

Συνεδρίασε η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας για τη σύμβαση 717. Τι είπαν οι πρώην υπουργοί Μεταφορών (video)

2023/03/20 07:56 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ολοκληρώθηκε, έπειτα από αρκετές ώρες, η συνεδρίαση της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, με αντικείμενο τον σιδηρόδρομο και τα συστήματα τηλεδιοίκησης.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Στην Επιτροπή μίλησαν οι πρώην υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, Χρήστος Σπίρτζης και Μιχάλης Χρυσοχοΐδης, καθώς και ο υπουργός Επικρατείας Γιώργος Γεραπετρίτης, κατά το άρθρο 43Α, σε συνδυασμό με το άρθρο 41Α του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την πορεία και την **εξέλιξη των έργων της σύμβασης 717 για την τηλεδιοίκηση - σηματοδότηση**.

Ο **Μ. Χρυσοχοΐδης**, ο οποίος διατέλεσε υπουργός Μεταφορών τη διετία 2013 - 2014 αναφέρθηκε στην προκήρυξη και την υπογραφή της σύμβασης 717 για τη σηματοδότηση - τηλεδιοίκηση, σημειώνοντας, μεταξύ άλλων, ότι το έργο συμβασιοποιήθηκε στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2014, με ορίζοντα ολοκλήρωσης τον Σεπτέμβριο του 2016.

«Ευθύνη του αναδόχου ήταν να κάνει λεπτομερή καταγραφή του δικτύου, ώστε να γίνει ο καλύτερος προγραμματισμός, το έργο ήταν αναγκαίο», υπογράμμισε.

Από την πλευρά του, ο **Χρ. Σπίρτζης**, ο οποίος διατέλεσε υπουργός Μεταφορών την περίοδο 2015 - 19, υποστήριξε ότι υπάρχουν ευθύνες για το τραγικό δυστύχημα που είναι προσωποποιημένες.

Ο κ. Σπίρτζης υποστήριξε ότι το GSMR (ραδιοκάλυψη) παραδόθηκε τον Ιούλιο του 2019, ωστόσο μέχρι σήμερα δεν έχει λειτουργήσει, υπογραμμίζοντας ότι δημιουργία συστήματος ETCS βρίσκεται σε εξέλιξη σε 17 ευρωπαϊκές χώρες.

Για το κεντρικό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, δήλωσε ότι λειτουργούσε μέχρι το 2019, όμως μετά έπαψε να λειτουργεί, έπειτα από εκδήλωση πυρκαγιάς, καθώς δεν αποκαταστάθηκαν οι βλάβες.

Στη συνέχεια, υποστήριξε ότι τον Σεπτέμβριο του 2018 το ποσοστό υλοποίησης της σύμβασης ήταν 68% έναντι σχεδόν 0% τον Φεβρουάριο του 2015.

Από την πλευρά του, ο **Κ. Καραμανλής**, ο οποίος διατέλεσε υπουργός Μεταφορών την περίοδο 2019 – 2023, σημείωσε ότι «παραιτήθηκα, γιατί συνέβη για ανείπωτη τραγωδία. Αναλαμβάνω την ευθύνη που μου αναλογεί. Είναι χρέος μας να φωτιστεί η αλήθεια».

«Παραλάβαμε τη σύμβαση 717, το έργο αυτό βαλτωμένο. Το παραλάβαμε στο 18%, το προχωρήσαμε στο 70%, σας καταθέτω τα πρωτόκολλα διοικητικής παραλαβής.

Σας καταθέτω, επίσης, τον 33^ο Αρνητικό Λογαριασμό, ο οποίος αποδεικνύει ότι δεν παραδόθηκε ποτέ το 68%, δεν παραδόθηκε ποτέ το 33%, παραδόθηκε λειτουργικά μόνο το 18%», συμπλήρωσε.

Αντίστοιχα, ο υπουργός Επικρατείας **Γ. Γεραπετρίτης** τόνισε ότι το επίμαχο βράδυ λειτουργούσε το τοπικό κέντρο τηλεδιοίκησης της Λάρισας.

“Στη Λάρισα λειτουργεί το τοπικό κέντρο τηλεδιοίκησης, μπορεί να κάνει αυτόνομη χάραξη, είναι υποχρεωμένοι οι σταθμάρχες να κάνουν αυτόματη χάραξη, δεν μίλησα για καθολικό κέντρο τηλεδιοίκησης”, ανέφερε.

Οι τοποθετήσεις στη Βουλή

Μ. Χρυσοχοΐδης: Η σύμβαση 717 υπεγράφη το 2014 και είχε χρόνο ολοκλήρωσης δύο έτη

«Θρηνούμε όλοι και αποτελεί καθήκον η διερεύνηση της αλήθειας», ανέφερε ο Μιχάλης Χρυσοχοΐδης, ο οποίος διετέλεσε υπουργός Μεταφορών επί 18 μήνες, από το δεύτερο ήμισυ του 2013 έως το 2015, κατά την αρχική τοποθέτησή του για τη σύμβαση 717 στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας.

Ο κ. Χρυσοχοΐδης σημείωσε ότι «από το 2010 συγκροτήθηκαν ομάδες εργασίας στην ΕΡΓΟΣΕ με σκοπό την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης καθώς και της ηλεκτροκίνησης του σιδηροδρόμου.

Συγκεκριμένα, το 2010 συγκροτήθηκαν δύο ομάδες εμπειρογνώμων της ΕΡΓΟΣΕ. Το 2011 παρέδωσαν τα πορίσματά τους και το ίδιο έτος συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας της ΕΡΓΟΣΕ για τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης του έργου που αφορούσε την ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης.

Το 2012 η ΕΡΓΟΣΕ συνέταξε τα τεύχη δημοπράτησης και τα υπέβαλλε για παρατηρήσεις στον ΟΣΕ που ήταν ο διαχειριστής της γραμμής και τα ενέκρινε.

Ακολούθησε η έγκριση σκοπιμότητας του έργου από την αντίστοιχη Αρχή Μεταφορών και την αντίστοιχη διεύθυνση της ΕΕ με ταυτόχρονη έγκριση της χρηματοδότησης του έργου από το Ταμείο Συνοχής. Το έργο εγκρίθηκε για τη σκοπιμότητά του από όλα τα καθ' ύλην εθνικά και ευρωπαϊκά όργανα και πήρε τον δρόμο της δημοπράτησης το 2014 με προϋπολογισμό 52.753.300 ευρώ, χωρίς αναθεώρηση και ΦΠΑ».

«Στον διαγωνισμό που ακολούθησε ανάδοχος αναδείχθηκε ο υποψήφιος με τη χαμηλότερη προσφορά και μετά την έκπτωση το ύψος του έργου διαμορφώθηκε στο ποσό των 41.297.147 ευρώ, χωρίς αναθεώρηση και ΦΠΑ. Ακολουθήθηκε η ενημέρωση της Βουλής και ο έλεγχος νομιμότητας από το Ελεγκτικό Συνέδριο που ενέκρινε τη σύμβαση.

Έτσι, τέλη Σεπτεμβρίου 2014 η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ υπέγραψε τη σύμβαση για ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας. Ο χρόνος υλοποίησης ήταν 2 έτη, δηλαδή παράδοση τέλος Σεπτεμβρίου 2016. Η πρώτη δουλειά του αναδόχου, σύμφωνα με τη σύμβαση και την ειδική συγγραφή υποχρεώσεων, ήταν να κάνει λεπτομερή καταγραφή του υφιστάμενου δικτύου, του εξοπλισμού, ώστε στη συνέχεια να μπορεί να γίνει ο προγραμματισμός για την ανάταξη και αναβάθμιση του δικτύου», πρόσθεσε.

Ο κ. Χρυσοχοϊδης, τόνισε ότι «το έργο ήταν απόλυτα αναγκαίο, διότι εν μέσω μνημονίων και κρίσης η Ελλάδα, σε συνεργασία με την ΕΕ, αποφάσισε τον εκσυγχρονισμό του δικτύου από το Ρίο έως τον Προμαχώνα». Σύμφωνα με τον ίδιο, είναι γνωστό ότι «το σύστημα του σιδηροδρομικού δικτύου είχε υποστεί δολιοφθορές σε συστήματα που είχαν τοποθετηθεί, δημιουργώντας σημαντικά έργα ασφάλειας και λειτουργικότητας που έπρεπε να αντιμετωπιστούν. Για αυτό από ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ αποφασίστηκε να γίνουν οι γρηγορότερες εργασίες στα συστήματα ασφαλείας του δικτύου. Το έργο έπρεπε να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατόν».

Ο πρώην υπουργός διευκρίνισε πως «ανάταξη σημαίνει ότι έχουμε πάνω στη γραμμή πολλά διαφορετικά συστήματα από διαφορετικούς παρόχους, εκ των οποίων ορισμένα είναι εκτός λειτουργίας, είτε εξαιτίας βλαβών είτε κλοπής υλικών, που πρέπει να γίνουν και πάλι λειτουργικά και σε μία ενιαία λειτουργία τους.

«Αναβάθμιση σημαίνει ότι μετά την ανάταξή τους, ο ανάδοχος θα πρέπει να τα ανατάξει και να λειτουργούν και σε επίπεδο ασφαλείας σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και οδηγίες. Τα παλαιά συστήματα σηματοδότησης, είναι προφανές ότι δεν είχαν πιστοποίηση όπως απαιτούσαν οι πιο σύγχρονοι κανονισμοί της ΕΕ». Η δε τηλεδιοίκηση, σύμφωνα με τον ίδιο, «είναι η απεικόνιση και οι εξ αποστάσεως χειρισμοί των συστημάτων λειτουργίας και ασφαλείας».

Ο κ. Χρυσοχοϊδης επεσήμανε ότι «τον Γενάρη του 2015 ανέλαβε η νέα κυβέρνηση

ΣΥΡΙΖΑ- ΑΝΕΛ για να υλοποιήσει εντός του συμβατικού χρόνου την εκτέλεση της σύμβαση με χρόνο ολοκλήρωσης τον Σεπτέμβριο του 2016». Στη συνέχεια κατέθεσε στα πρακτικά χρονολόγιο όλων των γεγονότων που προανέφερε.

Χρ. Σπίρτζης: Ο ΣΥΡΙΖΑ παρέδωσε εγκατεστημένο το σύστημα GSMR - Μεθοδεύσεις και σκόπιμη παραπληροφόρηση με διάχυση ευθυνών

Για μεθοδεύσεις με άθλια δημοσιεύματα με στόχο να διαχυθούν οι ευθύνες, παραπληροφόρηση αλλά και ψέματα είτε από άγνοια είτε από σκοπιμότητα έκανε λόγο στην Επιτροπή Θεσμών της βουλής, ο πρώην υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, Χρήστος Σπίρτζης, στην οποία είχαν κληθεί όλοι οι πρώην και νυν αρμόδιοι υπουργοί να ενημερώσουν σχετικά με την πορεία και την εξέλιξη των έργων της σύμβασης 717.

«Δεν είμαστε όλοι ίδιοι ούτε έχουμε όλοι ευθύνη», ανέφερε ο κ. Σπίρτζης και τόνισε ότι «υπάρχουν ευθύνες και είναι προσωποποιημένες που οδήγησαν σε απαξίωση το σιδηρόδρομο», ανέφερε χαρακτηριστικά. Ο κ. Σπίρτζης χαρακτήρισε πολύ κακή, πλημμελή και μη συμβατή με τη νέα τεχνολογία η οποία όπως οδήγησε στην ανάγκη συμπληρωματικής σύμβασης, ενώ υποστήριξε ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ παρέδωσε εγκατεστημένο το σύστημα gsmr.

«Είναι προφανές ότι από την επόμενη μέρα του δυστυχήματος υπήρχε μεθόδευση να διαχυθούν οι ευθύνες πριν καν ταφούν τα 57 παιδιά. Υπήρχε μία προσπάθεια με άθλια δημοσιεύματα και μπαραζ ανακοινώσεων. Η σημερινή συνεδρίαση με μόνη συζήτηση τη σύμβαση 717 με ευθύνη της ΝΔ αδικεί τη βουλή. Δεν είμαστε όλοι ίδιοι ούτε έχουμε όλοι ευθύνη.

Η λογική του όλοι ίδιοι είμαστε αι όλοι έχουμε ευθύνη οδηγεί στο κανείς δεν έχει ευθύνη. Και υπάρχουν πολιτικές ευθύνες και είναι οι συντηρητικές πολιτικές σε όλη την Ευρώπη που οδήγησαν σε παθογένειες. Πολλά ακούγονται που περισσότερο παραπληροφορούν παρά φωτίζουν την υπόθεση και λέγονται ψέματα είτε από άγνοια είτε από σκοπιμότητα και μάλιστα από επίσημα χείλη», τόνισε ο κ. Σπίρτζης.

Όπως υποστήριξε «το σύστημα gsmr, παραδόθηκε τον Ιούλιο του 2019 εγκατεστημένο και έγιναν όλες οι δοκιμές και οι εκπαιδεύσεις όλων των εργαζομένων και έμεινε μόνο η πιστοποίηση, αλλά μέχρι σήμερα δυστυχώς δεν μπήκε σε λειτουργία».

«Έγγραφο της Κοινοπραξίας των εργοληπτών που ζητάνε απομείωση των εγγυητικών τους στο 72%, αποδεικνύει ότι δεν μπορεί να μη έχουμε υλοποιήσει το έργο. Στους κανόνες του δημόσιου χρήματος δεν μπορεί να γίνει. Αν το κάνει κάποια υπηρεσία πρέπει να πάνε φυλακή.

Αν απομειώσουν εγγυητικές περισσότερο από το ποσοστό του έργου που έχει

υλοποιηθεί είναι για να πάνε φυλακή. Αν το έκανε κανείς αυτό εδώ είμαστε για να τον στείλομε φυλακή. Επίσης, στο πρακτικό 9/10/2020 λέει ότι το ποσοστό υλοποίησης του έργου είναι στο 74%.

Στη συμπληρωματική που έχει υπογραφεί το 2023 έχει υλοποιηθεί σε ποσοστό 17% ενώ είχε 14 μήνες χρόνο περαίωσης», επεσήμανε και συνέχισε: «Η 717 ήταν μια κακή σύμβαση με ελλιπείς μελέτες, με αμφιβόλου ακρίβειας προϋπολογισμό και αυτό το επιβεβαιώνει, όχι ο ΣΥΡΙΖΑ και ο Σπίρτζης, αλλά η ΕΔΕΛ και το ελεγκτικό Συνέδριο.

Το πόρισμα της ΕΔΕΛ αναφέρει απίστευτα κενά της σύμβασης και για αυτό έκρινε τον αναθεωρητικό πίνακα. Οι λόγοι καθυστέρησης, όπως αναλύονται σε σειρά από τις εισηγήσεις της υπηρεσίας προς το διοικητικό συμβούλιο, είναι ότι οι μελέτες που έπρεπε να γίνουν δεν έχουν σχέση με τη πραγματικότητα, ότι ο υπάρχον ηλεκτρονικός εξοπλισμός είναι παλιός και δεν υποστηρίζεται από τους κατασκευαστές. Δηλαδή υπήρχαν υλικά που δεν παράγονταν πια και έπρεπε να πάρει ο ανάδοχος και να τα αντικαταστήσει. Αδυναμία διασύνδεσης του νέου υφιστάμενου ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Ακούω ότι αυτά που δεν έχουν εγκατασταθεί από τον 717 δεν μπορούσαν να συνεργαστούν. Όχι, αυτά που προϋπήρχαν εγκατεστημένα δεν μπορούσαν να συνεργαστούν με τα νέα συστήματα. Υπήρχε μη συμβατότητα μεταξύ αναλογικών και ψηφιακών.

Το ελεγκτικό συνέδριο λέει ότι “συνεπώς από τα ως άνω έγγραφα προκύπτει ότι στις συμπληρωματικές εργασίες της ελεγχόμενης πρώτης συμπληρωματικής σύμβασης εργασιών δεν περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση και είναι αναγκαίες για την εκτέλεση του. Αντίθετα από τα στοιχεία του φακέλου, προκύπτει ότι η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι λύσεις που επιλέχθηκαν, ήταν πλημμελείς”».

Ακόμα, ανέφερε ότι «από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι η ομάδα αυτή προέβη σε οποιαδήποτε επικοινωνία με τις εταιρίες -προμηθευτές της ΕΡΓΟΣΕ. δηλαδή δεν επικοινωνήσαν καν με τους προμηθευτές των συστημάτων αν υπάρχουν τα υλικά».

«Στις 29/12/2017 η Ρυθμιστική αρχή, μετά από πολύ καιρό διαπραγματεύσεων απαντά ότι δεν επιτρέπει την εκτέλεση των εργασιών και ότι περιμένει, για να μπορέσει να υπογράψει η ΕΡΓΟΣΕ τη συμπληρωματική σύμβαση και να κάνει και την αναθεώρηση του πίνακα, να έχει απόφαση του ελεγκτικού συνεδρίου. Το ελεγκτικό συνέδριο βγάζει 3 αποφάσεις, με τις δύο πρώτες να είναι απορριπτικές ενώ η τρίτη εγκρίνεται για άλλο λόγο και απαντά θετικά στη 1/8/ 2018. Τα ίδια ακριβώς και χειρότερα λέει το πόρισμα της ΕΔΕΛ», σημείωσε και συμπλήρωσε:

«Όταν έχουμε ένα συγχρηματοδοτούμενο έργο και έχουμε συμπληρωματική σύμβαση, προκειμένου να δοθεί η χρηματοδότηση από ευρωπαϊκούς πόρους με έκδοση απόφαση έγκρισης από τη διαχειριστική, η ΕΔΕΛ κάνει τακτικό έλεγχο όχι μόνο στην αρχική σύμβαση αλλά και στη συμπληρωματική και στον ανακεφαλαιωτικό πίνακα».

Ο κ. Σπίρτζης συνέχισε: «Από τις 10 Οκτωβρίου του 2018 ως τις 8 Νοεμβρίου 2018 πραγματοποιείται εξονυχιστικός έλεγχος από την ΕΔΕΛ όχι μόνο για τα οικονομικά και την καλή διαχείριση αλλά και επί τόπου του έργου και τα οριστικά αποτελέσματα του διαβιβάζονται στην ΕΡΓΟΣΕ 8 Φεβρουαρίου 2018. Όμως η κοινοπραξία λέει δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις της ΕΔΕΛ για συνυπογραφή των μελετών. Η ΕΔΕΛ είχε βάλει πρόστιμο 2,5 εκ ευρώ στην ΕΡΓΟΣΕ λόγω της κακής σύμβασης που είχε».

Παράλληλα, ανέφερε ότι «η ΕΡΓΟΣΕ δεν μπορούσε να κάνει τίποτα άλλο εκτός από το να υλοποιεί τη σύμβαση που είχε και να παλεύει να περάσει με νομιμότητα τη συμπληρωματική σύμβαση, γιατί αν τέλειωνε τη σύμβαση 717 χωρίς την συμπληρωματική σύμβαση θα είχαμε ένα έργο το οποίο δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει, έπρεπε να γίνει άλλος διαγωνισμός, θα έχανε η χώρα τα λεφτά γιατί δεν θα ήταν λειτουργικό το έργο και θα συνέχιζε αυτό που γινόταν στο παρελθόν, δηλαδή διαγωνισμοί που δεν θα υλοποιούνταν».

Επίσης είπε ότι «κάποιος εξοπλισμός που μπήκε ήταν υποχρέωση της κοινοπραξίας από το 2019 από τη στιγμή που η Κοινοπραξία έδινε τις μελέτες είχε και όλη την ευθύνη για τις όποιες αλλαγές είτε είχε υπογράψει είτε δεν είχε υπογράψει». Όπως τόνισε, «τον Οκτώβρη του 2019 που άλλαξε η διοίκηση υπήρχε μία σύμβαση, η πρώτη η κύρια που είχε υλοποιηθεί στο 72% και υπήρχε και μία συμπληρωματική σύμβαση που είχε περάσει όλους τους ελέγχους που προβλέπονται και για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα και από το ελεγκτικό συνέδριο και είχε χρόνο υλοποίησης 14 μήνες».

Απαντώντας στον υπουργό Επικρατείας Γιώργο Γεραπετρίτη σχετικά με το ποσοστό ολοκλήρωσης του έργου, ο κ. Σπίρτζης αντέτεινε ότι «η απορρόφηση χρημάτων είναι πάντα ίση ή λιγότερη από το υλοποιημένο έργο και σύμφωνα με την σύμβαση που είχε εκτελεστεί είχαν γίνει επιμετρήσεις από την υπηρεσία, πρωτόκολλα αφανών εργασιών».

«Σύμφωνα με τα πρωτοκόλλα οι απορροφήσεις για την 717 ήταν; Το 2014 μηδέν, το 2015 9,73% , το 2016 ήταν 11,56, το 2017 ήταν 2,16% το 2018 είναι 5,54% που αποδεικνύει ότι το έργο δεν είχε σταματήσει ποτέ. Το έργο σταμάτησε από τον ανάδοχο μετά τον Φεβρουάριο του 2019 και μπορούσε να είχε ξεκινήσει μετά την παράδοση των μελετών και την έγκριση τους από την ΕΡΓΟΣΕ», υπογράμμισε και πρόσθεσε:

«Καταθέτω επίσης το έγγραφο που δείχνει ότι μετά τις 14 Φεβρουαρίου του 2023 το ποσοστό υλοποίησης ήτανε στο 77% και ενώ υπεγράφη, τελικά δεν ξέρω για ποιο λόγο καθυστέρησε. Νομίζω ότι θα μπορούσε να υπογραφεί από τον Μάιο του 2021 η συμπληρωματική σύμβαση. Αλλά έστω και το Μάιο είχε 14 μήνες υλοποίησης. Στις 23 Φεβρουαρίου, η συμπληρωματική είχε υλοποιηθεί σε ποσοστό μόλις 17%».

Σημείωσε επίσης ότι «το Δεκέμβριο του 2019, με κυβέρνηση της ΝΔ, η Διαχειριστική Αρχή με έγγραφο της χτυπάει καμπανάκι για το ότι δε έχει υπογραφεί η συμπληρωματική σύμβαση». «Η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ απέστειλε σε κάποια φάση τη συμπληρωματική τελική σύμβαση, γιατί ζήτησαν κάποιες αλλαγές οι ανάδοχοι στο 717, στο ελεγκτικό συνέδριο και είναι κόλαφος η απάντηση του», τόνισε ο ίδιος..

«Κατέθεσα όλα τα έγγραφα για το τι ακριβώς κάναμε για την 717 του 2014 η οποία ήταν δυστυχώς μία πλημμελέστατη και κακή σύμβαση και νομίζω ότι ταλαιπωρείται η χώρα για τις αμαρτίες του πριν του 2014. Δεν ρίχνω ευθύνη στον κ. Χρυσοχοϊδη για αυτό.

Δεν ήταν καν υπηρεσία του υπουργείου ο διαγωνισμός και νομίζω ότι πρέπει να ανταποκριθείτε στο αίτημα μας να έρθουν στην Επιτροπή και για την 717 και για όλα τα άλλα όλες οι διοικήσεις της ΕΡΓΟΣΕ. Υποκλινόμενος και με απόλυτο σεβασμό απέναντι στις 57 οικογένειες που ζουν το δράμα τους κλείνω με την ευχή να μας ξανακαλέσετε για να μπορέσουμε να πούμε όλες τις πτυχές του δυστύχηματος των Τεμπών, να πούμε αλήθειες με πραγματικά στοιχεία και όχι με λογική επικοινωνιακού τύπου ή κομματική, πολιτική ή προσωπική σκοπιμότητα» κατέληξε ο κ. Σπίρτζης.

Κ. Αχ. Καραμανλής: Παραλάβαμε τη σύμβαση σηματοδότησης 717 στο 18% και την φτάσαμε στο 70%

Τις πέντε δικλείδες ασφαλείας που υπήρχαν ώστε να μη συμβεί το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, αλλά δεν τηρήθηκαν, ανέδειξε κατά την τοποθέτησή του ο τέως υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Αναφέρθηκε σε «ανακρίβειες και ψεύδη» που συσκοτίζουν τα γεγονότα, όπως «ο απολύτως ψευδής ισχυρισμός» ότι δεν υπήρχε σύστημα τηλεδιοίκησης στο σταθμό της Λάρισας.

Κατέθεσε έγγραφα σύμφωνα με τα οποία η κρίσιμη σύμβαση της τηλεδιοίκησης και της σηματοδότησης (717) όταν ανέλαβε το χαρτοφυλάκιό του ήταν «κολλημένη» και του παραδόθηκε από τον προκάτοχό του στο 18%, ενώ επί της θητείας του αυτή προχώρησε στο 70%, «δυστυχώς όμως όχι στο 100% ακόμη».

Απέναντι στα όσα υποστήριξε προηγουμένως ο πρώην υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ, Χρήστος Σπίρτζης ο κ. Καραμανλής αντέτεινε: «Είναι μία σύμβαση που, αν είχε ολοκληρωθεί, τότε σαφώς η λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου θα ήταν ασφαλέστερη. Η πραγματικότητα είναι ότι παραλάβαμε το έργο βαλτωμένο και το προχωρήσαμε από το 18% στο 70%. Η προηγούμενη κυβέρνηση παρέδωσε λειτουργικό μόνο το 18% και εν συνεχεία αντιμετώπισε δυσκολίες και το εγκατέλειψε. Από το 2017 ως το 2019 δεν έγινε απολύτως τίποτα».

Σχετικώς με την υπόθεση της HELLENIC TRAIN, είπε ότι ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ πούλησε στην ιταλική εταιρεία την TRAINOSE αντί 45 εκατ., αφού προηγουμένως διέγραψε από την TRAINOSE 692 εκατ. χρέη προς το Δημόσιο, η σημερινή κυβέρνηση ήταν αυτή που την υποχρέωσε να επιβεβαιώνει τα δρομολόγια που πραγματικά εκτελεί, να πληρώνει για τη μίσθωση της σιδηροδρομικής υποδομής και να πραγματοποιήσει επενδύσεις (με 600 εκατ. όφελος για το Δημόσιο) εκτός από τη συμμετοχή στα κέρδη, αφού συμφώνησε το ελληνικό Δημόσιο να λαμβάνει το 20% των κερδών της εταιρείας ετησίως.

Μίλησε για το λόγο της παραίτησής του και απευθύνθηκε σε προσωπικούς τόνους στη Βουλή, λέγοντας ότι για τις παθογένειες δεκαετιών φέρει κι ίδιος μερίδιο πολιτικής ευθύνης. «Παραιτήθηκα γιατί στον τομέα της πολιτικής μου εποπτείας συνέβη μια ανείπωτη τραγωδία.

Παραιτήθηκα ενάντια στην πεπατημένη της πολιτικής πρακτικής σε τέτοιες περιστάσεις: να θέσω σε διαθεσιμότητα ή να ζητήσω τις παραιτήσεις των υφισταμένων μου. Δεν το έπραξα. Ανέλαβα εγώ την πολιτική ευθύνη. Και αυτό το έκανα από εκεί, από τον τόπο της τραγωδίας», είπε.

Οι δικλείδες ασφαλείας που δεν τηρήθηκαν

Κατά την τοποθέτησή του ενώπιον της Επιτροπής, ο κ. Καραμανλής, με βάση τα «όσα αναληθώς προβάλλονται, ότι δήθεν δεν υπήρχαν δικλείδες ασφαλείας», σημείωσε ότι «υπήρχαν δικλείδες ασφαλείας. Δυστυχώς απεδείχθησαν ανεπαρκείς. Γι' αυτό και ενισχύονται. Όμως υπήρχαν» και ειδικότερα ανέφερε:

- Δικλείδα ασφαλείας ήταν το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης που υπήρχε και έπρεπε να χρησιμοποιηθεί. Όμως δεν χρησιμοποιήθηκε.
- Δικλείδα ασφαλείας ήταν ο δεύτερος σταθμάρχης και ο τρίτος σταθμάρχης που έπρεπε να είναι στη θέση τους. Όμως δεν ήταν.
- Δικλείδα ασφαλείας ήταν ο γενικός κανονισμός κινήσεως του ΟΣΕ που αγνοήθηκε.
- Δικλείδα ασφαλείας ήταν τα πρωτόκολλα για το πώς ακριβώς έπρεπε να γίνουν οι αναγγελίες για το δρομολόγιο. Όμως δεν ακολουθήθηκαν.
- Δικλείδα ασφαλείας ήταν ότι επί 12 λεπτά περίπου, υπήρχε η δυνατότητα να δει κανείς στον πίνακα ότι το τραίνο βρίσκεται σε λανθασμένη πορεία. Δυστυχώς, όμως, αυτοί που έπρεπε, δεν το είδαν.

Ανακρίβειες και ψεύδη

Με πρώτη την κατηγορηματική διάψευση του ισχυρισμού ότι δεν υπήρχε σύστημα τηλεδιοίκησης στο σταθμό της Λάρισας, ο τέως υπουργός Μεταφορών αφού ξεκαθάρισε ότι ο σταθμός της Λάρισας διαθέτει τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης, προχώρησε σε αναλυτική παρουσίαση ακόμη πέντε σημείων, που κυκλοφορούν στον δημόσιο διάλογο και θολώνουν την εικόνα γύρω από το τραγικό δυστύχημα.

Για το σύστημα της τηλεδιοίκησης στον σταθμό της Λάρισας είπε ότι είναι εγκατεστημένο από τον Νοέμβριο του 2022 και χρησιμοποιήθηκε έως και τις 22:12 τη νύχτα της 28ης Φεβρουαρίου, δηλαδή έως μία ώρα και κάτι πριν από την ώρα του δυστυχήματος.

Αυτό φανερώθηκε από το «μαύρο κουτί» του συστήματος. Επαναχρησιμοποιήθηκε δοκιμαστικά τις πρώτες πρωινές ώρες της 1ης Μαρτίου, μετά το δυστύχημα, και λειτούργησε κανονικά, αποκλείοντας την περίπτωση τεχνικής βλάβης. Συνεπώς ο σταθμάρχης, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν προκύψει μέχρι τώρα και μπορούσε και έπρεπε να χαράξει τη διαδρομή ηλεκτρονικά, ώστε να μη γίνει λάθος. Όπως ακριβώς έκαναν οι σταθμάρχες που κάθονταν στην ίδια θέση, στον ίδιο σταθμό, νωρίτερα την ίδια μέρα. Δυστυχώς δεν το έκανε.

Τη χάραξε χειροκίνητα και επιπλέον ξέχασε σε λάθος θέση ένα από τα κλειδιά, με τα γνωστά τραγικά αποτελέσματα.

Ακριβώς επειδή είχε τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης που λειτουργούσε, μπορούσε επί 12 λεπτά, να δει ότι το τραίνο βρισκόταν σε λάθος πορεία. «Αλλά ούτε αυτό το είδε. Ενώ η αναγκαία τεχνολογία υπήρχε. Αυτή είναι η αλήθεια». Είπε ο κ. Καραμανλής.

- Δεύτερον, σχετικώς με αυτό που ακούγεται ότι «αν είχε έστω ολοκληρωθεί το

ETCS, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα, τόνισε ότι «ούτε αυτό είναι βέβαιο, καθώς και το συγκεκριμένο ηλεκτρονικό σύστημα ασφαλείας, θα προέβλεπε την εναλλακτική της χειροκίνητης λειτουργίας». Όπως έγινε στην προκείμενη περίπτωση, όπου ενώ ήταν διαθέσιμο το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης, ο σταθμάρχης το παρέκαμψε και έκανε τη χάραξη της διαδρομής χειροκίνητα.

Είπε ότι από τη στιγμή, λοιπόν, που ο σταθμάρχης εγκατέλειψε την τηλεδιοίκηση και έδωσε εντολή παράκαμψης του κόκκινου σηματοδότη, όποιο σύστημα και αν υπήρχε δεν θα λειτουργούσε. «Και το ETCS και τη σηματοδότηση, θα τα απενεργοποιούσε η ίδια η εντολή του σταθμάρχη. Θα υπήρχαν περισσότερες δυνατότητες να αποτραπεί το δυστύχημα; Ναι. Θα είχε αποτραπεί;

Δυστυχώς αυτό δεν το γνωρίζουμε. Γιατί όλα τα συστήματα, ακόμα και τα πιο άρτια, καταλήγουν στους ανθρώπους που τα χειρίζονται. Ή, όπως σε αυτή την περίπτωση δυστυχώς, στους ανθρώπους που επιλέγουν να μην τα χειρίζονται» ανέφερε χαρακτηριστικά.

Εξήγησε ότι το ETCS δεν είναι σε ευρεία χρήση, όπως αναληθώς διαδίδεται και προσέθεσε ότι σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ήδη εγκατεστημένο στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου σε δύο μόνο χώρες, το Λουξεμβούργο και την Ολλανδία.

«Όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη στην Ελλάδα, θα είμαστε μία από τις ελάχιστες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση που θα έχουν ETCS στο 100% του ηλεκτροδοτούμενου δικτύου τους» επισήμανε ο κ. Καραμανλής ο οποίος επικαλέστηκε την Σύμβαση 10005 που αναφέρεται στην εγκατάσταση του ETCS, υπεγράφη το 2007 και αφορούσε 54 σταθμούς και 550 χλμ. δικτύου.

Έως το 2020, δηλαδή σε περίοδο 12 ετών, η εξέλιξη του έργου ήταν μηδενική- ούτε ένα πρωτόκολλο παράδοσης/παραλαβής. Από το 2020 έως σήμερα παραδόθηκαν στον ΟΣΕ 21 σταθμοί και 145 χλμ. δίκτυο. Συμπερασματικά τόνισε ότι επομένως μέσα σε τρία χρόνια το έργο προχώρησε, σε αντίθεση με την προηγούμενη περίοδο, κατά τη διάρκεια της οποίας δίνονταν απλώς διαδοχικές παρατάσεις».

- Τρίτον, αναφέρθηκε στους ισχυρισμούς ότι «αν είχαμε ραδιοκάλυψη GSMR, θα μπορούσαν να προλάβουν το κακό» και στον ισχυρισμό ιδίως στελεχών της αντιπολίτευσης ότι το σύστημα είχε παραδοθεί και η κυβέρνηση της ΝΔ επί 3,5 χρόνια απλώς αμελούσε να το χρησιμοποιήσει για να απαντήσει ότι παραλείπουν να διευκρινίσουν ότι από το εν λόγω σύστημα έλειπε η απαραίτητη πριν από τη χρήση του αξιολόγηση και πιστοποίηση.

«Αυτά τα στάδια προχώρησαν την τελευταία τριετία, με την ολοκλήρωση της αξιολόγησης και την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης του συστήματος ραδιοκάλυψης. Το GSMR, που υποτίθεται ότι δεν χρησιμοποιείται, είναι αυτό μέσω

του οποίου έγιναν οι διάλογοι μεταξύ διαφόρων σταθμών που ακούσαμε επανειλημμένως τις τελευταίες ημέρες στα δελτία ειδήσεων» εξήγησε.

- Τέταρτον, ο κ. Καραμανλής επισήμανε πως ενώ ισχυρίζονται πως έως το 2019 υπήρχε ένας «Πύργος Ελέγχου» που θα απέτρεπε το δυστύχημα, αυτό που υποθέτει ότι θα εννοούν είναι το άτυπο κέντρο της οδού Καρόλου, «αφού κανένας Πύργος Ελέγχου, ούτε υπάρχει, ούτε υπήρχε ποτέ φυσικά στο σιδηρόδρομο». Διευκρίνισε ότι αυτό το άτυπο κέντρο που υπήρχε, λειτουργεί και σήμερα αλλά χωρίς εκπροσώπους της Hellenic Train, η οποία πλέον είναι ιδιωτική εταιρεία.

Σκοπός του κέντρου αυτού -εξήγησε- είναι κυρίως η παρακολούθηση των δρομολογίων για να καταγράφουν για παράδειγμα ενδεχόμενες καθυστερήσεις τους και προσέθεσε πως αυτό το οποίο ονομάζουν «δευτεροβάθμιο κέντρο ελέγχου», ή ακόμα και «Πύργο Ελέγχου», στην ουσία δεν είναι τίποτα περισσότερο από ένα κέντρο τηλεφωνικής παρακολούθησης των διαφόρων δρομολογίων και όχι κάτι περισσότερο.

- Πέμπτον, για αυτό το οποίο διατείνονται ότι δήθεν «μέχρι το 2019 υπήρχε και δεύτερος σταθμάρχης τις νύχτες σε κάθε σταθμό, μέτρο που καταργήθηκε από αυτήν την κυβέρνηση», είπε χαρακτηριστικά πως δεν υπάρχει τίποτα πιο αναληθές και κατέθεσε στα πρακτικά τις βάρδιες των ετών 2017, 2018 και 2019 με έναν σταθμάρχη. Σημείωσε επιπλέον πως αυτό το οποίο προέκυψε από την ανάκριση, την κρίσιμη ώρα είναι ότι έπρεπε να βρίσκονται στο σταθμαρχείο όχι μόνο ακόμη ένας, αλλά δύο σταθμάρχες, οι οποίοι αδικαιολόγητα έφυγαν νωρίτερα.

Η σύμβαση 717 του 2014

Μιλώντας για τη σύμβαση της τηλεδιοίκησης ο τέως υπουργός Μεταφορών εξήγησε ότι αντικείμενο της σύμβασης, που υπεγράφη το 2014, ήταν αφενός η σηματοδότηση 52 σταθμών και η ανάταξη 3 κέντρων τηλεδιοίκησης και αφετέρου οι λοιπές εργασίες επιδομής, τεχνικών έργων και τηλεπικοινωνιών. Ανάδοχος αναδείχθηκε η κοινοπραξία «TOMH - ALSTOM», με συνολικό τίμημα 41 εκατομμύρια ευρώ και προθεσμία ολοκλήρωσης του έργου έως 26/9/2016.

Η σύμβαση ξεκίνησε να υλοποιείται. Τρεις μήνες μετά όμως, έγιναν εκλογές και άλλαξε η κυβέρνηση. Πρακτικά, όλη η αρχική συμβατική διάρκεια του έργου βρίσκεται εντός περιόδου της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Σύντομα, προέκυψε η ανάγκη συμπληρωματικής σύμβασης, προκειμένου να ανταποκρίνονται τα υφιστάμενα συστήματα στις νέες προδιαγραφές ασφαλείας. Πέρασαν όμως, άλλα 3 χρόνια προκειμένου να φτάσουμε στη σύνταξη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης το Δεκέμβριο του 2017 με επιπλέον κόστος 13,3 εκατομμύρια ευρώ.

Εισήχθη προς έλεγχο στο Ελεγκτικό Συνέδριο και εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2018.

Όμως, ούτε τότε ξεκίνησε το έργο. Το ότι το έργο είχε βαλτώσει δεν το αμφισβητεί κανείς. Ακολούθησαν καταγγελίες από τον βουλευτή της τότε κυβερνητικής πλειοψηφίας, Νίκο Νικολόπουλο που προκάλεσαν τον έλεγχο της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ), καθώς το έργο είναι συγχρηματοδοτούμενο από το ΕΣΠΑ. Από τον έλεγχο προέκυψε πληθώρα ζητημάτων, το σοβαρότερο εκ των οποίων ήταν η ανάγκη εγκατάστασης νέου εξοπλισμού τηλεμετρίας».

«Λίγους μήνες αργότερα, ανέλαβε η δική μας κυβέρνηση. Κατ' όνομα παραλάβαμε το 33%, στην πραγματικότητα όμως το 18%. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, έως τα τέλη του 2016 που σταμάτησε το έργο παραδόθηκαν 17 από τους 52 σταθμούς, δηλαδή ποσοστό 32,69%. Όμως σε αυτό το παραδοτέο, υπήρχαν δυστυχώς σοβαρές αστοχίες. Αποτέλεσμα ήταν ότι σημαντικό μέρος του έπρεπε να ανακατασκευαστεί.

Συνακόλουθα από το παραδοτέο, λειτουργικό ήταν μόνο το 18% Επιπλέον μεταξύ των ετών 2017-2019 το παραδοτέο έργο ήταν μηδενικό.

Οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ που αναφέρονται σε ποσοστό εκτέλεσης 68%, προφανώς εννοούν την κάλυψη των χρηματοδοτικών αναγκών του έργου. Άλλωστε η ολοκλήρωση ενός συστήματος σηματοδότησης πιστοποιείται με την έκδοση Πρωτοκόλλου Παράδοσης-Παραλαβής μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ-ΟΣΕ και μόνο. Άλλο λοιπόν η απορρόφηση και άλλο η εκτέλεση του έργου» είπε συγκεκριμένα ο κ. Καραμανλής.

Επιπλέον τόνισε ότι ένα από τα βασικά προβλήματα των συμβάσεων -ειδικά των σιδηροδρομικών- είναι ο κατακερματισμός ή «για να το πω πιο απλά, το “σπάσιμο” των εργολαβιών κάτι που φαίνεται ειδικά και στη σύμβαση 717».

Ενημέρωσε ότι το φθινόπωρο του 2019 πρώτο μέλημα της νέας κυβέρνησης ήταν να προσπαθήσουμε να επανεκκινήσουμε αυτό το τόσο κρίσιμο έργο και αναφέρθηκε στις ενέργειες στις οποίες προχώρησε λέγοντας τα εξής:

«Οι παρατηρήσεις της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ) και η επικαιροποιημένη τεχνική πρόταση, που έπρεπε να είχε υπογραφεί το 2018 και υπεγράφη επί των ημερών μας, πράγματι ενσωματώθηκαν στο τελικό σχέδιο της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης. Στη συνέχεια, έγινε ο αναγκαίος έλεγχος από το ΤΕΕ. Έγινε έλεγχος και από την Εθνική Αρχή Διαφάνειας. Και επιλύσαμε, σταδιακά, το ζήτημα των επανορθωτικών μέτρων της αναδόχου εταιρίας.

Αυτά τα βήματα έγιναν εν μέσω δυσκολιών, όχι μόνο επειδή τα θέματα ήταν πολύπλοκα, αλλά και επειδή αντιμετωπίζαμε πλέον τις πρωτόγνωρες δυσκολίες της πανδημίας. Τελικά, στα τέλη του 2020, μετά από αίτημα της ΕΡΓΟΣΕ, εγκρίθηκε η 4η Τροποποίηση της Απόφασης Ένταξης για την χρηματοδότηση του έργου από το ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Και το 2021 υπογράφηκε η Συμπληρωματική Σύμβαση, με την οποία στην

πραγματικότητα επανεκκινείται επιτέλους το έργο».

- «Το 2016 υλοποιήθηκε, όπως είδαμε, το 32,69% του έργου από το οποίο μόνο το 18% ήταν πιστοποιημένο, από το 2017 έως το 2019 δεν έγινε απολύτως τίποτα και από το 2021 έως σήμερα έχουμε φτάσει στο 90% της υλοποίησης του έργου, από το οποίο το 70% έχει πλέον πιστοποιηθεί και είναι λειτουργικό.

Μεταξύ των σταθμών που παραδόθηκαν την τελευταία 3ετία με το σύστημα τηλεδιοίκησης περιλαμβάνεται και ο σταθμός της Λάρισας. Παραδόθηκε το Νοέμβριο του 2022, όπως προκύπτει από το σχετικό πρωτόκολλο διοικητικής παραλαβής».

Μάλιστα είπε ότι «από τις 23/12/2022, όπως προκύπτει από έγγραφο του ΟΣΕ και το οποίο αφορά το τμήμα ανόδου από Λάρισα προς Θεσσαλονίκη, οι σταθμάρχες υποχρεωτικά πρέπει να χαράσσουν τη διαδρομή αυτόματα στον πίνακα τηλεδιοίκησης. Η χειροκίνητη χάραξη επιτρέπεται μόνον όταν δεν λειτουργεί το σύστημα τηλεδιοίκησης».

Αυξήθηκε η χρηματοδότηση και η στελέχωση του ΟΣΕ

Δεδομένου ότι υπήρξαν αναφορές σε υποχρηματοδότηση του ΟΣΕ από την κυβέρνηση της ΝΔ, ο κ. Καραμανλής είπε ότι η πραγματικότητα είναι άλλη και συγκεκριμένα ανέφερε ότι για ολόκληρη σχεδόν την περασμένη δεκαετία, ο ΟΣΕ λάμβανε σταθερά 45 εκατ. ανά έτος ως χρηματοδότηση, ενώ από το 2022 η ετήσια αυτή χρηματοδότηση αυξήθηκε κατά 66% και έφτασε τα 75 εκατομμύρια. Επιπλέον δε, προβλέφθηκαν 270 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης, για την αναβάθμιση των υποδομών του ΟΣΕ.

Σχετικώς με την στελέχωση του Οργανισμού ο κ. Καραμανλής είπε συγκεκριμένα ότι η αλήθεια είναι ότι από το 2009 και μετά, ο αριθμός των εργαζομένων στον ΟΣΕ και ειδικότερα των σταθμαρχών έβαινε συνεχώς μειούμενος, μια πορεία όμως που ανακόπηκε το 2022.

Μειώθηκαν αρχικά οι υπάλληλοι, διότι υπήρξε μεγάλος αριθμός συνταξιοδοτήσεων, αλλά ουδείς από την προηγούμενη κυβέρνηση είχε προνοήσει να προγραμματίσει προσλήψεις, είπε και αντέτεινε ότι αυτή η κυβέρνηση το προχώρησε με διαγωνισμούς ΑΣΕΠ το 2022 και το 2023.

«Βεβαίως, όπως όλοι γνωρίζουμε, οι διαδικασίες του ΑΣΕΠ είναι αδιάβλητες αλλά δυστυχώς χρονοβόρες. Όμως οι προσλήψεις προχώρησαν. Με έναν διαγωνισμό που καλύπτει 117 θέσεις υπαλλήλων εκ των οποίων οι 36 σταθμάρχες και με έναν δεύτερο που καλύπτει 100 θέσεις υπαλλήλων εκ των οποίων οι 22 σταθμάρχες. Επί ΣΥΡΙΖΑ, έγιναν μόλις 24 προσλήψεις εκ των οποίων οι 13 ήταν σταθμάρχες.

Κι ακριβώς επειδή υπήρχαν άμεσες ανάγκες αλλά οι διαδικασίες του ΑΣΕΠ

καθυστερούν, για το ενδιαμέσο διάστημα έγιναν και άλλες κινήσεις.

Πέρα από την κινητικότητα, προχωρήσαμε και στην πρόσληψη 200 εργαζομένων με δελτίο παροχής υπηρεσιών, εκ των οποίων οι 73 ήταν σταθμάρχες. Έτσι, μετά από 13 χρόνια που ο αριθμός των υπαλλήλων συνεχώς μειωνόταν, από το 2022 άρχισε ξανά να αυξάνεται. Διακόσιοι υπάλληλοι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και πρόβλεψη 227 θέσεων μέσω ΑΣΕΠ. Σύνολο 427 νέες θέσεις εργασίας», διευκρίνισε.

Η σύμβαση με τη Hellenic Train

Ο τέως υπουργός Μεταφορών, αναφέρθηκε επίσης στην υπόθεση της HELLENIC TRAIN, λέγοντας πως το 2017 η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ αποφάσισε να διαγράψει από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ 692 εκατομμύρια χρέη προς το Δημόσιο και στη συνέχεια να την πουλήσει έναντι του πολύ χαμηλού τιμήματος των 45 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή λιγότερο από την ετήσια επιδότηση του ελληνικού Δημοσίου για την εκτέλεση μεταφορικού έργου μέσω σιδηροδρόμων.

Αντιπαρέβαλλε ότι η ΝΔ ήταν αυτή που το 2022 υποχρεώσαμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ -πλέον Hellenic Train- για πρώτη φορά να επιβεβαιώνει τα δρομολόγια που πραγματικά εκτελεί, να πληρώνει για τη μίσθωση της σιδηροδρομικής υποδομής και να πραγματοποιήσει επενδύσεις, με συνολικό όφελος για το ελληνικό Δημόσιο που φθάνει τα 600 εκατομμύρια ευρώ εκτός από τη συμμετοχή στα κέρδη, αφού συμφωνήσαμε το ελληνικό Δημόσιο να λαμβάνει το 20% των κερδών της εταιρείας ετησίως.

Ο παραιτηθείς υπουργός τόνισε ακόμη ότι όλοι όσοι βρισκόμαστε στη Βουλή, έχουμε απέναντι στις οικογένειες των θυμάτων, αλλά και απέναντι στην κοινωνία που πενθεί: Να αναλάβουμε ο καθένας τις ευθύνες του, να πούμε όλη την αλήθεια και να αφήσουμε επιτέλους έξω από ένα τέτοιο θέμα τις μικροκομματικές αντιπαραθέσεις.

«Είναι χρέος μας να δούμε με ειλικρίνεια όλα τα λάθη και να κάνουμε ό,τι οφείλουμε για να μην επαναληφθούν ποτέ» και εξήγησε ότι η τοποθέτησή του, η πρώτη μετά από την παραίτησή του, στη Βουλή είναι επιλογή του που λογοδοτεί στην πολιτική και προσωπική του ηθική. «Την ώρα του πένθους οφείλουμε σεβασμό και σιωπή. Γι' αυτό σιώπησα.

Αλλά ήταν και υποχρέωσή μου, σεβόμενος τους θεσμούς, η πρώτη τοποθέτησή μου να γίνει στο Εθνικό Κοινοβούλιο. Όλο αυτό το διάστημα έχουν μιλήσει πολλοί. Λίγοι, μίλησαν με νηφαλιότητα, αίσθημα ευθύνης, και πυξίδα την αλήθεια.

Οι περισσότεροι δυστυχώς ενέδωσαν στην πολιτική σκοπιμότητα και τη δημαγωγία. Λίγες ώρες μετά την τραγωδία παραιτήθηκα από τη θέση του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Πρέπει να διερευνήσουμε ποια λάθη και ποιες παραλείψεις έγιναν, ποιοι τα έκαναν, σε ποιο επίπεδο, και τι πρέπει να γίνει για να μη συμβεί ποτέ ξανά τέτοια τραγωδία. Το οφείλουμε στη μνήμη αυτών που χάθηκαν. Είναι χρέος όλων μας

να φωτιστεί η αλήθεια», είπε χαρακτηριστικά.

Ολοκληρώνοντας δε την τοποθέτησή του ο κ. Καραμανλής τόνισε ότι στον τομέα των σιδηροδρόμων προσπαθήσαμε να τις αντιμετωπίσουμε με την αναδιοργάνωση που πρόσφατα νομοθετήσαμε, «η πραγματικότητα όμως είναι ότι οι παθογένειες δεκαετιών χρειάζονται χρόνο για να εξαλειφθούν. «Δεν θα ήμουν ειλικρινής και συνεπής με τα “πιστεύω” μου, εάν υποστήριζα ότι γι’ αυτά δεν φέρω κι εγώ μερίδιο πολιτικής ευθύνης.

Δεν συμφωνώ με όσους λένε ότι τα έκαναν όλα τέλεια και δεν μπορούν να βρουν πουθενά λάθος. Είναι λογικές του χθες. Αν πραγματικά θέλουμε να συμβάλλουμε, ο καθένας από τη σκοπιά του, στην αντιμετώπιση των χρόνιων παθογενειών, πρέπει να συμφωνήσουμε στα στοιχειώδη και τα αυτονόητα.

Μόνο έτσι θα δείξουμε έμπρακτα ότι απαντάμε στα μεγάλα “γιατί” που δικαιολογημένα βάζουν οι συμπολίτες μας. Το τελευταίο που πιστεύω ότι προσδοκούν από εμάς, είναι να μετατρέψουμε μια τέτοια τραγωδία σε πεδίο κομματικής αντιπαράθεσης» τόνισε τέλος ο τέως υπουργός Μεταφορών.

Γ. Γεραπετρίτης: Τον Οκτώβριο του 2023 θα έχουμε 100% σε όλο το δίκτυο τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης - Στη Λάρισα είχαμε και έχουμε τοπικό σύστημα αυτόματης χάραξης

«Πρόθεση της κυβέρνησης και η σχεδόν απόλυτη συμφωνία των εργαζομένων είναι η άμεση επανεκκίνηση του σιδηροδρόμου. Η παραμονή του σιδηροδρόμου εκτός λειτουργίας είναι στην πραγματικότητα καταδικαστική για το ίδιο το μέσο όχι για τις κλοπές, αλλά γιατί απαξιώνεται στις συνειδήσεις των πολιτών. Εγώ ο ίδιος θα ταξιδέψω με το τρένο».

Αυτό ανέφερε ο υπουργός Επικρατείας, αρμόδιος και για θέματα Υποδομών και Μεταφορών, Γιώργος Γεραπετρίτης, κατά την πρώτη τοποθέτησή του στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας σχετικά με την πορεία και την εξέλιξη των έργων της σύμβασης 717 για την τηλεδιοίκηση-σηματοδότηση των σιδηροδρόμων και την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ο κ. Γεραπετρίτης, μετά τις τοποθετήσεις των πρώην και του τέως υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, παρατήρησε ότι «από αυτήν τη συζήτηση δεν πρέπει να μείνουν κενά και ερωτηματικά γιατί οι πολίτες θέλουν να μάθουν τι συνέβη και τι θα γίνει στο μέλλον».

Σημείωσε πως «στα περισσότερα σημεία από όσα ανέφερε ο πρώην υπουργός Χρήστος Σπίρτζης ως προς τα αντικειμενικά δεδομένα και στη διάγνωση των προβλημάτων συμφωνούμε».

«Διαφωνούμε, όμως, στα σημεία εκείνα που αφορούν την παράδοση, τι μέρος του έργου παραδόθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση και ποιοι είναι οι χρόνοι αδράνειας που μεσολάβησαν μεταξύ των διαδοχικών κυβερνήσεων», πρόσθεσε.

Ο υπουργός Επικρατείας τόνισε ότι «σκοπός της σημερινής συνεδρίασης δεν είναι η ανάδειξη ποινικών ευθυνών αλλά η ανάδειξη πολιτικών παραλείψεων, που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με το τραγικό δυστύχημα» και επεσήμανε τρία σημεία:

-Το ζήτημα της ολοκλήρωσης της ηλεκτρονικής αναβάθμισης των συστημάτων ασφαλείας. Τα συστήματα ενδοεπικοινωνιών και πέδησης και η ολοκλήρωσή τους.

-Τι λειτουργούσε και λειτουργεί στον σταθμό της Λάρισας.

-Οι ελλείψεις προσωπικού στον ΟΣΕ.

Ειδικότερα, για το σύστημα ολοκλήρωσης της ηλεκτρονικής αναβάθμισης των συστημάτων ασφαλείας, ο κ. Γεραπετρίτης υπογράμμισε ότι «έχουν ειπωθεί πολλά. Η πραγματικότητα είναι ότι η σύμβαση 717 του Σεπτεμβρίου 2014 είχε χρόνο ολοκλήρωσης τα δύο έτη. Το 2016 δεν είχε παραδοθεί παρά μόνο ένα μικρό μέρος.

Από τους 17 σταθμούς, οι μισοί σταθμοί χρειάστηκαν να ανασκευαστούν, αφού ανέλαβε η νέα κυβέρνηση της ΝΔ, καθώς διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν σοβαρότατα κενά σε ό,τι αφορά την αλληλεπίδραση των υποδομών. Το 2016 είχε παραδοθεί ένα πολύ μικρό μέρος του έργου. Δεν προκύπτει από πουθενά ότι συνεχίστηκε το έργο το 2017» και κάλεσε τον ΣΥΡΙΖΑ να καταθέσει έγγραφα παραλαβής λειτουργικότητας.

Για την ενδοεπικοινωνία, ανέφερε πως πράγματι παραδόθηκε το σύστημα το 2019 αλλά έπρεπε να ακολουθήσει μία χρονοβόρα διαδικασία για την αξιολόγηση και πιστοποίησή του, που δεν προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση.

Η πιστοποίηση ολοκληρώθηκε και έλαβε την έγκριση από τη ΡΑΣ για τον παρα-τρόχιο εξοπλισμό, δηλαδή τον εξοπλισμό που βρίσκεται στις γραμμές και στις ράγες και εκκρεμεί ο εξοπλισμός που βρίσκεται μέσα στα τρένα. Σήμερα, οι σταθμάρχες συνομιλούν μέσω του συστήματος GRMAR, παραμένει, όμως, το σύστημα της επικοινωνίας με τους μηχανοδηγούς.

Για το σύστημα αυτόματης πέδησης, ο υπουργός σημείωσε ότι «βεβαίως και υπάρχει σε πολλές χώρες της ΕΕ, αλλά αυτό που έχουμε πει είναι ότι μόνο σε δύο ή τρεις χώρες λειτουργεί σε επίπεδο 100% του δικτύου τους. Η Ελλάδα θα είναι η τέταρτη χώρα που θα το έχει σε όλο το δίκτυο της χώρας και που θα είναι μία πολύ σημαντική αναβάθμιση.

Για το χρονοδιάγραμμα, τόνισε ότι «θα υπάρξει μία πολύ σημαντική επιτάχυνση του έργου παράδοσης των ηλεκτρονικών συστημάτων και θα έχουμε το 100% σε χρήση

στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2023. Από τον Οκτώβριο του 2023 όλα τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης θα είναι εγκατεστημένα και λειτουργούντα».

Σχετικά με το τι λειτουργούσε στον σταθμό της Λάρισας, ο κ. Γεραπετρίτης είπε ότι αυτήν τη στιγμή υφίσταται ένα τοπικό κέντρο τηλεδιοίκησης που μπορεί να κάνει αυτόματη χάραξη και οι σταθμάρχες είναι υποχρεωμένοι να κάνουν αυτόματη χάραξη.

Βεβαίως, πράγματι είναι τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης και όχι καθολικό. Όταν παραληφθούν και τα υπόλοιπα σημεία θα έχουμε τα υπερτοπικά κέντρα, που θα μπορούν να ελέγχουν περισσότερους σταθμούς. Σήμερα, όμως, που μιλάμε, έχουμε το τοπικό κέντρο της Λάρισας, που περίπου για 5,5 χιλιόμετρα βόρεια της Λάρισας και 3 χιλιόμετρα νότια της Λάρισας κάνει την αυτόματη χάραξη.

Ο υπουργός μίλησε για «ανοίκεια συμπεριφορά συνειδητής παραπλάνησης όταν ορισμένοι πηγαίνουν στο Κέντρο που σήμερα είναι υπό εξέλιξη οι εργασίες του και θα καταστεί σε υπέρ-τοπικό επίπεδο λειτουργίας τον Σεπτέμβριο και το εμφανίζουν -που σήμερα λόγω εργασιών είναι σε μία οικοδομική κατάσταση- και το εμφανίζουν ότι δήθεν ο σταθμός δεν έχει τοπικό δίκτυο τηλεδιοίκησης».

Επεσήμανε ότι «το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης λειτουργούσε εκείνη την ημέρα του δυστυχήματος και λειτουργεί και σήμερα» και κάλεσε «συμπολίτευση και αντιπολίτευση να πάμε μαζί στον σταθμό της Λάρισας για να δούμε ένα λειτουργεί η τοπική χάραξη ή όχι».

Επίσης, κατέθεσε (επισυναπτόμενα έγγραφα) την επίσημη ανάλυση του ηλεκτρονικού αρχείου καταγραφής σηματοδότησης από το Κέντρο της Λάρισας το κρίσιμο εκείνο βράδυ. Από αυτό προκύπτει ότι «μέχρι τις 10:12 συντελέστηκαν πέντε αυτόματες χαράξεις σε όλα τα δρομολόγια (που αναφέρονται αναλυτικά) και δυστυχώς έγινε χειροκίνητη δρομολόγηση της αμαξοστοιχίας 62. Άρα το κρίσιμο εκείνο βράδυ λειτουργούσε απολύτως το τοπικό σύστημα και όφειλε να είχε γίνει αυτόματη χάραξη».

Ο κ. Γεραπετρίτης υπογράμμισε ότι έγινε μία μεγάλη προσπάθεια από την παρούσα κυβέρνηση για την αναπλήρωση του προσωπικού του ΟΣΕ από τις απώλειες που υπήρξαν λόγω συνταξιοδοτήσεων. Αναγνώρισε ότι «το προσωπικό δεν ήταν επαρκές, είναι όμως προφανές -παρά ταύτα- ότι προσλήφθηκαν 200 άτομα με δελτίο παροχής υπηρεσιών, εκ των οποίων 57 σταθμάρχες και 13 κλειδούχοι που έλαβαν την προβλεπόμενη εκπαίδευση.

Και είναι σε διαδικασία εξέλιξης η πρόσληψη 117 ατόμων, εκ των οποίων 36 σταθμάρχες, και επίκειται και μία άλλη προκήρυξη για άλλα 100 άτομα. Θα κατατεθεί νομοθετική ρύθμιση όπου θα επιταχυνθεί η διαδικασία πρόσληψης των 100 εργαζομένων, αφού θα γίνει από τον υφιστάμενο κατάλογο ώστε να προσληφθούν

τώρα συνολικά 217 άτομα, θα ανανεωθούν οι συμβάσεις των περισσότερων από 400 άτομα που απασχολούνται με ΔΠΥ και εξετάζουμε την επαναφορά φυλάκων διαβάσεων που ήταν συμβασιούχοι και έληξε η σύμβαση εργασίας τους. Άρα, να ενισχύσουμε άμεσα με έμπειρο προσωπικό όλες τις κρίσιμες θέσεις που έχουμε στον ΟΣΕ».

Όμως, ο κ. Γεραπερίτης έθεσε και ορισμένα ερωτήματα:

1. Πότε ενσωματώθηκε στην έννομη ελληνική τάξη το 4ο σιδηροδρομικό πακέτο ασφάλειας της ΕΕ; Αυτό έγινε από την κυβέρνηση της ΝΔ.
2. Αυτήν την εβδομάδα θα φέρουμε μία διάταξη που θα αναβαθμίζεται σε καθολικό κακούργημα η κλοπή σιδηροδρομικού υλικού και η κλεπτοαποδοχή. Η διάταξη αυτή που τιμωρούσε ως κακούργημα αυτά τα αδικήματα υπήρχε έως την αλλαγή του Ποινικού Κώδικα που έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.
3. Ποιο 72% της τηλεδιοίκησης λειτουργούσε, όπως μας είπε ο κ. Σπίρτζης; Πού είναι τα πρωτόκολλα παραλαβής; Μπορείτε να μας τα καταθέσετε; Όχι τις εκταμιεύσεις που κάνατε αλλά τα πρωτόκολλα λειτουργικής παραλαβής.
4. Την περίοδο της προηγούμενης κυβέρνησης, επί τεσσεράμισι χρόνια και ενώ έφθινε το προσωπικό του ΟΣΕκ έγιναν 24 προσλήψεις, δηλαδή πέντε προσλήψεις ανά έτος.
5. Από το 2016, που ο κ. Σπίρτζης διαπίστωσε ότι η σύμβαση 717 ήταν κακή, τι έγινε μέχρι το 2019; Και γιατί μία κακή σύμβαση την παρατείνουμε έξι φορές; Υπάρχει κάποιος λόγος;