

Την μεγάλη ζημία που υπέστη το ελληνικό δημόσιο αποκάλυψε σήμερα στην Εξεταστική Επιτροπή των Τεμπών η Μιλένα Αποστολάκη ζητώντας από τον κ. Καραμανλή να προσκομίσει στην επιτροπή το μνημόνιο συνεργασίας του 2019 ανάμεσα στον Υπουργό Μεταφορών κ. Καραμανλή και τον κ. Τσαλίδη από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την υπογεγραμμένη από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση του 2020 η οποία επαναλάμβανε το περιεχόμενο του μνημονίου και κατετέθη από τον νόμιμο εκπρόσωπο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο Γραφείο Υπουργού.

Συγκεκριμένα, στις 29 Νοεμβρίου 2019 ο Υπουργός Μεταφορών κ. Καραμανλής υπέγραψε με τον κ. Τσαλίδη μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Υπουργείου. Ένα χρόνο μετά την υπογραφή του μνημονίου το ΔΣ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την απόφαση 273/1/27-11-2020 ενέκρινε ομόφωνα το αποτέλεσμα της διαπραγματεύσεως και ο διευθύνων σύμβουλος κ. Τσαλίδης κατέθεσε στο υπουργείο την υπογεγραμμένη σύμβαση. Στις 30/12/2020 το Υπουργείο απέστειλε επιστολή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ καλώντας την σε εκ νέου διαπραγματεύσεις «λόγω πανδημίας». Στη σύμβαση του 2020 (όπως και στο μνημόνιο του 2019) υπήρχε πρόβλεψη ελάχιστης επένδυσης 645 εκ. ευρώ από τη πλευρά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με αντάλλαγμα την απευθείας ανάθεση για 15 χρόνια επί ποσού 50.000.000 ευρώ κάθε έτος, σύνολο 750 εκ. για τις άγονες γραμμές. Μάλιστα αυτό το ύψος της επένδυσης από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν απαραίτητο ώστε να γίνει δυνατή η διαδικασία μέσω απευθείας ανάθεσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον κανονισμό 1370 / 2007.

Τα 645 εκ. ελάχιστες επενδύσεις από πλευράς ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνίστατο σε κατ' ελάχιστο 400 εκ. ευρώ για αγορά νέου τροχαίου υλικού, 100 εκ. ευρώ σε νέες τεχνολογίες και επισκευή μηχανοστασίων και 45 εκ. ευρώ σε επενδύσεις για ακίνητα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης και αξιοποίησης στο Θριάσιο.

Τον Ιούλιο του 2022 κατατίθεται τελικά τροποποιημένη σύμβαση ΥΔΥ με εντελώς διαφορετικό περιεχόμενο ως προς τις υποχρεώσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ψηφίζεται ο κυρωτικός νόμος 4953/2022 μόνο από την ΝΔ. Από τα 645 εκ. ευρώ επενδύσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έμεινε σύμφωνα με τον πίνακα στο Παράρτημα Δ' του νόμου μόνο το πόσο των 77,5 εκατομμυρίων ευρώ, που προκύπτει από 47,5 εκ. (αντί για ελάχιστο 400 εκ.) για τροχαίο υλικό, επένδυση σε συστήματα IT 15 εκατ. ευρώ (αντί για 100 εκ.) και 15 εκ. ευρώ για την αναβάθμιση του μισθωμένου στόλου. Αποπροσανατολιστικά μάλιστα στον εν λόγω πίνακα εμφανίζεται ως «επένδυση»

86 εκ. ευρώ μια μελλοντική μίσθωση η οποία θα γίνει όταν αγοράσει νέα τρένα η ΓΑΙΟΣΕ (δηλαδή το δημόσιο) αντί για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επομένως η τελική επένδυση είναι μόλις 77,5 εκ.ευρώ για την ίδια απευθείας ανάθεση 750 εκ. ευρώ.

Ιδιαίτερο ζήτημα σύγκρουσης συμφερόντων ανακύπτει καθώς όπως προκύπτει μετά από ερώτηση της Μιλένας Αποστολάκη ο κ. Γιώργος Κροκίδας, τον οποίο γνωρίζει καλά όπως δήλωσε σήμερα στην Επιτροπή ο τ. Υπουργός Κ. Καραμανλής, ήταν νομικός σύμβουλος του Γενικού Γραμματέα Υποδομών και μετέπειτα Υφυπουργού Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Γιώργου Καραγιάννη και ταυτόχρονα πληρεξούσιος δικηγόρος της HELLENIC TRAIN (δηλ.της ΤΡΑΙΝΟΣΕ) ενώ παρείχε και νομικές υπηρεσίες στις Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε. αξίας 24.000 ευρώ!!!