

**Oświadczenie złożone
przez senatora Jarosława Obremskiego
na 35. posiedzeniu Senatu
w dniu 20 czerwca 2013 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

W 2010 r. PKP Intercity zdecydowało się na zakup pociągów mogących osiągać prędkość nawet 250 km/h. Warty 665 mln euro przetarg na 20 składów zespolonych, budowę centrum serwisowego i obsługę techniczną pociągów przez siedemnaście lat wygrał francuski Alstom. Umowę podpisano w maju 2011 r.

Problemem jest jednak to, że pociągi Pendolino, które są właśnie testowane, nie będą w stanie pokazać swoich całkowitych możliwości na polskich torach. Przyczyną tej sytuacji jest stan polskiej infrastruktury. Przez kilka miesięcy, aż do zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2014 r., będą jeździły 160 km/godz. Być może przyspieszą do 180 km/godz. na niektórych odcinkach Centralnej Magistrali Kolejowej oraz tylko na tych liniach kolejowych, które będą do tego dostosowane.

Wątpliwość budzi również fakt, że we włoskich Pendolino, na które wydajemy około 2,7 mld zł, nie będzie żadnych polskich elementów. Oznaczać to może, że nie zadbałszy w odpowiedni sposób o swoje interesy. Polskie firmy także uczestniczą w przetargach zagranicznych, m.in. we Włoszech, Czechach czy Niemczech, jednak państwowym tym zależy przede wszystkim na tym, aby chociaż pewna część takich kontraktów została u nich w kraju. Tymczasem w przypadku zamówień Pendolino nie zadbano o żaden offset. Ponadto kupowane przez nas Pendolino (po włosku: „wahadełko”) nie posiadają funkcji wychylania, która umożliwia szybszą jazdę na zakręcie. Polskie Pendolino nie będą się więc wychylały na łukach, a to oznacza, że na krętych trasach nie będą mogły jeździć tak szybko jak oryginalne składy tej marki. Między innymi dlatego, że w pociągach nie będzie systemu wychylnego, nie będą nazywać się Pendolino, tylko Express InterCity Premium.

W związku z powyższym chciałbym zadać Panu Ministrowi następujące pytania.

1. Jaki sens ma kupowanie pociągów za 2,7 mld zł, w sytuacji kiedy nie będą one mogły w pełni wykorzystać swoich możliwości, a przejazdy z prędkością 160 km/h mogą być obsługiwane przez wielokrotnie tańsze pociągi polskiej produkcji?

2. Dlaczego polscy przedsiębiorcy nie mają żadnego udziału w wartym wiele milionów euro kontrakcie? Jediną korzyścią, jaką będzie miała Polska z kontraktu na Pendolino, jest nowe centrum serwisowe.

3. Czy i w jaki sposób rząd starał się o to, aby w Pendolino wykorzystać również polskie elementy?

Jarosław Obremski