

## Κάθε σταθμός και... μίζα

## ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ρα από τα συνολικά 370.000 ευρώ που έχουν βρεθεί έως τώρα.

**Μέσω... Γερμανίας**

Όπως προαναφέρθηκε, και αυτή η υπόθεση αποκαλύφθηκε από έρευνα σε χώρα του εξωτερικού. Συγκεκριμένα τον Αύγουστο του 2010 η Εισαγγελία της Φρανκφούρτης πραγματοποίησε έφοδο στα γραφεία της DBI, της θυγατρικής εταιρείας, των γερμανικών κρατικών σιδηροδρόμων DB, ερευνώντας υπόθεση διαφθοράς με μίζες στην Ελλάδα, την Αλγερία, τη Λιβύη, τη Ρουάντα και την Ταϊλάνδη.

Συνολικά κατηγορήθηκαν 37 στελέχη της εταιρείας, τα οποία και απολύθηκαν. Το στέλεχος της που κατέθεσε στοιχεία για το ελληνικό σκέλος, υποστήριξε πως έδωσε μίζες ύψους 315.000 ευρώ σε «αξιωματικούς στην Ελλάδα που έπαιρναν αποφάσεις», δίκως όμως την εποχή εκείνη να κατονομάσει συγκεκριμένα άτομα. Οι μίζες αφορούσαν έργα του μετρό και, σύμφωνα με τα γερμανικά δημοσιεύματα, ο μάρτυρας κατέθεσε στοιχεία για την περίοδο από το 2002 έως το 2009. Το όνομα του συγκεκρι-

**«ΔΩΡΑ»**

Όπως αποκάλυψε η εισαγγελική έρευνα, τουλάχιστον 370.000 ευρώ ήταν τα «δώρα» που η Deutsche Bahn, θυγατρική των κρατικών γερμανικών σιδηροδρόμων, έδωσε σε κρατικούς αξιωματούχους και κόμματα την περίοδο 2003-2007

μένου που κατέθεσε για τις παράνομες πρακτικές στην Ελλάδα δεν είδε ποτέ το φως της δημοσιότητας. Βάσει δημοσιευμάτων, έγινε γνωστό πως η ποινή του περιορίστηκε στην καταβολή προστίμου 30.000 ευρώ, ενώ απολύθηκε και από την εταιρεία. Πρόστιμο ύψους 600.000 ευρώ υποχρεώθηκε να πληρώσει και η Deutsche Bahn, ενώ μετά την αποκάλυψη του σκανδάλου αποσύρθηκε από οποιαδήποτε επιχειρηματική δραστηριότητα στην Ελλάδα, την Αλγερία, τη Λιβύη, τη Ρουάντα και την Ταϊλάνδη.

Η έρευνα των Γερμανών έκλεισε το 2013 και σε ό,τι αφορούσε τη χώρα μας προέκυψε ότι η μίζα μοιράστηκε μέσω της γερμανικής θυγατρικής της Lahmeyer, η οποία και είχε συστήσει κοινοπραξία με την Αττικό Μετρό.

**Η «αμαρτωλή» θυγατρική**

Τη Lahmeyer, όμως τη συναντάμε και σε ένα ακόμη ελληνικό project που έμεινε στα χαρτιά: Στη σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκα - Κοζάνη - Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα. Πρόκειται για το έργο που αποτελούσε μέρος της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, μιας γραμμής με προβλεπόμενο συνολικό μήκος 266 χλμ., η υλοποίηση της οποίας συζητιόταν από το 1992, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει γίνει η παραμικρή εργασία. Το μόνο που υλοποιήθηκε αναφορικά με το έργο είναι η πληρωμή των πανάκριβων μελετών για τη χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής, το συνολικό ύψος των οποίων είναι σκανδαλώδες. Οι συμβάσεις για 18 ξεχωριστές μελέτες σιδηροδρομικής χάραξης που ανατέθηκαν στις αρχές του 2005 φτάνουν αθροιστικά τα 78.830.000 ευρώ!

Πρόκειται για ένα ποσό που θα βάρυνε αποκλειστικά το ελληνικό Δν-

μόσιο καθώς θα προερχόταν αμιγώς από εθνικούς πόρους.

Σύμφωνα με έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Realnews, από τον Αύγουστο του 2011 μέχρι και τον Μάρτιο του 2013 ο ΟΣΕ αποπλήρωσε συνολικά πέντε δόσεις, για τις μελέτες των τμημάτων Δήμητρα - Σιάτιστα και Καλαμπάκα - Ιωάννινα, καθώς επίσης και για την επέκταση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας από τη Σιάτιστα μέχρι και την Καστοριά...

Ανάμεσα στα γραφεία που ανέλαβαν τις «χρυσές» μελέτες ήταν και η Lahmeyer. Η εν λόγω εταιρεία, σε συνεργασία με ελληνικά γραφεία, είχε αναλάβει να μελετήσει τη χάραξη της γραμμής Καλαμπάκα - Ιωάννινα, έναντι του ποσού των 24.740.000 ευρώ.

Το τραγικό είναι πως η χώρα μας δεν μπόρεσε να χρησιμοποιήσει τις μελέτες αυτές. «Ακόμα κι αν θέλαμε σήμερα να προχωρήσουμε στην υλοποίηση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, θα έπρεπε να πληρώσουμε για νέες μελέτες, καθώς τα τεχνικά δεδομένα έχουν αλλάξει τα τελευταία οκτώ χρόνια», είχε αναφέρει στο παρελθόν στην «R» τεχνικός σύμβουλος του ΟΣΕ.

