



23 FEB. 2012

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 23 /2/2012

Αριθ. Πρωτ. Β-108

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Στ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση.
ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 4685/19-1- 2012

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 4685/19-1-2012 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης και Μιχάλης Παπαδόπουλος, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 1497/26-1-2012 έγγραφο της ΣΤΑΣΥ Α.Ε., θέτουμε υπόψη σας τα εξής :

Α. Προσομοιωτής Οδήγησης Συρμών Γραμμών 2 και 3 Πρώτης Γενιάς

Ο προσομοιωτής οδήγησης αποτελούσε μέρος του αντικειμένου της Σύμβασης μεταξύ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και Κοινοπραξίας Ολυμπιακό Μετρό και είχε ως σκοπό την εκπαίδευση των ηλεκτροδηγών του Μετρό της Αθήνας πριν ακόμα ολοκληρωθεί το έργο και παραδοθούν οι συρμοί πρώτης γενιάς κατασκευής Alstom. Ο προσομοιωτής παραδόθηκε το 1999 και χρησιμοποιήθηκε μέχρι τα τέλη του 2001 για την αρχική εκπαίδευση των νέων οδηγών του Μετρό.

Σύμφωνα με τα στελέχη της ΑΜΕΛ, εξ αρχής ο προσομοιωτής παρουσίασε σοβαρά λειτουργικά προβλήματα και έτσι όταν πλέον έγινε δυνατή η εκπαίδευση οδηγών στη γραμμή δοκιμών στα Σεπόλια και στις γραμμές 2 και 3, η χρήση του εγκαταλείφθηκε. Σύμφωνα πάντα με τα στελέχη της ΑΜΕΛ ο προσομοιωτής χρησιμοποιήθηκε τελευταία φορά περί το 2002. Άλλωστε στη συνέχεια άρχισαν να παραλαμβάνονται οι συρμοί 2^{ης} γενιάς κατασκευής Rotem, οι οποίοι δεν ήταν συμβατοί με τον προσομοιωτή. Έτσι ο προσομοιωτής παρέμεινε έκτοτε παροπλισμένος σε αίθουσα στο κτίριο της ΑΜΕΛ στα Σεπόλια. Στη διάρκεια των ετών έγιναν προσπάθειες να αποκατασταθεί η λειτουργία του προσομοιωτή, όμως χωρίς αποτέλεσμα.

V

Η Βεβαίωση Περαιώσης Εργασιών για το έργο των Γραμμών 2 & 3 του Μετρό της Αθήνας υπεγράφη την 26.04.2000 με αναδρομική ισχύ από 31.12.1999, ενώ η έγκριση του Πρωτοκόλλου Προσωρινής Παραλαβής έγινε την 27.09.2001, χωρίς παρατηρήσεις για τον εξοπλισμό του προσομοιωτή. Η περίοδος εγγύησης για το συγκεκριμένο εξοπλισμό έληξε την 31.12.2002, τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Βεβαίωσης Περαιώσης Εργασιών και πριν από την εμφάνιση των σοβαρών προβλημάτων που οδήγησαν στον παροπλισμό του.

Με τη συγχώνευση των ΗΣΑΠ, ΑΜΕΛ και ΤΡΑΜ, η διοίκηση της εταιρείας απεφάσισε να αξιοποιήσει τα ιδιόκτητα ακίνητά της για τη στέγαση των υπηρεσιών της. Έτσι αποφασίστηκε να εγκαταλειφθεί το 4όροφο κτίριο που νοικιάστηκε από ιδιώτη το 2008 έναντι 20.000€ μηνιαίως για την στέγαση υπηρεσιών της ΑΜΕΛ και να μεταφερθούν οι αντίστοιχες υπηρεσίες στα ιδιόκτητα κτίρια του Αμαξοστασίου Σεπολίων, της οδού Αθηνάς 67 (πρώην ιδιοκτησίας ΗΣΑΠ) και στο νέο υπερσύγχρονο Αμαξοστάσιο στον Ελαιώνα που παραλήφθηκε το καλοκαίρι του 2011. Στα πλαίσια αυτά έπρεπε να μεταφερθεί και το τηλεφωνικό κέντρο αλλά και ο χώρος ηλεκτρονικών υπολογιστών της πρώην ΑΜΕΛ, που θα αποτελέσει την κεντρική μηχανογραφική μονάδα της ΣΤΑΣΥ σε κτίριο του Αμαξοστασίου Σεπολίων.

Οι ανωτέρω υπηρεσίες και εξοπλισμός έπρεπε αναγκαστικά σε αυτή τη φάση, για τεχνικούς λόγους, να μεταφερθούν αποκλειστικά στις κτιριακές εγκαταστάσεις εντός του Αμαξοστασίου Σεπολίων, οι οποίες έτσι και αλλιώς είναι περιορισμένες. Από τις υπηρεσίες της ΣΤΑΣΥ, ως μόνος κατάλληλος χώρος για τη μεταφορά του τηλεφωνικού κέντρου και του εξοπλισμού πληροφορικής, κρίθηκε ο χώρος στον οποίο στεγαζόταν μέχρι πρόσφατα ο από πολλών ετών παροπλισμένος προσομοιωτής. Με δεδομένο ότι πριν την εκμίσθωση του κτιρίου είχε δημιουργηθεί υποδομή για μέρος του τηλεφωνικού κέντρου και του κέντρου πληροφορικής εντός της αίθουσας όπου στεγαζόταν ο προσομοιωτής, αποφασίστηκε, για λόγους καλύτερης εκμετάλλευσης των ήδη υπαρχόντων χώρων και του ήδη εγκατεστημένου βιομηχανικού εξοπλισμού ψύξης των συστημάτων, η εκεί εγκατάσταση του ενιαίου τηλεφωνικού κέντρου και εξοπλισμού πληροφορικής, καθώς και της αρμόδιας υπηρεσίας πληροφορικής.

Για τον προσομοιωτή αποφασίστηκε η μετεγκατάστασή του στο αμαξοστάσιο Ελαιώνα όπου ήδη μεταφέρθηκε η Διεύθυνση Εκπαίδευσης και η εν συνεχεία τελική προσπάθεια για επισκευή του (με περιορισμένες ελπίδες να επιτευχθεί κάτι τέτοιο). Η αποσυναρμολόγηση του προσομοιωτή έγινε από εξειδικευμένο προσωπικό της αρμόδιας Διεύθυνσης Τροχαίου Υλικού της ΣΤΑΣΥ και τα τμήματα του έχουν συσκευαστεί επιμελημένα, ώστε προσεχώς να μεταφερθούν και εγκατασταθούν στο αμαξοστάσιο Ελαιώνα.

Η αποσυναρμολόγηση του προσομοιωτή έγινε τηρώντας τούς βασικούς κανόνες τεχνικών εργασιών (χρήση σωστών εργαλείων, προσεκτική αποσυναρμολόγηση του ηλεκτρικού και μηχανικού μέρους) από εξειδικευμένο προσωπικό και έγινε σημαντική προσπάθεια να μην αποσυναρμολογηθούν τα βασικά στοιχεία του συστήματος και να μείνουν ανέπαφα τα μεγάλα συγκροτήματα, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η εκ νέου συναρμολόγησή του.

Η συσκευασία των εξαρτημάτων έγινε προσεκτικά με υλικά συσκευασίας για την προστασία τους από χτυπήματα κατά τη μεταφορά και για την διατήρησή τους μέχρι την επανασυναρμολόγηση με βάση τα σχέδια

του κατασκευαστή. Η αποθήκευση έγινε προσωρινά στο χώρο του συνεργείου συντήρησης των Σεπολίων όπου αποθηκεύονται με ασφάλεια και άλλα υλικά. Έχει επίσης καταγραφεί το κάθε ένα συγκρότημα όπως είναι συσκευασμένο και υπάρχει και το σχετικό φωτογραφικό υλικό.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ:

- Ο προσομοιωτής όχι μόνον δεν είναι «ο καλύτερος των Βαλκανίων», αλλά ένα σύστημα με μεγάλα προβλήματα λειτουργίας από την ημέρα που παραλήφθηκε, τα οποία δεν έγινε δυνατό να αποκατασταθούν επί μία δεκαετία με αποτέλεσμα σήμερα να είναι επί της ουσίας παροπλισμένος. Απομένει ίσως να διερευνηθούν πιθανές ευθύνες που όμως ανάγονται σε 10 χρόνια προς τα πίσω.
- Ο προσομοιωτής δεν διαλύθηκε, ούτε καταστράφηκε, αλλά για λειτουργικούς λόγους αποσυναρμολογήθηκε με όλους τους κανόνες της τέχνης από έμπειρο προσωπικό της εταιρείας, συσκευάστηκε και θα μεταφερθεί στο νέο Αμαξοστάσιο Ελαιώνα όπου υπάρχουν κατάλληλοι χώροι για να γίνει μια τελευταία προσπάθεια αποκατάστασης της λειτουργίας του.
- Σε κάθε περίπτωση ο προσομοιωτής μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τους συρμούς 1^{ης} γενιάς του Μετρό, που ήδη πλησιάζουν τη 15ετία λειτουργίας.

B. ΟΠΣ της πρώην TRAM A.E.

1. Η ΣΤΑΣΥ είναι εταιρεία που προέρχεται από την συγχώνευση τριών άλλων εταιρειών με μεγάλες διαφορές εταιρικής κουλτούρας, τεχνογνωσίας και οργάνωσης, εγχείρημα δύσκολο και καινοφανές στο δημόσιο τομέα. Ο σκοπός ύπαρξης της ΣΤΑΣΥ είναι η παροχή στον πολίτη ποιοτικών και ασφαλών υπηρεσιών αστικών μετακινήσεων σταθερής τροχιάς με καθορισμένο λειτουργικό κόστος. Τον σκοπό αυτό υπηρετούν και όλες οι υποστηρικτικές υπηρεσίες της εταιρείας μεταξύ των οποίων και η Πληροφορική. Όλα τα πληροφοριακά συστήματα της νέας εταιρείας, μεταξύ των οποίων κεντρική θέση θα κατέχει το ΟΠΣ, πρέπει να διασφαλίζουν την αδιάλειπτη, αποτελεσματική και αξιόπιστη υποστήριξη όλων των υπηρεσιών της εταιρείας (τεχνικών και υποστηρικτικών) για την επίτευξη του εταιρικού στόχου.
2. Έχοντας σαν κριτήρια τα ανωτέρω, έπρεπε να ληφθεί απόφαση για το ΟΠΣ σύστημα που θα υποστήριζε άμεσα τις επιχειρησιακές δραστηριότητες της νέας ενιαίας εταιρείας. Σημειώνεται ότι η ΣΤΑΣΥ έχει σύμφωνα με το Ν. 3920 την υποχρέωση έκδοσης τριμηνιαίων οικονομικών αποτελεσμάτων ελεγμένων από ορκωτούς ελεγκτές και μηνιαία παρακολούθηση ενδιάμεσα με συνέπεια την απαίτηση για αποτελεσματικά, δοκιμασμένα και «σταθερά» μηχανογραφικά συστήματα. Η επιλογή θα γινόταν μεταξύ του BaaN που χρησιμοποιούσε για δέκα χρόνια το Μετρό και ο ΗΣΑΠ (ήτοι άνω του 80% του προσωπικού της ΣΤΑΣΥ) και του νεώτερου ΟΠΣ (Oracle Applications) της TRAM. Προκειμένου να ληφθεί η σχετική απόφαση η διοίκηση της εταιρείας συγκρότησε επιτροπή από τους τρεις Προϊσταμένους Πληροφορικής των τριών πρώην εταιρειών (ΑΜΕΛ, ΗΣΑΠ και TRAM), που και οι τρεις είναι εμπειρότατα στελέχη με πολυετή προϋπηρεσία στον τομέα τους. Η επιτροπή αυτή ομόφωνα εισηγήθηκε ότι το ΟΠΣ BaaN της ΑΜΕΛ είναι ένα σύστημα «ώριμο» και

αξιόπιστο, σε αντίθεση με το ΟΠΣ του TRAM που έχει πολλά ακόμα προβλήματα προς επίλυση. Τα προβλήματα του ΟΠΣ της TRAM είναι τόσο σοβαρά, που το λογιστήριό της χρησιμοποιεί παράλληλα και το παλαιό σύστημα καταγραφής των οικονομικών δοσοληψιών του και έκδοσης των αναγκαίων καταστάσεων. Και αυτό δεν είναι κάτι καινοφανές, διότι όλα τα μεγάλα ΟΠΣ απαιτούν ικανό χρόνο (3-4 χρόνια) για να «ωριμάσουν» και να αρχίσουν να λειτουργούν αποδοτικά και παραγωγικά. Συνεπώς η δεκαετία χρήσης του BaaN της ΑΜΕΛ του προσδίδει σημαντική προστιθέμενη αξία (λαμβάνομένης υπόψη και της λοιπής σημαντικής πληροφοριακής υποδομής που έχει αναπτυχθεί στο διάστημα αυτό με πυρήνα το BaaN). Έχοντας δε υπόψη ότι το αρχικό κόστος αγοράς ενός ΟΠΣ δεν ξεπερνά το 25% του συνολικού κόστους ζωής του, η επιλογή του BaaN διασφάλιζε και ένα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο της ΣΤΑΣΥ, εκτός (και κύρια) των ωφελειών του στην εύρυθμη λειτουργία της εταιρείας. Η δε εγκατάσταση του BaaN στην ΑΜΕΛ παρακολουθήθηκε και αξιολογήθηκε από την Bechtel Inc., την εταιρεία που είχε την ευθύνη παρακολούθησης του Μετρό της Αθήνας τα πρώτα 10 χρόνια κατασκευής του και έναρξης της λειτουργίας του.

3. Σε κάθε περίπτωση η διοίκηση της ΣΤΑΣΥ έλαβε υπόψη της και την επένδυση της TRAM όπως αποδεικνύεται και από το ίδιο το πόρισμα της επιτροπής «...μέχρι την τελική επιλογή του λογισμικού ΟΠΣ εκ μέρους της ΣΤΑΣΥ, αφού αξιολογηθεί και η πρόσφατη επένδυση της TRAM στο ΟΠΣ της ORACLE...» αλλά δεν μπορούσε να τεκμηριώσει την δαπάνη 230.000 Ευρώ για το 3ο υποέργο, το οποίο μάλιστα είχε προκηρυχτεί 10 ημέρες πριν την επίσημη (και με πολλά προβλήματα προς επίλυση) παραλαβή του ΟΠΣ της TRAM στις 31.12.2010. Επιπλέον με βάση και τη διακήρυξη του 3ου υποέργου, η προμήθεια έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί μέχρι τις 07.08.2010, ενώ η τωρινή διοίκηση ανέλαβε στις 12.09.2011. Τέλος το να αποκαλεί κάποιος «υπερσύγχρονο» ένα ΟΠΣ με κριτήρια «ηλικιακά ή/και τεχνολογικά» και όχι της «επιχειρησιακής αξίας» που προσδίδει στην εταιρεία, δείχνει πλήρη άγνοια βασικών αρχών της πληροφορικής επιστήμης.
4. Όσον αφορά την απένταξη του έργου από το ΣΑΣ, αυτή έγινε μετά από οδηγία της Διαχειριστικής Αρχής προς τη διοίκηση της ΣΤΑΣΥ, η οποία προέκρινε ότι αυτή η λύση ήταν η ασφαλέστερη από την άποψη του κινδύνου δημοσιονομικής διόρθωσης.
5. Τέλος το μοναδικό θέμα το οποίο πρέπει να διερευνηθεί είναι υπό ποιους όρους έγινε η παραλαβή του «προβληματικού» ΟΠΣ στην TRAM στα τέλη του 2010.

Κοινοποίηση

Βουλή των Ελλήνων

Βουλευτή κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη

Βουλευτή κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο

Εσωτερική διανομή

Γραφείο Υπουργού

