

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ και ΑΚΕ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	7305
Αριθμ. Πρωτ. ΑΙΤΗΣ. ΚΑΤ. ΕΓΓΡΑΦΩΝ	691
Ημερομ. Καταθέσεως	17 7 13

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Θέμα: ««Η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, η “περιορισμένη εργολαβία” 751/2015 και η διαχρονική από Υπουργό σε Υπουργό συγκάλυψη ευθυνών για τις καθυστερήσεις και τη διαχείριση των εν λόγω συμβάσεων από πλευράς ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ»

1) Στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου προηγούμενων Κοινοβουλευτικών Συνόδων, είχαμε καταθέσει σειρά Ερωτήσεων & Α.Κ.Ε.(αρ. πρωτ.: 1) 19200/931/11-7-2011, 2) 6072/679/24-2-2012, 3) 572/31/31-7-2012, 4) 2539/315/ 10-10-13, 5) 2540/316/10-10-2013, 6) 2541/317/10-10-2013, 7) 2542/318/10-10-2013, 8) 4409/529/29-11-2013), 9) 4410/530/29-11-2013 10) 4411/531/2013, 11) 4412/532/29-11-2013, 12) 908/63/17-3-2015, 13) 909/64/17-3-2015, 14) 910/65/17-3-2015, 15) 914/66/17-3-2015, 16) 915/67/17-3-2015 και 17) 276/21/14-10-2015) για την αμαρτωλή σύμβαση 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, καταγγέλλοντας τις προσπάθειες συγκάλυψης σε όλα τα επίπεδα, από το υπηρεσιακό και το πολιτικό μέχρι το Ελεγκτικό Συνέδριο και το δικαστικό, αλλά και κρούοντας τον κώδωνα του κινδύνου να ζητηθεί η επιστροφή πολλών εκατομμυρίων ευρώ ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, λόγω της καθυστέρησης της αποπεράτωσης της σύμβασης.

Με τις απαντήσεις τους ή την παράλειψή τους να μας απαντήσουν οι αρμόδιοι υπουργοί «έριχναν νερό στο μύλο» της συγκάλυψης, αρνούμενοι να λάβουν μέτρα για την τιμωρία των επίορκων κρατικών λειτουργών, αλλά και για να αποτρέψουν τον κίνδυνο επιστροφής πολλών εκατομμυρίων ευρώ ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Μας κοινοποιούσαν απλώς απαντήσεις των ελεγχόμενων οργάνων διοίκησης ή κρυβόντουσαν πίσω από διακηρύξεις περί ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης ή απαξιοούσαν να μας απαντήσουν!!!

2) Με την υπ' αριθμ. πρωτ. 2670/183/26-1-2016 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, καθώς και με τις ιδίου περιεχομένου υπ' αριθμ. πρωτ.: α) 2051/95/15-12-2016 β) 2050/94/15-12-2016 γ) 2048/92/15-12-2016 και δ) 2049/93/15-12-2016 Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε, επανήλθαμε στο θέμα, εγκalώντας τους αρμόδιους υπουργούς για τη συνεχιζόμενη συγκάλυψη του σκανδάλου σε όλα τα επίπεδα και κρούοντας ξανά τον κίνδυνο να ζητηθεί η επιστροφή πολλών εκατομμυρίων ευρώ ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, λόγω και της διαφανιόμενης από τότε μη έγκαιρης αποπεράτωσης της εργολαβίας της σύμβασης 751/9-10-2015 της ΕΡΓΟΣΕ,

Σημειωτέον, ότι η εν λόγω σύμβαση, όπως αναφέρεται στο με Αρ. Πρωτ. 1080/Φ.93/25.06.2014 Έγγραφο της Ε.Δ.Α. Μεταφορών, είναι μια «περιορισμένη εργολαβία», που αποφασίστηκε στις 23/6/2014, σε «συντονιστική σύσκεψη υπό τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων», να προκηρυχθεί εσπευσμένα, μετά την «απόρριψη από την ΕΕ», όπως αναφέρεται στο ίδιο έγγραφο, «των αιτήσεων χρηματοδότησης του ημιτελούς έργου ως bridged-phased».

Η εργολαβία, δηλαδή, της σύμβασης 751/9-10-2015 της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης 994/2005, το σύνολο των οποίων, σύμφωνα με την υπ' Αρ. Πρωτ. 2360/Φ93/31-12-2013 Απόφαση της Ε.Δ.Α. Μεταφορών με θέμα «Επιβεβαίωση Ολοκλήρωσης της Α' ΦΑΣΗΣ της Πράξης “ Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αττικής: Τμήμα Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς” (mis 133472) του ΕΠ ΣΑΑΑΣ 2000-2006», έπρεπε να αποπερατωθεί «στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013 έως το τέλος του 2015», με δύο (2) εργολαβίες, τις με «Α.Δ. 730» και «Α.Δ. 731», εκ των οποίων η με Α.Δ. 730 αφορούσε βασικά τις υπολειπόμενες εργασίες **σηματοδότησης** και η με Α.Δ. 731 αφορούσε βασικά τις υπολειπόμενες εργασίες **ηλεκτροκίνησης** και **Η/Μ εγκαταστάσεων**, όπως προκύπτει και από το υπ' αρ. πρωτ. 246388/3-7-2014 έγγραφο του τότε Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ κ. Κ. Σπηλιόπουλου προς τον Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, το οποίο κοινοποιείται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων (Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Ν. Σταθόπουλο και Ε.Δ.Α Μεταφορών).

Οι περισσότεροι, όμως, από τους ερωτώμενους υπουργούς των κυβερνήσεων πλέον ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ με τις απαντήσεις τους συνέχισαν την πρακτική των προκατόχων τους, αρνούμενοι να λάβουν μέτρα κατά των επίορκων κρατικών λειτουργών και, αντί να απαντήσουν οι ίδιοι στα σχετικά ερωτήματά μας, μας κοινοποίησαν και πάλι απαντήσεις των ελεγχόμενων οργάνων

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

διοίκησης, που έχουν κάθε λόγο να συγκαλύψουν τις μεγάλες και ποινικά κολάσιμες ευθύνες τους για το τεράστιο και διαχρονικό αυτό σκάνδαλο. Υπήρχαν μάλιστα και υπουργοί, όπως ο **υπουργός Υποδομών και Μεταφορών** και ο **υπουργός Οικονομικών**, οι οποίοι, κατά παράβαση του Κανονισμού της Βουλής, δεν απάντησαν καν, στην τελευταία από τις παραπάνω ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε.(αντιστοίχως στις υπ' αρ. 2051/95/15-12-2016 και 2049/93/15-12-2016).

3) Ο Αναπληρωτής Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και ο υπουργός Οικονομίας και Ανάπτυξης, ήταν οι μόνοι που προσπάθησαν να απαντήσουν στα ερωτήματα των τελευταίων Ερωτήσεών μας (αρ. πρωτ. 2048/92/15-12-2016 και 2050/94/15-12-2016 αντιστοίχως) που τους αφορούσαν, αλλά:

- Ο μεν πρώτος, απαντώντας στο υπ' αρ. 12 ερώτημά μας, μας γνώρισε ότι το δικαίωμα που δίνει στον υπουργό Δικαιοσύνης **το άρθρο 30 παρ. 1** του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας αφενός «έχει εντελώς εξαιρετικό χαρακτήρα και εφαρμόζεται μόνο υπό το πρίσμα του σεβασμού στην ανεξαρτησία της δικαιοσύνης, ενδεχομένως σε ακραίες περιπτώσεις κατά τις οποίες οι δικαστικές αρχές δεν μπόρεσαν να αξιολογήσουν ενδείξεις τέλεσης συγκεκριμένων αξιόποινων πράξεων» και αφετέρου «δεν ενεργοποιείται με μόνη την ύπαρξη κάποιων αορίστων πληροφοριών ή στοιχείων, για τα οποία μάλιστα ο ίδιος δεν έχει άμεση αντίληψη».

Όμως, κύριε υπουργέ, όταν σας καταγγέλλει Βουλευτής του Ελληνικού Κοινοβουλίου, ότι η «ιδιαιτέρη ποινική δικογραφία» με «ειδικό αριθμό ΕΓ 112-2014/138», που σχηματίστηκε, μετά την από 5/7/2013 μηνυτήρια αναφορά του προς την Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς κ. Ράικου, τέθηκε στο αρχείο χωρίς να κληθούν να καταθέσουν ούτε καν οι εμπειρογνώμονες, τους οποίους αφορούσαν οι καταγγελίες του, τότε δεν έχουμε να κάνουμε σε καμιά περίπτωση με αόριστες πληροφορίες, αλλά με συγκεκριμένες και ουσιώδεις παραλείψεις των δικαστικών αρχών, που είχαν σαν συνέπεια να μην αξιολογήσουν σωστά ενδείξεις τέλεσης συγκεκριμένων αξιόποινων πράξεων.

- Ο δε δεύτερος μας διαβίβασε απλά το υπ' αρ. πρωτ. 15728/23-12-2016 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης Επιχειρησιακού Προγράμματος «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον & Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΥΔ ΕΠ ΥΠΜΕΠΕΡΑΑ), με το οποίο:

α) Όσο αφορά το **ερώτημά μας 7**, μας παρέπεμψε στο υπ' αρ. πρωτ. 1013/ΕΥΔ ΕΠ ΥΠΜΕΠΕΡΑΑ/29-1-2016 έγγραφό της, σε απάντηση προηγούμενης ερώτησής μας, και μας γνώρισε επιπρόσθετα τα εξής:

- «με την υπ' αρ. πρωτ. Ref. Ares (2015) 2378289-8/6/2015 Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιβεβαιώνεται το κλείσιμο της ενίσχυσης του Ε.Π. ΣΑΑΣ, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και το έργο " Προαστιακός σιδηρόδρομος Αττικής-τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς", χωρίς να υπάρχει απώλεια κοινοτικής χρηματοδότησης»

- «Σε ότι αφορά στο ΠΕΠ Αττικής 2007-2013-από πόρους του οποίου έχει συγχρηματοδοτηθεί το ανωτέρω έργο ως έργο "γέφυρα"- η τελική έκθεση κλεισίματος θα υποβληθεί έως τις 31/3/2017, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες στις σχετικές Κατευθυντήριες Γραμμές. Το έργο είναι σε εξέλιξη και εφόσον δεν ολοκληρωθεί και δεν τεθεί σε λειτουργία μέχρι την υποβολή της τελικής έκθεσης κλεισίματος, θα έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπιστεί ως ημιτελές και να ολοκληρωθεί έως τον Μάρτιο του 2019, χωρίς απώλεια κοινοτικών πόρων».

β) Όσο αφορά το **ερώτημά μας 8**, μας γνώρισε, ότι « αρμόδια να απαντήσει είναι η Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού της Εφαρμογής (ΕΥΣΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων-ΕΣΠΑ, δεδομένου ότι διαπραγματεύεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή την διαχειριστική ολοκλήρωση των Αποφάσεων του Ταμείου Συνοχής Π.Π. 2000-2006, άρα και του έργου της Ηλεκτροκίνησης του Άξονα Πειραιά-Αθήνα-Θεσσαλονίκη»

Όμως, κύριε υπουργέ, όταν σας ρωτάμε αν «θα διερευνηθούν οι ευθύνες της ΕΔΑ Μεταφορών και τώρα πλέον της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης Ε.Π. «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» για όσα καταγγείλαμε με τις προηγούμενες Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε., αλλά και με την παρούσα», πως είναι δυνατό να αρκείστε μόνο στην απάντηση της ελεγχόμενης υπηρεσίας σας, οι αποφάσεις της οποίας οδήγησαν ήδη σε απώλειες μεγάλων ποσών κοινοτικής χρηματοδότησης για δαπάνες που δεν κρίθηκαν λόγω των καθυστερήσεων και της εν γένει διαχείρισης επιλέξιμες και υπάρχει τεράστιος κίνδυνος, αν όχι βεβαιότητα, ότι θα οδηγηθούμε σε επιστροφή κοινοτικής συνδρομής εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ;

Δεν γνωρίζετε επίσης, ότι οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν μετά τις 31-12-2015 δεν είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση και επομένως θα έχουμε και εξ αυτού του λόγου απώλεια κοινοτικής συνδρομής;

Δεν είδατε, ότι η εν λόγω υπό τον έλεγχό σας Υπηρεσία, δεν απαντά στην ουσία των καταγγελιών μας και προσπαθεί να παραπλανήσει τους πάντες, επικαλούμενη το κλείσιμο της ενίσχυσης του Ε.Π. ΣΑΑΣ 2000-2006 ως δήθεν απόδειξη, ότι δεν είχαμε απώλεια κοινοτικής χρηματοδότησης για το έργο «Προαστιακός σιδηρόδρομος Αττικής-τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς»; Δεν γνωρίζετε, κύριε υπουργέ, ότι για το εν λόγω έργο είχαμε ήδη περικοπές της κοινοτικής χρηματοδότησης, λόγω της κακής διαχείρισής του, ενώ χαρακτηρίστηκε ως έργο ημιτελές και η ολοκλήρωσή του εντάχθηκε ως έργο «γέφυρα» στο ΠΕΠ Αττικής 2007-2013, που είχε ως αιώτατη ημερομηνία κλεισίματος τις 31-3-2017;

Και πως μπορεί, κύριε υπουργέ, να ισχυρίζεται η ελεγχόμενη υπηρεσία σας, ότι το εν λόγω έργο «εφόσον δεν ολοκληρωθεί και δεν τεθεί σε λειτουργία μέχρι την υποβολή της τελικής έκθεσης κλεισίματος, θα έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπιστεί ως ημιτελές και να ολοκληρωθεί έως τον Μάρτιο του 2019, χωρίς απώλεια κοινοτικών πόρων»; Δεν γνωρίζετε, κύριε

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

υπουργέ, ότι, όταν προτάθηκε η ολοκλήρωση του «Ημιτελούς Έργου-Γέφυρα» «ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑ:ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ» σε δυο(2) φάσεις, μια στο ΕΣΠΑ 2007-2013 και μια στο ΕΣΠΑ 2014-2020, όπως προκύπτει από το με Αρ. Πρωτ. 1080/Φ.93/25.06.2014 παραπάνω Έγγραφο της Ε.Δ.Α. Μεταφορών, «η ΕΕ, στις 11-6-2014, απέρριψε τις αιτήσεις χρηματοδότησης του ημιτελούς έργου ως bridged-phased», γιατί «τα μεγάλα έργα γέφυρες από την περίοδο 2000-2006 στην περίοδο 2007-2013 δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο διαχωρισμού σε φάσεις μεταξύ της περιόδου 2007-2013 και 2014-2020, καθώς αυτά τα έργα ήταν αντικείμενο ειδικής μεταχείρισης ως ημιτελή έργα της περιόδου 2000-2006»;

Και το κυριότερο, κύριε υπουργέ, δεν γνωρίζετε, ότι, όπως αναφέρουμε και παραπάνω, το έργο της σύμβασης 751/9-10-2015 της ΕΡΓΟΣΕ είναι μια «περιορισμένη εργολαβία», η οποία περιλαμβάνει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης 994/2005, τις οποίες είχε υποχρέωση η ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει με τις εργολαβίες με ΑΔ 730 και 731 μέχρι 31/12/2015 ή έστω μέχρι 31/3/2017;

Η τελευταία παράγραφος της υπ' Αρ. Πρωτ. 2360/Φ93/31-12-2013 Απόφασης της Ε.Δ.Α. Μεταφορών με θέμα «Επιβεβαίωση Ολοκλήρωσης της Α' ΦΑΣΗΣ της Πράξης " Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αττικής: Τμήμα Τρεις Γέφυρες – Πειραιάς" (mis 133472) του ΕΠ ΣΑΑΑΣ 2000-2006», είναι επί αυτού σαφής και δεν επιδέχεται παρερμηνείες, δεδομένου ότι αναφέρει επί λέξει τα εξής:

«Επισημαίνεται επιπρόσθετα η υποχρέωση ολοκλήρωσης και λειτουργίας του συνόλου του έργου της Ανακαίνισης της Σιδηροδρομικής Γραμμής του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αττικής στο τμήμα Πειραιάς-Τρεις Γέφυρες στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, έως 31/12/2015, σύμφωνα και με την υποβληθείσα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής Μεγάλου Έργου, σε διαφορετική περίπτωση θα υπάρξει επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής».

Και το τελευταίο, κύριε υπουργέ, όσο αφορά την απάντηση στο Ερώτημά μας 8. Αναρωτιόμαστε εύλογα, πως μας παραπέμπετε στην απάντηση μιας άλλης υπηρεσίας σας, χωρίς να φροντίσετε να μας δοθεί απάντηση από την **Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού της Εφαρμογής (ΕΥΣΕ)** της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Επενδύσεων-ΕΣΠΑ, η οποία, σύμφωνα με τα όσα αναφέρει η **ΕΥΔ ΕΠ ΥΠΜΕΠΕΡΑΑ/29-1-2016** στο παραπάνω έγγραφό της, είναι αρμόδια να απαντήσει; Πως και σας διέφυγε μια τόσο σημαντική παράλειψη;

Και τώρα, κύριε υπουργέ, που παρήλθε η 31-3-2017(ημερομηνία κλεισίματος του ΕΣΠΑ 2007-2013), χωρίς να έχει παραδοθεί σε χρήση η ηλεκτροκίνηση μέχρι τον Σ.Σ. Αθηνών, δεν θα έχουμε την επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής για το έργο της Ηλεκτροκίνησης του Άξονα Πειραιάς- Αθήνα- Θεσσαλονίκη;

4) Όσο αφορά τον υπουργό Οικονομικών, ο οποίος απαξίωσε να μας απαντήσει, αναρωτιόμαστε γιατί δεν απάντησε. Μήπως, οι συγκεκριμένες πράξεις φοροδιαφυγής και οικονομικών εγκλημάτων που του καταγγείλαμε δεν προσφέρονται για έλεγχο, γιατί αφορούν ισχυρά οικονομικά συμφέροντα, που μένουν στο απυρόβλητο χρόνια τώρα από τις υπηρεσίες του υπουργείου του;

Δεν ενδιαφέρεστε, κύριε υπουργέ, αν έχει δοθεί εντολή ελέγχου στο ΣΔΟΕ, για να ελεγχθούν το ιδιωτικό συμφωνητικό (που αναφέραμε στην υπ' αριθμό πρωτ. 2542/318/10-10-2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε προς τον Υπουργό Οικονομικών) μεταξύ της κοινοπραξίας **SIEMENS AG-ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ-ΤΕΡΝΑ Α.Ε** και της εταιρείας «**J&P- ΑΒΑΞ ΑΕ**» για την εκχώρηση μέρους του έργου και τα τιμολόγια που έχουν εκδοθεί λόγω αυτού του συμφωνητικού, για να διαπιστωθεί αν έχουν διαπραχθεί φορολογικές παραβάσεις και αδικήματα φοροδιαφυγής;

5) Όσο αφορά τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος ήταν και ο κύριος αποδέκτης των ερωτημάτων μας, πραγματικά μας εξέπληξε που δεν μας απάντησε, γιατί δεν μας είχε συνηθίσει σε τέτοια συμπεριφορά. Όμως, φαίνεται πως έχει καταλάβει και αυτός, ότι ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ τον εκθέτουν συνεχώς με τις απαντήσεις τους και τις καθυστερήσεις των έργων, που προτίμησε να μη μας απαντήσει, παρά να εκτεθεί για μια ακόμη φορά. Και η εντύπωσή μας αυτή δεν είναι αυθαίρετη, δεδομένου ότι δεν έχει απαντήσει σε καμιά από τις καυτές ερωτήσεις μας για θέματα ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, που έχουμε καταθέσει τους τελευταίους επτά (7) μήνες(!!!).

Αλλά, αν είχε λάβει μέτρα για τον πειθαρχικό έστω έλεγχο των επίορκων υπαλλήλων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ για όσα του καταγγείλαμε και για να αποφευχθούν νέες καθυστερήσεις και νέες ρεμούλες στο αμαρτωλό αυτό έργο, ελπιούν ότι δεν θα μας ενοχλούσε που δεν απάντησε στη συγκεκριμένη ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. Δυστυχώς, όμως, με συγκεκριμένες ενέργειές του, που προφανώς προήλθαν από εισιγήσεις των διεφθαρμένων Διοικήσεων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, ενεπλάκη κι αυτός, όπως και οι προκάτοχοί του, στη διαχείριση των συνεπειών της διαλυθείσας σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ και της «περιορισμένης εργολαβίας» της σύμβασης 751/2015 της ΕΡΓΟΣΕ, με συνέπεια να εκτεθεί ακόμη περισσότερο και να χρεωθεί και αυτός, όπως και οι προκάτοχοί του, τη «κρετινιά», ότι συγκαλύπτει τις ενέργειες διεφθαρμένων Διοικήσεων και υπαλλήλων.

Παραθέτουμε παρακάτω όσα κατά τη γνώμη μας εκθέτουν τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών:

ι) Με την υπ' αρ. πρωτ. 82454/2374/Φ2/15-12-2016 Απόφασή του προέβη στη «**Συγκρότηση Επιτροπής για την καταγραφή, μεταφορά και αξιοποίηση των υλικών της υπ' αρ. σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ, που βρίσκονται αποθηκευμένα εντός του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών και αποθηκευμένα σε χώρους κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά**».

Δηλαδή, ο κύριος υπουργός, μετά από εισήγηση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ (έγγραφα υπ' αρ. πρωτ. 4242/29-11-2015 και Οικ. 286603/29-11-2016 αντιστοίχως) αποφάσισε τη Συγκρότηση Επιτροπής για την καταγραφή, μεταφορά και αξιοποίηση των υλικών της υπ' αρ. σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ, αν και, σύμφωνα με το υπ' Αρ. Πρωτ. 273517/5-2-2016 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, που μας είχε κοινοποιήσει ο ίδιος με την απάντησή του σε προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., « δεν τίθεται θέμα χρησιμοποίησης των υλικών της σύμβασης 994/2005, τα οποία όπως έκρινε ο ΟΣΕ (και μας κοινοποίησε με έγγραφό του), δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τη σύμβαση 751/2015 της ΕΡΓΟΣΕ ».

Όπως αναφέρουμε και στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., τα υλικά επί τόπου της σύμβασης 994/2005, παρότι είχαν πληρωθεί, δεν παραλήφθηκαν παράνομως από τον ΟΣΕ και παρέμειναν στη δικαιοδοσία της αναδόχου κοινοπραξίας της σύμβασης 994/2005, χωρίς να ζητηθεί από την Κοινοπραξία του έργου η επιστροφή του ποσού που πληρώθηκε γι αυτά μέσω των λογαριασμών πληρωμής του έργου.

Είχαμε δε αναρωτηθεί στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., στην οποία δεν μας απάντησε ο υπουργός, τι μεσολάβησε και άλλαξαν γνώμη ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ και γιατί υλικά που δεν μπορούσαν προηγουμένως να χρησιμοποιηθούν τώρα χρησιμοποιούνται; Επίσης, με ποιο τρόπο θα καλύψουν τα υλικά, τα οποία κατά πληροφορίες μας εμφανίζεται να έχουν κλαπεί από το χώρο του σταθμού Αθηνών, όπου φυλάσσονταν από την Κ/Ε της σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ;

Μήπως, όπως αναφέρουμε στην υπ' αριθμ. πρωτ. 2670/183/26-1-2016 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., εμφανιστούν σαν «νέα» υλικά και πληρωθούν ξανά, μετά τον ΟΣΕ, και από την ΕΡΓΟΣΕ;

Ως φαίνεται, ο κ. υπουργός δεν έλαβε υπόψη του τίποτα από τα παραπάνω και προέβη στην έκδοση της παραπάνω Απόφασης, που τον εκθέτει ανεπανόρθωτα.

Αλλά περισσότερο τον εκθέτει το από 16/1/2017 Πόρισμα της παραπάνω Επιτροπής, η οποία κατέληξε **ΟΜΟΦΩΝΑ** στα εξής:

• Τα υλικά τα οποία υπάρχουν εντός του Σ.Σ. Αθηνών και σε χώρους κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά δεν είναι δυνατόν να ταυτοποιηθούν με υλικά τα οποία παραδόθηκαν από την εργολαβία 994/2005 του ΟΣΕ, επειδή:

1. Σύμφωνα με το άρθρο 64 του Ν. 3669/2008 υλικά επί τόπου του έργου θα έπρεπε να έχουν συμπεριληφθεί στο εγκεκριμένο Πρωτόκολλο Προσωρινής Παραλαβής της εργολαβίας 994/2005(ημερ. Έγκρισης 4-10-2011)

2) Σύμφωνα με το άρθρο 64 του Ν. 3669/2008 υλικά επί τόπου του έργου θα έπρεπε να έχουν συμπεριληφθεί στο εγκεκριμένο Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής της εργολαβίας 994/2005(ημερ. Έγκρισης 1-11-2012)

Σε κανένα εκ των δύο ανωτέρω πρωτοκόλλων δεν υπάρχει κατάλογος περιλαμβανομένων υλικών.

• Παρατηρήθηκε (από τις επιτόπου επισκέψεις της Επιτροπής) η κακή κατάσταση φύλαξης του υπάρχοντος εξοπλισμού εντός του Σ.Σ. Αθηνών, πόσο μάλλον δε των υλικών που υπάρχουν κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά.

• Ιδιαίτερος διαπιστώθηκε η μη τήρηση αρχείου αποθήκευσης και η μη ύπαρξη οποιουδήποτε παραστατικού στοιχείου που αφορά υλικά της σύμβασης 994/2005, όπως π.χ. δελτία αποστολής, δελτία εισαγωγής, τιμολόγια, κ.α., καθότι τα ανωτέρω παραστατικά στοιχεία ζητήθηκαν, αλλά δεν προσκομίστηκαν στην Επιτροπή.

• Στο χώρο του Σ.Σ. Αθηνών βρίσκεται πληθώρα υλικών και εξοπλισμού σε πλήρη αταξία, για τα οποία δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί αν ανήκουν στην εργολαβία 994/2005 ή σε άλλη εργολαβία ή έχουν προσκομισθεί από άλλον προμηθευτή.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει σαφώς ότι δεν είναι δυνατή η ταυτοποίηση και επομένως η όποια καταγραφή υλικών που ανήκουν στη σύμβαση 994/2005 και βρίσκονται εντός του Σ.Σ. Αθηνών και κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά.

ii) Μετά το παραπάνω Πόρισμα, το οποίο είχε αποδέκτη τον ίδιο τον υπουργό, θα περίμενε κανείς, ότι ο κ. υπουργός θα έπαιρνε τα κεφάλια αυτών που του εισηγήθηκαν τη συγκρότηση της Επιτροπής και θα έστελνε στον εισαγγελέα όσους παρανόμησαν, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο Πόρισμα της Επιτροπής.

Όμως, τα αδιέξοδα στα οποία έχουν περιέλθει οι αρμόδιοι του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ είναι προφανή και παρέσυραν τον υπουργό και σε νέο ολίσθημα.

Μια(1) μόλις μέρα μετά την υποβολή του παραπάνω Πορίσματος στον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κι ενώ ήξερε ότι είχε εκπνεύσει ήδη η προθεσμία που είχε η Επιτροπή για την έκδοση του Πορίσματος, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. **Πετράκης**, προφανώς έχοντας τις πληροφορίες του για την κακή τροπή που παίρνουν τα πράγματα, με το υπ' αρ. πρωτ. 3003040/17-1-2017 έγγραφό του ζήτησε από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την αντικατάσταση(!!!) του προερχόμενου από τον ΟΣΕ μέλους της Επιτροπής, που ο ίδιος είχε προτείνει, θεωρώντας προφανώς, ότι με τον τρόπο αυτό θα προλάβει την έκδοση Πορίσματος, που θα δημιουργούσε τεράστιο πρόβλημα σ' εκείνο και στον κ. Βούρδα, αφού η συγκρότηση της Επιτροπής ήταν πρόταση δική του και του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ κ. Βούρδα.

Και ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος είχε ήδη στα χέρια του το Πόρισμα της Επιτροπής, ένα(1) μήνα μετά, με νεότερη απόφασή του (αρ. πρωτ. 11306/216/Φ2/15-2-2017) προέβη στη συγκρότηση νέας Επιτροπής, της οποίας το έργο ήταν το ίδιο με της προηγούμενης Επιτροπής. Η μόνη διαφορά μεταξύ των δυο(2) αποφάσεων είναι ότι η δεύτερη απόφαση δεν αναφέρεται σε «υλικά της σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ», αλλά γενικά σε υλικά, ενώ στα «Έχοντας υπόψη» υπάρχει το

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

Πόρισμα της πρώτης Επιτροπής και το παραπάνω έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ κ. Πετράκη, με το οποίο ζητείται η αντικατάσταση του ορισθέντος μέλους της 1ης Επιτροπής και ο ορισμός νέου.

Εννέα(9) μέρες μετά, με την υπ' αρ. πρωτ. 11801/232/Φ2/24-2-2017 απόφασή του ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών τροποποίησε τη δεύτερη απόφασή του και στη θέση του προέδρου της Επιτροπής ορίστηκε ο κ. Βαλκανάς Νικόλαος, υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών που υπηρετεί στη Δ/ση Οδικών Υποδομών, στη θέση του κ. Μαντούδη Γεωργίου, ο οποίος με την από 17/2/2017 Αναφορά του ζήτησε την αντικατάστασή του, αλλά το Πόρισμα στο οποίο κατέληξε η 2η Επιτροπή δείχνει νομίζουμε καθαρά, ότι υφίστατο πιέσεις για αλλαγή στάσης...

Στις 15/5/2017, δηλαδή δυο(2) ολόκληρους μήνες από την προθεσμία (1 μήνας, όπως και στην 1η Επιτροπή) που της είχε δοθεί με την απόφαση συγκρότησής της, η 2η Επιτροπή με τη νέα κατά 2/5 σύνθεσή της παρέδωσε το Πόρισμά της στον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, από το οποίο προκύπτουν τα εξής:

α) Για την εκτέλεση του έργου της, η Επιτροπή, **συνεργάστηκε με την Κ/Ε SIEMENS AG- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε., Ανάδοχο του έργου της σύμβασης 994/2005**, στον οποίο κοινοποιούσε την αλληλογραφία που είχε με τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ και από τον οποίο ζήτησε τον ορισμό εκπροσώπων της Κ/Ε «στο πλαίσιο της έναρξης καταγραφής των υλικών εντός του χώρου του Σ.Σ. Αθηνών και των χώρων κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά». Δηλαδή η Επιτροπή, χωρίς να το αναφέρει στο Πόρισμά της, κατέγραψε αποκλειστικά υλικά της σύμβασης 994/2005.

β) Όσον αφορά στην **καταγραφή** των αποθηκευμένων υλικών εντός του Σ.Σ. Αθηνών και κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά, αυτή έγινε από την Επιτροπή «σε συνεργασία με τους εκπροσώπους της Κ/Ε της σύμβασης 751/2015 και τον ΟΣΕ» και η Επιτροπή επισύναψε στο Πρακτικό της **Πίνακα Καταγραφής Υλικών**

γ) Όσον αφορά την αξιολόγηση της δυνατότητας χρησιμοποίησης των ανωτέρω υλικών στην τρέχουσα εργολαβία 751/2015 της ΕΡΓΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ, κατόπιν σχετικού αιτήματος της Επιτροπής, με το υπ' αρ. πρωτ. ΕΞ. 290134/751/15/Φ751/22.03.2017 έγγραφό της έστειλε κατάλογο των υλικών, που ήδη είχε ενσωματώσει στο έργο ή είχαν μεταφερθεί σε εργοταξιακό χώρο. Όπως δε προκύπτει από το υπ' αρ. πρωτ. ΚΕ/ΕΡΓΟΣΕ/0255/17-3-2017 έγγραφο, τον εν λόγω κατάλογο υλικών τον έστειλε η Κ/Ε της σύμβασης 751/2015 στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία με τη σειρά της τον διαβίβασε στην Επιτροπή.

δ) Όσον αφορά την **μεταφορά και αποθήκευση υλικών** που βρίσκονταν στο χώρο του Σ.Σ. Αθηνών και στους χώρους κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά, η μεταφορά των υλικών έγινε **με φορτηγά** στις αποθήκες Κ1 και Κ2 στο Θιράσιο Πεδίο που είχε υποδείξει ο ΟΣΕ Α.Ε. για την αποθήκευση. Η μεταφορά των υλικών ξεκίνησε **παράλληλα** με την καταγραφή τους.

Τα υλικά που βρέθηκαν στο Σ.Σ. Αθηνών, στο Σ.Σ. Ταύρου και στο Σ.Σ. Ρέντη (**αλλαγές γραμμής, στρατήρες, κ.λ.π.**) καθ' υπόδειξη του ΟΣΕ «παρέμειναν στις θέσεις τους σαν υλικά συντήρησης».

Από το Πρακτικό της 2ης Επιτροπής δεν προκύπτει από πουθενά, ότι έγινε **αξιολόγηση** της κατάστασης στην οποία βρίσκονται τα υλικά, ούτε σε τίνοσ την **κυριότητα** ήταν τα υλικά που βρέθηκαν από την Επιτροπή εντός του Σ.Σ. Αθηνών και κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά. Αυτό που προκύπτει, όμως, καθαρά είναι, χωρίς να αναφέρεται ρητά, ότι πρόκειται για υλικά της σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ, τα οποία, όπως αναφέρουμε παραπάνω, δεν παραλήφθηκαν **παράνομως** από τον ΟΣΕ κατά τη διάλυση της σύμβασης και παρέμειναν στη δικαιοδοσία της αναδόχου κοινοπραξίας της σύμβασης 994/2005, με εκπροσώπους της οποίας η Επιτροπή είχε **συνεχή συνεργασία για την καταγραφή των υλικών**. Σημειωτέον, ότι για τη μη παραλαβή των υλικών αυτών, η Κ/Ε SIEMENS AG- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε της σύμβασης 994/2005 είχε καταθέσει προσφυγή κατά του ΟΣΕ, που δεν γνωρίζουμε αν έχει εκδικαστεί και ποια ήταν η κατάληξή της.

Σε κάθε περίπτωση, λοιπόν, προκύπτουν τεράστια ερωτηματικά για τη **σκοπιμότητα** της απόφασης του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών να συγκροτήσει 2η Επιτροπή, όταν το Πόρισμα της 1ης Επιτροπής ήταν σαφές, αφού αναφέρει ρητά, ότι «δεν είναι δυνατή η ταυτοποίηση και επομένως η όποια καταγραφή υλικών που ανήκουν στη σύμβαση 994/2005 και βρίσκονται εντός του Σ.Σ. Αθηνών και κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά» και ότι «Παρατηρήθηκε (από τις επιτόπου επισκέψεις της Επιτροπής) η **κακή κατάσταση φύλαξης του υπάρχοντος εξοπλισμού εντός του Σ.Σ. Αθηνών, πόσο μάλλον δε των υλικών που υπάρχουν κατά μήκος του τμήματος Σ.Σ. Αθηνών-Σ.Σ. Πειραιά**».

Γεννάται επίσης εύλογα το ερώτημα, γιατί η 2η Επιτροπή, τα τρία από τα πέντε μέλη της οποίας ήταν τα ίδια και στην 1η Επιτροπή, δέχτηκε να κάνει ουσιαστικά τον «**τροχονόμο**» μεταξύ αφενός της Κ/Ε SIEMENS AG- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε. και της Κ/Ε ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε και αφετέρου του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, για να λυθούν τα αδιέξοδα που δημιουργήθηκαν στις αμαρτωλές συμβάσεις 994/2005 του ΟΣΕ και 751/2015; Μήπως η αντικατάσταση των δυο(2) μελών της 1ης Επιτροπής είχε καταλυτικό ρόλο σ' αυτό; Και πως είναι δυνατό ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών να ανέχεται τέτοια σκοτεινά και ύποπτα παιχνίδια, που εξυπηρετούσαν αποκλειστικά τα συμφέροντα των «εθνικών εργολάβων»;

Γεννώνται ακόμη πολλά ερωτήματα, τα οποία παραθέτουμε παρακάτω και τα οποία πρέπει ν' απαντηθούν, από τον κ. υπουργό, από τους αρμοδίους του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, αλλά και από τη 2η Επιτροπή.

Αφού τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της σύμβασης 751/2015 επιλέχθηκαν από τον Ανάδοχο της εν λόγω σύμβασης, ενώ τα υπόλοιπα παραδόθηκαν για φύλαξη από τον Ανάδοχο της σύμβασης 994/2005, στην κυριότητα του οποίου

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

βρίσκονταν, γιατί έγινε η συγκρότηση δυο(2) Επιτροπών από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών; Μήπως η συγκρότηση της Επιτροπής ήταν από την αρχή προσχηματική, προκειμένου να παραληφθούν τα υλικά, που παρανόμως δεν παραλήφθηκαν κατά τη διάλυση της σύμβασης 994/2005, και γι αυτό, όταν αυτό δεν επιτεύχθηκε με την 1η Επιτροπή, έγινε η συγκρότηση της 2η Επιτροπής; Αυτό δεν δείχνει το τελικό αποτέλεσμα;

Και πως είναι δυνατό ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών να ανέχεται ένα τέτοιο παιχνίδι;

Πληρώθηκαν και σε ποιον τα υλικά που καταγράφηκαν και αποθηκεύτηκαν ή χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της σύμβασης 751/2015;

Μήπως, όπως αναφέρουμε σε προηγούμενες ερωτήσεις μας, πληρώθηκαν υλικά ξανά, μετά τον ΟΣΕ, και από την ΕΡΓΟΣΕ;

Ποιος πλήρωσε και σε ποιον τη μεταφορά των υλικών στις αποθήκες του ΟΣΕ στο Θριάσιο;

Αληθεύουν οι πληροφορίες μας, ότι για τη μεταφορά **πληρώθηκαν εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ στον Ανάδοχο της σύμβασης 751/2015;**

Και γιατί δεν έγινε κανένας έλεγχος από τη 2η Επιτροπή, για να διαπιστωθεί η κατάσταση των υλικών, παρά μόνο αποθηκεύτηκαν όπως-όπως, σαν να επρόκειτο για κοινά υλικά εμπορίου;

Υπάρχει **εσωτερικό e-mail της ΕΡΓΟΣΕ**, στο οποίο διατυπώνονται **σοβαρές ενστάσεις** επί του καταλόγου των υλικών που έστειλε ο Ανάδοχος της σύμβασης 751/2015 στην ΕΡΓΟΣΕ, για να χρησιμοποιηθούν στην εν λόγω εργολαβία, ο οποίος κατάλογος διαβιβάστηκε ως είχε από την ΕΡΓΟΣΕ στην Επιτροπή; Γιατί η Διοίκηση και οι αρμόδιοι της ΕΡΓΟΣΕ αγνόησαν αυτές τις σοβαρές ενστάσεις, που εγείρουν τεράστια ερωτηματικά για τη διαχείριση των εν λόγω υλικών και αφήνουν ευθέως υπόνοιες για το αν πρόκειται για υλικά, που έχουν πληρωθεί από τον ΟΣΕ και για τα οποία υπάρχει δικαστική διένεξη μεταξύ του ΟΣΕ και της Κ/Ε SIEMENS AG- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε.;

Είναι ποτέ δυνατό εξειδικευμένα υλικά σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης να αποθηκεύονται μ' αυτό τον τρόπο, σαν να πρόκειται για κοινά υλικά εμπορίου;

iii) Αν και τον είχαμε ενημερώσει με την προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε (αρ. πρωτ. **2051/95/15-12-2016**), στην οποία δεν μας απάντησε, ότι, ενώ **είχε παρέλθει** προ πολλού η ημερομηνία περαίωσης και ολοκλήρωσης (**9-8-2016**) της σύμβασης **751/2015**, είχε υλοποιηθεί, όπως προέκυπτε από το υπ' αρ. **Οικ 286557/28-11-2016** έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, μόνο το **1%(!!!)** του φυσικού αντικείμενου της, εκείνος εξακολούθησε να **καλύπτει** τα διεφθαρμένα και ανίκανα στελέχη του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που το μόνο που ξέρουν καλά είναι η εξυπηρέτηση των συμφερόντων των «εθνικών εργολάβων», αφού, όπως καταγγείλαμε στον κ. υπουργό, είχαν το θράσος με τέτοιο ποσοστό υλοποίησης να εισηγούνται την έγκριση Α.Π.Ε(!!!). Και θέλοντας ο κ. υπουργός να προσφέρει πλήρη κάλυψη στην ΕΡΓΟΣΕ για τις τεράστιες καθυστερήσεις του έργου και να διασκεδάσει τις εντυπώσεις που δημιουργήθηκαν από την παραπάνω Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., με δημόσιες δηλώσεις του στις **9 Φεβρουαρίου 2017**, που δημοσίευσε το έγκυρο site <https://www.metaforespress.gr/>, δήλωσε, απαντώντας σε ερωτήσεις δημοσιογράφων, τα εξής:

Δημοσιογράφος: Κύριε υπουργέ θα μας πείτε λίγα λόγια για το έργο και τη χρησιμότητά του. Τι θα προσφέρει στους πολίτες.

Υπουργός: Κατ' αρχάς βρισκόμαστε σε ένα σταθμό, τον κεντρικό σταθμό του σιδηροδρόμου της χώρας, που για 11 χρόνια ήταν κλειστός. Έξι χρόνια το έργο ήταν κολλημένο, και επιτέλους είναι έτοιμη η ηλεκτροκίνηση και μπορεί να χρησιμοποιηθεί.

Τον Απρίλιο ο σταθμός θα είναι σε πλήρη λειτουργία και θα δοθεί στους πολίτες, στο κοινό, για να μπορούν να τον χρησιμοποιούν και να απολαμβάνουν ένα σύγχρονο ηλεκτροκίνητο σιδηρόδρομο. **Τον Ιούνιο θα φτάσει μέχρι τον Πειραιά** και τα έργα συνεχίζονται προκειμένου να γίνει υπογειοποίηση στα Σεπόλια και να μην υπάρχουν τα προβλήματα μέσα στον αστικό ιστό.

Συνεχίζεται επίσης, και η σύνδεση του σιδηροδρομικού σταθμού με το σταθμό του μετρό, ως νέο έργο. Πιστεύουμε ότι η προτεραιότητα που έχουμε δώσει στην ιεράρχηση των έργων στα μέσα σταθερής τροχιάς και στο σιδηρόδρομο πλέον φαίνεται, παίρνει σάρκα και οστά. Δεν μπορεί να έχουμε μία σύγχρονη χώρα χωρίς να έχουμε ολοκληρώσει τις σιδηροδρομικές υποδομές μας.

Δημοσιογράφος: Θα μπορούσατε να μας πείτε κάτι ακόμη για το συγκεκριμένο έργο;

Υπουργός: Το συγκεκριμένο έργο είναι ένα από τα **κλασσικά παραδείγματα ντροπής του δημόσιου βίου της χώρας μας**. Για τους δρόμους, για το κόστος, για το πόσο πίσω έχουν μείνει οι σιδηροδρομικές υποδομές της χώρας. Για το πως δεν έχει αξιοποιηθεί ο σιδηρόδρομος για τη χώρα μας και για τις επιβατικές μεταφορές και τις σιδηροδρομικές. **Κι ως αναλάβουν όλοι τις ευθύνες τους για αυτό.**

Όπως είχαμε προβλέψει, οι παραπάνω διαβεβαιώσεις του κ. υπουργού για «**πλήρη λειτουργία**» του Σ.Σ. Αθηνών **τον Απρίλιο** και ότι **«τον Ιούνιο θα φτάσει μέχρι τον Πειραιά»** η ηλεκτροκίνηση διαψεύστηκαν παταγωδώς(!!!), με συνέπεια να εκτεθεί ανεπανόρθωτα.

Αναρωτιόμαστε, λοιπόν, πόσες παρατάσεις θα δώσουν ακόμη οι εγκάθετοι των «εθνικών εργολάβων» στην ΕΡΓΟΣΕ και θα εξασκολληθούν να προστατεύονται από την πολιτική ηγεσία του εποπτευόντος υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών;

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

Δεν γνωρίζει ο κύριος υπουργός, ότι, όπως αναφέρουμε παραπάνω, η σύμβαση 751/2015 είναι μια «περιορισμένη εργολαβία», η οποία περιλαμβάνει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης 994/2005, που είχε υποχρέωση η ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει με τις εργολαβίες με ΑΔ 730 και 731 μέχρι 31/12/2015 ή έστω μέχρι 31/3/2017, που ήταν η ημερομηνία κλεισίματος των έργων της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013;

Δεν γνωρίζει ο κύριος υπουργός, ότι διαφορετικά η «απόλεια πόρων από τη μη ολοκλήρωση των έργων αυτών θα αφορά και στις δυο περιόδους», δηλαδή τις περιόδους 2000-2006 και 2007-2013, όπως αναφέρει η ίδια η εγκύκλιος που επικαλείται η ΕΥΔ ΕΠ ΥΠΜΕΠΕΡΑΑ, που ήταν τότε υπό την εποπτεία του, στο υπ' αρ. πρωτ. 1013/29-1-2016 έγγραφό της, σε απάντηση προηγούμενης ερώτησής μας; Δεν γνωρίζει ο κ. υπουργός, ότι μη ολοκλήρωση της σύμβασης 751/2015 μέχρι 31/3/2017 θα έχει σαν συνέπεια να ζητηθεί η επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής για το έργο της ηλεκτροκίνησης Αθήνα-Θεσσαλονίκη;

Πότε θα προκηρύξει η ΕΡΓΟΣΕ την εργολαβία με Α.Δ. 730, που αφορά βασικά, όπως αναφέρουμε παραπάνω, τις υπολειπόμενες εργασίες σηματοδότησης της σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ, για την οποία η ΕΡΓΟΣΕ τηρεί σιγή ιχθύος, ενώ έπρεπε να έχει ολοκληρώσει την εν λόγω εργολαβία το αργότερο μέχρι 31/3/2017 (ημερομηνία κλεισίματος των έργων της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013), προκειμένου να λειτουργήσει η σηματοδότηση στο τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιά και για να μην ζητηθεί η επιστροφή κοινοτικής συνδρομής;

Μήπως, όπως αναφέρουμε στην υπ' αρ. πρωτ. 6947/653/05-07-2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, περιμένει η ΕΡΓΟΣΕ μέχρι να αποκτήσουν οι «εθνικοί εργολάβοι» την «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» μέσω της σύμβασης 717/2014, για να αναλάβουν να εκτελέσουν και αυτό το έργο; Δεν είναι δικαιολογημένη αυτή η εκτίμησή μας, αφού δεν υπάρχει στις επόμενες διακηρύξεις έργων της ΕΡΓΟΣΕ κανένα έργο ολοκλήρωσης της σηματοδότησης στο παραπάνω τμήμα γραμμής;

Υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που να λειτουργεί ηλεκτροκίνηση, χωρίς σηματοδότηση; Και πως θα λειτουργήσει το σύστημα προστασίας τρένων ETCS, αν δεν υπάρχει σηματοδότηση; Μήπως θέλει ο κύριος υπουργός να συμβεί κανένα δυστύχημα, όπως αυτό στο Άδεντρο;

Επισημαίνουμε, επίσης, και υπενθυμίζουμε στον κ. υπουργό, ότι η ανάθεση του συγκεκριμένου έργου της σύμβασης 751/2015, που πράγματι, όπως δήλωσε, «είναι ένα από τα κλασσικά παραδείγματα ντροπής του δημόσιου βίου της χώρας μας», έγινε επί των ημερών του και επομένως έπρεπε να αναλάβει εξ ολοκλήρου τις ευθύνες για τις καθυστερήσεις του έργου κι όχι να μέμφεται μόνο τους προηγούμενους υπουργούς για τις τεράστιες καθυστερήσεις που σημειώθηκαν στην αποπεράτωση των υπολειπομένων εργασιών της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ.

iv) Βλέποντας οι αρμόδιοι της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, ότι δεν τους βγαίνουν με τίποτα οι ημερομηνίες και δεν μπορούν να κρίνουν άλλο τις τεράστιες καθυστερήσεις στην αμαρτωλή πλέον σύμβαση 751/2015, επιδίδονται τις τελευταίες μέρες σε ένα επικοινωνιακό σόου, με το οποίο πάνε να δημιουργήσουν την εντύπωση, ότι επίκεινται τα «εγκαίνια» του «νέου» Σ.Σ. Αθηνών, στον οποίο θα φτάσει, επιτέλους, ηλεκτροκίνητο τρένο, που θα συνδέει τον εν λόγω σταθμό με το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.

Στην πραγματικότητα, όμως, πρόκειται για παράδοση προς χρήση μέρους μόνο των προβλεπόμενων από τη σύμβαση 751/2015 εργασιών στον Σ.Σ. Αθηνών, η συντριπτική πλειονοψφία των οποίων είχε ήδη γίνει με τη διαλυθείσα σύμβαση 994/2005 του ΟΣΕ, ενώ η ηλεκτροκίνηση του τμήματος Τρεις Γέφυρες - Σ.Σ. Αθηνών κατασκευάστηκε με τη σύμβαση 700/2013, με την ενεργοποίηση του δικαιώματος «Προαίρεσης» του άρθρου 25 της Διακήρυξης από την ΕΡΓΟΣΕ.

Αλλά για να γίνει κατανοητό το μέγεθος της κοροϊδίας και της επιχειρούμενης εξαπάτησης, παραθέτουμε παρακάτω «ΣΗΜΕΙΩΜΑ» Ειδικού Συνεργάτη μας, που περιλαμβάνει τι έχει υλοποιηθεί μέχρι τώρα στα πλαίσια της σύμβασης 751/2015, σε σχέση με τα προβλεπόμενα στη «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΥΧΟΣ 1 ΑΠΟ 2», άρθρο 1.2 «ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ»:

1. Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών

- «Την ολοκλήρωση των απαιτούμενων εργασιών στις ήδη τρεις (3) κατασκευασθείσες αποβάθρες στο δυτικό τμήμα του σταθμού σύμφωνα με τη νέα γραμμολογία»

Έχει υλοποιηθεί σε ποσοστό 100%, αλλά η συντριπτική πλειονοψφία των εν λόγω εργασιών είχε ήδη γίνει με τη διαλυθείσα σύμβαση 994/2005 του ΟΣΕ.

- «Την ολοκλήρωση του τμήματος της μεγάλης υπόγειας διάβασης στον Σ.Σ. Αθηνών το οποίο εκτείνεται κάτω από τις ήδη τρεις κατασκευασθείσες αποβάθρες και των Η/Μ εγκαταστάσεων αυτής για την άνετη μετακίνηση των επιβατών μεταξύ των τριών αποβαθρών όπως αυτά προβλέπονται από την εγκεκριμένη μελέτη. Στο εν λόγω τμήμα της υπόγειας διάβασης συμπεριλαμβάνονται οι προβλεπόμενες εγκαταστάσεις (καταστήματα εντός της υπόγειας διάβασης,., αρχιτεκτονικές εργασίες, κυλιόμενες κλίμακες και ανεγκυστήρες πρόσβασης της υπόγειας διάβασης με τις αποβάθρες του σταθμού). Η διαμόρφωση

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

των καταστημάτων θα περιλαμβάνει τοιχοποιίες , WC και παροχές ρεύματος , νερού και τηλεφώνου , χωρίς στρώσεις δαπέδων, ενώ στις προσόψεις θα τοποθετηθούν γυψοσανίδες, ώστε να είναι ευχερής η διαμόρφωση των καταστημάτων από τους ενδιαφερόμενους.

Έχουν υλοποιηθεί σε ποσοστό **100%**, οι παραπάνω εργασίες, **πλην** των εργασιών για τη διαμόρφωση των καταστημάτων, που **δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε απολύτως**. Η συντριπτική πλειοψηφία, όμως, των εργασιών που υλοποιήθηκαν είχε ήδη γίνει με τη διαλυθείσα σύμβαση 994/2005 του ΟΣΕ.

• **Την σύνδεση των κατασκευασμένων από την Α.Σ.994/05 γραμμών 7η έως 11η με τις υφιστάμενες υπό κυκλοφορία γραμμές στην Είσοδο και στην Έξοδο του σταθμού και την μεταφορά της κυκλοφορίας στις νέες γραμμές.**

Από τις παραπάνω εργασίες έχουν υλοποιηθεί αυτές των γραμμών 9 και 10, αλλά μόνο στην είσοδο του σταθμού (Βορείως), προκειμένου να γίνουν τα «εγκαίνια».

• **Την καθαίρεση της υπάρχουσας παλαιάς άνω πεζογέφυρας εντός του ΣΣ Αθηνών στη Χ.Θ.10+250 μετά την διακοπή από λειτουργία των υφισταμένων σιδηρ. Γραμμών και την διοχέτευση των επιβατών από το ανατολικό τμήμα του σταθμού, στο δυτικό (οδός Κωνσταντινουπόλεως), μέσω συνδυασμού κατάλληλα διαμορφωθείσας ισόπεδης διάβασης και υπόγειας μεγάλης πεζοδιάβασης.**

Από τις παραπάνω εργασίες, **δεν έχει υλοποιηθεί η καθαίρεση της υπάρχουσας παλαιάς άνω πεζογέφυρας εντός του ΣΣ Αθηνών στη Χ.Θ.10+250, ενώ έχει υλοποιηθεί η διαμόρφωση ισόπεδης διάβασης**. Όσο αφορά τη μεγάλη υπόγεια πεζοδιάβαση, όπως προαναφέραμε, είχε υλοποιηθεί από την Σ.994, πλην τη διαμόρφωση των καταστημάτων, που δεν έχει γίνει ούτε με τη σύμβαση 751/2015.

• **Την καθαίρεση της υπάρχουσας παλαιάς άνω μεταλλικής πεζογέφυρας στην έξοδο του Σιδηρ. Σταθμού των Αθηνών (Σ.Σ.Α) , Χ.Θ 10+700 και την αντικατάστασή της με νέα υπερυψωμένη μεταλλική πεζογέφυρα με ανεγκυστήρες λόγω παλαιότητας και αδυναμίας διέλευσης της ηλεκτροκίνησης κάτω από την παλαιά, με σκοπό την απρόσκοπτη διέλευση των πεζών πάνω από τις σιδ. γραμμές.**

Από τις παραπάνω εργασίες, **έχει υλοποιηθεί μόνο η καθαίρεση της υπάρχουσας παλαιάς άνω μεταλλικής πεζογέφυρας στην έξοδο του Σιδηρ. Σταθμού των Αθηνών (Σ.Σ.Α) , Χ.Θ 10+700, και τίποτε άλλο.**

• **Εργασίες οδοποιίας (καθαιρέσεις, εκσκαφές, σκυροδετήσεις) στην είσοδο και έξοδο του Σ.Σ Α για την εύρυθμη λειτουργία του σταθμού.**

Από τις παραπάνω εργασίες, **δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.**

• **Τις απαραίτητες εργασίες οδοποιίας, ελέγχου και πιθανής διευθέτησης των υπαρχόντων φορέων γεφυρών στην περιοχή πριν την είσοδο του Σ.Σ Α (περιοχή κάτω διάβασης οδού Λένορμαν), Χ.Θ 9+700, ώστε να κατασκευαστούν και να λειτουργούν με ασφάλεια και οι δύο προβλεπόμενες σιδηροδρομικές γραμμές σε αντικατάσταση της υπάρχουσας σήμερα μονής γραμμής.**

Από τις παραπάνω εργασίες, **δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.**

• **Την αναμόρφωση μέρους του κυκλοφοριακού ιστού πέριξ του σιδηροδρομικού σταθμού των Αθηνών, όπου αυτό είναι δυνατό και είναι απαραίτητο και χρήσιμο για την λειτουργία του σταθμού, με την καθαίρεση παλαιών κτισμάτων και περιφράξεων, την κατασκευή μικρών έργων οδοποιίας (ασφαλτοστρώσεις, πεζοδρόμια), την κατασκευή αποχετευτικών έργων καθώς και εργασιών φύτευσης δένδρων και θάμνων σε πεζοδρόμια και ελεύθερους χώρους**

Από τις παραπάνω εργασίες, **δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.**

• **Την κατασκευή του προβλεπόμενου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων, υπαίθριο parking, επί της οδού Δεληγιάνη, στο ανατολικό τμήμα του σταθμού.**

Από τις παραπάνω εργασίες, **δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.**

• **Την αποξήλωση των σημερινών υπαρχουσών αποβαθρών και σιδηροδρομικών γραμμών μετά την θέση σε λειτουργία των νέων γραμμών σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμοδίων του ΟΣΕ.**

Από τις παραπάνω εργασίες **έχει αποξηλωθεί μικρό μόνο μέρος των σιδηροδρομικών γραμμών**, για να υλοποιηθεί η ισόπεδη διάβαση, που αναφέρουμε παραπάνω.

• **Την κατασκευή στεγασμένου διαδρόμου, ο οποίος θα συνδέει το σημερινό κτίριο επιβατών του σταθμού με τις νέες υπό λειτουργία τρεις αποβάθρες για την εύκολη και ασφαλή μετάβαση των επιβατών.**

Έχει υλοποιηθεί το 100%, με την επισημείωση ότι πρόκειται για την ισόπεδη διάβαση, που αναφέρουμε παραπάνω. Επισημαίνουμε, όμως, ότι πρόκειται για μια υπερκατασκευή, που εμποδίζει την μελλοντική εγκατάσταση των κυρίων γραμμών του Σ.Σ.Α. Νο 1,2,3,4,5 και 6.

2.

- Την πλήρη κατασκευή της επιδομής (στρωτήρες, σιδηροτροχιές, σκύρα, συσκευές γραμμής κλπ.) των σιδηροδρομικών γραμμών στην είσοδο(νότια) του Σ.Σ Α.Ι Ρέντη, οι οποίες δεν είχαν ολοκληρωθεί λόγω προβλημάτων απολλοτριώσεων, την προσαρμογή τους με την δέσμη των ήδη ανακαινισμένων σιδ. γραμμών εντός του σταθμού, την περιφράξη του σταθμού και την αναγκαία υπερύψωση της υπάρχουσας μεταλλικής πεζοδιάβασης λόγω ηλεκτροκίνησης.

Από τις παραπάνω εργασίες, δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε, λόγω των συνεχιζόμενων επί τόσα χρόνια προβλημάτων απολλοτριώσεων(!!!), παρά τις διαβεβαιώσεις των αρμοδίων του ΟΣΕ ότι αυτά έχουν επιλυθεί.

- Την τακτοποίηση και συμπλήρωση του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Σ.Σ Ρουφ και εισόδου Σ.Σ.Α ώστε να ολοκληρωθεί το εν λόγω τμήμα με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή.

Από τις παραπάνω εργασίες, δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.

3.

- Την κατασκευή μικρών έργων οδοποιίας, ηχοπετασμάτων, υδραυλικών έργων, έργων πρασίνου και περιφράξης της γραμμής, κατά μήκος του σιδηροδρομικού διαδρόμου, από Σ.Σ Πειραιά έως Σ.Σ Αθηνών, που είναι απολύτως απαραίτητα για την εξασφάλιση της λειτουργικότητάς του σε επιλεγμένα τμήματα.

Από τις παραπάνω εργασίες, δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.

4.

- Την ολοκλήρωση των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων στον Σιδ. Σταθμό των Αθηνών (εργασίες τοποθέτησης - σύνδεσης και θέσης σε λειτουργία του υποσταθμού Μέσης Τάσης, Ηλεκτροπαραγωγικό Ζεύγος, Κυλιόμενες Κλίμακες, Ανελκυστήρες, Πυρόσβεση, Ηλεκτροφωτισμός) για την πλήρη λειτουργία του ΣΣ Αθηνών μετά την ολοκλήρωση των τριών ήδη κατασκευασμένων νέων αποβαθρών και του τμήματος της μεγάλης κάτω διάβασης, το οποίο βρίσκεται κάτω από αυτές. Τον υπαίθριο ηλεκτροφωτισμό του Σιδ. Σταθμού των Αθηνών.

Οι παραπάνω εργασίες έχουν υλοποιηθεί σε ποσοστό 100%. Η συντριπτική πλειοψηφία, όμως, των εργασιών που υλοποιήθηκαν είχε ήδη γίνει με τη διαλυθείσα σύμβαση 994/2005 του ΟΣΕ, αλλά κατά πληροφορίες μας εκκλήθησαν οι ηλεκτρικές καλωδιώσεις και χρειάστηκε να μπουν νέες, πληρώνοντας στον Ανάδοχο αρκετά μεγάλα ποσά. Οι εν λόγω κλοπές έγιναν κατά πληροφορίες μας μετά την εγκατάσταση του Αναδόχου και γι αυτό δεν έπρεπε να πληρωθούν.

- Την ολοκλήρωση της εγκατάστασης αποχετευτικού δικτύου ομβρίων υδάτων, αποβαθρών και σιδηροδρομικών γραμμών του Σ.Σ. Αθηνών.

Από τις παραπάνω εργασίες, δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.

- Τον ηλεκτροφωτισμό και την λειτουργία των ανελκυστήρων της άνω μεταλλικής πεζοδιάβασης στην έξοδο του Σ.Σ Α., Χ.Θ 10+700 περίπου.

Από τις παραπάνω εργασίες, δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε, αφού δεν έχει γίνει, όπως αναφέρουμε παραπάνω, η «νέα» πεζοδιάβαση.

5.

- Την ολοκλήρωση της εγκατάστασης Ηλεκτροκίνησης μέσω εναέριας “Αλυσειδούς” Γραμμής Επαφής 25 KV - 50 Hz σε όλο το τμήμα της γραμμής, από Σ.Σ Πειραιά έως έξοδο Σ.Σ Αθηνών, συμπεριλαμβανομένων και των τεσσάρων νέων γραμμών στον ΣΣ Αθηνών και όλων του ΣΣ Πειραιά, καθώς επίσης και στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και Ρουφ όπως αυτό προβλέπεται από την εγκεκριμένη μελέτη.

Από τις παραπάνω εργασίες δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε, εκτός κάποιων θεμελίων και στύλων στο τμήμα γραμμής Ρουφ – ΣΣΑ. Δεν έχει γίνει καμία συρμάτωση ηλεκτροκίνησης(!!!). Επισημαίνεται, ότι η Νότια έξοδος του ΣΣΑ υλοποιείται με «μονή» μη ηλεκτροκινούμενη γραμμή, ενώ η μοναδική συρμάτωση ΗΛΚ αρχίζει από την βόρεια είσοδο του ΣΣΑ και τερματίζει πριν την Άνω Οδική Διάβαση Πέλοπος, δηλ. πριν την Νότια έξοδο του ΣΣΑ.

6.

- Την βελτίωση τριών Ισόπεδων Οδικών Διαβάσεων με αντιολισθηρές πλάκες από ελαστικό υλικό ή πολυμερές σκυρόδεμα. Αυτές είναι των οδών Ορφέως (ΧΘ 8+260), Ιεράς Οδού (ΧΘ 8+840) και Αχιλλέως (ΧΘ 9+300). Στις ισόπεδες οδικές διαβάσεις των οδών Ορφέως (ΧΘ 8+260) και Ιεράς Οδού (ΧΘ 8+840) θα εγκατασταθεί Αυτόματο Σύστημα ΑΣΙΑ,

κατόπιν ελέγχου για τη λειτουργικότητα του και αποτελεσματικότητα του και σε συνεννόηση με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΣΕ. Στην οδό Αχλλέως θα ελεγχθεί και συμπληρωθεί το υπάρχον ΑΣΙΑ, ώστε να λειτουργεί για διπλή γραμμή. Από τις παραπάνω εργασίες δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.

7.

• Τις εργασίες Προστασίας Παρακείμενων Εγκαταστάσεων έναντι Ηλεκτροκίνησης των οποιωνδήποτε μεταλλικών και δομικών στοιχείων που βρίσκονται εντός της ζώνης των 5,00 μέτρων εκατέρωθεν του αγωγού επαφής, είτε αυτά είναι υπέργεια είτε υπόγεια (όπου απαιτείται).

Από τις παραπάνω εργασίες έχει υλοποιηθεί μόνο η Προστασία Παρακείμενων Εγκαταστάσεων έναντι Ηλεκτροκίνησης στην περιοχή των 2 γραμμών που ηλεκτροκινούνται δηλ. **Νο 9 και 10** εντός του ΣΣΑ, αλλά χωρίς εγκεκριμένη μελέτη και με πρόχειρο τρόπο. Ελπίζουμε δε μέχρι τα «εγκαίνια», ότι θα γίνουν οι εν λόγω εργασίες και για τις υπόλοιπες 2 γραμμές, τις **Νο 7 και 8** δηλαδή, που ηλεκτροκινούνται, γιατί σε διαφορετική περίπτωση θα θρηνήσουμε θύματα...

8.

• Τις αναγκαίες εργασίες μετατόπισης και αποκατάστασης αγωγών Ο.Κ.Ω. περίξ του ΣΣ Αθηνών.

Από τις παραπάνω εργασίες δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.

9.

• Την τοποθέτηση αντιθουρβικών πετασμάτων σε συγκεκριμένες θέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου που θα προκύψουν βάσει των σχετικών μελετών που θα συντάξει ο Ανάδοχος σύμφωνα με το άρθρο 15.4.12 της ΕΣΥ.

Από τις παραπάνω εργασίες δεν έχει υλοποιηθεί τίποτε.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό από μια απλή ανάγνωση των παραπάνω, δεν έχει εκτελεσθεί το μεγαλύτερο μέρος των εργασιών της σύμβασης 751/2015 και όμως οι αρμόδιοι της ΕΡΓΟΣΕ προσπαθούν να παραπλανήσουν τους πάντες, ακόμη και τον υπουργό τους, με τα «εγκαίνια» που ετοιμάζουν πυρετωδώς τις προσεχείς μέρες.

Και στη βιασύνη της επάνω, η Επιτροπή Διοικητικής Παραλαβής Προς Χρήση, στο από 30-6-2017 «ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ Σ.Σ. ΑΘΗΝΩΝ» αναφέρει «παραδίδουμε Διοικητικά για Χρήση» και όχι «παραλαμβάνουμε Διοικητικά για Χρήση», που είναι το σωστό. Από τον τίτλο του δε δημιουργείται εξ αρχής η εντύπωση, ότι παραλαμβάνεται για χρήση ολόκληρος ο Σταθμός Αθηνών, ενώ, όπως προκύπτει από το παραπάνω «ΣΗΜΕΙΩΜΑ» του Ειδικού Συνεργάτη μας, παραλαμβάνεται για Χρήση μικρό μόνο μέρος των εργασιών του Σταθμού, που έπρεπε να εκτελεστούν στα πλαίσια της σύμβασης 751/2015. Είναι, δηλαδή, ένα πρωτόκολλο κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των «εγκαίνιων» και έχει σαν στόχο να παραπλανήσει τους πάντες και να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι παραλαμβάνεται για Χρήση ολόκληρος ο Σταθμός Αθηνών, όπως είχε δεσμευθεί δημοσίως ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ότι θα γίνει από τον περασμένο Απρίλιο. Ενδεχομένως, να προσκαλέσουν και τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να παραστεί στα «μαϊμού» αυτά εγκαίνια, όπως έκαναν παλαιότερα με τον κ. Λιάπη σε ανάλογα «εγκαίνια» του έργου της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005....

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Εξακολουθείτε να πιστεύετε, ότι δεν θα υπάρξει επιστροφή κοινοτικής συνδρομής, λόγω της μη ολοκλήρωσης του συνόλου του έργου του Προαστιακού στο τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς, αφού ακόμη και η «περιορισμένη» εργολαβία 751/2015 δεν κατέστη δυνατό να ολοκληρωθεί μέχρι 31-3-2017;

2) Εξακολουθείτε να εμπιστεύεστε υπηρεσίες που σας εκθέτουν ανεπανόρθωτα, διαβιβάζοντάς σας τόσο ανακριβή και αναξιόπιστα έγγραφα, για να απαντήσετε στις κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις;

3) Πως είναι δυνατό να εμπιστεύεστε και να καλύπτετε υπηρεσίες και υπαλλήλους, που δεν κατάφεραν να ολοκληρώσουν ένα έργο, που ο χρόνος αποπεράτωσής του ήταν οκτώ(8) μήνες και δώδεκα (12) ολόκληρα χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης 994/2005, είναι ακόμη ημιτελές; Αντέχει αυτό σε καμιά λογική;

4) Θα διερευνηθούν οι παραπάνω καταγγελίες μας ή θα αφεθούν οι διεφθαρμένες Διοικήσεις και οι διεφθαρμένοι υπάλληλοι του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσουν το έργο τους και τη λεηλασία του δημόσιου χρήματος;

5) Δεν βλέπετε, ότι ακόμη κι όταν αλλάζουν οι Διοικήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ αυτές συνεχίζουν να εξυπηρετούν τα ίδια συμφέροντα, βλάπτοντας καταφανώς το Δημόσιο Συμφέρον; Δεν έχετε καταλάβει, ότι απαιτείται η δική σας δραστική παρέμβαση, για να σταματήσει η απαράδεκτη αυτή κατάσταση;

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

6) Πως είναι δυνατό να παραμένουν ακλόνητοι στις θέσεις τους οι υπάλληλοι του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, εναντίον των οποίων έχουν ασκηθεί ποινικές διώξεις σε βαθμό κακουργήματος; Ποια είναι η δύναμη, που σας εμποδίζει να κάνετε τα αυτονόητα, θέτοντας τουλάχιστο σε διαθεσιμότητα τους επίορκους υπαλλήλους, μέχρι να διεκπεραιωθεί η ποινική διαδικασία;

7) Γιατί το αρμόδιο Δικαστικό Συμβούλιο. Συμβούλιο Εφετών καθυστερεί για δυο(2) και πλέον χρόνια να αποφασίσει επί της δικογραφίας με αρ. ΝΒ 105/15, η οποία μετά το πέρας της κύριας ανάκρισης υπεβλήθη από την Εισαγγελία Πρωτοδικών Αθηνών στις 29/5/2015 στην Εισαγγελία Εφετών Αθηνών και στις 3/6/2015 χρεώθηκε σε Εισαγγελικό Λειτουργό (κ. Ζάκκα) προς υποβολή προτάσεως; Είναι συνηθισμένη τέτοια μεγάλη καθυστέρηση ή μήπως αληθεύουν οι πληροφορίες μας από δημοσιογραφικές πηγές, ότι τα ισχυρά συμφέροντα, ανώτατα στελέχη των οποίων κατηγορούνται σε βαθμό κακουργήματος, ασκούν ασφυκτικές πιέσεις προς κάθε κατεύθυνση για τη συγκάλυψη της δύσοσμης αυτής υπόθεσης και την αποφυγή της παραπομπής των στελεχών τους σε δίκη;

8) Θα διερευνηθούν οι ευθύνες της ΕΔΑ Μεταφορών και τώρα πλέον Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης Ε.Π. «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη», όπως μετονομάστηκε, για όσα καταγγείλαμε με τις προηγούμενες Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε., αλλά και με την παρούσα, που οδήγησαν ήδη σε απώλειες μεγάλων ποσών κοινοτικής χρηματοδότησης και υπάρχει τεράστιος κίνδυνος, αν όχι βεβαιότητα μετά και τη μη αποπεράτωση της σύμβ. 751/2015 μέχρι 31-3-2017, ότι θα οδηγηθούμε σε επιστροφή κοινοτικής συνδρομής εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ;

9) Υπάρχει ο κίνδυνος η μη ολοκλήρωση της σύμβασης 751/2015 της ΕΡΓΟΣΕ μέχρι 31/3/2017 να έχει σαν συνέπεια την επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής και για το έργο της Ηλεκτροκίνησης του Άξονα Πειραιάς- Αθήνα- Θεσσαλονίκη; Μέχρι τότε υπάρχει τελικά, μετά τις διαδοχικές «Γέφυρες», υποχρέωση έναντι της ΕΕ για την ολοκλήρωση του εν λόγω έργου, δεδομένου ότι η υποχρέωση ολοκλήρωσης αυτού, που θα γινόταν με τη σύμβαση 994/2005, χρησιμοποιήθηκε τόσο για την ανάθεση της σύμβασης 994/2005 στη μοναδική κοινοπραξία που κατέθεσε προσφορά, όσο και για τη συνέχιση της κατασκευής της σύμβασης 994/2005 παρά το ότι κατέπεσαν στο ΣτΕ οι Περιβαλλοντικοί της Όροι, αλλά και από τα κατηγορούμενα σε βαθμό κακουργήματος στελέχη του ΟΣΕ στις απολογίες τους στους Ανακριτές και στις καταθέσεις τους στην Εξεταστική Επιτροπή για την υπόθεση της Siemens; Γιατί σας διέφυγε να απαντήσετε σε αυτό το ερώτημά μας, που σας υποβάλαμε και με την προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε.;

10) Πόσες παρατάσεις έχουν δοθεί μέχρι σήμερα στην αμαρτωλή σύμβαση 751/2015, η προθεσμία της οποίας έληγε στις 9-8-2016;

- Να κατατεθούν όλες οι σχετικές αποφάσεις παρατάσεων, μαζί με τις αντίστοιχες εισηγήσεις

11) Εγκρίθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ ο 1^{ος} Α.Π.Ε. της σύμβασης 751/2015, όπως εισηγήθηκε η αρμόδια Διεύθυνση της ΕΡΓΟΣΕ προς το Τεχνικό Συμβούλιο με το με το υπ' αρ. Οικ 286557/28-11-2016 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ; Έχει μήπως τροποποιηθεί έκτοτε ο εν λόγω Α.Π.Ε., για να συμπεριληφθούν και άλλες χρυσοφόρες για τους «εθνικούς εργολάβους» εργασίες ή υπάρχει για έγκριση κι άλλος Α.Π.Ε.;

- Να κατατεθεί στην περίπτωση έγκρισής του ο 1^{ος} Α.Π.Ε. της σύμβασης 751/2015, όπως και κάθε άλλος τυχόν υπάρχων Α.Π.Ε., καθώς και οι σχετικές εισηγήσεις προς το Τεχνικό Συμβούλιο και προς το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, μαζί με τις αντίστοιχες αποφάσεις των εν λόγω Οργάνων της ΕΡΓΟΣΕ.

12) Τι μεσολάβησε και άλλαξαν γνώμη για τα υλικά επί τύπου της σύμβασης 994/2005 ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ και γιατί υλικά που δεν μπορούσαν προηγουμένως να χρησιμοποιηθούν τώρα χρησιμοποιήθηκαν;

- Να κατατεθεί η σχετική αλληλογραφία, που πληροφορούμαστε ότι υπάρχει στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΟΣΕ

13) Τι σκοπούς εξυπηρετούσε η έκδοση της υπ' αρ. πρωτ. 82454/2374/Φ2/15-12-2016 Απόφασης του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για τη «Συγκρότηση Επιτροπής για την καταγραφή, μεταφορά και αξιοποίηση των υλικών της υπ' αρ. σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ», ενώ ο κ. υπουργός γνώριζε ότι τα υλικά αυτά δεν παραλήφθηκαν παράνομως από τον ΟΣΕ κατά τη διάλυση της σύμβασης και παρέμειναν στη δικαιοδοσία της αναδόχου κοινοπραξίας της σύμβασης 994/2005;

14) Εκδικάστηκε η προσφυγή που είχε καταθέσει η Ανάδοχος Κοινοπραξία κατά του ΟΣΕ για τη μη παραλαβή των υλικών επί τύπου της υπ' αρ. σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ κατά τη διάλυση της σύμβασης και τι αποφάσισε το δικαστήριο;

- Να κατατεθεί η τυχόν υπάρχουσα απόφαση του δικαστηρίου επί της παραπάνω προσφυγής

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

15) Αφού τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της σύμβασης 751/2015 επιλέχθηκαν τελικά, όπως προκύπτει από τα παραπάνω, από τον Ανάδοχο της εν λόγω σύμβασης, ενώ τα υπόλοιπα υλικά παραδόθηκαν για φύλαξη από τον Ανάδοχο της σύμβασης 994/2005, στην κυριότητα του οποίου βρίσκονταν, γιατί έγινε η συγκρότηση δυο(2) Επιτροπών από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών; Μήπως η συγκρότηση Επιτροπής ήταν από την αρχή προσημαστική, προκειμένου να παραληφθούν τα υλικά, που παρανόμως δεν παραλήφθηκαν κατά τη διάλυση της σύμβασης 994/2005, και γι αυτό, όταν αυτό δεν επιτεύχθηκε με την 1η Επιτροπή, έγινε η συγκρότηση της 2ης Επιτροπής; Αυτό δεν δείχνει το τελικό αποτέλεσμα; Πως είναι δυνατό ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών να συμμετέχει σε τέτοια σκοτεινά και ύποπτα παιχνίδια, που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα συμφέροντα των «εθνικών εργολάβων»;

16) Γιατί η 2η Επιτροπή, τα τρία από τα πέντε μέλη της οποίας ήταν τα ίδια και στην 1η Επιτροπή, δέχτηκε να κάνει ουσιαστικά τον «τροχονόμο» μεταξύ αφενός της Κ/Ε SIEMENS AG- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε. και της Κ/Ε ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε και αφετέρου του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, για να λυθούν τα αδιέξοδα που δημιουργήθηκαν στις αμαρτωλές συμβάσεις 994/2005 του ΟΣΕ και 751/2015; Μήπως η αντικατάσταση των δυο(2) μελών της 1ης Επιτροπής έπαιξε καταλυτικό ρόλο σ' αυτό;

17) Πληρώθηκαν και σε ποιον τα υλικά που καταγράφηκαν και αποθηκεύτηκαν ή χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της σύμβασης 751/2015;
Μήπως, όπως αναφέρουμε σε προηγούμενες ερωτήσεις μας, πληρώθηκαν υλικά ξανά, μετά τον ΟΣΕ, και από την ΕΡΓΟΣΕ;

18) Ποιος πλήρωσε και σε ποιον τη μεταφορά των υλικών στις αποθήκες του ΟΣΕ στο Θριάσιο;
Αληθεύουν οι πληροφορίες μας, ότι για τη μεταφορά πληρώθηκαν εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ στον Ανάδοχο της σύμβασης 751/2015;

19) Γιατί δεν έγινε κανένας έλεγχος από τη 2η Επιτροπή, για να διαπιστωθεί η κατάσταση των υλικών, που η 1η Επιτροπή βρήκε σε «κακή κατάσταση φύλαξης» και «σε πλήρη αταξία», παρά μόνο αποθηκεύτηκαν όπως-όπως; Είναι ποτέ δυνατό εξειδικευμένα υλικά σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης να αποθηκεύονται μ' αυτό τον τρόπο, σαν να πρόκειται για κοινά υλικά εμπορίου;

20) Υπάρχει εσωτερικό e-mail της ΕΡΓΟΣΕ, στο οποίο διατυπώνονται σοβαρές ενστάσεις επί του καταλόγου των υλικών που έστειλε ο Ανάδοχος της σύμβασης 751/2015 στην ΕΡΓΟΣΕ, για να χρησιμοποιηθούν στην εν λόγω εργολαβία, ο οποίος κατάλογος διαβιβάστηκε ως είχε από την ΕΡΓΟΣΕ στην Επιτροπή; Γιατί η Διοίκηση και οι αρμόδιοι της ΕΡΓΟΣΕ αγνόησαν αυτές τις σοβαρές ενστάσεις, που εγείρουν τεράστια ερωτηματικά για τη διαχείριση των εν λόγω υλικών και αφήνουν ευθέως υπόνοιες για το αν πρόκειται για υλικά, που έχουν πληρωθεί από τον ΟΣΕ και για τα οποία υπάρχει δικαστική διένεξη μεταξύ του ΟΣΕ και της Κ/Ε SIEMENS AG- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΡΝΑ Α.Ε.;

- Να κατατεθεί το εν λόγω εσωτερικό e-mail της ΕΡΓΟΣΕ

21) Θα παραστείτε, κύριε υπουργέ Υποδομών και Μεταφορών, στα «μαϊμού» εγκαίνια του Σταθμού Αθηνών που θα κάνουν τις επόμενες μέρες οι αρμόδιοι της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ;
Δεν έχετε αντιληφθεί, ότι μεταξύ αυτών που πάνε να παραπλανήσουν, για να καλύψουν τις καθυστερήσεις τους, είστε και εσείς; Δεν φοβάστε μήπως έχετε την τύχη του κ. Λιάπη, ο οποίος παρέστη σε αντίστοιχα εγκαίνια «μαϊμού» του έργου της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 και χλευάστηκε γι αυτό από σειρά δημοσιευμάτων και γελοιογραφιών;

22) Πότε θα προκηρύξει η ΕΡΓΟΣΕ την εργολαβία με Α.Δ. 730, που αφορά βασικά, όπως αναφέρουμε παραπάνω, τις υπολειπόμενες εργασίες σηματοδότησης της σύμβασης 994/2005 του ΟΣΕ, για την οποία η ΕΡΓΟΣΕ τηρεί σιγή ιχθύος, ενώ έπρεπε να έχει ολοκληρώσει την εν λόγω εργολαβία το αργότερο μέχρι 31/3/2017;
Μήπως, όπως αναφέρουμε στην υπ' αρ. πρωτ. 6947/653/05-07-2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, περιμένει η ΕΡΓΟΣΕ μέχρι να αποκτήσουν οι «εθνικοί εργολάβοι» την «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» μέσω της σύμβασης 717/2014, για να αναλάβουν να εκτελέσουν και αυτό το έργο; Δεν είναι δικαιολογημένη αυτή η εκτίμησή μας, αφού δεν υπάρχει στις επόμενες διακηρύξεις έργων της ΕΡΓΟΣΕ κανένα έργο ολοκλήρωσης της σηματοδότησης στο παραπάνω τμήμα γραμμής;
Υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που να λειτουργεί ηλεκτροκίνηση, χωρίς σηματοδότηση; Και πως θα λειτουργήσει το σύστημα προστασίας τρένων ETCS, αν δεν υπάρχει σηματοδότηση; Μήπως θέλει ο κύριος υπουργός να συμβεί κανένα δυστύχημα, όπως αυτό στο Άδεντρο;

23) Γιατί, κύριε υπουργέ της Δικαιοσύνης δεν μπορείτε να κάνετε χρήση του δικαιώματος που σας δίνει το άρθρο 30 παρ. 1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας; Είναι, κύριε υπουργέ, αόριστες πληροφορίες όσα σας κατήγγειλα με την προηγούμενη Ερώτησή μου και Α.Κ.Ε.;

www.xristianodimokrates.gr e-mail: ninikolopoulos@gmail.com

Όταν η «ιδιαιτέρη ποινική δικογραφία» με «ειδικό αριθμό ΕΓ 112-2014/138», που σχηματίστηκε μετά την από 5/7/2013 μηνυτήρια αναφορά μου προς την Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς κ. Ράικου τέθηκε στο αρχείο χωρίς να κληθούν να καταθέσουν ούτε καν οι εμπειρογνώμονες, τους οποίους αφορούσαν οι καταγγελίες μου, τότε δεν έχουμε να κάνουμε με συγκεκριμένες και ουσιώδεις παραλείψεις των δικαστικών αρχών, που είχαν σαν συνέπεια να μην αξιολογήσουν σωστά ενδείξεις τέλεσης συγκεκριμένων αξιόποινων πράξεων;

24) Μετά την παράταση που μας πληροφορήσατε ότι δόθηκε μέχρι 30-5-2017, έχει περατώσει το έργο της η «Ομάδα Ελέγχου» του Ελεγκτικού Συνεδρίου(Ε.Σ.), που, σύμφωνα με το με αρ. πρωτ. 72707/3-11-2015 έγγραφο της Προέδρου του Ε.Σ. κ. Ανδρονίκης Θεοδοκάτου, συγκροτήθηκε για τη διερεύνηση των αναφερομένων σε προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, όσο αφορά τα όσα έγιναν στο Ε.Σ. κατά τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας σύνταξης της σύμβασης 994/2005;

- Να μας δοθεί το Πόρισμα Ελέγχου της παραπάνω «Ομάδας Ελέγχου» του Ε.Σ. στην περίπτωση που αυτό έχει βγει.

25) Γιατί ο υπουργός Οικονομικών απαξίωσε να μας απαντήσει στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε.; Μήπως, οι συγκεκριμένες πράξεις φοροδιαφυγής και οικονομικών εγκλημάτων που του καταγγείλαμε δεν προσφέρονται για έλεγχο, γιατί αφορούν ισχυρά οικονομικά συμφέροντα, που μένουν στο απυρόβλητο χρόνια τώρα από τις υπηρεσίες του υπουργείου του; Δεν ενδιαφέρεστε, κύριε υπουργέ, αν έχει δοθεί εντολή ελέγχου στο ΣΔΟΕ, για να ελεγχθούν το ιδιωτικό συμφωνητικό (που αναφέραμε στην υπ' αριθμό πρωτ. 2542/318/10-10-2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε προς τον Υπουργό Οικονομικών) μεταξύ της κοινοπραξίας SIEMENS AG-AKTΩΡ ΑΤΕ-ΤΕΡΝΑ Α.Ε και της εταιρείας «J&P- ΑΒΑΞ ΑΕ» για την εκχώρηση μέρους του έργου και τα τιμολόγια που έχουν εκδοθεί λόγω αυτού του συμφωνητικού, για να διαπιστωθεί αν έχουν διαπραχθεί φορολογικές παραβάσεις και αδικήματα φοροδιαφυγής;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος
Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος