

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε. ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: ««Η αμαρτωλή Σύμβαση με αρ. 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ και οι συνεχείς παρατάσεις στην προθεσμία της, που είχαν σαν συνέπεια το τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο»

- Με την υπ' αρ. πρωτ. 3142/227/2-6-2015 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. σας επισημάναμε τις καθυστερήσεις που υπάρχουν στην εκτέλεση της παραπάνω σύμβασης και ότι το έργο εκτελείται χωρίς ενγκεκριμένες μελέτες.

Απαντώντας, κύριε υπουργέ, μας διαβιάσατε απλά απάντηση της ΕΡΓΟΣΕ (Έγγραφο με αρ. πρωτ.262610/12.6.2015) , η οποία, απαλλάσσοντας, όπως κάνει πάντα, τους «εθνικούς εργολάβους» από τις ευθύνες τους, αποδίδει τις καθυστερήσεις «σε αστάθμητους παράγοντες» και ότι «θα επιβάλλει, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, τις προβλεπόμενες κυρώσεις, εφόσον υπάρχει παραβίαση συμβατικών προθεσμιών».

- Επίσης, στην υπ' αρ. πρωτ. 2659/199/17/01/2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, αναφέραμε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου είναι τραγική! Οι διάσπαρτες εργολαβίες, που δεν τελειώνουν ποτέ, έχουν μετατρέψει το σιδηροδρομικό δίκτυο σε ένα απέραντο εργοτάξιο και ακόμη και τα συστήματα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και τηλεπικοινωνιών που λειτουργούσαν επί χρόνια επιτυχώς έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας και τα τρένα κυκλοφορούν «τυφλά» με ανταλλαγή τηλεγραφημάτων, όπως την εποχή του Τρικούπη!

Εργολαβίες ανάταξης των συστημάτων είναι σε εξέλιξη, αλλά κι αυτές δεν τελειώνουν, παρά το ότι έχουν παρέλθει προ πολλού οι ημερομηνίες που έπρεπε να περατωθούν. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της σύμβασης 717/2014 για «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας», η οποία υπεγράφη στις 26-9-2014 και έπρεπε να περατωθεί στις 26-9-2016, αλλά ακόμη συνεχίζεται η κατασκευή της!»

Και καταλήγοντας στην παραπάνω κοινοβουλευτική μου παρέμβαση, σας ρωτούσα μεταξύ των άλλων:

1) Έχετε αντιληφθεί, έστω και μετά τα όσα συνέβησαν με την έλευση του χιονιά της περασμένης εβδομάδας, ποια είναι η πραγματική αιτία της κακοδαιμονίας του ΟΣΕ και της καθυστέρησης, για δυο σχεδόν δεκαετίες, του εκσυγχρονισμού του;

4) Γιατί κι εσείς, όπως και οι προκάτοχοί σας, «καλύπτετε» τις καθυστερήσεις των έργων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που έχουν σαν συνέπεια να συμβαίνουν αυτά που συνέβησαν με τον χιονιά της περασμένης εβδομάδας;

9) Πότε προβλέπεται να ολοκληρωθεί η σύμβαση 717/2014 για «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας», η οποία υπεγράφη στις 26-9-2014, και έπρεπε να περατωθεί στις 26-9-2016 συνολικά, αλλά ακόμη συνεχίζεται η κατασκευή της;

Όμως, με μία πρωτοφανή στα κοινοβουλευτικά χρονικά συμπεριφορά, δεν μας απαντήσατε, όπως το Σύνταγμα, οι Νόμοι και το άρθρο 127 του Κανονισμού της Βουλής επιβάλλουν, στην παραπάνω Ερώτηση & Α.Κ.Ε., ούτε λάβατε κανένα μέτρο για όσα σας καταγγείλαμε.

• Οι καθυστερήσεις στη σύμβαση 717/2014 που σας επισημάναμε στις παραπάνω Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε είχαν σαν συνέπεια τη μη λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης σε ολόκληρο σχεδόν τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη και έτσι φτάσαμε στο τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο, το οποίο στοίχισε τη ζωή σε τρεις (3) ανθρώπους.

Έχετε αντιληφθεί, κύριε υπουργέ, ότι, αν λειτουργούσε το σύστημα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στην περιοχή του Αδενδρου, δεν θα είχε συμβεί το τραγικό αυτό δυστύχημα και δεν θα χάνονταν τόσο άδικα τρεις (3) ανθρώπινες ζωές; Έχετε αντιληφθεί, κύριε υπουργέ, ότι ενδεχομένως η πραγματική αιτία του τραγικού δυστυχήματος δεν είναι αυτή στην οποία αποδίδει το δυστύχημα η «Προκαταρκτική Έκθεση» της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, που δώσατε στη δημοσιότητα, αλλά η μη λειτουργία όλων των συστημάτων ασφαλείας, δηλαδή του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης, του ψηφιακού ραδιοσυστήματος GSM-R και του συστήματος προστασίας των τρένων ETCS, τα οποία έπρεπε, αν δεν υπήρχαν οι εγκληματικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των αντίστοιχων συμβάσεων, να βρίσκονται σε λειτουργία;

Αν, κύριε υπουργέ, λειτουργούσαν τα εν λόγω συστήματα, τα τρένα δεν θα κυκλοφορούσαν στα «τυφλά» και σε καμιά περίπτωση δεν θα συνέβαινε το «ανθρώπινο λάθος» του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας, αφού ακόμη κι αν ο δυστυχής μηχανοδηγός συνέχιζε, παρά τις ενδείξεις των φωτοσημάτων και τις προειδοποιήσεις των παραπάνω συστημάτων, να κινείται με ταχύτητα μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης, θα επιβαλλόταν ακαριαία πέδη, προκειμένου να μην επέλθει ο εκτροχιασμός της αμαξοστοιχίας.

Γιατί, λοιπόν, κύριε υπουργέ, ανέχεστε και σεις, όπως και οι προκάτοχοί σας, τις τεράστιες καθυστερήσεις των έργων της ΕΡΓΟΣΕ; Πως, το επιβατηγό κοινό και οι εταιρίες θα εμπιστευθούν τον σιδηρόδρομο αντιστοίχως για τις μετακινήσεις του και για τη μεταφορά των προϊόντων τους, όταν δεν υπάρχει ασφάλεια και είναι θέμα τύχης και συνθηκών να συμβούν δυστυχήματα, όπως αυτό στο Άδενδρο;

• Αλλά επανερχόμαστε αποκλειστικά στη σύμβαση 717/2014, για να σας τεκμηριώσουμε με τα στοιχεία που διαθέτουμε, ότι οι τεράστιες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωσή της οφείλονται αποκλειστικά στις μεθοδεύσεις και στις παραλείψεις των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ οι οποίες εξυπηρετούν τα συμφέροντα των «εθνικών εργολάβων», έχουν ονοματεπώνυμο αυτοί που με συνεχείς παρατάσεις των προθεσμιών της σύμβασης προσπαθούν να καλύψουν τις ευθύνες τους δίνοντάς τους σκανδαλωδώς μέσω του 1ου Α.Π.Ε. και της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης πολλά ακόμη εκατομμύρια ευρώ(!!!)

Πιο συγκεκριμένα:

- 1) Η ΕΡΓΟΣΕ, κατά παράβαση της σύμβασης, δέχθηκε την υποβολή μελετών του έργου, όσο αφορά τη σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση των τμημάτων γραμμής που δεν ήταν τεχνολογίας «ALSTOM TRANSPORT SA», που εκπονούνταν, όπως προκύπτει από την επίσημη ιστοσελίδα www.komel.gr, από την εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», με έδρα το Βόλο. Η εν λόγω εταιρία σε καμιά περίπτωση δεν έχει την απαιτούμενη από το 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης του παραπάνω έργου «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ». Τέτοια εμπειρία

διαθέτει από τις εταιρίες της κοινοπραξίας του έργου μόνο η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA», η οποία με την από 3-2-2014 «ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ» του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου της προς την ΕΡΓΟΣΕ δεσμεύθηκε να παρέχει στην «Κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOM TRANSPORT SA» την απαιτούμενη από το 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» καθ' όλη τη διάρκεια του έργου. Είναι επομένως απορίας άξιο, γιατί οι μελέτες σηματοδότησης των τμημάτων γραμμής που δεν ήταν τεχνολογίας «ALSTOM TRANSPORT SA» δεν εκπονούνταν από την «ALSTOM TRANSPORT SA», αλλά από την «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματ.σμοί» και γιατί αυτές γίνονταν δεκτές από την ΕΡΓΟΣΕ. Δεν είχε η ALSTOM TRANSPORT SA τη δυνατότητα εκπόνησης αυτών των μελετών και δεσμεύθηκε ψευδώς στην ΕΡΓΟΣΕ; Αν όμως συμβαίνει αυτό, τότε η Κοινοπραξία έπρεπε να κηρυχθεί έκπτωτη, που όμως δεν συνέβη και δημιούργησε μεγάλες καθυστερήσεις στο έργο.

- 2) Όπως προκύπτει από το υπ' αρ. πρωτ. 255156/12-1-2015 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ προς τον Ανάδοχο της σύμβασης 717/2014, «η προτεινόμενη τροποποίηση των «ανοιχτών» γραμμών στα τμήματα γραμμής Οινόη-Τιθορέα και Δομοκός-Λάρισα, με την κατάργηση όλου του προς ανάταξη εξοπλισμού σηματοδότησης και τη χρήση μετρητών αξόνων, δεν εγκρίνεται, διότι δεν είναι συμβατή με την Τεχνική Περιγραφή/Προδιαγραφές της Σύμβασης και τα Άρθρα του τιμολογίου».

Στο ίδιο έγγραφο αναφέρεται επίσης ότι οι μελέτες που δεν γίνονται δεκτές και θα επανυποβληθούν, όπως

και οι υπόλοιπες που δεν υποβλήθηκαν:

«θα συνοδεύονται υποχρεωτικά από τεκμηριωμένα στοιχεία, που θα αποδεικνύουν την ειδική εμπειρία

του μελετητή σε μελέτες συστημάτων σηματοδότησης τύπου R.R.I. Περαιτέρω οι υποβολές σας, θα

φέρουν υποχρεωτικά στην κυψέλη «ΕΓΚΡΙΣΗ» την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας στην

Κ/Ξ, καθώς και τη σφραγίδα θεώρηση «ΕΘΕΩΡΗΘΗ» με την υπογραφή της Κ/Ξ».

- 3) Παρά ταύτα, η ΕΡΓΟΣΕ επανέρχεται, με το υπ' αρ. πρωτ. 271191/18-12-2015 έγγραφό της προς τον ΟΣΕ, στο θέμα, ένδεκα(11) μήνες μετά, και ζητά την άποψη του ΟΣΕ.

Δηλαδή, σε χρόνο που έπρεπε ο Ανάδοχος αφενός, σύμφωνα με την Τέταρτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία (4η Α.Π.), να έχει μέχρι 25.12.2014 ολοκληρώσει και υποβάλει στην Υπηρεσία για έλεγχο και έγκριση τη μελέτη εφαρμογής Σηματοδότησης –Τηλεδιοίκησης και αφετέρου, σύμφωνα με την Έκτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία (6η Α.Π.), να έχει μέχρι 25-7-2015 παραδώσει προς χρήση τα τμήματα από τον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης (ΤΧ5) έως την έξοδο του Σ.Σ. Πλατέως και από τον Σ.Σ. Αχαρνών έως την έξοδο του Σ.Σ. Οινόης, η ΕΡΓΟΣΕ ανέχεται τις υπερβάσεις στις προθεσμίες και συζητά με τον Ανάδοχο θέματα, που έπρεπε να έχουν επιλυθεί από το στάδιο υποβολής της μελέτης εφαρμογής της Σηματοδότησης –Τηλεδιοίκησης.

Ο ΟΣΕ, όπως προκύπτει από το υπ' αρ. πρωτ. 1277506/12-1-2016 έγγραφό του, απάντησε κατηγορηματικά ότι «η οποιαδήποτε εφαρμοστέα τεχνική λύση θα πρέπει να είναι εντός του πλαισίου της υφιστάμενης σύμβασης», ενώ προηγουμένως με το υπ' αρ. πρωτ. 1276652/23-9-2015 έγγραφό του είχε εκφράσει την ανησυχία του για την καθυστέρηση που παρατηρείται στην παράδοση προς χρήση διαφόρων τμημάτων γραμμής, τονίζοντας χαρακτηριστικά ότι η εμπρόθεσμη παράδοση προς χρήση είναι αναγκαία, «επειδή η ομαλή λειτουργία του Συστήματος Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της κυκλοφορίας».

Δηλαδή, ο ΟΣΕ όχι μόνο συντάχθηκε με την άποψη που εκφράστηκε αρχικά από την ΕΡΓΟΣΕ, αλλά έκρουσε και τον κώδωνα του κινδύνου προς την ΕΡΓΟΣΕ, για τις επιπτώσεις των καθυστερήσεων στην ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Εξ άλλου ο ΟΣΕ και κατά τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης του έργου συμβ. 717/2014 είχε εκφράσει με το υπ' αρ. πρωτ. 1275908/30-4-2013 έγγραφό του, σε απάντηση του υπ' αρ. πρωτ. 227854/25-4-2013 εγγράφου της ΕΡΓΟΣΕ, την αντίθεσή του με τον προτεινόμενο από την ΕΡΓΟΣΕ τρόπο ανάταξης του συστήματος σηματοδότησης Οινόης-Τιθορέας, αναφέροντας χαρακτηριστικά τα εξής:

«Γ. Δεν συμφωνούμε με τον προτεινόμενο από εσάς τρόπο ανάταξης του συστήματος σηματοδότησης

Οινόης-Τιθορέας, αφού όλα αυτά που περιγράφετε ως δυσκολίες τα γνωρίζετε και τα έχετε συμπεριλάβει στα συμβατικά τεύχη που σας έχουμε εγκρίνει από το 2011(βλ. (β) σχετικό). Δεν συντρέχουν λόγοι κατάργησης του υφισταμένου συστήματος σηματοδότησης, δεδομένου ότι ο εξοπλισμός της σηματοδότησης είναι ενεργός και συντηρείται.»

Δηλαδή, η ΕΡΓΟΣΕ είχε επιχειρήσει και κατά τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης να επιβάλει τον τρόπο ανάταξης που πρότειναν μετά την ανάληψη του έργου οι «εθνικοί εργολάβοι», δημιουργώντας έτσι

τεράστια ερωτηματικά για τα συμφέροντα που πραγματικά εξυπηρετεί, μπροστά στα οποία αδιαφορεί για

τις συνέπειες των καθυστερήσεων στην έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων.

- 4) Παρά τις παραπάνω επισημάνσεις του ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ συνέχισε να καλύπτει τις καθυστερήσεις του Αναδόχου και δέκα(10) μήνες μετά, δηλαδή όταν έχει εκπνεύσει η συνολική προθεσμία του έργου, με το υπ' αρ. πρωτ. Οικ 286304/21-11-2016 έγγραφό της προς την Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον, Αειφόρος Ανάπτυξη»(ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α) ζήτησε την «Προέγκριση του 1ου Α.Π.Ε. και του 2^{ου} και 6^{ου} ΠΚΤΜΝΕ του έργου συμβ. 717/2014» και τη «σύναψη της 1^{ης} Συμπληρωματικής Σύμβασης ποσού 16.000.000 ευρώ(προ αναθεώρησης και Φ.Π.Α.).»

Όμως ο 1ος Α.Π.Ε. και η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση, όπως θα εξηγήσουμε παρακάτω, αφορούν εκτεταμένες τροποποιήσεις των προς ανάταξη υφισταμένων Συστημάτων Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, που προσκρούουν στις προδιαγραφές της σύμβασης 717/2014 και στα συμβατικά τεύχη, ενώ επιφέρουν κατά παράβαση της σύμβασης αδικαιολόγητη και αχρείαστη αύξηση του συμβατικού αντικειμένου.

Η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α, όμως, με το υπ' αρ. πρωτ. 14053/16-12-2016 έγγραφό της ενημέρωσε την ΕΡΓΟΣΕ, ότι:

«α) δεν γίνεται αποδεκτή η χρήση απροβλέπτων για εργασίες ανάταξης της ηλεκτροκίνησης στην περιοχή της ενωτικής Αξιού, καθόσον αυτές είναι συμπληρωματικές και δεν σχετίζονται με το φυσικό αντικείμενο του δημοπρατηθέντος έργου.

β) δεν γίνεται αποδεκτή η 1^η ΣΣ καθόσον, σύμφωνα με την υποβληθείσα αιτιολογική έκθεση, βασικός λόγος για την ανάγκη σύναψής της είναι η κατάργηση του απαραίτητου λογισμικού και υλισμικού(Software & Hardware) τηλεδιοίκησης και η μη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών. Όπως όμως προκύπτει από τη σχετική αποδεικτική αλληλογραφία, η παραγωγή των ανωτέρω έχει σταματήσει πολλά χρόνια πριν τη σύνταξη των τευχών και τη δημοπράτηση του έργου, οπότε δεν καλύπτεται η απαίτηση του άρθρου 57.1 του Ν3669/2008 για απρόβλεπτη περίπτωση κατά

την εκτέλεση. Επιπροσθέτως περιλαμβάνονται εργασίες βελτίωσης της ποιότητας του έργου(π.χ. αλλαγή λαμπτήρων φωτισημάτων), οι οποίες δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές».

Και καταλήγοντας στο έγγραφό της η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α, αναφέρει τα εξής:

« και σας καλούμε να ανασυντάξετε τον Α.Π.Ε. στα πλαίσια της αρχικής σύμβασης, λαμβάνοντας υπ' όψη τις παραπάνω επισημάνσεις μας».

Δηλαδή, η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α δεν έκανε αποδεκτή τη χρήση απροβλέπτων για εργασίες ανάταξης της ηλεκτροκίνησης στην περιοχή της ενωτικής Αξιού, που περιλάμβανε ο 1ος Α.Π.Ε., καθώς και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης ποσού 16.000.000 ευρώ(προ αναθεώρησης και Φ.Π.Α.), αφενός κρίνοντας ότι οι παραπάνω εργασίες ανάταξης της ηλεκτροκίνησης είναι συμπληρωματικές και δεν σχετίζονται με το φυσικό αντικείμενο του δημοπρατηθέντος έργου και αφετέρου απορρίπτοντας το βασικό λόγο για την ανάγκη σύναψης της 1ης ΣΣ, που δεν είναι άλλος από τη κατάργηση του απαραίτητου λογισμικού και υλισμικού(Software & Hardware) σηματοδότησης- τηλεδιοίκησης και τη μη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών, που επικαλείται η ΕΡΓΟΣΕ.

Παρέλειψε, όμως, η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α να επισημάνει στην ΕΡΓΟΣΕ, ότι οι προτεινόμενες εκτεταμένες τροποποιήσεις των υφισταμένων Συστημάτων Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης, που περιλαμβάνει ο 1ος Α.Π.Ε. και η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση, αναιρούν τον σκοπό του έργου, γιατί οδηγεί όχι στην ανάταξη, αλλά στην αντικατάσταση μεγάλου μέρους του λογισμικού και υλισμικού(Software & Hardware) αυτών με αμφιβόλου και όχι εγκεκριμένης τεχνολογίας λογισμικό και υλισμικό, που αντίκειται στα συμβατικά τεύχη.

Η ΕΡΓΟΣΕ, όμως δεν το βάζει κάτω και με το υπ' αρ. πρωτ. εξ. 287522/18-1-2017 έγγραφό της προς την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α υπερασπίζεται τον 1ο Α.Π.Ε. και την ανάγκη σύναψης της 1ης ΣΣ, επαναλαμβάνοντας ουσιαστικά τα ίδια επιχειρήματα.

- 5) Στη συνέχεια η ΕΡΓΟΣΕ, με το υπ' αρ. πρωτ. 272248/23-3-2017 έγγραφό της προς τον ΟΣΕ, του οποίου την αντίθεση στον προτεινόμενο από τον Ανάδοχο της σύμβασης 717/2014 τρόπο ανάταξης του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης δεν έλαβε προηγουμένως υπόψη της, επανέρχεται στο θέμα και ζητά από τον ΟΣΕ «την επανεξέταση των αναφερομένων στο β' σχετικό του», δηλαδή του υπ' αρ. πρωτ. 1277506/12-1-2016 εγγράφου, με το οποίο είχε , όπως αναφέρουμε παραπάνω, εκφράσει την εν λόγω αντίθεσή του. Και σαν από θαύμα, ο ΟΣΕ απάντησε αστραπιαία την αμέσως επόμενη μέρα και με το υπ' αρ. πρωτ. 3956608/24-3-2017 έγγραφό του απέσυρε τις αντιρρήσεις του , γνωρίζοντας μέσα σε δυο γραμμές στην ΕΡΓΟΣΕ, «ότι πράγματι θα πρέπει να πραγματοποιηθεί η Ανάταξη ως αυτή περιγράφεται από εσάς»(!!!). Δεν θέλουμε να σχολιάσουμε την αιφνίδια αλλαγή στάσης του ΟΣΕ, αλλά επισημαίνουμε, ότι ο κ. Βούρδας, ο οποίος υπογράφει το παραπάνω έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ΟΣΕ, είχε υποβάλει προς τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ήδη από τις 21/3/2017 , με το υπ' αρ. πρωτ. οικ. 1078/17/21-3-2017 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, την παραίτησή του από τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ, για να αναλάβει τη θέση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών....

- 6) Αφού πήρε, με τον τρόπο που αναφέρουμε προηγουμένως, το πολυπόθητο πράσινο φως και από τον ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ με το υπ' αρ. πρωτ. οικ. 2293/17/18-4-2017 έγγραφό της προς την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α, που υπογράφει ο Αντιπρόεδρος ΔΣ-Εξουσιοδοτημένο μέλος κ. Χρ. Διονέλης, επανέρχεται στο θέμα της «Προέγκρισης του 1ου Α.Π.Ε.» της σύμβασης 717/2014 και ζητά και πάλι τη ««σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης», αλλά ποσού 13.240.200 € (προ αναθεώρησης και Φ.Π.Α.» και όχι 16.000.000 € (προ αναθεώρησης και Φ.Π.Α.), που είχε ζητήσει προηγουμένως. Η διαφορά στο ποσό της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης οφείλεται

αφενός στις περικοπές εργασιών ηλεκτροκίνησης και στη μη αντικατάσταση των λαμπτήρων φωτοσημάτων με led, που, όπως αναφέρουμε προηγουμένως, δεν έγιναν αποδεκτές από την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α, και αφετέρου σε αυξομειώσεις εργασιών και ποσοτήτων.

Πώς είναι, όμως, δυνατόν στις δύο εισηγήσεις του ΑΠΕ να υπάρχουν αυξομειώσεις ποσοτήτων; Ούτε τώρα δεν γνωρίζουν τις ακριβείς ποσότητες οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ, ή ποντάρουν ότι είναι απίθανο κάποιος να ασχοληθούν με αυτές και με την κοστολόγησή τους;

Όπως φάνηκε στη συνέχεια, η ΕΡΓΟΣΕ ήταν ενήμερη για το ευνοϊκό κλίμα που είχε δημιουργηθεί μετά την ανάληψη των καθηκόντων του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών από τον κ. Βούρδα, όσο αφορά την πρότασή της για τη σύμβαση 717/2014 και γι αυτό επανήλθε προς την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α.

Πράγματι, τα θαύματα συνεχίστηκαν και, μετά την αλλαγή στάσης του ΟΣΕ, είχαμε και αλλαγή στάσης από την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α, η οποία, απαντώντας στο παραπάνω έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, με το υπ' αρ. πρωτ. 5296/9-5-2017 έγγραφό της γνώρισε στην ΕΡΓΟΣΕ, ότι «είναι κατ' αρχήν αποδεκτή η διαχείριση της Αρχικής Σύμβασης όπως αποτυπώνεται στο σχέδιο του 1ου Α.Π.Ε., δεδομένου ότι δεν τροποποιείται το βασικό σχέδιο του έργου και η χρήση των επί ελασσον δαπανών είναι σύμφωνη με το άρθρο 57 του Ν.3669/2008». Δηλαδή, τα ακριβώς αντίθετα(!!!) από όσα ανέφερε προηγουμένως στο υπ' αρ. πρωτ. 14053/16-12-2016 έγγραφό της προς την ΕΡΓΟΣΕ..

Αναφέρει μόνο, ότι:

α) «Η αιτούμενη προέγκριση της Διαχειριστικής Αρχής-δεδομένου ότι ο προτεινόμενος 1^{ος} Α.Π.Ε.(και τα ΠΚΤΜΝΕ που τον συνοδεύουν), συνοδεύεται από την πρόταση σύναψης της 1^{ης} Συμπληρωματικής Σύμβασης- έπεται του ελέγχου του αρμοδίου οργάνου(εν προκειμένω του Ελεγκτικού Συνεδρίου), σύμφωνα με τον Ν. 4314/2014 και ειδικότερα την παρ.3 του άρθρου 28».

β) «Ως προς την επιλεξιμότητα των δαπανών επισημαίνουμε ότι, όπως και στην αρχική σύμβαση, δαπάνες που αφορούν εργασίες απλής προστασίας, συντήρησης, ανάταξης συστημάτων χωρίς αναβάθμιση, εργασίες που έχουν ήδη συγχρηματοδοτηθεί με παλαιότερες συμβάσεις, η αποκατάσταση κλοπών και δολιοφθορών, κ.λ.π. παραμένουν μη επιλέξιμες για συγχρηματοδότηση».

Αναρωτιόμαστε, όμως, γιατί αυτά τα αυτονόητα, που δεν δημιουργούν κανένα πρόβλημα στις επιδιώξεις της ΕΡΓΟΣΕ και των «εθνικών εργολάβων», δεν τα ανέφερε η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α και στο υπ' αρ. πρωτ. 14053/16-12-2016 έγγραφό της προς την ΕΡΓΟΣΕ, παρά δεν έκανε αποδεκτή ούτε τη χρήση απροβλέπτων, ούτε τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης για τους αντίθετους ακριβώς λόγους; Μήπως, λοιπόν, αυτό οφείλεται στην μετακίνηση του κ. Βούρδα, ο οποίος ήταν ο εισηγητής της πρότασης, από τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ στη θέση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών και όσα αναφέρονται παραπάνω είναι για να ρίξουν στάχτη στα μάτια και να καλυφθεί έτσι η αλλαγή στάσης;

- 7) Όπως ανέφερε και η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α και στο υπ' αρ. πρωτ. 14053/16-12-2016 έγγραφό της προς την ΕΡΓΟΣΕ, ο βασικός λόγος για τον 1ο Α.Π.Ε. και την 1η Σ.Σ. είναι ότι, με βάση το 272248/23-3-2017 έγγραφο της εταιρίας Bombardier, είναι αδύνατη η ανάταξη των υφισταμένων συσκευών τηλεμετρίας, διότι η Bombardier δεν παράγει τα αντίστοιχα ανταλλακτικά εδώ και πολλά χρόνια και το σύνολο του εξοπλισμού τους είναι εκτός παραγωγής και υποστήριξης.

Αλλά, ας έρθουμε στο τι προβλεπόταν στη σύμβαση, όσο αφορά τις συσκευές τηλεμετρίας και το σύνολο του εξοπλισμού τους. Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Σηματοδότησης (παρ. 12.3) της σύμβασης 717/2014 προέβλεπαν μόνο στο τμήμα Δομοκός – Λάρισα την αντικατάσταση των μονάδων τηλεμετρίας «παλαιού τύπου TEML 20/85 με σύγχρονα και δοκιμασμένα με επιτυχία σε κύρια σιδηροδρομικά ευρωπαϊκά δίκτυα, τύπου TEML 32/41 αντίστοιχα». Είναι, λοιπόν, ποτέ δυνατό να προδιαγράφονται από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ σαν «σύγχρονα» TEML, που «είναι εκτός παραγωγής και υποστήριξης»;

Δεν είχε, όπως θα έπρεπε, ερωτηθεί από τον ΟΣΕ ή την ΕΡΓΟΣΕ προηγουμένως η Bombardier; Στα υπόλοιπα τμήματα γραμμής ΣΚΑ –Οινόη, Οινόη – Τιθορέα και Λάρισα - Πλατύ, στα οποία η σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση είναι επίσης τεχνολογίας Bombardier, αλλά νεότερης τεχνολογίας ως προς τις συσκευές τηλεμετρίας, δεν προβλεπόταν από τη σύμβαση 717/2014 η αντικατάσταση των εγκατεστημένων μονάδων τηλεμετρίας, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει και από το παραπάνω με αρ. πρωτ. 1275908/30-4-2013 έγγραφο του ΟΣΕ, ο εξοπλισμός της σηματοδότησης ήταν ενεργός και συντηρείτο. Και προφανώς, αν ο ΟΣΕ δεν είχε ανταλλακτικά ή είχε οποιοδήποτε πρόβλημα στην προμήθεια ανταλλακτικών, τότε θα είχε φροντίσει να περιληφθεί στη σύμβαση 717/2014 η αντικατάσταση των εγκατεστημένων μονάδων τηλεμετρίας και στα τμήματα αυτά, όπως έκανε για το τμήμα Δομοκός – Λάρισα. Σημειωτέον, ότι μέσω των συμβάσεων κατασκευής της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης σε όλα τα παραπάνω τμήματα ο ΟΣΕ είχε προμηθευτεί επαρκή αριθμό ανταλλακτικών, ενώ η Bombardier είχε δεσμευτεί έναντι του ΟΣΕ για την παροχή ανταλλακτικών τουλάχιστο για 15 χρόνια μετά το πέρας των συμβάσεων. Τι συνέβη, λοιπόν, και ανακάλυψαν με τόση καθυστέρηση, όταν είχε ήδη εκπνεύσει η προθεσμία της σύμβασης 717/2014, τόσο ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ, όσο και ο Ανάδοχος, ότι οι εγκατεστημένες μονάδες τηλεμετρίας δεν λειτουργούσαν και δεν υπήρχαν ανταλλακτικά; Ειδικά ο Ανάδοχος, γιατί δεν το διαπίστωσε αυτό, όταν υπέβαλλε τις μελέτες εφαρμογής, δηλαδή μέχρι 25.12.2014;

Γιατί ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ, όταν συντάσσονταν τα τεύχη δημοπράτησης, δεν ρώτησαν τη Bombardier ή την πάροχο της ειδικής εμπειρίας Alstom, αν διαθέτουν TEML σε νεότερη έκδοση, παρά το θυμήθηκαν τόσο αργά;

Και γιατί, εν πάση περιπτώσει, η ΕΡΓΟΣΕ δεν ανάγκασε τον Ανάδοχο να συμμορφωθεί με την παρ.12.5 των Τεχνικών Προδιαγραφών Σηματοδότησης, που αναφέρει επί λέξει ότι «Το σύστημα τηλεμετρίας τύπου TEML για την επικοινωνία Σ. Σταθμών-τηλεδιοίκησης και μεταξύ των Σ. Σταθμών, πρέπει να είναι πρόσφατου τύπου και δοκιμασμένα με επιτυχία σε κύρια σιδηροδρομικά δίκτυα και γενικά παρόμοιας τεχνολογίας με αυτά που έχουν χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο παλαιότερων συμβάσεων», παρά δέχθηκε να τα αντικαταστήσει με μονάδες διαφορετικής τεχνολογίας, που δεν πληρούν τις προδιαγραφές;

Μήπως, λοιπόν, η ΕΡΓΟΣΕ επικαλείται προσχηματικά το εν λόγω έγγραφο της Bombardier, για να πετύχει να εγκριθεί η αντικατάσταση των μονάδων τηλεμετρίας με την εισαγωγή στο δίκτυο του ΟΣΕ υλισμικού και λογισμικού αμφιβόλου ποιότητας, μη επωνύμου και μη υποστηριζομένου από τον πάροχο της δάνειας εμπειρίας «ALSTOM TRANSPORT SA»;

Και στο κάτω κάτω, γιατί δεν εφάρμοσε η ΕΡΓΟΣΕ πιστά τη σύμβαση, που αναφέρει ρητώς(παρ. 1.7 των Τεχνικών Προδιαγραφών Σηματοδότησης), ότι «τυχόν εξοπλισμός ή εργασίες που καθίστανται απαραίτητες για την πλήρη και κανονική λειτουργία της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης και η αναγκαιότητα αυτών δεν περιγράφεται ή προκύπτει κατά την πορεία του έργου (μετά τη διαπίστωση του είδους ή/και της κατάστασης του υφιστάμενου ή διατιθέμενου εξοπλισμού), θα παρασχεθούν από τον ανάδοχο χωρίς επιπρόσθετη αμοιβή, ενώ το σχετικό τίμημα θεωρείται ανηγμένο στο συνολικό τίμημα του έργου;

- 8) Και γιατί για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα η ΕΡΓΟΣΕ έκανε αποδεκτή την πρόταση του Αναδόχου για την κατάργηση των ερμαρίων ανοιχτής γραμμής και του εξοπλισμού τους, καθώς και την αντικατάσταση του συνόλου των κυκλωμάτων γραμμής, εντός και εκτός σταθμών, με μετρητές αξόνων, αλλάζοντας ριζικά κι όχι ανατάσσοντας, όπως δεσμεύεται από τα συμβατικά τεύχη, το σύστημα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης του εν λόγω τμήματος γραμμής;

Δεν γνωρίζουν οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ, ότι οι μετρητές αξόνων σε σχέση με τα κυκλώματα γραμμής δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες, π.χ. δεν ανιχνεύουν τη θραύση της σιδηροτροχιάς, εκτός του ότι δεν ενδείκνυνται για γραμμές υψηλών ταχυτήτων; Δεν γνωρίζουν οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ, ότι σε όλο το δίκτυο υψηλών ταχυτήτων του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπάρχουν κυκλώματα γραμμής και όχι μετρητές αξόνων, οι οποίοι μπήκαν μόνο στο τμήμα Αχαρνές-Οινόη προσωρινά, εν όψει της επικείμενης τότε ανακαίνισης γραμμής, μετά το τέλος της οποίας θα εγκαθίσταντο κυκλώματα γραμμής και οι μετρητές αξόνων θα παρέμεναν σαν ανταλλακτικά της γραμμής Οινόη-Χαλκίδα, όπου επίσης είχαν τοποθετηθεί με την ίδια εργολαβία μετρητές αξόνων;

Γιατί αγνόησαν τόσο οι αρμόδιοι του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, όσο και οι αρμόδιοι της Διαχειριστικής Αρχής, τα αναφερόμενα στα «ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΣΚΕΨΗΣ ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ» της 20.06.12 για το σχολιασμό από τον ΟΣΕ των διαβιβασθέντων Τευχών Δημοπράτησης του έργου της γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας-Δομοκού με Α.Δ. 635/ΕΡΓΟΣΕ, ότι «Διευκρινίστηκε και συμφωνήθηκε ότι, η ανίχνευση των συρμών θα πραγματοποιείται με Κυκλώματα Γραμμής»;

Γιατί, ακόμη, οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ υιοθέτησαν πλήρως τα αναφερόμενα στην πρόταση του Αναδόχου, ότι η κατάργηση του συνόλου των κυκλωμάτων γραμμής εντός σταθμών και ανοιχτής γραμμής, των ερμαρίων εξωτερικού χώρου και του υπάρχοντος εξοπλισμού ανοιχτής γραμμής, είναι δήθεν οικονομικά συμφέρουσα και ότι δήθεν δεν επηρεάζεται η σχεδίαση του συστήματος προστασίας των τρένων ETCS; Αν ο ΟΣΕ θελήσει στο μέλλον να εγκαταστήσει φωτισήματα ακολουθίας για την αύξηση χωρητικότητας της γραμμής, δεν θα πρέπει να επανατηματοποιήσει τη γραμμή είτε με κυκλώματα, είτε με μετρητές αξόνων, διπλοπληρώνοντας μελέτες, εγκατάσταση και εξοπλισμό που τώρα καταργεί; Πώς θα συνδεθεί ο εξωτερικός εξοπλισμός ETCS με τον εξωτερικό εξοπλισμό σηματοδότησης που τώρα παρανόμως καταργεί; Θα διπλοπληρώσει η ΕΡΓΟΣΕ μελέτες και υλικά του ETCS; Δεν αντιλαμβάνονται, ότι τα επιχειρήματα αυτά, τα οποία είναι ψευδή και ανυπόστατα, προκαλούν θυμηδία στους επαίοντες και οδηγούν τις Διοικήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ σε μη σύννομες αποφάσεις;

- 9) Πώς είναι δυνατόν η ΕΡΓΟΣΕ με το ανωτέρω εξ 287522/18-1-2017 έγγραφό της προς την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α να ισχυρίζεται, ότι, σύμφωνα με την ενημέρωση που είχε από τον πιστοποιητή του αναδόχου, οι υφιστάμενες συσκευές τηλεμετρίας δεν καλύπτουν την απαίτηση της σύμβασης για πιστοποίηση του συνολικού αναταγμένου έργου; Πώς μπορεί να το επικαλείται αυτό η ΕΡΓΟΣΕ, όταν τα έργα, στο πλαίσιο των οποίων εγκαταστάθηκε αυτός ο εξοπλισμός, είναι εξειδικευμένα, συγχρηματοδοτήθηκαν από Ευρωπαϊκά Προγράμματα (Α', Β' και Γ' ΚΠΣ), απαιτούσαν ειδική εμπειρία σηματοδότησης και έχουν κατασκευασθεί από εξειδικευμένη εταιρεία σηματοδότησης του επιπέδου της Bombardier;

Δηλαδή ο πιστοποιητής του αναδόχου δεν έχει κανένα πρόβλημα στο να πιστοποιήσει παρανόμως, ένα έργο σιδηροδρομικής σηματοδότησης υψηλών ταχυτήτων με μελετητή την εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί» και έχει πρόβλημα στο να πιστοποιήσει επώνυμο εξοπλισμό, εξειδικευμένης εταιρείας του επιπέδου της Bombardier, ο οποίος

βρισκόταν σε λειτουργία, όπως αναφέρει ο ΟΣΕ στο υπ' αρ. πρωτ. 1275908/30-4-2013 έγγραφό του;

Το έργο της Σύμβασης 717/2014, κύριε Υπουργέ, ήταν έργο ανάταξης, το οποίο απαιτούσε για ν' αποκατασταθεί η λειτουργία της σηματοδότησης την αντικατάσταση των κλεμμένων καλωδίων κατά μήκος του φορέα καλωδιώσεων, καθώς και τη στοχευμένη αντικατάσταση βλαμμένου ή κλεμμένου εξοπλισμού ή υλικών σηματοδότησης, που είχαν προβλεφθεί στα συμβατικά τεύχη. Με την υπογραφή όμως της σύμβασης, κύριε Υπουργέ, άρχισαν τα συμβαίνουν περίεργα πράγματα. Εξαφανίσθηκαν πόρτες ερμαρίων σηματοδότησης και αφέθηκε μεθοδευμένα στην τύχη του εξοπλισμός, με συνέπεια να καταστραφεί. Ο δε μελετητής, που χρησιμοποιήθηκε αντισυμβατικά από τους «εθνικούς εργολάβους» για τις μελέτες σηματοδότησης των τμημάτων γραμμής που είχε κατασκευάσει η εταιρία Bombardier, μας καταγγέλλουν ότι πιθανόν δεν είχε την απαιτούμενη από τα συμβατικά τεύχη ειδική εμπειρία να εκπονεί μελέτες σηματοδότησης και ο πάροχος της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης και εταίρος των «εθνικών εργολάβων» στην Κ/Ξ του έργου «ALSTOM TRANSPORT SA» απείχε συνειδητά από τις συμβατικές του υποχρεώσεις. Και όλα αυτά φυσικά με την εγκληματική συγκάλυψη των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ, οι οποίοι άφηναν τον χρόνο να κυλά, δίνοντας συνεχείς παρατάσεις στις Αποκλειστικές Προθεσμίες και στη συνολική Προθεσμία του έργου και αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις που υπήρχαν στην ασφάλεια της κυκλοφορίας από τη συνεχιζόμενη μη λειτουργία της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης σε ολόκληρο σχεδόν τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Έτσι η ΕΡΓΟΣΕ, για να δώσει μερικά ακόμη εκατομμύρια ευρώ στους «εθνικούς εργολάβους», ποιος ξέρει; - θέλω να πιστεύω ακουσίως- αυτό τον σύγχρονο Μινώταυρο που καταβροχθίζει, εδώ και δεκαετίες και χωρίς να χορταίνει, Εθνικούς και Κοινοτικούς Πόρους για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου, έφτασε στο σημείο να ανακαλύψει το 2016, όταν έπρεπε, βάσει των συμβατικών προθεσμιών, να έχει ολοκληρώσει το έργο, και σε κάθε περίπτωση μετά την εκπόνηση των μελετών εφαρμογής, ότι υπάρχουν προβλήματα στην εκτέλεση του έργου, όπως η ανάταξη της τηλεδιοίκησης στην Θεσσαλονίκη, οι μονάδες τηλεμετρίας, τα κυκλώματα γραμμής στο Οινόη-Τιθορέα, η ανάταξη της τηλεδιοίκησης των Αθηνών και άλλα, και ότι δήθεν για να ολοκληρωθεί το έργο είναι αναγκαία η σύνταξη του 1ου Α.Π.Ε και η σύναψη της 1ης Σ.Σ(!!!).

Είναι, όμως, ποτέ δυνατό η Κ/Ξ του έργου να επικαλείται προβλήματα για την ανάταξη της τηλεδιοίκησης στην Θεσσαλονίκη, όταν ο ένας από τους εταίρους της κοινοπραξίας είναι η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA», δηλαδή η εταιρία που κατασκεύασε τα συστήματα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης Πλατύ-Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας; Μήπως, λοιπόν, όταν η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA» είδε, ότι, με την επίκληση προβλημάτων για την ανάταξη του εξοπλισμού σηματοδότησης, δίνονται από την ΕΡΓΟΣΕ στους «εθνικούς εργολάβους» αφειδώς εκατομμύρια που δεν δικαιούνται, διεκδίκησε κι αυτή το μερίδιό της; Ποιά εξήγηση μπορεί να υπάρχει, γιατί είναι αδιανόητο μια εξειδικευμένη εταιρία του επιπέδου της «ALSTOM TRANSPORT SA» να αντιμετωπίζει προβλήματα στην ανάταξη εξοπλισμού, που η ίδια έχει κατασκευάσει και κατέχει απόλυτα την τεχνογνωσία του.

Αλλά δεν θέλουμε άλλο να σχολιάσουμε τον 1ο Α.Π.Ε. και την 1η Σ.Σ., γιατί πιστεύουμε ότι μόνο ένας εισαγγελικός έλεγχος θα αποκαλύψει πλήρως το μέγεθος της απάτης και της καταλήστευσης δημόσιου χρήματος, που συνιστά η έγκριση και των δύο...

Μετά τα παραπάνω, δεν θα πρέπει καθόλου να θεωρείται τυχαίο, ότι όλα τα κρίσιμα έργα που σχετίζονται με την ασφάλεια στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως το ETCS και το GSMR έχουν κλείσει από καιρό την πρώτη δεκαετία υλοποίησής τους, ενώ είχαν συμβατικό χρόνο περί τα δύο έτη.

Απευχόμαστε να συμβεί το ίδιο και με τη σύμβαση 717/2014, αν και τα όσα συνέβησαν στην εκτέλεση της αμαρτωλής αυτής σύμβασης δεν μας επιτρέπουν να αισιοδοξούμε, ενώ και εσείς, κύριε υπουργέ, συγκαλύπτετε, όπως και οι προκάτοχοί σας, τις απάτες και τις παρανομίες των διεφθαρμένων διοικήσεων και στελεχών της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Συμμορφώθηκε ο Ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 με τα όσα αναφέρονται στο υπ' αρ. πρωτ. 255156/12-1-2015 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, ότι δηλαδή ότι οι μελέτες που δεν γίνονται δεκτές και θα επανυποβληθούν, όπως

και οι υπόλοιπες που δεν υποβλήθηκαν «θα συνοδεύονται υποχρεωτικά από τεκμηριωμένα στοιχεία, που θα αποδεικνύουν την ειδική εμπειρία του μελετητή σε μελέτες συστημάτων σηματοδότησης τύπου R.R.I.», και ότι

« οι υποβολές μελετών θα φέρουν υποχρεωτικά στην κυψέλη «ΕΓΚΡΙΣΗ» την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας στην Κ/Ξ, καθώς και τη σφραγίδα θεώρηση «ΕΘΕΩΡΗΘΗ» με την υπογραφή της Κ/Ξ»;

2) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δέχθηκε την υποβολή μελετών που εκπονήθηκαν από την εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», η οποία όπως μας καταγγέλλουν ίσως και να μην είχε την απαιτούμενη από το 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης του παραπάνω έργου «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» και δεν ήταν αυτή που δάνεισε την εμπειρία της στην ανάδοχο κοινοπραξία του έργου; Γιατί διέφυγε της προσοχής των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ αυτή η εγκληματική αντισυμβατική συμπεριφορά της αναδόχου κοινοπραξίας του έργου;

- Να κατατεθούν οι επιστολές του Αναδόχου, με τις οποίες υποβλήθηκαν οι μελέτες του έργου που εκπόνησε, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της η εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί» για όλο το έργο, καθώς και οι αντίστοιχες εγκρίσεις των εν λόγω μελετών από την ΕΡΓΟΣΕ;

3) Η εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί» », μπορεί άθελα της να χρησιμοποιήθηκε ως «όχημα» για την απόκτηση «ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» ίσως για να χρησιμοποιηθεί σε επόμενα έργα σηματοδότησης.

Υπάρχει, όπως πληροφορηθήκαμε, σχετική επιστολή προς την ΕΡΓΟΣΕ, με την οποία ζητείται να πιστοποιηθεί από την ΕΡΓΟΣΕ η εν λόγω εμπειρία, ως προερχόμενη από το έργο συμβ. 717/2014;

- Να κατατεθεί η εν λόγω επιστολή, στην περίπτωση που υπάρχει

4) Έχετε αντιληφθεί, ότι μπορεί κάποιοι να λειτουργούν ως εγκάθετοι των «εθνικών εργολάβων» στην ΕΡΓΟΣΕ, κάνοντας τα στραβά μάτια στην υποβολή μελετών της σύμβ. 717/2014, προσπαθούν απεγνωσμένα να καταστήσουν τους «εθνικούς εργολάβους» αποκλειστικούς εργολάβους έργων σηματοδότησης εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας του σιδηροδρόμου και να προκαλούν μεγάλη ζημιά στο Δημόσιο;

5) Σας έχει απασχολήσει ποτέ, γιατί άραγε η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA», η οποία με την από 3-2-2014 «ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ» του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου προς την ΕΡΓΟΣΕ δεσμεύθηκε να παρέχει στην «Κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOM TRANSPORT SA» την απαιτούμενη από το 22.7

Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» καθ' όλη τη διάρκεια του έργου, δεν εκπονούσε όλες τις σχετικές μελέτες σηματοδότησης;

6) Είχε η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA» την απαιτούμενη από το 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης του παραπάνω έργου «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» για την εκπόνηση των απαιτούμενων για τις ανάγκες του έργου μελετών σηματοδότησης στα τμήματα γραμμής τεχνολογίας Bombardier; Αν ναι, γιατί τότε οι εν λόγω μελέτες εκπονούνταν από την εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί»; Αν όχι, γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν κήρυξε έκπτωτο τον Ανάδοχο του έργου;

7) Σε ποιο μέρος του κόσμου η εταιρεία «ALSTOM TRANSPORT SA», η οποία εμφανίζεται και ως πάροχος δάνειας εμπειρίας, έχει εγκαταστήσει σε κύριες γραμμές υψηλών ταχυτήτων λογισμικό και υλισμικό της εταιρείας HIMA, που εγκαθιστά ευρέως στο δίκτυο του ΟΣΕ, με την ανοχή και τις πλάτες των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, είτε με την αντικατάσταση των μονάδων τηλεμετρίας, είτε με την αντικατάσταση του εξοπλισμού σηματοδότησης; Μήπως είναι η πρώτη φορά που η εν λόγω εταιρεία «ALSTOM TRANSPORT SA» εγκαθιστά λογισμικό και υλισμικό της εταιρείας HIMA και όχι δικό της, μετατρέποντας τον ΟΣΕ σε πεδίο πειραματικών δοκιμών; Αληθεύει ότι το κόστος των υλικών αυτών, ενώ είναι υποπολλαπλάσιο σε σχέση με τα γνήσια υλικά της εταιρείας Bombardier που αντικαθιστούν και των υλικών του παρόχου «ALSTOM TRANSPORT SA», κοστολογούνται από τους αρμοδίους της ΕΡΓΟΣΕ ακριβότερα;

-Να κατατεθούν τα επίσημα πιστοποιητικά, από τα οποία προκύπτει, ότι η εταιρεία «ALSTOM TRANSPORT SA» έχει εγκαταστήσει σε κύριες γραμμές υψηλών ταχυτήτων λογισμικό και υλισμικό της εταιρείας HIMA.

-Να κατατεθεί η καταγραφή του αναδόχου τον Ιούλιο του 2015, η οποία αναφέρεται υπ' αρ. πρωτ. ΕΞ272248/23-3-2017 έγγραφο προς τον ΟΣΕ, που αφορά ερμάρια εξωτερικού χώρου εγκατεστημένα κατά μήκος της γραμμής, καθώς και οι οχλήσεις της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ανάδοχο.

8) Σας εξήγησε ο νυν Γενικός Γραμματέας Μεταφορών κ. Βούρδας πώς και δεν αντιλήφθηκε, όταν ήταν Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, τα παιχνίδια των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ και των «εθνικών εργολάβων» με τις μελέτες, που οδήγησαν στις τεράστιες καθυστερήσεις του έργου, και γιατί, το κυριότερο, εισηγήθηκε στο Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ τη χορήγηση παρατάσεων των προθεσμιών του έργου, ενώ δεν υπήρχαν εγκεκριμένες μελέτες και η ευθύνη ήταν αποκλειστικά της αναδόχου κοινοπραξίας, η οποία έπρεπε να κηρυχθεί έκπτωτη ;

9) Ζητήσατε εσείς απαντήσεις από τον κ. Βούρδα γιατί όχι μόνο ανέχτηκε, τις προσπάθειες των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ και των «εθνικών εργολάβων» να περάσουν πάση θυσία τις τροποποιήσεις στο συμβατικό σχεδιασμό του έργου, προκειμένου να πετύχουν την έγκριση του 1ου Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, που φέρνουν στα ταμεία των «εθνικών εργολάβων» πολλά ακόμη εκατομμύρια ευρώ χωρίς δυστυχώς το ίδιο να συμβαίνει με τα Δημόσια ταμεία;

10) Γιατί κ. Υπουργέ κανένας, ούτε εσείς, παρά το ότι σας προϋδεάσαμε με τις παραπάνω ερωτήσεις μας, μα ούτε Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ούτε μέλος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, ούτε υπηρεσιακός παράγοντας, δεν αντιλήφθηκε, ότι οι όσα επικαλείτο ο Ανάδοχος, για να πετύχει τις τροποποιήσεις στο συμβατικό σχεδιασμό του έργου ήταν αναληθή και προσχηματικά και τα όποια προβλήματα στην

υλοποίηση της σύμβασης μπορούσαν να επιλυθούν μέσω των όσων προβλέπονταν από τα συμβατικά τεύχη;

11) Γιατί δεν ζητήσατε από την ΕΡΓΟΣΕ να κάνει χρήση της δυνατότητας, που είχε από τα συμβατικά τεύχη, να ζητήσει από τον Ανάδοχο, αν πραγματικά ισχύουν αυτά που αναφέρει στο υπ' αρ. πρωτ. 272248/23-3-2017 έγγραφό της προς τον ΟΣΕ, να αντικαταστήσει χωρίς πρόσθετο κόστος τις συσκευές τηλεμετρίας με νέας τεχνολογίας και να ανατάξει και όχι να αντικαταστήσει τα κυκλώματα γραμμής με μετρητές αξόνων; Είναι ποτέ δυνατόν να μην γνωρίζουν οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ, ότι οι μετρητές αξόνων σε σχέση με τα κυκλώματα γραμμής δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες, π.χ. δεν ανιχνεύουν τη θραύση της σιδηροτροχιάς, εκτός του ότι δεν ενδείκνυνται για γραμμές υψηλών ταχυτήτων;

12) Γιατί αγνόησαν τόσο οι αρμόδιοι του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, όσο και οι αρμόδιοι της Διαχειριστικής Αρχής, τα αναφερόμενα στα «ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΣΚΕΨΗΣ ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ» της 20.06.12 για το σχολιασμό από τον ΟΣΕ των διαβιβασθέντων Τευχών Δημοπράτησης του έργου της γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας-Δομοκού με Α.Δ. 635/ΕΡΓΟΣΕ, ότι «Διευκρινίστηκε και συμφωνήθηκε ότι, η ανίχνευση των συρμών θα πραγματοποιείται με Κυκλώματα Γραμμής»; Είναι δυνατό για το τμήμα γραμμής υψηλών ταχυτήτων Τιθορέας-Δομοκού να ισχύουν αυτά και για το γειτονικό υψηλών ταχυτήτων τμήμα γραμμής Οινόης-Τιθορέας άλλα;

13) Γιατί οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ -όπως μας υπέδειξαν- υιοθέτησαν πλήρως τα αναφερόμενα στην πρόταση του Αναδόχου, ότι δηλαδή η κατάργηση του συνόλου των κυκλωμάτων γραμμής εντός σταθμών και ανοιχτής γραμμής, των ερμαρίων εξωτερικού χώρου και του υπάρχοντος εξοπλισμού ανοιχτής γραμμής, είναι δήθεν οικονομικά συμφέρουσα και ότι δήθεν δεν επηρεάζεται η σχεδίαση του συστήματος προστασίας των τρένων ETCS;

Δεν αντιλαμβάνονται, ότι τα επιχειρήματα αυτά, προκαλούν θυμηδία στους επαΐοντες και οδηγούν τις Διοικήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ σε μη σύννομες αποφάσεις; Αν ο ΟΣΕ θελήσει στο μέλλον να εγκαταστήσει φωτισήματα ακολουθίας για την αύξηση χωρητικότητας της γραμμής, δεν θα πρέπει να επανατηματοποιήσει τη γραμμή είτε με κυκλώματα, είτε με μετρητές αξόνων, διπλοπληρώνοντας μελέτες, εγκατάσταση και εξοπλισμό που τώρα καταργεί; Πώς θα συνδεθεί ο εξωτερικός εξοπλισμός ETCS με τον εξωτερικό εξοπλισμό σηματοδότησης που τώρα παρανόμως καταργεί; Θα διπλοπληρώσει η ΕΡΓΟΣΕ μελέτες και υλικά του ETCS;

14) Υπάρχουν ή όχι επιστολές του Αναδόχου του συστήματος προστασίας των τρένων ETCS, ο οποίος ζητά επί πλέον λεφτά, για τις τροποποιήσεις, που επιφέρουν στις μελέτες του και στη σύμβασή του οι παραπάνω τροποποιήσεις στο σύστημα σηματοδότησης Οινόης-Τιθορέας, καθώς και σε άλλα τμήματα του δικτύου, ωθώντας την ΕΡΓΟΣΕ σε αναγκαστικές διπλοπληρωμές;

- Να κατατεθούν οι εν λόγω επιστολές και οι τυχόν απαντήσεις της ΕΡΓΟΣΕ σε αυτές

15) Τι σας απαντά ο ΟΣΕ, ο οποίος από την αρχή, ακόμη και από τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, αντιτάχθηκε στον προτεινόμενο, από την ΕΡΓΟΣΕ και τους «εθνικούς εργολάβους» στη συνέχεια, τρόπο ανάταξης του συστήματος σηματοδότησης Οινόης-Τιθορέας, γιατί υπέκυψε τελικά και με το υπ' αρ. πρωτ. 3956608/24-3-2017 έγγραφό του απέσυρε τις αντιρρήσεις του; Μήπως δέχθηκε πιέσεις από τον αναβαθμισμένο πλέον κ. Βούρδα, ο οποίος είχε ήδη παραιτηθεί από τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ και ήταν κοινό μυστικό, ότι θα αναλάβει τη θέση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών; Ή, μήπως, οι πιέσεις προήλθαν από πολύ πιο ψηλά;

16) Γιατί η ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α άλλαξε στάση και έδωσε το πράσινο φως στον 1ο Α.Π.Ε. και την 1η Συμπληρωματική Σύμβαση, ενώ προηγουμένως δεν τα είχε κάνει αποδεκτά; Τι μεσολάβησε και έγινε αποδεκτή η χρήση απροβλέπτων στον 1ο Α.Π.Ε., ενώ την απέρριπτε προηγουμένως, καθώς και η σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, την οποία δεν ενέκρινε προηγουμένως για τους αντίθετους ακριβώς λόγους; Πιστεύεται πως μπορεί να έπαιξε ρόλο η μετακίνηση του κ. Βούρδα, ο οποίος ήταν ο εισηγητής της πρότασης, από τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ στη θέση του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών; Ή, μήπως, υπήρξαν πιέσεις από άλλα πολιτικά κλιμάκια;

- Να κατατεθεί ο 1ος ΑΠΕ, η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση, οι αιτιολογικές εκθέσεις, καθώς και τα Πρωτόκολλα Καθορισμού Τιμών Μονάδος Νέων Εργασιών.

17) Είναι ποτέ δυνατό η Κ/Ξ του έργου να επικαλείται προβλήματα για την ανάταξη της τηλεδιοίκησης στην Θεσσαλονίκη, όταν ο ένας από τους εταίρους της κοινοπραξίας είναι η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA», δηλαδή η εταιρία που κατασκεύασε τα συστήματα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης Πλατύ-Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας; Μήπως, λοιπόν, όταν η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA» είδε, ότι, με την επίκληση προβλημάτων για την ανάταξη του εξοπλισμού σηματοδότησης, δίνονται από την ΕΡΓΟΣΕ στους «εθνικούς εργολάβους» αφειδώς εκατομμύρια που δεν δικαιούνται, διεκδίκησε κι αυτή το μερίδιό της;

- Να κατατεθεί η επιστολή ή οι επιστολές της κοινοπραξίας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στην ανάταξη της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στα τμήματα γραμμής τεχνολογίας «ALSTOM TRANSPORT SA», καθώς και οι τυχόν απαντήσεις της ΕΡΓΟΣΕ.

18) Παραδόθηκε προς χρήση και τότε η σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση στο τμήμα γραμμής Πλατύ-Θεσσαλονίκη, στο οποίο έγινε το πρόσφατο δυστύχημα στο Άδενδρο; Αν ναι, γιατί δεν λειτουργούσε η σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση, όταν συνέβη το δυστύχημα;

- Να κατατεθεί το Πρωτόκολλο Παραλαβής προς χρήση, στην περίπτωση που έχει συντελεστεί Παραλαβή προς χρήση.
- Να κατατεθούν τα τυχόν υπάρχοντα Πρωτόκολλα Παραλαβής προς χρήση άλλων τμημάτων γραμμής.

19) Έχετε αντιληφθεί, ότι όσα αναφέρουμε παραπάνω ότι συνέβησαν στη σύμβαση 717/2014 συνιστούν απάτη τεραστίων διαστάσεων και καταλήστευση δημόσιου χρήματος, στην οποία εμπλέκονται όσοι διαχειρίστηκαν από πλευράς ΕΡΓΟΣΕ την αμαρτωλή αυτή σύμβαση; Γιατί δεν τους στείλατε ακόμη στον Εισαγγελέα;

20) Έχετε αντιληφθεί, κύριε υπουργέ, ότι, αν είχε εγκαίρως ολοκληρωθεί το Σεπτέμβριο του 2016 η σύμβαση 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ, θα λειτουργούσε το σύστημα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης στην περιοχή του Αδενδρου και δεν θα είχε συμβεί το τραγικό αυτό δυστύχημα, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους τρεις (3) συνάνθρωποί μας;

21) Γιατί, κύριε υπουργέ, ανέχεστε και σεις, όπως και οι προκάτοχοί σας, τις τεράστιες καθυστερήσεις των έργων της ΕΡΓΟΣΕ, που έχουν σαν αποτέλεσμα να μην λειτουργούν ζωτικά συστήματα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας και να είναι θέμα τύχης και συνθηκών να συμβούν δυστυχήματα, όπως αυτό στο Άδενδρο;

22) Δεν πληροφορηθήκατε, κύριε υπουργέ, ότι λίγες μέρες μετά το τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο η ΕΡΓΟΣΕ έδωσε και νέα παράταση στην αμαρτωλή σύμβαση 717/2014; Λάβατε γνώση εσείς ή ο Γραμματέας Μεταφορών κ . Βούρδας της σχετικής εισήγησης (αρ. πρωτ. οικ.3834/17/23-5-2017), στην οποία φαίνεται όλο το ιστορικό των συνεχών παρατάσεων και πως η ΕΡΓΟΣΕ απαλλάσσει των ευθυνών τους τους «εθνικούς εργολάβους», επιρρίπτοντας όλες τις ευθύνες για τις καθυστερήσεις στον ΟΣΕ; Όταν αυτές οι καθυστερήσεις γίνονται αιτία να χαθούν ζωές, έχει σημασία αν ευθύνεται η ΕΡΓΟΣΕ ή ο ΟΣΕ;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Κοινοποίηση: Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Γ.Γ. κατά της Διαφθοράς, Οικονομικούς Εισαγγελείς, Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης.