

Πώς κατέληξαν στη «μαύρη τρύπα» του ΟΣΕ κεφάλαια 15,5 δισ. ευρώ που προορίζονταν για επενδύσεις.

Παγίδες θανάτου σε 278 χιλιόμετρα των ελληνικών σιδηροδρόμων στα οποία δεν έχει εγκατασταθεί το αυτόματο σύστημα ασφαλείας, που έχει στοιχίσει στους Έλληνες φορολογούμενους πάνω από 55 εκατ. ευρώ

«Τρένο» ΟΙ ΕΥΘΥΝΕΣ!



Των **Α. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ & Δ. ΠΑΝΑΝΟΥ**
politiki@realnews.gr

Στη «μαύρη τρύπα» του ΟΣΕ και των θυγατρικών του ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ οι Έλληνες φορολογούμενοι έχουν «πετάξει» τουλάχιστον 15 δισ. ευρώ τα τελευταία 20 με 25 χρόνια. Τα κεφάλαια προήλθαν από τον δανεισμό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος με σκοπό τα ποσά να διατεθούν για επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Και επειδή κανένας δεν δάνειζε τον ελλειμματικό ΟΣΕ, το ελληνικό Δημόσιο πάντα έμπαινε ως εγγυητής. Οι εγγυήσεις κατέπεσαν μετά το 2010 και το Δημόσιο βρέθηκε αντιμέτωπο με το χρέος των 15,5 δισ. ευρώ. Όσο για τις επενδύσεις, εκ του αποτελέσματος και της κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου δεν έγιναν στον βαθμό που έπρεπε και δεν στάθηκαν ικανές να κρατήσουν όρθιο το

δίκτυο. Είναι γνωστό ότι υπήρξε όλα αυτά τα χρόνια κακοδιαχείριση με σπατάλες, όπως εξάλλου συνέβαινε και σε άλλες δημόσιες επιχειρήσεις. Με την ένταξη της ελληνικής οικονομίας στα μνημόνια και μετά από πολλά «εμπρός-πίσω», το χρέος των 15 δισ. ευρώ του ΟΣΕ και των θυγατρικών του αποφασίστηκε -και με τη βούλα της Κομισιόν- να μην ενταχθεί στο ελληνικό χρέος και να διαγραφεί. Σύμφωνα με τους όρους, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ο ΟΣΕ θα περνούσαν στο Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ). Παράλληλα, υπήρχε η δέσμευση να ιδιωτικοποιηθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και όχι ο ΟΣΕ, στην κατοχή του οποίου είναι οι υποδομές, δηλαδή το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το 2017, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πωλείται στην ιταλική εταιρεία σιδηροδρόμων Ferrovie dello Stato Italiane. Αυτή η πολυθρόνητη «διαδικασία εκσυγχρονισμού», όμως, δεν στάθηκε ικανή για να ξεφύγει από τους ρυθμούς χελώνας η υλοποίηση των κρίσιμων έργων, όπως η εγκατάσταση και λειτουργία του ETCS (European Traffic Control System - Σύστημα Αυτόματης Προστασίας Συρμών). Πρόκειται για το σύστημα τηλεματικής που «παρακολουθεί» σε πραγματικό χρόνο τη θέση των συρμών και παρέχει συστήματα αυτόματης πέδησης. Όπως καταγγέλλουν καλά γνωρίζοντες, αλλά και όπως αντιλαμ-

βάνεται και ο κοινός νους, αν αυτό το σύστημα είχε εγκατασταθεί στη σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα - Πλατύ Ημαθίας, τότε θα είχε αποφευχθεί η πολύνεκρη τραγωδία στα Τέμπη.

Η Realnews αποκαλύπτει σήμερα την πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου σε ό,τι αφορά τη χρήση του συστήματος. Όπως προκύπτει, παρά την αναβάθμιση που έγινε τα τελευταία χρόνια, σημαντικά τμήματα παραμένουν χωρίς καμία σύγχρονη προδιαγραφής ασφαλείας. Τα τμήματα αυτά που παραμένουν υπό κατασκευή και αφορούν τον κεντρικό άξονα της χώρας είναι τα εξής: ΣΚΑ - Οινόη, Οινόη - Τιθορέα, Λιανοκλάδι - Δομοκός και Λάρισα - Πλατύ όπου συνέβη το πρωτοφανές δυστύχημα. Το συνολικό μήκος αυτών των τμημάτων είναι 278 χλμ. σιδηρόδρομου.

Στο Ελεγκτικό Συνέδριο

Η ανάδοχος κοινοπραξία έχει υποβάλει αίτημα