



ΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
& ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

03 ΑΠΡ. 2015

ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα 3 Απριλίου 2015

Αρ. Πρωτ.: 3814 Ε

Ταχ. Δ/ση: Νίκης 5
Πλ. Συντάγματος
Ταχ.Κώδικας: 10180
Πληροφορίες: Γ. Σταθούλη
Τηλέφωνο: 210 3332063

ΠΡΟΣ : - Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων & ΑΚΕ
ΚΟΙΝ: - Βουλευτή:
κα Χαρούλα Καφαντάρη
(διά της αρμόδιας Υπηρεσίας
της Βουλής των Ελλήνων)

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην Ερώτηση 763/12-3-2015

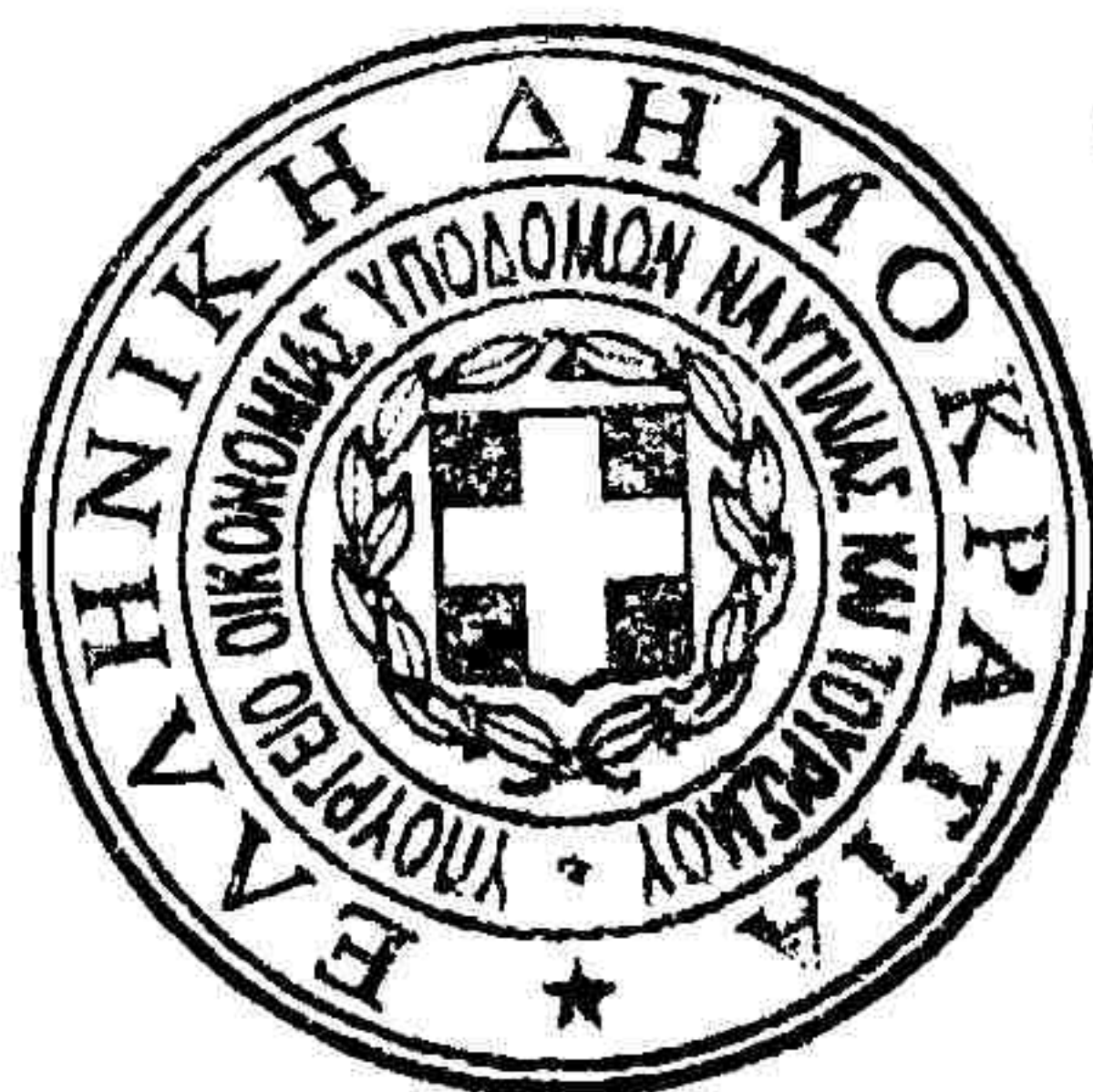
Σχετικά με την ανωτέρω Ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων η Βουλευτής κα Χαρούλα Καφαντάρη, και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μας, σας διαβιβάζουμε το με αριθμ. πρωτ. 33793/ΕΓΣΔΙΤ-153/26-3-2015 έγγραφο της Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα καθώς και το με αριθμ. πρωτ. 54469/23-3-2015 έγγραφο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Ο Υπουργός

Γιώργος Σταθάκης

ΕΣΩΤ. ΔΙΑΝΟΜΗ
Γραφ. Υπουργού
Τμήμα Κοιν.Ελέγχου

Αρ. σελ. απάντησης (1)
Αρ. σελ. συνημμένων (15)
Συνολικός αρ. σελίδων (16)



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο Α ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ, ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
(ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ)
Κ.Ο.Π.

Παναγιώτης Κοτζιάς



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
& ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Καραγεώργη Σερβίας 8
101 84 Αθήνα
Τηλ: 210 3375750
Fax: 210 3375921
Email: sdit@mnec.gr

Αθήνα, 26/3/2015

Α.Π.: / ΕΓΣΔΙΤ - 153

33793

Προς: Αυτοτελές Γραφείο
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
ιδίου Υπουργείου

Σε απάντηση της με ΑΠ Βουλής των Ελλήνων 763/12.03.2015 ερώτησης της Βουλευτού ΣΥΡΙΖΑ, Κας Καφαντάρη σας γνωρίζουμε τα κάτωθι:

Ενιαίο Αυτόματο Σύστημα Συλλογή Κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς ΟΑΣΑ

Α) Οφέλη του Έργου – Αναγκαιότητα

Η εφαρμογή του νέου συστήματος (ΑΣΣΚ) επιλύει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το υπάρχον σύστημα κομίστρου αφού τα πλεονεκτήματά του, τόσο για το επιβατικό κοινό, όσο και για τους Φορείς, που προσφέρουν σήμερα μεταφορικό έργο στις Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας, είναι ιδιαίτερα σημαντικά. Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

(α) Για το επιβατικό κοινό:

Εφαρμογή του ιδίου τύπου εισιτηρίου για όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Η εφαρμογή της «έξυπνης κάρτας», η οποία αποθηκεύει χρόνο, χρήμα ή μετακινήσεις, παρέχει τη δυνατότητα στον επιβάτη να χρησιμοποιεί όποιο συνδυασμό μέσων μαζικής μεταφοράς επιθυμεί. Με αυτό τον τρόπο αντιμετωπίζεται άμεσα το πρόβλημα προμήθειας και ακύρωσης διαφορετικών εισιτηρίων για διαφορετικά συγκοινωνιακά μέσα, που χρησιμοποιεί ο επιβάτης.

Εισαγωγή νέων ειδών κομίστρου. Παρέχεται η δυνατότητα άμεσης εφαρμογής ενός νέου είδους κομίστρου, όπως εβδομαδιαία κάρτα, οικογενειακή κάρτα, κάρτα νεότητας, κάρτα πολλαπλών διαδρομών (απλών ή συνδυασμένων), τοπική κάρτα, κάρτα ειδικών εκδηλώσεων κ.λ.π. Τα διάφορα αυτά προϊόντα αποθηκεύονται στην ίδια «έξυπνη κάρτα», αποφεύγοντας την εκτύπωση και διάθεση ειδικών εισιτηρίων ή κουπονιών για κάθε προϊόν. Επίσης η χρήση των έξυπνων καρτών επιτρέπει τη διαφοροποίηση της χρέωσης των επιβατών ανάλογα με το χρόνο που πραγματοποιούν τις μετακινήσεις τους (π.χ. μείωση της τιμής του κομίστρου τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες, αύξηση της τιμής του κομίστρου τις μεταμεσονύκτιες ώρες), ή ανάλογα με την απόσταση που διανύουν

(περίπτωση εφαρμογής ζωνικού συστήματος χρέωσης). Με αυτό τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να σχεδιάζει και να υλοποιεί ευέλικτες τιμολογιακές πολιτικές με στόχο την εξυπηρέτηση των επιβατών, αλλά και την επιβράβευση τους για τη χρήση των MMM (Loyalty Schemes).

(β) για τον ΟΑΣΑ και τους συγκοινωνιακούς φορείς.

Περιορισμός των απωλειών από Λαθρεπιβίβαση. Το νέο σύστημα απαιτεί από τον κάθε επιβιβαζόμενο, σε όλα τα μέσα, να «ακυρώνει την έξυπνη κάρτα» (απλή, πολλαπλή, ελευθέρας), σε αντίθεση με το ισχύον σύστημα, όπου ο κάτοχος μηνιαίας ή ετήσιας κάρτας ή ο κάτοχος ελευθέρας, απλώς επιβιβάζεται στο όχημα χωρίς να κάνει κάποια ανάλογη κίνηση. Επίσης περιορίζεται σημαντικά η δικαιολογία των λαθρεπιβατών ότι δεν ήταν δυνατή η προμήθεια εισιτηρίων, αφού ο καθένας θα μπορεί να έχει μαζί του ένα «έξυπνο» πολλαπλό εισιτήριο για να το χρησιμοποιεί όταν του χρειάζεται ή να πληρώνει το κόμιστρο με κινητό.

Περιορισμός των φαινομένων πλαστογραφίας και παραχάραξης. Η εφαρμογή του ΑΣΣΚ θα οδηγήσει σε εξάλειψη του φαινομένου πλαστογραφίας εισιτηρίων και παραχάραξης κουπονιών, που παρουσιάζονται στο υπάρχον σύστημα συλλογής κομίστρου.

Αντικειμενική κατανομή εσόδων. Η εφαρμογή της «έξυπνης κάρτας» παρέχει τη δυνατότητα καταγραφής των μετακινήσεων των επιβατών, δίνοντας λύση στην κατανομή των εσόδων ανά φορέα από τη χρήση των χρονικών καρτών που ισχύουν σήμερα ή των λοιπών καρτών που θα ισχύουν στο μέλλον.

Πρόσθετα έσοδα του συστήματος. Εκτός από τα προαναφερθέντα οικονομικά πλεονεκτήματα για τους Φορείς των αστικών συγκοινωνιών, είναι στην ευχέρεια του ΟΑΣΑ να εκδίδει «έξυπνες κάρτες» σε συνεργασία και με άλλους Φορείς, εταιρείες ή οργανισμούς, με στόχο τη δημιουργία νέων πηγών εσόδων για τον ΟΑΣΑ και τους Φορείς (διαφημιστική προβολή κ.α.).

Σύμφωνα με μελέτη του ΟΑΣΑ, η προβλεπόμενη εισαγωγή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου και οι σχεδιαζόμενες συνοδευτικές εγκαταστάσεις έχει ως αποτέλεσμα:

- ελαχιστοποίηση του φαινομένου των παραποιημένων / παραχαραγμένων εισιτηρίων λόγω της ασφαλούς ηλεκτρονικής μορφής των εισιτηρίων και καρτών
- σημαντική μείωση των παράνομων επιβιβάσεων δεδομένου ότι περίπου το 40% εξ αυτών που αφορούν στις Γραμμές 1,2 και 3 της ΣΤΑΣΥ θα ελέγχονται από τις πύλες εισόδου / εξόδου.
- τη μείωση του φαινομένου σε λεωφορεία / τρόλεϊ λόγω των δυνατοτήτων σχεδιασμού στοχευμένων προγραμμάτων ελέγχου με βάση τα στοιχεία του ΑΣΣΚ.

Με βάση τα στοιχεία του μοντέλου υπολογισμών της μελέτης, και τις συντηρητικές παραδοχές ότι:

- το ποσοστό πλαστών / παραχαραγμένων θα εξαλειφθεί
- το ποσοστό παράνομων επιβιβάσεων θα μειωθεί σημαντικά
- το φαινόμενο των παράνομων μεταβιβάσεων εισιτηρίων θα μηδενιστεί

Το όφελος του Ομίλου ΟΑΣΑ από την εγκατάσταση του ΑΣΣΚ εκτιμάται στα 48,1 €- 53,8 εκ. € ετησίως, τα οποία αντιπροσωπεύουν και έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου.

Β) Επιλογή ως Έργο ΣΔΙΤ – Δομή ΣΔΙΤ

Η Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε, στο πλαίσιο εκπλήρωσης του σκοπού της, αποφάσισε να προχωρήσει στην επιλογή Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης για την «Μελέτη, Χρηματοδότηση, Εγκατάσταση, Υποστήριξη Λειτουργίας, Συντήρηση και Τεχνική Διαχείριση ενός Ενιαίου Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (ΑΣΣΚ) για την εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ με ΣΔΙΤ».

Ορισμένα από τα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ είναι τα εξής:

- Χρηματοδότηση έργου από ιδιωτικούς πόρους: Το έργο κατά την περίοδο κατασκευής θα χρηματοδοτηθεί από ιδιωτικούς και κοινοτικούς πόρους σε ποσοστό 51% και 49% αντίστοιχα. Ειδικότερα σε περιόδους περιορισμένης ρευστότητας από πλευράς Δημοσίου, η χρηματοδότηση από μη κρατικούς πόρους δύναται να εξασφαλίσει την υλοποίηση αναγκαίων έργων.
- Εξασφάλιση προκαθορισμένου χρόνου και κόστους υλοποίησης: Ο Ανάδοχος αρχίζει να λαμβάνει πληρωμές για την αποπληρωμή της ίδιας συμμετοχής μόνο μετά την παράδοση του έργου σε λειτουργία, έχοντας με αυτό τον τρόπο ισχυρό κίνητρο τήρησης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης. Υπερβάσεις κόστους και ζημιές που ενδεχομένως προκύψουν κατά τη διάρκεια της σύμβασης βαρύνουν πλήρως τον Ιδιώτη Ανάδοχο και όχι το Δημόσιο.
- Σύνδεση αμοιβής Αναδόχου και ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών: Κατά την υλοποίηση της σύμβασης ΣΔΙΤ το Δημόσιο κατέχει ισχυρό εποπτικό ρόλο όσον αφορά στην απόδοση του Αναδόχου και την εν γένει λειτουργία του έργου. Στο πλαίσιο αυτό, οι πληρωμές προς τον Ανάδοχο, κατά την περίοδο λειτουργίας, είναι συνδεδεμένες με τον συστηματικό έλεγχο και παρακολούθηση των επιθυμητών αποτελεσμάτων, την τήρηση των κριτηρίων διαθεσιμότητας και των προδιαγραφών λειτουργίας, καθώς και την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται. Η μη ικανοποίηση των δεικτών αυτών συνεπάγεται μειωμένη πληρωμή του Αναδόχου.
- Ενοποίηση της ευθύνης μελέτης, κατασκευής, συντήρησης και τεχνικής διαχείρισης του έργου, στη βάση προδιαγραφών αποτελέσματος: Μέσω ΣΔΙΤ ο Ιδιωτικός φορέας έχει το κίνητρο ταχείας έναρξης λειτουργίας των υποδομών που θα εγκαταστήσει, δεδομένου ότι η αποπληρωμή του συναρτάται με την παροχή των τελικών υπηρεσιών που του ζητούνται. Έχει κίνητρο όχι μόνο να παραδώσει τις εγκαταστάσεις, αλλά ένα ενοποιημένο, δοκιμασμένο και λειτουργικό έργο στο

συντομότερο δυνατό χρόνο. Επίσης, έχει ισχυρό κίνητρο να συντηρεί το έργο και να προβαίνει σε αντικαταστάσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.

- Σε περίπτωση καθυστέρησης ολοκλήρωσης ο ανάδοχος δεν λαμβάνει πληρωμές διαθεσιμότητας: Εάν για οποιοδήποτε λόγο το πιστοποιητικό αποδοχής για το έργο δεν εκδοθεί μέχρι την προγραμματισμένη ημερομηνία διαθεσιμότητας της υποδομής και των υπηρεσιών, τότε για το χρονικό διάστημα από την προγραμματισμένη ημερομηνία διαθεσιμότητας μέχρι την ημερομηνία διαθεσιμότητας ο ΙΦΣ θα καταβάλλει στην ΟΑΣΑ ως ποινική ρήτρα, αποζημίωση, ενώ επιπλέον δεν λαμβάνει την μηνιαία πληρωμή.

Σύμφωνα με το διαγωνισμό, η Αναθέτουσα Αρχή θα συμμετέχει στην χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής, με την καταβολή ποσού που θα ανέρχεται κατ' ανώτατο ποσοστιαίο όριο στο 49% της Αρχικής Κεφαλαιακής Δαπάνης του ΑΣΣΚ, με ανώτατο χρηματικό ποσό τα τριάντα τέσσερα εκατομμύρια επτακόσιες πενήντα οκτώ χιλιάδες ευρώ (34.758.000 €), μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.. Η καταβολή της συνεισφοράς της Αναθέτουσας Αρχής θα γίνει τμηματικά, ανάλογα με την πρόοδο του Έργου, όπως προσδιορίζεται ειδικότερα στη Σύμβαση Σύμπραξης μέσω πόρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Αττική» του ΕΣΠΑ οι οποίοι έχουν εκχωρηθεί ως προς τη διαχείρισή τους στην ΕΥΔ Ε.Π. Ψηφιακή Σύγκλιση.

Η χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου θα γίνει:

- α) με ίδια ή /και δανειακά κεφάλαια του Αναδόχου, που θα εξασφαλίσει αυτός με ευθύνη του, και
- β) με πόρους που θα συνεισφέρει η Αναθέτουσα Αρχή

Κατά την Περίοδο Υπηρεσιών, η Αναθέτουσα Αρχή θα καταβάλλει στον ΙΦΣ Μηνιαία Ενιαία Πληρωμή. Η πληρωμή της Μηνιαίας Ενιαίας Πληρωμής θα γίνεται μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, οι πληρωμές προς τον Ανάδοχο, κατά την περίοδο λειτουργίας, είναι συνδεδεμένες με τον συστηματικό έλεγχο και παρακολούθηση των επιθυμητών αποτελεσμάτων, την τήρηση των κριτηρίων διαθεσιμότητας και των προδιαγραφών λειτουργίας, καθώς και την επίτευξη των στόχων που προβλέπονται. Η μη ικανοποίηση των δεικτών αυτών συνεπάγεται μειωμένη πληρωμή του Αναδόχου.

Γ) Προϋπολογισμός Έργου – Συμμετοχή ΕΣΠΑ

- Με την από 8-11-2013 Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG REGIO) εγκρίθηκε η ένταξη και η χρηματοδότησή του ως Μεγάλο Έργο.
- Το έργο έχει ενταχθεί στο ΠΔΕ με κωδικό αριθμό 2012ΣΕ08090000 και προϋπολογισμό €34.758.000.

Επίσης, έχει ενταχθεί στο ΠΔΕ με κωδικό αριθμό 2014ΣΕ68050001, ο προϋπολογισμός για τις αμοιβές διαθεσιμότητας που θα καταβάλλονται στον ανάδοχο μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου.

Ο προϋπολογισμός του πληρωμών διαθεσιμότητας σύμφωνα με την απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής και τη διακήρυξη της Β' φάσης του διαγωνισμού ανερχόταν σε 94 εκ ευρώ (Καθαρά Παρούσα Αξία)

Σύμφωνα με την προσφορά του αναδόχου ο προϋπολογισμός του Έργου διαμορφώνεται ως ακολούθως:

- 28,8 εκατ. ευρώ από πόρους του ΕΣΠΑ κατά την περίοδο κατασκευής,
- 77 εκατ. ευρώ μέσω πληρωμών διαθεσιμότητας σε καθαρά παρούσα αξία κατά την 10ετή λειτουργία του Έργου, έναντι προϋπολογισμού 94 εκ. ευρώ.

Επίσης, τα 77 εκ. ευρώ σε όρους καθαρών παρούσας αξίας θα καταβάλλονται βάσει λεπτομερούς μηχανισμού αξιολόγησης λειτουργίας του Έργου, ενώ μη διαθεσιμότητα θα συνεπάγεται μη πληρωμή.

Στη βάση των ανωτέρω, σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός του Έργου δεν είναι το ποσό των 164 εκ. ευρώ που αναφέρεται στην επερώτηση.

Δ) Διαγωνιστική Διαδικασία – Αποφάσεις ΣΤΕ – Ελεγκτικού Συνεδρίου

Κατόπιν των από 01.09.2008 και 29.03.2011 Αποφάσεων της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), η Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. με την υπ' αριθ. 3/2011 Προκήρυξη (Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος – Προκήρυξη Α' Φάσης του Διαγωνισμού), προκήρυξε δημόσιο διεθνή Διαγωνισμό με την κλειστή διαδικασία του άρθρου 8 του ν. 3389/2005, για την ανάδειξη Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης για την υλοποίηση του Έργου.

Κατά την καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υπέβαλλαν φάκελο οι κάτωθι εταιρείες ή ενώσεις προσώπων, οι οποίες και προεπιλέχθηκαν με την υπ' αριθμ. 2607/2011 απόφαση του ΔΣ του ΟΑΣΑ.

- 1) ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ INTRACOM IT SERVICES - INTRASOFT INTERNATIONAL - INTRACOM TELECOM - INTRAKAT
- 2) INDRA SISTEMAS S.A.
- 3) ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - LG CNS Co, Ltd,
- 4) Α.Τ.Ε.Σ.Ε. Α.Ε.
- 5) ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε. - Uni Systems Α.Ε. και
- 6) ΕΡΙΚΣΟΝ ΕΛΛΑΣ

Κατά της απόφασης του ΔΣ της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., ασκήθηκαν προδικαστικές προσφυγές εκ μέρους προεπιλεγέντων και εν συνεχεία, εκδόθηκε η 2645/15.12.2011 απόφαση του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. με την οποία απορρίφθηκαν ρητώς στο σύνολο τους.

Κατά της απόρριψης των ως άνω προσφυγών ασκήθηκαν αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων από δυο εκ των προεπιλεγέντων υποψηφίων. Αμφότερες οι αιτήσεις απορρίφθηκαν με τις υπ' αριθ. 141/2012 και 142/2012 αποφάσεις της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας, αντίστοιχα.

Κατόπιν τούτων, η Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. εξέδωσε την υπ' αριθ. 3/2013 Προκήρυξη της Β' Φάσης του παραπάνω Διαγωνισμού, για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών από τους Υποψηφίους που προεπιλέγησαν κατά την Α' Φάση αυτού.

Στην Β' Φάση του Διαγωνισμού προσήλθαν και υπέβαλαν τελικώς Δεσμευτική Προσφορά οι κάτωθι τρεις εκ των έξι αρχικά Προεπιλεγέντων:

- 1) INTRACOM IT SERVICES - INTRASOFT INTERNATIONAL - INTRACOM TELECOM - INTRAKAT
- 2) METKA A.E.-ΑΤΕΣΕ Α.Ε.
- 3) ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - LG CNS Co, Ltd

Μετά από την ολοκλήρωση της διαδικασίας τεχνικής αξιολόγησης, με την υπ' αριθ. 2992/31.01.2014 απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., προκρίθηκαν και οι τρεις Διαγωνιζόμενοι στο επόμενο στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας, ήτοι σε αυτό της αξιολόγησης των οικονομικών προσφορών των υποψηφίων και ανάδειξης του Προσωρινού ΙΦΣ και της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς.

Κατά της αποφάσεως του Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ασκήθηκαν προδικαστικές προσφυγές από τους Διαγωνιζόμενους και εν συνεχεία, εκδόθηκε η 3006/2014 απόφαση του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. με την οποία απορρίφθηκαν στο σύνολο τους.

Κατά της υπ' αριθ. 3006/2014 απόφασης του Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. δεν ασκήθηκε κανένα ένδικο μέσο από τους Διαγωνιζόμενους.

Κατόπιν των ανωτέρω, ακολούθησε η αποσφράγιση και αξιολόγηση των οικονομικών προσφορών των Διαγωνιζομένων,

Οι υποβληθείσες προσφορές των διαγωνιζομένων αναφορικά με τις πληρωμές διαθεσιμότητας από πλευράς Δημοσίου (σημειώνεται ότι σύμφωνα με την διακήρυξη η μέγιστη ήταν 94 εκατ. Ευρώ) ήταν ως ακολούθως:

- ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - LG CNS Co, Ltd (77 εκατ. Ευρώ - 18% έκπτωση)
- ΜΕΤΚΑ Α.Ε.-ΑΤΕΣΕ Α.Ε. (83,7 εκατ. Ευρώ - 11% έκπτωση)
- INTRACOM IT SERVICES - INTRASOFT INTERNATIONAL - INTRACOM TELECOM - INTRAKAT (93,7 εκατ. Ευρώ - 0,1% έκπτωση)

Στη συνέχεια το Δ.Σ. της ΟΑΣΑ Α.Ε. με την υπ' αριθ. 3018/2014 απόφασή του, ανακήρυξε την ένωση ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - LG CNS Co, Ltd, ως Προσωρινό ΙΦΣ.

Το βασικό κριτήριο επιλογής για την ανάδειξη του Προσωρινού ΙΦΣ αποτέλεσε το χαμηλότερο τίμημα πληρωμών από το Δημόσιο σε όρους καθαράς παρούσας αξίας.

Κατά της ως άνω απόφασης ανακήρυξης Προσωρινού ΙΦΣ, ασκήθηκε η από 28.3.2014 προδικαστική προσφυγή όπου απορρίφθηκε σύμφωνα με την υπ' αριθ. 3044/2014 απόφαση του Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.

Κατά της υπ' αριθ. 3044/2014 απόφασης του Δ.Σ. της Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ασκήθηκε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας και η οποία απορρίφθηκε στο σύνολό της με την υπ' αριθ. ΕΑ ΣτΕ 105/2014.

Επομένως η επιλογή αναδόχου έγινε στη βάση του χαμηλότερου τιμήματος, διασφαλίζοντας το οικονομικό συμφέρον του Δημοσίου ενώ απερρίφθησαν όλες οι προσφυγές από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Ε) Ολοκλήρωση διαδικασίας – Υπογραφή Σύμβασης

Κατά τη φάση της οριστικοποίησης προσκομίσθηκε από τον ανάδοχο το σύνολο των απαιτούμενων από τη διακήρυξη συμβάσεων (κατασκευής, λειτουργίας, ασφάλισης, χρηματοδότησης, κ.α.) τα οποία εγκρίθηκαν από το ΔΣ του ΟΑΣΑ.

Κατόπιν της επιτυχούς ολοκλήρωσης της περιόδου οριστικοποίησης συμβατικών εγγράφων το Δ.Σ. της ΟΑΣΑ Α.Ε., με την υπ' αριθ. 3177/2014 απόφασή του ενέκρινε τα αποτελέσματα του Διαγωνισμού, ανακήρυξε την προαναφερθείσα Ένωση Προσώπων, Οριστικό ΙΦΣ του Έργου. Εστάλθηκε το σύνολο του φακέλου της διαγωνιστικής διαδικασίας και των συμβάσεων (περιλαμβανομένων και των συμβάσεων χρηματοδότησης, κατασκευής, λειτουργίας, ασφάλισης, κ.α.), στο Ελεγκτικό Συνέδριο, για τον προβλεπόμενο κατά το Σύνταγμα και το άρθρο 35 του νόμου 4129/2013 προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο προέβη σε διεξοδικό έλεγχο του συνόλου της διαγωνιστικής διαδικασίας περιλαμβανομένης και της φάσης οριστικοποίησης και σύμφωνα με την υπ. Αριθμ. 268/2014 πράξη του Ζ' Κλιμακίου έκρινε ότι είναι νόμιμη η όλη διαδικασία και δεν κωλύεται η υπογραφή της Σύμβασης.

Συμπερασματικά, στο έργο έχει επιλεγεί ανάδοχος με το μικρότερο τίμημα για το Δημόσιο, με 18% έκπτωση, ενώ η νομιμότητα της διαδικασίας έχει εγκριθεί τόσο από το Συμβούλιο της Επικρατείας όσο και από το Ελεγκτικό Συνέδριο, τα οποία είναι τα αρμόδια δικαστικά/ελεγκτικά όργανα, σε όλα τα επιμέρους στάδια της διαγωνιστικής διαδικασίας.

Κατόπιν της κοινοποιήσεως της ανωτέρω Πράξεως του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η σχετική Σύμβαση υπεγράφη την 29/12/2014, σύμφωνα με την οποία προβλέπεται και προκαταβολή από τους πόρους του ΕΣΠΑ έναντι εγγυητικής επιστολής, η οποία κατατέθηκε από τον Ανάδοχο, και την οποία ενέκρινε το ΔΣ του ΟΑΣΑ.

ΣΤ) Περιγραφή του Έργου ως τεχνικό αντικείμενο

Το αντικείμενο του Έργου περιλαμβάνει τη μελέτη, χρηματοδότηση, εγκατάσταση, υποστήριξη της λειτουργίας, συντήρηση και τεχνική διαχείριση ενός, Ενιαίου Αυτομάτου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου για 12 έτη με ΣΔΙΤ στο εξής αναφερόμενο ως «Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου» (ΑΣΣΚ). Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από ιδιωτικούς και παράλληλα από κοινοτικούς πόρους του ΕΣΠΑ.

Συγκεκριμένα, ο ΙΦΣ θα αναλάβει τα εξής:

- Το σχεδιασμό, την εγκατάσταση, την εξασφάλιση της πλήρους και αδιάλειπτης λειτουργίας και την τεχνική διαχείριση του συστήματος
- Τη συντήρηση του συστήματος και του εξοπλισμού,
- Την παραμετροποίηση του συστήματος και του εξοπλισμού για την εφαρμογή των εκάστοτε προϊόντων κομίστρου και της πολιτικής διάθεσης, ελέγχου και διανομής κομίστρου που θα αποφασίζει ο ΟΑΣΑ,
- Την τεχνική υποστήριξη του συστήματος,
- Την εκπαίδευση του προσωπικού στον τρόπο λειτουργίας του Συστήματος,
- Την προμήθεια της αρχικής ποσότητας «Κάρτας» και την εκτύπωσή της, και την αρχική προμήθεια «Πολλαπλού» πρό-φορτισμένο ή μη.
- Την ασφάλιση του εξοπλισμού και λοιπών εγκαταστάσεων και συστημάτων των υποδομών που συγκροτούν το ΑΣΣΚ και αποτελούν αντικείμενο της Σύμβασης Σύμπραξης, τόσο κατά την περίοδο μελέτης και υλοποίησης του Έργου, όσο και κατά την περίοδο λειτουργίας-συντήρησης αυτού.

Στα λεωφορεία, τρόλλεϋ, τραμ και στη Γραμμή 1 του Μετρό (ηλεκτρικός σιδηρόδρομος) το έργο ΑΣΣΚ θα υλοποιηθεί με την εγκατάσταση όλου του απαραίτητου εξοπλισμού (επικυρωτικά οχημάτων, μηχανήματα πώλησης εισιτηρίων κ.α.). Στην περίπτωση των Γραμμών 2&3 του Μετρό θα αντικατασταθούν τα υφιστάμενα επικυρωτικά χάρτινου εισιτηρίου με τις πύλες εισόδου που προβλέπει το έργο ΑΣΣΚ, οι οποίες διαθέτουν ενσωματωμένα επικυρωτικά.

Το ΑΣΣΚ θα αξιοποιήσει το σύνολο του αναβαθμίσιμου εξοπλισμού και συσκευών των Γραμμών 2 & 3, τα οποία ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης (ΙΦΣ) είναι υποχρεωμένος να διασυνδέσει και θα ενοποιήσει με τα υποσυστήματα των υπολοίπων μέσων μαζικής

μεταφοράς σε κεντρικό επίπεδο. Για την αξιοποίηση του εξοπλισμού αυτού, του οποίου οι προδιαγραφές περιελάμβαναν τις σχετικές μετατροπές, ο ΙΦΣ υποχρεούται να συνεργαστεί με τον ανάδοχο που θα αναλάβει την το έργο της σχετικής αναβάθμισης, έτσι ώστε αυτός ο εξοπλισμός να λειτουργεί με τις ανέπαφες έξυπνες κάρτες που προβλέπει το ΑΣΣΚ. Επιπρόσθετα, έχει ληφθεί ειδική πρόνοια στην αρχιτεκτονική του ΑΣΣΚ για διασύνδεση των Κέντρων Διαχείρισης σταθμών με τις πύλες εισόδου, αλλά και διασύνδεση του υφιστάμενου κέντρου ελέγχου του σχετικού εξοπλισμού του Μετρό με το κέντρο διαχείρισης του ΑΣΣΚ.

Για την επίτευξη της ενοποίησης προβλέπεται ότι ο ανάδοχος στα πλαίσια της μελέτης εφαρμογής του συστήματος θα εκπονήσει αναλυτικές προδιαγραφές της έξυπνης κάρτας καθώς και πρότυπο επικοινωνίας και ασφάλεια συναλλαγών, λαμβάνοντας υπ' όψιν και όλες τις δυνατότητες αναβάθμισης του υφιστάμενου εξοπλισμού των Γραμμών 2 και 3.

Επίσης, σημειώνεται ότι έχουν ληφθεί τόσο στη διαδικασία σχεδιασμού όσο και τις προδιαγραφές του έργου όλες οι απαραίτητες πρόνοιες για τη συνεργασία μεταξύ των υπό εγκατάσταση πυλών στους σταθμούς με τα υφιστάμενα συστήματα των σταθμών.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αναφέρεται η πρόνοια αυτομάτου ανοίγματος των πυλών σε περίπτωση λόγω καπνού / φωτιάς προκειμένου:

- Η έξοδος των επιβατών από τον σταθμό να είναι ανεμπόδιστη σε περίπτωση έκτακτου περιστατικού
- Να ελαχιστοποιηθεί το άνοιγμα των πυλών λόγω ψευδών συναγερμών

Η λειτουργικότητα αυτή (της αυτοματοποίησης του ανοίγματος) επιτυγχάνεται με διασύνδεση του πίνακα πυρασφαλείας Fire Alarm Panel (FAP) που διαθέτουν όλοι οι Σταθμοί των Γραμμών 2 & 3, με το Κέντρο Διαχείρισης Σταθμού (ΑΣΣΚ) και αφορά στη φυσική διασύνδεση μιας ξηράς επαφής (dry contact) του FAP με το Κέντρο Διαχείρισης σταθμού. Αναφέρεται επίσης ότι υπάρχουν όλες οι πρόνοιες για άνοιγμα των πυλών από τα κέντρα ελέγχου λειτουργίας των γραμμών Μετρό, αλλά και σε τοπικό επίπεδο από το προσωπικό του σταθμού.

Για την υλοποίηση του έργου θα συνεργαστούν όλοι οι δημόσιοι Φορείς μεταφορών (συμπεριλαμβανομένου και της Αττικό Μετρό Α.Ε) με τον ΟΑΣΑ, οι οποίοι έχουν λάβει γνώση και αποδεχτεί το σύνολο του έργου, των απαιτούμενων εργασιών και των προδιαγραφών.



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο Α ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
(ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ)
Κ.Ο.Ο.

Γιαννιόπουλος Κωστής

Ο ΕΙΔΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΝΤΖΟΥΦΑΣ

ΑΠΟ:ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΑΡ.ΦΑΞ :2106792196

23 ΜΑΡ 2015 13:21 P1

66



ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

2B-137



Πρόεδρος Δ.Σ & Διευθύνων Σύμβουλος

Προς

Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού

Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Χαρ. Τρικούπη 182

101 78 Αθήνα

ΑΠ : ALX - 54469

23 Μαρτίου 2015

Θέμα : Απάντηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. σε Ερώτηση με Α.Π 763/12.03.15 της Βουλευτού κ. Χ. Καφαντάρη

Σχετ. : Επιστολή με Α.Π. 66/18.03.15 του Τμήματος Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Σας αποστέλλουμε συνημμένα σχέδιο απάντησης που αφορά στο ανωτέρω θέμα.

Με εκτίμηση,

Χρήστος Τσίτουρας
Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα : Σχέδιο απάντησης, 1 σελίδα

Σε απάντηση : Επιστολή με Α.Π. 66/18.03.15 του Τμήματος Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (516114)

Χρειάζεται γραπτή απάντηση : Όχι

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Δ/ΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΑΡ.ΦΑΞ :2106792196

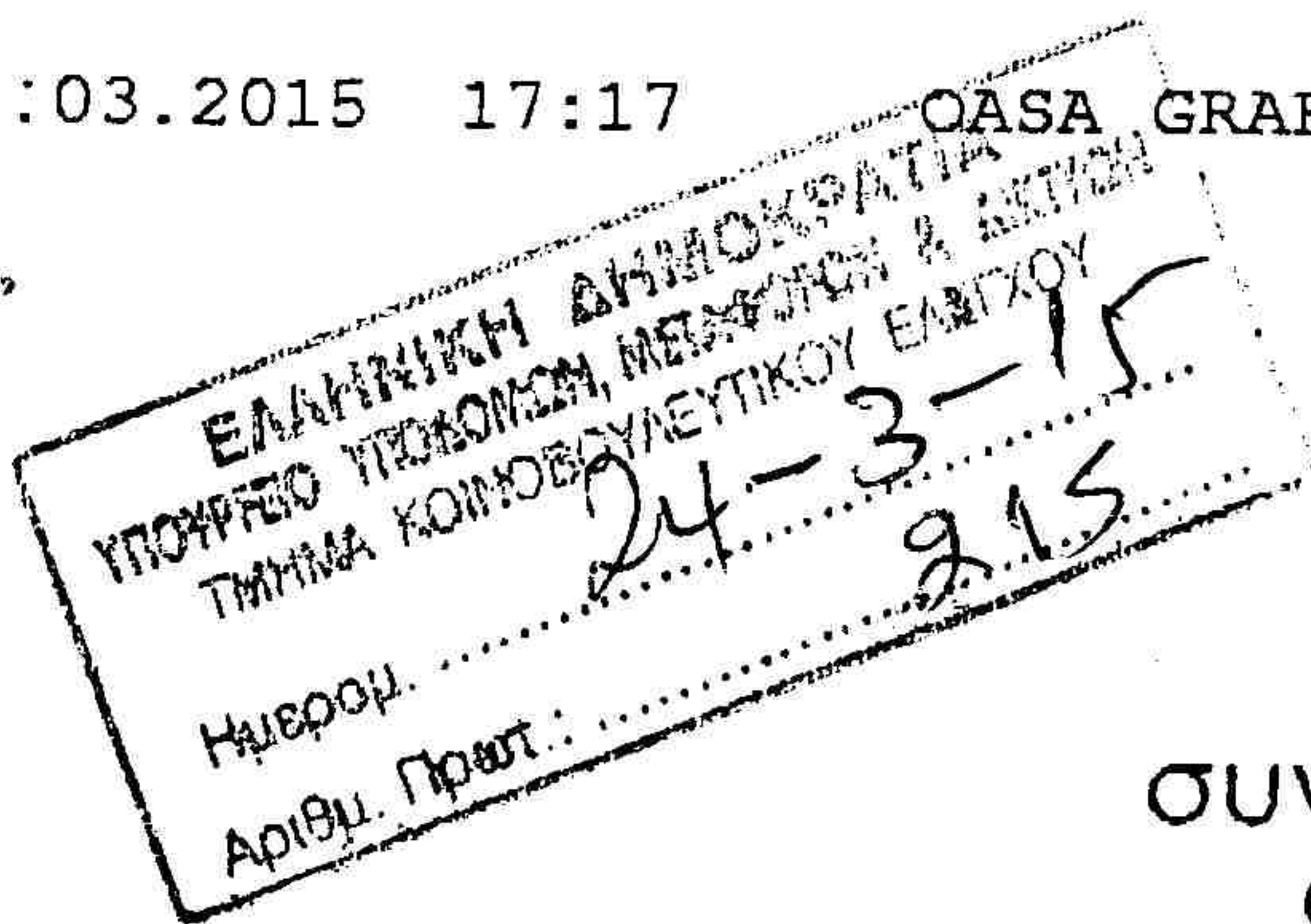
23 ΜΑΡ 2015 13:21 P2



**ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΗ ΜΕ Α.Π
763/12.03.15 της Βουλευτού κ. Χ. Καφαντάρη**

Θέμα : «Δημόσιος διεθνής διαγωνισμός για ΣΔΙΤ του έργου Ένιαίο Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου»

Σε απάντηση της ανωτέρω Ερώτησης, σας αναφέρουμε ότι η διενέργεια του διαγωνισμού και η ανάθεση του εν λόγω έργου έγινε από την ΟΑΣΑ Α.Ε. Στην ανωτέρω διαδικασία, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ ανταποκρίθηκε άμεσα και πληρέστατα σε όλα τα κατά καιρούς αιτήματα της ΟΑΣΑ Α.Ε. στην περίοδο 2011-2014, παρέχοντας όλες τις ζητούμενες πληροφορίες καθώς και τις θέσεις της για το νέο σύστημα στις Γραμμές 2&3 του Μετρό.



ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
αθηνών

B-137

ΕΠΕΙΓΟΝ - ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ - ΒΟΥΛΗ

ΑΡ.ΠΡΩΤ. : 85/ΠΡ./Δ.Σ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : 23 Μαρτίου 2015

Π ρ ο ς :

Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας &
Τουρισμού
Τμ. Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Ταχ.Δνση : Αναστάσεως & Τσιγάντε
155 10 Παπάγου
Fax : 210-6508299

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε ερώτηση βουλευτή

ΣΧΕΤ: Το με αριθμό B-137/17-03-2015 έγγραφό σας-αρ.πρωτ. εισερχομένου ΟΑΣΑ: 80/ΠΡ.Δ.Σ.

Σε απάντηση της ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή από τη βουλευτή κ. Καφαντάρη, σε ότι αφορά θέματα που άπτονται της αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. και κατ' αντιστοιχία με τα ερωτήματα που τίθενται στην ερώτηση της βουλευτού, θα θέλαμε να αναφέρουμε τα εξής:

1. Η διασφάλιση της συνεργασίας των καινούργιων συσκευών κομίστρου με τις υπάρχουσες επιτυγχάνεται ως εξής:

Στα λεωφορεία, τρόλλεϋ, τραμ και στη Γραμμή 1 του Μετρό (ηλεκτρικός σιδηρόδρομος) το έργο ΑΣΣΚ θα υλοποιηθεί πλήρως εκ του μηδενός με την εγκατάσταση όλου του απαραίτητου εξοπλισμού (επικυρωτικά οχημάτων, μηχανήματα πώλησης εισιτηρίων κ.α.). Στην περίπτωση των Γραμμών 2&3 του Μετρό θα αντικατασταθούν όλα τα υφιστάμενα επικυρωτικά χάρτινου εισιτηρίου με τις πύλες εισόδου που προβλέπει το έργο ΑΣΣΚ, οι οποίες διαθέτουν ενσωματωμένα επικυρωτικά.

Το ΑΣΣΚ θα αξιοποιήσει το σύνολο του αναβαθμίσιμου εξοπλισμού και συσκευών των Γραμμών 2 & 3, τα οποία ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης (ΙΦΣ) είναι υποχρεωμένος να διασυνδέσει και θα ενοποιήσει με τα υποσυστήματα των υπολοίπων μέσων μαζικής μεταφοράς σε κεντρικό επίπεδο. Για την αξιοποίηση του εξοπλισμού αυτού, του οποίου οι προδιαγραφές περιελάμβαναν τις σχετικές μετατροπές, ο ΙΦΣ υποχρεούται να συνεργαστεί με τον ανάδοχο που θα αναλάβει την το έργο της σχετικής αναβάθμισης, έτσι ώστε αυτός ο εξοπλισμός να λειτουργεί με τις ανέπαφες έξυπνες κάρτες που προβλέπει το ΑΣΣΚ. Επιπρόσθετα, έχει ληφθεί ειδική πρόνοια στην αρχιτεκτονική του ΑΣΣΚ για διασύνδεση των Κέντρων Διαχείρισης σταθμών με τις πύλες εισόδου, αλλά και διασύνδεση του υφιστάμενου κέντρου ελέγχου του σχετικού εξοπλισμού του Μετρό με το κέντρο διαχείρισης του ΑΣΣΚ.

Για την επίτευξη της ενοποίησης προβλέπεται ότι ο ανάδοχος στα πλαίσια της μελέτης εφαρμογής του συστήματος θα εκπονήσει αναλυτικές προδιαγραφές της έξυπνης κάρτας καθώς και πρότυπο επικοινωνίας και ασφάλεια συναλλαγών, λαμβάνοντας υπ' όψιν και όλες τις δυνατότητες αναβάθμισης του υφιστάμενου εξοπλισμού των Γραμμών 2 και 3.

(11785)

82 009775 Γραφείο

2. Τα ήδη εγκατεστημένα συστήματα στο μετρό (σύστημα πυρασφάλειας, πυρανίχνευσης και διαχείρισης σταθμών), θα συνεργαστούν με τις υπό εγκατάσταση πύλες, καθώς:

Έχουν ληφθεί τόσο στη διαδικασία σχεδιασμού όσο και τις προδιαγραφές του έργου όλες οι απαραίτητες πρόνοιες για τη συνεργασία μεταξύ των υπό εγκατάσταση πυλών στους σταθμούς με τα υφιστάμενα συστήματα των σταθμών.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αναφέρεται η πρόνοια αυτομάτου ανοίγματος των πυλών σε περίπτωση λόγω καπνού / φωτιάς, βάσει ισορροπημένων κριτηρίων τα οποία θα εξειδικεύονται στη Μελέτης Εφαρμογής προκειμένου:

- ✓ Η έξοδος των επιβατών από τον σταθμό να είναι ανεμπόδιστη σε περίπτωση έκτακτου περιστατικού.
- ✓ Να ελαχιστοποιηθεί το άνοιγμα των πυλών λόγω ψευδών συναγερμών.

Η λειτουργικότητα αυτή (της αυτοματοποίησης του ανοίγματος) επιτυγχάνεται με διασύνδεση του πίνακα πυρασφαλείας Fire Alarm Panel (FAP) που διαθέτουν όλοι οι Σταθμοί των Γραμμών 2 & 3, με το Κέντρο Διαχείρισης Σταθμού (ΑΣΣΚ) και αφορά στη φυσική διασύνδεση μιας ξηράς επαφής (dry contact) του FAP με το Κέντρο Διαχείρισης σταθμού. Όταν πληρούνται τα προκαθορισμένα κριτήρια που ορίζονται από τον φορέα λειτουργίας ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (π.χ. ανίχνευση καπνού σε περισσότερο από έναν χώρο) ενεργοποιείται ένα ρελέ στον πίνακα και αυτόματα το Κέντρο Διαχείρισης του σταθμού απελευθερώνει τις πύλες. Αναφέρεται επίσης ότι υπάρχουν όλες οι πρόνοιες για άνοιγμα των πυλών από τα κέντρα ελέγχου λειτουργίας των γραμμών Μετρό, αλλά και σε τοπικό επίπεδο από το προσωπικό του σταθμού.

3. Αναφέρονται στη συνέχεια, οι Υπουργικές Αποφάσεις που αφορούν την ένταξη του έργου στη διαδικασία ΣΔΙΤ και στη χρηματοδότησή του μέσω ΕΣΠΑ:

Με την με αρ. πρωτ. 151.034/ΨΣ1937-Α2/13-1-2012 το έργο εντάχθηκε στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Αττική» του ΕΣΠΑ με προϋπολογισμό €34.758.000 ενώ η διαχείριση της συγχρηματοδότησης του πραγματοποιείται από την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ψηφιακή Σύγκλιση». Με την από 8-11-2013 Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εγκρίθηκε η ένταξη και η χρηματοδότησή του ως μεγάλο έργο. Το έργο έχει ενταχθεί στο ΠΔΕ με κωδικό αριθμό 2012ΣΕ08090000 και προϋπολογισμό €34.758.000.

Επίσης, έχει ενταχθεί στο ΠΔΕ με κωδικό αριθμό 2014ΣΕ68050001, ο προϋπολογισμός για τις αμοιβές διαθεσιμότητας που θα καταβάλλονται στον ανάδοχο μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου.

4. Το έργο προχωρά κανονικά, νόμιμα και με βάση τις σχετικές διαδικασίες, όπου περιγράφονται τα συγκεκριμένα βήματα τα οποία και ολοκληρώνονται όπως απαιτείται στον προβλεπόμενο χρόνο.

Η ένωση προσώπων «ΜΕΤΚΑ ΑΕ – Α.Τ.Ε.Σ.Ε. ΑΕ», με την από 26.11.2014 προδικαστική προσφυγή της, στράφηκε κατά «παραλείψεων» του ΟΑΣΑ σχετικά με επιμέρους πράξεις της περιόδου οριστικοποίησης των συμβατικών εγγράφων με τον Προσωρινό Ιδιωτικό Φορέα Σύμπραξης (ΙΦΣ).

Στην προκειμένη περίπτωση, η προσφεύγουσα αβασίμως και μη παραδεκτώς στράφηκε κατά ενεργειών του ΟΑΣΑ και, κατ' επέκταση παραλείψεων προς ενέργεια, οι οποίες δεν προβλέπονται ούτε από τη νομοθεσία που διέπει τον συγκεκριμένο Διαγωνισμό, ούτε από την ειδική νομοθεσία περί ΣΔΙΤ, αλλά ούτε και από τους οικείους όρους της Διακήρυξης που αφορούν στην Περίοδο Οριστικοποίησης των Συμβατικών Εγγράφων. Ειδικότερα, στράφηκε κατά πράξεων, οι οποίες είχαν βεβαιωτικό και προπαρασκευαστικό περιεχόμενο και στερούνταν αυτοτελών εννόμων συνεπειών («εκτελεστού» χαρακτήρα) και, ως εκ τούτου, δεν

υπόκειντο παραδεκτώς σε προσβολή με την προδικαστική προσφυγή και τα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται από το ν. 3886/2014. Ακόμη στράφηκε και κατά της 3177/2014 απόφασης του Δ.Σ. του ΟΑΣΑ, η οποία αναφερόταν σε ανάδειξη ΙΦΣ και «έγκριση» της συνάψεως της συμβάσεως υπό τον όρο του προσυμβατικού ελέγχου από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Η απόφαση του ΔΣ αυτή δεν συνιστά πράξη της Αναθέτουσας Αρχής συνεπαγομένη αυτοτελείς έννομες συνέπειες σε σχέση με το περιεχόμενο και τους όρους της κατακυρώσεως του αποτελέσματος του διαγωνισμού στον Προσωρινό ΙΦΣ και, ήδη, ΙΦΣ. Με βάση τα ανωτέρω, οι ως άνω πράξεις της Αναθέτουσας Αρχής και, κατ' επέκταση, οι, κατά την Προσφεύγουσα, σχετιζόμενες «παραλείψεις» της, δεν υπόκειντο παραδεκτώς σε προσβολή με την προδικαστική προσφυγή και τα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται από το Ν. 3886/2010, δεδομένου ότι αυτά μπορούν να ασκηθούν αποκλειστικώς κατά πράξεων της διαδικασίας που προηγείται της συνάψεως της Συμβάσεως Σύμπραξης μέχρι και την έκδοση της κατακυρωτικής αποφάσεως περί αναδείξεως Προσωρινού ΙΦΣ, οι οποίες επί πλέον πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να συνεπάγονται αυτοτελείς έννομες συνέπειες έναντι του θιγομένου προσώπου (πρβλ. Ε.Α. 319/2011 κ.ά.). Επίσης, η προσφεύγουσα στράφηκε και κατά του υπ' αριθμ. 8471/ΓΕΔΧΕ/ΔΟΥ/17.6.2014 εγγράφου του ΟΑΣΑ, με το οποίο γνωστοποιήθηκε στον Προσωρινό ΙΦΣ η έναρξη της Περιόδου Οριστικοποίησης των Συμβατικών Εγγράφων και εκλήθη αυτός να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες (υποβολή σχετικών εγγράφων και δικαιολογητικών) για την υπογραφή της Σύμβασης Σύμπραξης, η οποία, και πάλι, δεν αποτελούσε πράξη της διαδικασίας η οποία, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 3886/2010, προηγείται της συνάψεως της συμβάσεως και ολοκληρώνεται με την έκδοση της κατακυρωτικής αποφάσεως, αλλά πράξη η οποία, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 22 και 23 της διακηρύξεως Β' Φάσης του Διαγωνισμού, ανήκει στο διακριτό στάδιο της κατάρτισης πλέον της συμβάσεως, το οποίο ακολουθεί την ολοκλήρωση της προσυμβατικής διαδικασίας και δεν μπορούσε να εμπίπτει, ως εκ τούτου, στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως του άρθρου 1 παρ. 1 του ν. 3886/2010 (πρβλ. ΣτΕ 2890/2011 επτ., 1348/2010). Επομένως, καμία από τις συναφείς προς τις ανωτέρω πράξεις «παραλείψεις» της Αναθέτουσας Αρχής δεν υπόκειται παραδεκτώς σε προσβολή με προδικαστική προσφυγή του Ν. 3886/2010.

Κατ' ακολουθίαν, και η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων δεν πιθανολογήθηκε σοβαρώς ως βάσιμη. Κατά τη διάταξη του άρθρου 5 παρ. 5 εδ. πρώτο του Ν. 3886/2010, αν η προσφυγή ή η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων που έχει ασκηθεί κατά πράξεως της διαδικασίας που προηγείται της συνάψεως της συμβάσεως και συνεπάγεται, κατ' αρχήν, την αναστολή της είναι απαράδεκτη ή δεν πιθανολογείται σοβαρώς και επί της ουσίας ως βάσιμη, είναι απορριπτέα. Διαφορετική λύση είναι προφανές ότι θα οδηγούσε σε άτοπο, αφού θα παρείχε τη δυνατότητα σε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο να προκαλεί την αναστολή συνάψεως συμβάσεων και να καθιστά άκυρες τις τυχόν συναπτόμενες ακόμη και με την άσκηση απαραδέκτων ή αβασίμων προδικαστικών προσφυγών ή αιτήσεων ασφαλιστικών μέτρων (βλ. ad hoc ΣτΕ 155/2012, 3404/2012). Απόδειξη όλων των ανωτέρω, καθώς και της καταχρηστικής άσκησης της ανωτέρω αίτησης ασφαλιστικών μέτρων από την ΜΕΤΚΑ-ΑΤΕΣΕ, με μοναδικό σκοπό την παρακώλυση της διαδικασίας, αποτελεί η παραίτηση από την ίδια την αιτούσα-προσφεύγουσα από το δικόγραφο της αιτήσεως κατά την ημέρα συζητήσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Τέλος, η ανωτέρω αίτηση ήταν και για άλλο λόγο απορριπτέα, διότι από τη στάθμιση της βλάβης της αιτούσας, των συμφερόντων τρίτων και επιτακτικών λόγων γενικού δημόσιου συμφέροντος, ήταν φανερό πως στη συγκεκριμένη περίπτωση οι αρνητικές συνέπειες από την παραδοχή της είναι σοβαρότερες από την ωφέλεια της αιτούσας, όπως προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 5 του ν. 3886/2010. Ερμηνεύοντας ορθώς την ως άνω διάταξη το Συμβούλιο της Επικρατείας δέχεται ότι τέτοιοι επιτακτικοί λόγοι γενικού δημόσιου συμφέροντος συντρέχουν και όταν προκύπτει ανάγκη απορρόφησης των σχετιζόμενων με τον εδώ Διαγωνισμό κονδυλίων εντός των χρονικών ορίων του ΕΣΠΑ.

Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, ο προσυμβατικός έλεγχος των δημοσίων συμβάσεων ασκείται από το Ελεγκτικό Συνέδριο, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Το Ελεγκτικό Συνέδριο, με την 268/2014 απόφασή του Ζ κλιμακίου του και αφού έλαβε υπόψη του όλα τα δεδομένα που

του είχαν θέσει όλα τα μέρη -και η προσφεύγουσα- αλλά και τον πλήρη φάκελο του έργου και της όλης διαδικασίας, έκρινε ότι η διαγωνιστική διαδικασία ήταν καθ' όλα νόμιμη και ότι δεν εμποδιζόταν η άμεση σύναψη της επίμαχης σύμβασης με τον ΙΦΣ. Επιπλέον ουδεμία αντίθετη απόφαση ή προσωρινή διαταγή του Συμβουλίου της Επικρατείας υπήρχε που να απαγόρευε η να εμποδίζει με οποιονδήποτε τρόπο την πρόοδο της διαδικασίας και την υπογραφή.

Ως εκ τούτου νομίμως ο ΟΑΣΑ υπέγραψε τη Σύμβαση Σύμπραξης, την 29.12.2014.

Η στην συνέχεια έγκριση για την καταβολή της αιτούμενης προκαταβολής αποτελεί εκπλήρωση συμβατικής υποχρέωσης του ΟΑΣΑ. Η μη καταβολή της, πιθανότατα θα απέβαινε σε βάρος του Οργανισμού και κατ' επέκταση στα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου χωρίς να υπολογίζεται και η περαιτέρω βλάβη από την συνακόλουθη καθυστέρηση.

Σημειώνεται ότι το όφελος του Ομίλου των Συγκοινωνιών Αθηνών από την εγκατάσταση και λειτουργία του ΑΣΣΚ εκτιμάται στα 48,1 €-53,8εκ. € ετησίως ήτοι έως και 4,4 εκ € μηνιαίως, τα οποία αντιπροσωπεύουν και έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου, ενώ παράλληλα θα βελτιώσει ουσιαστικά τις υπηρεσίες που απολαμβάνει το επιβατικό κοινό, οπότε η ολοκλήρωση του έργου στον προβλεπόμενο χρόνο είναι αυτονόητα σημαντικά επωφελής για το επιβατικό κοινό του Λεκανοπεδίου αλλά και γενικά για όλους τους πολίτες.

5. Η υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με την Αττικό Μετρό δεν έχει καμία επίπτωση για το Δημόσιο ως προς την εξέλιξη του έργου. Το μνημόνιο συνεργασίας δεν αποτελεί προαπαιτούμενο ούτε κατά τις διατάξεις της οικείας διακήρυξης αλλά ούτε και κατά τους όρους της Σύμβασης Σύμπραξης. Ωστόσο, η Αττικό Μετρό, με την 1095/23.3.2011 απόφαση του Δ.Σ. της, η οποία μνημονεύεται ρητώς στα Συμβατικά Τεύχη, έχει λάβει γνώση του συνόλου του έργου και των απαιτούμενων εργασιών έτσι, ώστε να προασπίσει τα δικαιώματά της, όπως επίσης έχει αποδεχθεί τις προδιαγραφές του σχετικού διαγωνισμού με την απόφαση 1214(α)/29-5-2013 του Διοικητικού της Συμβουλίου. Άλλωστε, Αττικό Μετρό και ΟΑΣΑ, φορείς που επιβλέπονται από το ίδιο υπουργείο, συνεργάζονται συνεχώς σε πλήθος θεμάτων. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, οποιαδήποτε επίπτωση από τη μη υπογραφή ή την στη συνέχεια υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με την εν λόγω εταιρεία, θα βαρύνει τον ΙΦΣ και όχι τον ΟΑΣΑ ή το Δημόσιο, δεδομένου ότι ο ΙΦΣ είναι υποχρεωμένος να τηρήσει τα χρονοδιαγράμματα προκειμένου να αποφύγει ζητήματα αποζημίωσης προς τον ΟΑΣΑ.

Περαιτέρω διευκρινήσεις για τα ερωτήματα που τίθενται στην ερώτηση της βουλευτού και αφορούν την τεκμηρίωση για την ένταξη του Έργου από την αρμόδια Διευπουργική Επιτροπή, την αναγκαιότητα υλοποίησης του έργου υπό μορφή ΣΔΙΤ καθώς και για την πληρότητα και το αδιάβλητον του συγκεκριμένου διαγωνισμού, θα παρασχεθούν από την αρμόδια για τα ζητήματα αυτά, Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε πρόσθετη πληροφορία ή διευκρίνιση.

Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος Ο.Α.Σ.Α.

Γρηγόρης Δημητριάδης

Εσωτερική Διανομή:

- Δ/νση Οικονομικών Υπηρεσιών
- Νομική Υπηρεσία

Για την ακρίβεια
Η Δντρια Διοικητικού

Ίρις Αντωνοπούλου