργου.

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Θα περάσουν χρόνια για να Ξαναδούμε τρένο...

Είναι αλήθεια ότι για 120 περίπου χρόνια, με μία μικρή διακοπή στο τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, τα σιδηροδρομικά δρομολόγια ήταν αναπόσπαστο κομμάτι της κοινωνικο-οικονομικής ζωής των παραλιακών οικισμών του Κορινθιακού.

Όμως, από πέρυσι το Δεκαπενταύγουστο έχει να περάσει τρένο (λόγω έργων...) στην ανατολική Αιγιάλεια και απ' ότι φαίνεται το τρένο (αυτό που ξέραμε ...το παλιό) δεν θα το Ξαναδούμε σε δρομολόγιο Κιάτου - Πάτρας. Αυτή τη φορά η διακοπή δεν θα οφείλεται στα έργα, αλλά στην τραγική οικονομική κατάσταση του ΟΣΕ που δεν αντέχει πλέον να «επιδοτεί» ζημιογόνα δρομολόγια.

Και εδώ φαίνεται η αλλοπρόσλη στρατηγική (πολιτική) του Ελληνικού κράτους διαχρονικά, με το να δημοπρατήσει την κατασκευή του νέου τρένου με συμβατική υποχρέωση τα έργα να γίνονται πάνω ή δίπλα στην παλιά γραμμή χωρίς να διακοπούν τα δρομολόγια. Αυτό, όπως αποδεικνύεται πλέον, ήταν καταστροφική ιδέα(!), αφού αφενός καθυστέρησε και εκτίναξε στα ύψη το κόστος των έργων, αφετέρου συνέχισε να ανεβάζει τα χρέη του ΟΣΕ συντηρώντας μια προβληματική και επικίνδυνη (λόγω των παράλληλων έργων) γραμμή.

Χρειαζόταν πολύ μυαλό για να δει κάποιος, ότι αν είχαν ξηλώσει το 2005 όλη τη γραμμή (από το Κιάτο και δώθε) και έδιναν το χώρο ελεύθερο στα μηχανήματα, τώρα το νέο τρένο θα "σφύριζε" Αίγιο. Τεράστιες, βέβαια, είναι και οι περιφερειακές πολιτικές ευθύνες, αφού με τις δικαίες μεν, αλλά κατόπιν εορτής παρεμβάσεις τοπικών παραγόντων για αλλαγές στη χάραξη σε διάφορα σημεία, τίναξαν στον αέρα το χρονοδιάγραμμα...

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, κάποιος πρέπει να πάρουν την (πολιτική) ευθύνη και να χρεωθούν το γεγονός, ότι με άκαιρες παρεμβάσεις και λάθος σχεδιασμούς, θα στερήσουν τη σιδηροδρομική συγκοινωνία από την Αχαΐα για πολλά - πολλά χρόνια...

Άραγε το τρένο θα πιάσει κάποτε ...Δίνιο;

Το κουβάρι παιδιών και συγχρόμενων αμαρτιών, στη σιδηροδρομική πολιτική των τελευταίων δέκα και πλέον ετών, δεν λέει επιτέλους να ξετυλιχτεί, ώστε να δομηθεί η ολοκληρωμένη εθνική από τα σημαντικότερα αναπτυξιακά έργα στη βόρεια Πελοπόννησο.

Δεν θα ξαναυπενθυσίουμε αυτή τη στιγμή, τα δεκάδες στοιχισμένα δημοσιεύματά μας (από το 1998), τα οποία όλα χρόνια κι αν περνούν εξακολουθούν να είναι πάντα επίκαιρα, «προφητικά» και άκρως κατατοπιστικά, για τον «αμαρτωλό» φάκελο «σιδηροδρόμο-Πάτρα». Είναι άλλωστε γνωστά στους αναγνώστες του «Φ» και φυσικά είναι όλα αναρτημένα στο διαδίκτυο

→ (<http://troiros.blogspot.com/>)

Εδώ και πολλούς μήνες είχαμε αναφέρει ότι η εργολαβία Κιάτου - Ροδοδάφνης δεν «περπατάει» καθόλου και η εταιρεία Μηχανική που είχε αναλάβει (Μάιος 2007) να παραδώσει το μεγαλύτερο τμήμα του έργου μέχρι το 2010, όχι μόνο δεν το προχώρησε, αλλά ετοιμαζόταν να αποχωρήσει μέσα στο καλοκαίρι, αφού όπως φημιολογείτο δεν πλήρωνε γιατί δεν πληρωνόταν...



Περιοχή Μαύρα Λιβάδια, Έργο ΟΣΕ: Καμία πρόοδος εργασιών την περασμένη Χρονιά...

Όλα αυτά που γράφαμε, λοιπόν, επιβεβαιώθηκαν για μια ακόμη φορά «μέχρι κεραίας», σύμφωνα και με πρόσφατο δημοσίευμα αθηναϊκής εφημερίδας, όπου αναφέρονται και τα εξής:

«Το ποσό των 135,4 εκατ. ευρώ οφείλει το ελληνοικό Δημόσιο στον όμιλο της Μηχανικής για έργα που εκτελεί ή έχει ήδη ολοκληρώσει, με αποτέλεσμα η εισγγμένη να αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα ρευστότητας το τελευταίο διάστημα. Όπως προκύπτει από σχετική επιστολή της εταιρείας προς την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, μεγάλο μέρος των οφειλών αφορά έργα για λογαριασμό της ΕΡΤΟΣΕ, με σημαντικότερο το τμήμα Κιάτο Ροδοδάφνη - Σήραγγες Δερβενίου, όπου το ύψος των απαιτήσεων ανέρχεται σε 46 εκατ. ευρώ. Η δεύτερη μεγαλύτερη ο-

φειλή είναι της τάξεως των 30,7 εκατ. ευρώ και αφορά το έργο κατασκευής του φράγματος Πείρου - Παρραπειρού. Την ίδια στιγμή, σε επίπεδο ομίλου, η Μηχανική εμφανίζει μηεπρόθεσμες οφειλές ύψους 8,6 εκατ. ευρώ, ποσό που έχει προκύψει κυρίως από τις αρχές του έτους και αντιστοιχεί σε μόλις 4% της καθαρής θέσης που προέκυψε με τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων του πρώτου τριμήνου του έτους. Εξ αυτών, ποσό 3,3 εκατ. ευρώ αφορά οφειλές προσωπικού, ποσό 2,42 εκατ. ευρώ είναι τραπεζικές υποχρεώσεις, 1,9 εκατ. ευρώ οφείλεται στην εφορία και 800.000 ευρώ στα ασφαλιστικά ταμεία. Οπότε, είναι προφανές ότι οι μηεπρόθεσμες υποχρεώσεις δεν θα υπήρχαν, αν το κράτος είχε εκταμιεύσει έστω κι ένα μικρό ποσοστό από το σύ-

νολό των 135 εκατ. ευρώ που χρωστά στην εισγγμένη. ...Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο της Μηχανικής προσεγγίζει το 1 δισ. ευρώ, εκ των οποίων τα 354 εκατ. ευρώ αφορούν έργα της μητρικής εταιρείας,...

Το τοπικό ρεπορτάζ του «Φ» λέει, επίσης, ότι η «Μ» πρόσανατολίζεται προς ξένους επενδυτές ώστε να επιλύσει τα προβλήματά της, ενώ συχνές είναι τα τελευταία διάστημα επισκέψεις στα κατὰ τόπους εργοτάξια, Λύβων, Ρώσων, Γερμανών κλπ.

Βέβαια, μπροστά σε όλα αυτά τα οικονομικά προβλήματα, οι κατὰ τόπους εμπλοκές του έργου λόγω προσφυγών στο ΣΤΕ φαντάζουν μικροπροβλήματα, αφού η δικαστική αναστολή εργασιών αφορά πολύ μικρά κομμάτια του έργου (κέντρο Αιγείρας κ.α.).

Σε αυτή την περίπτωση, πάντως, οι έχοντες την ευθύνη αποπεράτωσης του έργου, «τρέμουν» την οικονομική δικαίωση των προσφυγόντων στο ΣΤΕ, αφού αν το δικαστήριο αποφασίσει πρόσθετες αποζημιώσεις το «εναπομένον» οικονομικό πακέτο της ΕΡΤΟΣΕ θα πταχθεί στην κυριολεξία στον αέρα. Τότε δηλ. η Αχαική πρωτεύουσα θα διαγράφει οριστικά τη φράση: «Το νέο τρένο έφθασε στο Πατρινό λιμάνι...»!