



3718
4 3 16

Αθήνα, 04/03/2016

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΘΕΜΑ: «Σχετικά με το μέλλον της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των σιδηροδρομικών έργων»

Σωρεία σκανδάλων για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχουν δει το φως της δημοσιότητας τα τελευταία χρόνια. Από τις υπέρογκες αμοιβές του προσωπικού μέχρι τις παράνομες εκτελέσεις σιδηροδρομικού έργου από ομάδα υπαλλήλων. Ταυτόχρονα, η ποιότητα του σιδηροδρομικού έργου ήταν σαφώς χαμηλότερη σε σύγκριση με την αντίστοιχη ευρωπαϊκή. Οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης της εταιρίας που θα έπρεπε, σύμφωνα με το πρώτο σχέδιο που είχε κατατεθεί, να έχουν ολοκληρωθεί από το 2011, ακόμα δεν έχουν αποδώσει και είναι άγνωστο αν, πότε και με ποιο τρόπο θα επιτευχθεί αυτό. Στην τελευταία προκήρυξη του διαγωνισμού, οι δυο κύριοι υποψήφιοι Watco (Αμερικανικών συμφερόντων) και RZD (Ρωσικών) δεν κατέθεσαν δεσμευτικές προσφορές και έτσι το ΤΑΙΠΕΔ κήρυξε άγονο τον διαγωνισμό και τον επαναπροκήρυξε με πιο σύντομα χρονικά όρια, με την καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης προσφορών να είναι η 26^η Απριλίου. Ωστόσο, η αβεβαιότητα που επικρατεί στη χώρα, ο αποκλεισμός των σιδηροδρομικών γραμμών στην Ειδομένη και οι παλινωδίες της κυβέρνησης, έχουν δημιουργήσει ένα περιβάλλον που κάθε άλλο παρά πρόσφορο είναι για προσέλκυση επενδύσεων. Η δε απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών το 2018 βάσει κανονισμού της ΕΕ λειτουργεί επιβαρυντικά, επιτείνοντας το κλίμα της απροσέγγιστης.

Τυχόν αδυναμία ιδιωτικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα ανάγκαζε την Ελλάδα να επιστρέψει πολύ μεγάλα ποσά στην ΕΕ, όπως φαίνεται και από το θέμα που άνοιξε ο αναπληρωτής γενικός διευθυντής της Κομισιόν για κρατικές ενισχύσεις, κ. Γκερτ Γιαν Κούπμαν. Αυτές ανέρχονται ως προς το σκέλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε 1.212 δις ευρώ που η ΕΕ έχει χαρακτηρίσει ως μέτρα κρατικής ενίσχυσης. Η κυβέρνηση φαίνεται να μην έχει μια ολοκληρωμένη στρατηγική. Τη στιγμή που έχει ανακοινώσει μεγαλόπνοα σχέδια όσον αφορά την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, όπως η σιδηροδρομική Εγνατία και ο εμπορευματικός σταθμός στη Λάρισα, είναι απορίας άξιο πως θα τα υλοποιήσει.

Επιπλέον, στην περιοχή της Θεσσαλίας αναμένονται δυο έργα ζωτικής σημασίας, η ηλεκτροκίνηση στις σιδηροδρομικές γραμμές Λάρισας-Βόλου και Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας. Και ενώ τα έργα είχαν ανακοινωθεί από το τέλος του 2014, μέχρι σήμερα παραμένουν χωρίς δημοπράτηση. Σύμφωνα με τα όσα ανέφερε μιλώντας στις 02/03 στο Δίκτυο Θεσσαλίας της ΕΡΤ ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, μέσα στο 2016 θα προκηρυχθούν οι διαγωνισμοί για την υλοποίηση των έργων ηλεκτροκίνησης στην γραμμή Λάρισας-Βόλου και στη γραμμή Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα, και ειδικότερα οι παρεμβάσεις στον σιδηροδρομικό άξονα Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα θα χρηματοδοτηθούν μέσω του ΠΕΠ Θεσσαλίας. Επίσης κατά δήλωση του Διευθύνοντος Συμβούλου, τον Ιούνιο αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί τα τεχνικά δελτία για το έργο της ηλεκτροκίνησης στη γραμμή Λάρισα-Βόλος, ώστε να προχωρήσει

στη συνέχεια ο διαγωνισμός. Το έργο της ηλεκτροκίνησης έχει κόστος περί τα 50 εκ. ευρώ, αναμένεται να ξεκινήσει στις αρχές του 2017 και να ολοκληρωθεί περί τα μέσα του 2019. Ωστόσο, οι διαρκείς αναβολές και παρατάσεις δημιουργούν εύλογη δυσπιστία.

Επειδή η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων –πέραν των άλλων- έχει και αναπτυξιακό πρόσημο (αύξηση εμπορίου, τουρισμού και ΑΕΠ),

ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1) Σε ποιες ενέργειες θα προβείτε, αν τελικά δεν βρεθεί ενδιαφερόμενος για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οφείλει η χώρα να επιστρέψει τα ποσά που η ΕΕ θεωρεί ενισχύσεις και ανέρχονται στα 3 δις ευρώ;
- 2) Υπάρχει ακριβές χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των έργων ηλεκτροκίνησης των γραμμών Λάρισας – Βόλου και Παλαιοφάρσαλου–Καλαμπάκας; Και ποιο είναι αυτό;

Ο ΕΡΩΤΩΝ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΓΙΩΤΑΣ - ΛΑΡΙΣΑΣ