

---

## **Π. Πέρκα: Παραδώσαμε το έργο σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης ολοκληρωμένο κατά 68%**

---

2023/03/06 18:10 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

Την περίοδο διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ το έργο σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης παραδόθηκε ολοκληρωμένο κατά 68%, τόνισε η βουλευτής Φλώρινας του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, Πέτη Πέρκα, κατά την τοποθέτησή της σε τηλεοπτική εκπομπή με αφορμή το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Σύμφωνα με την ίδια: «Είχαμε δύο συμβάσεις, την περιβόητη 717 που αφορούσε στην σηματοδότηση και την σύμβαση 10005 από το 2007, που αφορούσε στην προμήθεια και εγκατάσταση του ETCS. **Εγκατάσταση όμως που δεν μπορούσε να γίνει, γιατί δεν υπήρχε σηματοδότηση, αφού η τελευταία είναι προϋπόθεση για την εγκατάσταση του ETCS. Άρα γιατί υπογράφηκε αυτή η σύμβαση το 2007;**

Το 2014 υπογράφεται η σύμβαση 717, η οποία αποδεδειγμένα από την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (Ε.Δ.ΕΛ.) θεωρείται μια κακή σύμβαση και έρχεται η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2015 να εφαρμόσει αυτή τη σύμβαση. Βρήκαμε μεγάλα προβλήματα - που θα αναδειχθούν όταν εξεταστούν τα αίτια του δυστυχήματος - καθότι είναι κατατεθειμένα με έγγραφα, κυρίως σε ό,τι αφορά στις μελέτες. Η Ε.Δ.ΕΛ. λοιπόν, που είναι το Ανώτατο Ελεγκτικό Όργανο, το 2018 επιδικάζει πρόστιμο στην ΕΡΓΟΣΕ και αναφέρει ότι κακώς υλοποιείται η συγκεκριμένη σύμβαση, η οποία έχει ελλιπείς μελέτες του 2010-14.

Το 2015, παρά τη δυσκολία που προέκυπτε λόγω της προβληματικής σύμβασης 717, έγιναν πάρα πολλά έργα, όπως π.χ. ολοκλήρωση της διπλής γραμμής 'Αθήνα - Θεσσαλονίκη', τηλεματική κ.λπ. Το 2018, μετά την παρέμβαση της Ε.Δ.ΕΛ, σταμάτησε το έργο μέχρι να επανακατατεθούν σωστά οι μελέτες.

Το 2019 όμως, όταν και παρέδωσε η δική μας διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, το έργο εκτελούνταν και ήταν λυμένα όλα τα προβλήματα με έγκριση από Ελεγκτικό για σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης και μάλιστα, **είχε ολοκληρωθεί το 68%.**

Προς επίρρωση των παραπάνω, επικαλούμαι την εισήγηση της Διεύθυνσης της υπηρεσίας -με υπογραφή του Γενικού Διευθυντή που εκτελεί χρέη μέχρι και σήμερα- προς το Δ.Σ. του ΕΡΓΟΣΕ, η οποία επιβεβαιώνει την **ολοκλήρωση σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης σε ποσοστό 68% και την εγκατάσταση ETCS σε 88 ντηζελομηχανές.**

Σήμερα, τα κυβερνητικά στελέχη μας μιλούν για ολοκλήρωση του έργου σε ποσοστό 70% και εφόσον εμείς έχουμε στοιχεία ότι παραδόθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ το 68%, άρα **τα 4 χρόνια κυβέρνησης ΝΔ προχώρησε μόνο 2%** του έργου.

Η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία ανέλαβε τον Οκτώβριο του 2019, έπρεπε τον Ιούλιο του 2022 -αφού καθυστέρησε να υπογράψει την συμπληρωματική σύμβαση μέχρι τον Μάιο του 2021- να έχει παραδώσει το έργο, αφού το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης ήταν 14. Τελικά, έδωσαν παράταση για άλλους 14 μήνες σε μία σύμβαση 14 μηνών! Τα ερωτήματα είναι αμείλικτα: Γιατί δεν υπέγραψαν την συμπληρωματική σύμβαση το 2019; Το 2020; Γιατί η νέα που υπέγραψαν τον Μάιο του 2021 προέβλεπε 14 μήνες και άλλους τόσους παράταση;».

Στη συνέχεια, η κ. Πέρκα ανέφερε για τον κοινοβουλευτικό έλεγχο και τις προειδοποιήσεις του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ: «Τον Αύγουστο του 2020 κατέθεσα ερώτηση με την συνυπογραφή 33 ακόμα βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, με αφορμή ένα αντίστοιχο ατύχημα στη γραμμή Κιάτο-Αίγιο, από την άποψη ότι κι εκεί τα ηλεκτρονικά συστήματα δε λειτουργούσαν και όλα εξαρτώνταν από τον ανθρώπινο παράγοντα. Ευτυχώς σε εκείνη την περίπτωση δεν είχαμε θύματα, γιατί οι ταχύτητες ήταν χαμηλές και ο μηχανοδηγός έμπειρος. Στη συγκεκριμένη ερώτηση επισημάναμε και αναφέραμε την έλλειψη συστημάτων ασφαλείας, μεταξύ άλλων και στα Τέμπη».

Σε σχέση με την αλληλεγγύη απέναντι στα θύματα και τις αποδιδόμενες ευθύνες, παρατήρησε: «Λέμε συλλυπητήρια και συγγνώμες. Εγώ παράλληλα όμως νιώθω και μια οργή. Θεωρώ ότι αυτό που θέλουν οι συγγενείς των θυμάτων και όσοι επλήγησαν από αυτή την τραγωδία είναι να αποδοθεί η ευθύνη και να μη τα ξαναζήσουμε. Αυτά έχουν ονοματεπώνυμο. Όσο και να προσπαθείτε να αποδώσετε μια «διαχρονικότητα» και να διαχύσετε την ευθύνη, τα στοιχεία είναι αμείλικτα».

«Ακούω για «ξήλωμα τμημάτων του έργου» και αναρωτιέμαι αν αντιλαμβάνονται γιατί πράγμα μιλούν. Τολμούν να βγαίνουν στον δημόσιο λόγο και να μιλούν για τμήματα που ξήλωσαν ενώ λειτουργούσαν, όπως αναφέρεται στην παραίτηση του πρώην προέδρου της Επιτροπής ETCS κ. Κατσιούλη, ο οποίος όταν παραιτήθηκε είπε ότι κακώς γίνεται ξήλωμα. Τα πράγματα είναι θεσμικά. Πού είναι η απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ που επιτάσσει ξήλωμα του έργου; Τι θα πει η Ευρώπη για τα κοινοτικά κονδύλια που επενδύθηκαν και τελικά το έργο ξηλώνεται γιατί μάλλον υπήρχε διένεξη μεταξύ των εργολάβων; Λένε ψέματα και το ξέρουν ή είναι ανενημέρωτοι»,

σημείωσε για τις δηλώσεις στελεχών της ΝΔ περί ξηλώματος του έργου.

Έπειτα, στηλίτευσε τη διαχρονική απαξίωση του ΟΣΕ και του προσωπικού του, παρατηρώντας: «Όλα θα βγουν στο φως και έχουμε στοιχεία. Αυτό όμως που επίσης δεν έχει απαντηθεί αφορά στη μείωση του προσωπικού. Το 2011 η τότε κυβέρνηση έπαιρνε τους μηχανοδηγούς και τους σιδηροδρομικούς και τους πήγαινε με μετάταξη σε μουσεία και στο υπουργείο Παιδείας. **Απαξίωσαν πλήρως τον ΟΣΕ και το προσωπικό του. Σε έναν τόσο κρίσιμο σταθμό, όπως αυτός της Λάρισας υπάρχει μόνο ένας σταθμάρχης.** Επί ΣΥΡΙΖΑ δεν υπήρξαν αυτές οι διακινδυνεύσεις. Είχαμε πάντα δύο σταθμάρχες, κλειδούχους, ελιγμοδηγούς. Αυτά είναι τα τραγικά τους λάθη. Σήμερα πέρα από τα συλλυπητήρια πρέπει να προχωρήσουμε και στην απόδοση ευθυνών».

Για την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ απάντησε: «Επιβλήθηκε από το 1<sup>ο</sup> μνημόνιο, διότι είχαν καταφέρει οι προηγούμενες κυβερνήσεις και το πολιτικό σύστημα που διοίκησε παραπάνω από 40 χρόνια τη χώρα να εκτροχιάσουν τον ΟΣΕ. Επιβλήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρόστιμο 800 εκατ. ευρώ κρατικών ενισχύσεων, τα οποία έπρεπε να επιστρέψει το ελληνικό Δημόσιο εάν δεν προχωρούσε η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Η κα Πέρκα ολοκλήρωσε την τοποθέτησή της σχολιάζοντας τα δημοσιεύματα των τελευταίων ημερών που κάνουν λόγο για εξαίρεση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τα δικαιώματα των επιβατών και ειδικότερα για την καταβολή αποζημιώσεων, αλλά και την απάντηση της εταιρίας, ότι δε θα κάνει χρήση του δικαιώματος της εξαίρεσης και θα αποζημιώσει κανονικά τους επιβάτες.

Ειδικότερα τόνισε: «Τη συγκεκριμένη εξαίρεση της νυν Hellenic Train, η οποία υπεγράφη το 2010, παρατάθηκε το 2014 πρώτη φορά και το 2019 δεύτερη από τον κ. Καραμανλή, δεν τη μαθαίνουμε τώρα, τη γνωρίζουμε πολύ καλά.

Μάλιστα, έχω κάνει και σχετική ερώτηση πέρσι, με αφορμή της καθυστέρησης στη γραμμή Φλώρινα-Θεσσαλονίκη, στην οποία τονιζόταν όμως ρητώς ότι συγκεκριμένα για τα άρθρα 26-30 του Κανονισμού που αφορούν σε ευθύνη της εταιρείας στην περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, ακόμα και σε περίπτωση προσβολής της ψυχικής ακεραιότητας επιβάτη, δεν έχει δοθεί εξαίρεση.

Ας το ψάξουμε λοιπόν λίγο, το γιατί η Hellenic Train έσπευσε να δηλώσει ότι δε θα κάνει χρήση μιας εξαίρεσης που δεν έχει. Πρέπει επιτέλους σ' αυτή τη χώρα να θέσουμε ως πρώτη προτεραιότητα τα θέματα υγείας και ασφάλειας».