

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

Ερώτηση & Α.Κ.Ε.

Προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων

ΘΕΜΑ: «Η αμαρτωλή Σύμβαση με αρ. 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ εξελίσσεται σε ένα από τα μεγαλύτερα σκάνδαλα αυτής της κυβέρνησης».

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

Απαντώντας, κύριε υπουργέ, μας διαβίβαστε απλά απάντηση της ΕΡΓΟΣΕ (Εγγραφο 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 υπάρξει 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.

Επανήλθαμε με την υπ' αρ. πρωτ. 6947/653/05-07-2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε και σας αναλύσαμε, κ. Υπουργέ, όλο το ιστορικό και την απάτη που έχουν στήσει οι εγκάθετοι των «εθνικών εργολάβων» στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ με τη σύμβαση 717/2014.

Μεταξύ άλλων, αναφέραμε επί λέξει τα εξής :

«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

763/47
16 8 18

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(!!!)»

Και καταλήγοντας στην παραπάνω κοινοβουλευτική μου παρέμβαση, σας υπέβαλα μια σειρά από καυτά ερωτήματα, στα οποία δεν μας απαντήσατε και πάλι, συνεχίζοντας να επιδεικνύετε την ίδια πρωτοφανή στα κοινοβουλευτικά χρονικά συμπεριφορά.

• Ένα ολόκληρο χρόνο μετά, κ. Υπουργέ, τα ερωτήματά μας παραμένουν αναπάντητα και οι εγκάθετοι των «εθνικών εργολάβων» στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ συνεχίζουν απτόητοι τις μεθοδεύσεις τους, αδιαφορώντας για τις συνέπειες της καθυστέρησης στην αποπεράτωση της σύμβασης 717/2014, η οποία έπρεπε να αποπερατωθεί δυο(2) χρόνια πριν κι όμως η κατασκευή της συνεχίζεται, με συνεχείς παρατάσεις(βλ. ερωτήματα υπ' αρ. 8 και 22 της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε) της προθεσμίας, μέχρι να επιτευχθεί ο στόχος τους, δηλαδή να υπογραφεί η 1η Συμπληρωματική Σύμβαση, που θα αποφέρει σκανδαλωδώς στις τσέπες των «εθνικών εργολάβων» πολλά ακόμη εκατομμύρια ευρώ (βλ. υπ' αριθμό 9 ερώτημα της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε).

Συγκεκριμένα:

1) Όσο αφορά το ζήτημα που θέσαμε με το ερώτημα υπ' αριθμό 1 της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε, ο Ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 δεν συμμορφώθηκε με τα όσα αναφέρονται στο υπ' αρ. πρωτ. 255156/12-1-2015 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, 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».

Δηλαδή, κ. Υπουργέ, τρεισήμισι χρόνια μετά, ο Ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 γράφει, με τις «πλάτες» των εγκαθέτων του στην ΕΡΓΟΣΕ και δεν ξέρουμε ποιων άλλων πάνω από αυτούς, στα παλαιότερα των υποδημάτων του τα αναφερόμενα στο έγγραφο 255156/12-1-2015 της ΕΡΓΟΣΕ. Δεν έχει γίνει καμιά έγκριση μελετών του εθνικού εργολάβου από τον πάροχο δάνειας εμπειρίας (βλ. ερώτημα υπ' αριθμό 5 της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε) και η ΕΡΓΟΣΕ συνεχίζει να κάνει τα στραβά μάτια(!!!) Και όχι μόνο αυτό, αλλά, όπως σας καταγγείλαμε με την πρόσφατη υπ' αρ. πρωτ. 31/4/17.7.2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, ο πρόθυμος νέος Διευθυντής Έργων της ΕΡΓΟΣΕ με το υπ' αρ. πρωτ. οικ.7014/12-6-2018 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ χορήγησε βεβαίωση εμπειρίας στην εταιρεία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε., θυγατρική της ΑΚΤΩΡ, για την οποία σας προϊδεάσαμε με τα υπ' αριθμό 3, 4 και 5 ερωτήματα της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε. Όπως αναφέρει το παραπάνω έγγραφο, «έως σήμερα έχει διενεργηθεί Διοικητική Παραλαβή προς Χρήση, με την έκδοση των αντιστοίχων πρωτοκόλλων για τα τμήματα Πλατύ – ΤΧ1 – ΤΧ5 και Αχαρναί – Οινόη» και ότι «η κοινοπραξία ΤΟΜΗ – ALSTOM συνεργάζεται με την Υπηρεσία και τα στελέχη της επιδεικνύουν άριστη και άρτια τεχνική κατάρτιση».

Και ερωτούμε, κ. υπουργέ, πώς είναι δυνατόν να υπογράφηκε το πρωτόκολλο Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση(Δ.Π.Χ) του τμήματος Αχαρναί – Οινόη, αφού οι μελέτες του εν λόγω τμήματος έχουν εκπονηθεί από την εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», η οποία δεν έχει την απαιτούμενη από το 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης του παραπάνω έργου «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ», και αφού η εταιρεία ALSTOM ως πάροχος της ειδικής εμπειρίας, δεν έχει υπογράψει τις εν λόγω μελέτες; Πώς προχώρησαν οι πρόθυμοι κύριοι της Επιτροπής Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ στην υπογραφή του Πρωτοκόλλου Δ.Π.Χ., αφού μέχρι και σήμερα δεν τηρούνται αυτά που έχει απαιτήσει η ΕΡΓΟΣΕ με το 255156/12-1-2015 έγγραφό της για τις μελέτες που δεν έγιναν δεκτές, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και οι μελέτες του τμήματος Αχαρναί – Οινόη; Με βάση ποιά εγκεκριμένα σχέδια έγιναν οι δοκιμές καλής λειτουργίας και κατασκευής σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο τμήμα Αχαρναί – Οινόη;

Αυτό σημαίνει, ότι χορήγησαν δια της πλαγίας, μέσω της εταιρείας ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε., «βεβαίωση εμπειρίας στην εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», η οποία, όπως σας κατήγγειλα, δεν έχει την ειδική εμπειρία να εκπονεί μελέτες σηματοδότησης, όπως αυτές στα τμήματα Αχαρναί – Οινόη, Οινόη – Τιθορέα, Δομοκός – Λάρισα και Λάρισα – Πλατύ, τις οποίες υπέβαλε η ανάδοχος κοινοπραξία στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία, μολονότι η κοινοπραξία δεν συμμορφώθηκε στο παραπάνω έγγραφό της, τις έκανε τελικά δεκτές (!!!). Αυτό, κύριε υπουργέ, συνιστά απάτη τεραστίων διαστάσεων και επιβεβαιώνει πλήρως τις καταγγελίες μας, για τις οποίες αδιαφορήσατε, δίνοντας το δικαίωμα στην ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει την απάτη.

Για να ολοκληρωθεί βέβαια αυτή η απάτη, η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ χρειάστηκε να αντικαταστήσει (με τα υπ' αρ. πρωτ. **Οικ 289648/14.02.2017** και **Οικ 289651/14.02.2017** έγγραφά της) τη Διευθύνουσα Υπηρεσία και την επίβλεψη αντίστοιχα της σύμβασης 717/2014, θέτοντάς τους πρακτικά στο "ψυγείο". Μήπως όμως τελικά, με αυτό τον τρόπο τους προστατεύει από τις τεράστιες ευθύνες που έχουν, είτε σκόπιμα, είτε λόγω άγνοιας, για την εξέλιξη και την τροπή που έχει πάρει η σύμβαση 717/2014;

Η μήπως η αποπεμφθείσα Διευθύνουσα Υπηρεσία, θα επικαλεσθεί και πάλι ότι «δεν είχαν προσωπική αντίληψη του τεχνικού αντικειμένου του έργου», όπως ισχυρίστηκαν στην απολογία τους ως κατηγορούμενοι για κακουργήματα στο σκάνδαλο της σήραγγας της Όθρυος (σύμβαση 470/2007), στο οποίο, όπως μαθαίνουμε, συγκεκριμένος κατηγορούμενος, που διετέλεσε Διευθύνουσα Υπηρεσία στη σύμβαση 717/2014 στο επίμαχο διάστημα, ζητά αποζημίωση εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ από γνωστό μελετητικό γραφείο, γιατί η ΕΡΓΟΣΕ τον έθεσε στο περιθώριο, μετά τις καταγγελίες του εν λόγω μελετητικού γραφείου, από τις οποίες προήλθε η διερεύνηση του μεγάλου αυτού σκανδάλου;

Όμως, πέρα από τη Δ.Π.Χ των παραπάνω τμημάτων γραμμής, επιχείρησαν να κάνουν πρόσφατα Δ.Π.Χ και στο τμήμα Δομοκός – Λάρισα, τις μελέτες του οποίου εκπόνησε επίσης η εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», χωρίς να έχουν την υπογραφή του παρόχου της δάνειας εμπειρίας. Συγκεκριμένα, η ΕΡΓΟΣΕ με την υπ' αρ. πρωτ. **5272/2-5-2018** επιστολή της, που υπογράφει ο νέος Διευθυντής Έργων, κάλεσε τον ΟΣΕ για την υπογραφή του Δ.Π.Χ του τμήματος Δομοκός – Λάρισα, δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται στην εν λόγω επιστολή, έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες και παρέχεται το σύνολο των διαθέσιμων διαδρομών. Όμως ο ΟΣΕ με το **7746175/8-5-2018** απαντητικό έγγραφό του, αναφέρει ότι:

«Στις Βεβαιώσεις Δοκιμών Σηματοδότησης του υπεύθυνου δοκιμών και πιστοποίησης του Αναδόχου, όπως αυτά μας παραδόθηκαν, για τους Σ.Σ. Δοξαρών και Ορφανών, επισημαίνεται ότι απαιτούνται περαιτέρω έλεγχοι για τη λειτουργία του συστήματος και έως την επίλυση της υπάρχουσας κατάστασης δεν επιτρέπεται καμία κίνηση τρένων σηματοτεχνικά, σε αντίφαση με το σχετικό έγγραφο της Δ.Π.Χ, όπου αναφέρεται ότι παρέχεται το σύνολο των διαθέσιμων διαδρομών».

Δηλαδή, κ. υπουργέ, η ΕΡΓΟΣΕ έστειλε αίτημα στο ΟΣΕ για Δ.Π.Χ του τμήματος Δομοκός – Λάρισα και ο ΟΣΕ δεν το παραλαμβάνει, διότι ο ανάδοχος δεν επιτρέπει καμία κίνηση τρένων με το σύστημα σηματοδότησης σε λειτουργία(!!!) Αυτά τα κωμικοτραγικά, θα ήταν για γέλιο, κ. υπουργέ, αν οι εγκάθετοι των «εθνικών εργολάβων» στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ δεν έπαιζαν με την ασφάλεια του επιβατικού κοινού...

2) Όσο αφορά τα ζητήματα που θέσαμε με τα υπ' αριθμό **9, 10, 11, 12, 13** και **14** ερωτήματα της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε., σας γνωρίζουμε τα εξής:

α) Κανένας, κύριε υπουργέ, ούτε εσείς, ούτε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ούτε μέλος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, ούτε υπηρεσιακός παράγοντας, δεν αντιλήφθηκε, ότι 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.

β) Για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα η ΕΡΓΟΣΕ, επικαλούμενη «εκτεταμένους βανδαλισμούς και κλοπές» έκανε αποδεκτή την πρόταση του Αναδόχου για την κατάργηση των ερμαρίων ανοιχτής γραμμής και του εξοπλισμού τους. Όμως, οι βανδαλισμοί και οι κλοπές είχαν αρχίσει πριν την υπογραφή της σύμβασης (**26-9-2014**), όπως προκύπτει από εσωτερικό έγγραφο της υπηρεσίας συντήρησης του ΟΣΕ στις **15/9/2014**, που περιήλθε σε γνώση της ΕΡΓΟΣΕ σε αυτονμία της επίβλεψης μια εβδομάδα μετά την υπογραφή της σύμβασης 717/2014. Το έγγραφο αυτό αναφέρει επί λέξει για το θέμα αυτό τα εξής:

«Χθες το απόγευμα συνέβη περιστατικό αφαίρεσης υλικού σηματοδότησης στην περιοχή του Ελαιώνα...Στο σημείο έχουν αφαιρεθεί τις πόρτες των ερμαρίων... Στο ίδιο σημείο έχουν καταγραφεί στις 10 Σεπτεμβρίου του 2014 κλοπές και φθορές σε 31 ερμάρια και 97 πόρτες ερμαρίων».

Αλλά η Διευθύνουσα Υπηρεσία και η Επίβλεψη του έργου, ουδέποτε έδωσαν εντολή να αντικατασταθούν άμεσα οι πόρτες, ώστε να προστατευθεί ο εξοπλισμός.

Από την πλευρά του ο ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 προέβη, δέκα μήνες μετά (!!!), όπως προβλεπόταν από τη σύμβαση, σε καταγραφή της κατάστασης του εξοπλισμού στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα και υπέβαλε στην ΕΡΓΟΣΕ

τα αποτελέσματα της καταγραφής με το υπ' αρ. πρωτ. 263949/17.07.2015 έγγραφό του. Σε αυτό φαίνονται 40 ερμάρια, από τα οποία λείπουν μόνο οι πόρτες, χωρίς να έχει επηρεαστεί ο εσωτερικός εξοπλισμός που διαθέτουν.

Όμως, κ. υπουργέ, αυτά τα 40 ερμάρια του τμήματος Οινόη – Τιθορέα με τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό τους, αξίας σχεδόν 1.000.000 €, με σκόπιμες ενέργειες και παραλείψεις της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, αφέθηκαν στην τύχη τους και στις καιρικές συνθήκες, προκειμένου να προτείνουν με την εισήγηση του 1ου ΑΠΕ και της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης την κατάργηση όλων των ερμαρίων και την αντικατάσταση του εξοπλισμού τους με εξοπλισμό της επιλογής των «εθνικών εργολάβων», δίχως μελέτες υπογεγραμμένες από τον πάροχο της ειδικής εμπειρίας. Αλήθεια, στο τμήμα Δομοκός – Λάρισα, δεν είναι πανομοιότυπος ο εξοπλισμός με αυτό του Οινόη-Τιθορέα, που θέλουν να καταργήσουν;

γ) Όπως αναφέραμε και στην την υπ' αρ. πρωτ. 6947/653/05-07-2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, η ΕΡΓΟΣΕ έκανε αποδεκτή την πρόταση του Αναδόχου για την αντικατάσταση στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα 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-ηλεκτροδότησης 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 δηλαδή «Διευκρινίστηκε και συμφωνήθηκε ότι, η ανίχνευση των συρμών θα πραγματοποιείται με Κυκλώματα Γραμμής»;

Γιατί, επίσης, η τότε Διευθύνουσα Υπηρεσία δεν έκανε χρήση του άρθρου **K4** του τιμολογίου μελέτης, το οποίο προέβλεπε 204 νέα κυκλώματα γραμμής, τα οποία υπερεπαρκοῦσαν ακόμη και για την αντικατάσταση του συνόλου των κυκλωμάτων γραμμής του τμήματος Οινόη – Τιθορέα, παρά εισηγήθηκε την αντικατάσταση των συμβατικών προβλεπομένων κυκλωμάτων γραμμής με μετρητές αξόνων; Αυτό δεν επιφέρει μεγάλη οικονομική ζημία στην ΕΡΓΟΣΕ, που συνιστά κακουργηματική πράξη, κ. Υπουργέ;

Πληροφορούμαστε ακόμη, ότι οι μετρητές αξόνων, με τους οποίους θα αντικαταστήσει ο ανάδοχος τα συμβατικά προβλεπόμενα κυκλώματα γραμμής στο τμήμα Οινόη – Τιθορέα, είναι τεχνολογίας **SIEMENS**, η οποία ήδη έχει προμηθευτεί τον εξοπλισμό. Δηλαδή, κ. υπουργέ, οι διεφθαρμένοι υπάλληλοι στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ, ακόμα και σήμερα, αναθέτουν πλαγίως έργο εκατομμυρίων ευρώ στη SIEMENS στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα.

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, που είναι αναληθή, αφού, αν ο ΟΣΕ θελήσει στο μέλλον να εγκαταστήσει φωτοσήματα ακολουθίας για την αύξηση χωρητικότητας της γραμμής, θα πρέπει να επαναμιμηματοποιήσει 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; Δεν θα διπλοπληρώσει έτσι η ΕΡΓΟΣΕ μελέτες και υλικά του ETCS; Δεν αντιλαμβάνονται, ότι τα παραπάνω επιχειρήματα του Αναδόχου είναι ψευδή και ανυπόστατα, προκαλούν θυμηδία στους επαίοντες και οδηγούν τις Διοικήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ σε μη σύννομες αποφάσεις; Γιατί δεν απαντάτε στο υπ' αριθμό 14 ερώτημα της παραπάνω Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε; Αν, δηλαδή, υπάρχουν 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;

3) Όσο αφορά τα ζητήματα που θέσαμε με τα υπ' αριθμό 15 και 16 ερωτήματα της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε, σας γνωρίζουμε τα εξής:

α) Όπως αναφέραμε και στην την υπ' αρ. πρωτ. 6947/653/05-07-2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, ο ΟΣΕ, απαντώντας στο υπ' αρ. πρωτ. 271191/18-12-2015 της ΕΡΓΟΣΕ, με το υπ' αρ. πρωτ. 1277506/12-1-2016 έγγραφό του, ανέφερε 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 καθυστερήση 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».

Επίσης, 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 υφιστάμενου 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 εργολάβου», δημιουργώντας έτσι τεράστια ερωτηματικά για τα συμφέροντα που πραγματικά εξυπηρετεί, μπροστά στα οποία αδιαφορεί για τις συνέπειες των καθυστερήσεων στην έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων.

β) Παρά τις παραπάνω επισημάνσεις του ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ συνέχισε να καλύπτει τις καθυστερήσεις του Αναδόχου και όταν είχε ήδη 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 2ου και 6ου ΠΚΤΜΝΕ του έργου συμβ. 717/2014» και τη «σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης ποσού 16.000.000 ευρώ(προ αναθεώρησης και Φ.Π.Α.)».

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 προβλεπτων για εργασίες ανάταξης της ηλεκτροκίνησης στην περιοχή της ενωτικής Αζιού, καθόσον αυτές είναι συμπληρωματικές και δεν σχετίζονται με το φυσικό αντικείμενο του δημοπρατηθέντος έργου.

β) δεν γίνεται αποδεκτή η 1η 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 φωτισμάτων), 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».

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.

γ) 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-ηλεδιοίκησης δεν έλαβε προηγούμενως 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 αστεραπιαία 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....

δ) Αφού πήρε, με τον τρόπο που αναφέρουμε προηγούμενως, 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 τότε 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 προηγούμενως. Η διαφορά στο ποσό της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης οφείλεται αφενός στις περικοπές εργασιών ηλεκτροκίνησης και στη μη αντικατάσταση των λαμπτήρων φωτιστημάτων με led, που, όπως αναφέρουμε προηγούμενως, 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 όταν εισηγούνται στην ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α την προέγκριση του 1ου Α.Π.Ε. δεν γνώριζαν τις ακριβείς ποσότητες οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ, ή πόνταραν 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 προηγούμενως 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 1ος Α.Π.Ε.(και τα ΠΚΤΜΝΕ που τον συνοδεύουν), συνοδεύεται από την πρόταση σύναψης της 1ης 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;

ε) 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»;

ζ) 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 να πιστοποιήσει παρανόμως, ένα έργο σιδηροδρομικής σηματοδότησης υψηλών ταχυτήτων με μελετητή την εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί» και έχει πρόβλημα 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;

4) Όσο αφορά το ζήτημα που θέσαμε με το ερώτημα υπ' αριθμό 17 της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε, επαναλαμβάνουμε όσα αναφέραμε στην υπ' αρ. πρωτ. 6947/653/05-07-2017 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε.

Είναι ποτέ δυνατό η Κ/Ξ του έργου να επικαλείται προβλήματα για την ανάταξη της τηλεδιόγκησης στην Θεσσαλονίκη, όταν ο ένας από τους εταίρους της κοινοπραξίας είναι η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA», δηλαδή η εταιρία που κατασκεύασε τα συστήματα σηματοδότησης-τηλεδιόγκησης 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 άλλη εξήγηση μπορεί να υπάρχει; Είναι ποτέ δυνατό 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;

5)) Όσο αφορά τα ζητήματα που θέσαμε με τα υπ' αριθμό 19, 20 και 21 ερωτήματα της παραπάνω Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε, σας γνωρίζουμε τα εξής:

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, όπως αναφέρουμε παραπάνω, να συμβαίνουν περίεργα πράγματα. Όπως αναφέρουμε παραπάνω, 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, δεν είχε την απαιτούμενη από τα συμβατικά τεύχη ειδική εμπειρία να εκπονεί μελέτες σηματοδότησης, ενώ 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-τηλεδιόγκησης σε ολόκληρο σχεδόν τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Έτσι, η ΕΡΓΟΣΕ, για να δώσει μερικά ακόμη εκατομμύρια ευρώ στους «εθνικούς εργολάβους», 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 τηλεδιόγκησης στην Θεσσαλονίκη, οι μονάδες τηλεμετρίας, τα κυκλώματα γραμμής στο Οινόη-Τιθορέα, η ανάταξη της τηλεδιόγκησης 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(!!!).

• Αφού, λοιπόν, κύριε υπουργέ η ΕΡΓΟΣΕ κατάφερε να κάμψει, με τον τρόπο που αναφέραμε παραπάνω, τις αντιρρήσεις του ΟΣΕ και της ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α για την σύνταξη του 1ου Α.Π.Ε και η σύναψη της 1ης Σ.Σ, επικέντρωσε τις προσπάθειές της να πάρει και το πράσινο φως από το Ελεγκτικό Συνέδριο(Ε.Σ.), όπως απαιτείται από τη νομοθεσία των δημοσίων έργων για Συμπληρωματικές Συμβάσεις τόσων εκατομμυρίων ευρώ.

Τα όσα έγιναν, όμως, στο Ε.Σ. μας θυμίζουν όσα έγιναν εκεί κατά τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, για τη διερεύνηση των οποίων, μετά από δική μας επιμονή με σχετικές κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις, όπως ενημερώθηκα από τον αρμόδιο υπουργό, συγκροτήθηκε, σύμφωνα με το με αρ. πρωτ. 72707/3-11-2015 έγγραφο της Προέδρου του Ε.Σ. κ. Ανδρονίκης Θεοδοκάτου, «Ομάδα Ελέγχου» του Ε.Σ., για την «έκθεση ελέγχου» της οποίας δεν έχω ακόμη ενημερωθεί, αν και το ζήτησα επανειλημμένα, και μολονότι έληξε προ ενός και πλέον έτους η σχετική προθεσμία που δόθηκε από την Πρόεδρο του Ε.Σ., όπως ενημερώθηκα από το «ενημερωτικό σημείωμα» της 1^{ης} Γενικής Συντονίστριας των Επιτρόπων του Ε.Σ. κ. Μαρίας Μπασιαδάκη, που μου διαβιβάστηκε από τον αρμόδιο υπουργό σε απάντηση της υπ' αρ. πρωτ. 7306/692/17-07-2017 Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε.

Συγκεκριμένα:

1) Το Ε' Κλιμάκιο του Ε.Σ. με την 112/2018 Πράξη της Συνεδριάσής του στις 26/2/2018 έκρινε, «ότι κωλύεται η υπογραφή της 1ης συμπληρωματικής Σύμβασης του έργου «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Α.Σ.717/26.9.2014)», γιατί «από τα στοιχεία του φακέλου δεν προκύπτει ότι οι ως άνω συμπληρωματικές εργασίες κατέστησαν αναγκαίες από απρόβλεπτα γεγονότα, που δεν οφείλονται σε ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

2) Με την από 23.03.2018 Αίτησή της ενώπιον του VI Τμήματος του Ε.Σ. η ΕΡΓΟΣΕ, η οποία περιέργως αναλώνεται στο μεγαλύτερό της μέρος σε εντελώς εξειδικευμένα και συνεπώς δυσνόητα ακόμη και για ανώτατους δικαστές θέματα, ζήτησε την ανάκληση της παραπάνω 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ε.Σ. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω Αίτηση ανάκλησης, «η Αίτηση στηρίζεται στο ότι η ανάγκη των συμπληρωματικών εργασιών των συστημάτων σηματοδότησης δεν μπορούσε να γνωσθεί κατά τον χρόνο ανάθεσης της σύμβασης για δύο λόγους»:

- «Επειδή η αντικατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης επιβλήθηκε από τον Κανονισμό 2016/919 της 27^{ης} Μαΐου 2016, μεταγενέστερο της ανάθεσης του έργου κατά δύο και πλέον χρόνια.
- Επειδή οι δολιοφθορές του υφιστάμενου υλικού δεν επέτρεπαν τον ακριβή έλεγχο της κατάστασής του, ο οποίος μπορούσε να γίνει μόνο μετά την αποκατάσταση των φθορών κ.τ.λ. από τον ανάδοχο».

-Όμως, όσο αφορά τον 1^ο λόγο στον οποίο στηρίζεται η Αίτηση ανάκλησης, ο εν λόγω Κανονισμός, σύμφωνα με το άρθρο 9 (Παρεκκλίσεις), παρ. 1α και 3 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 4 (Εργα σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης) του Κανονισμού 2016/919, δεν έχει υποχρεωτική εφαρμογή για περιπτώσεις έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελούν αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης, όπως συμβαίνει με τη σύμβαση 717/2014, κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ και απορούμε πως η ΕΡΓΟΣΕ προέβαλε τέτοιο ψευδή ισχυρισμό, για να πετύχει την ανάκληση της παραπάνω 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ε.Σ. Για να γίνει αυτό πλήρως κατανοητό, παραθέτουμε παρακάτω αυτούσια το άρθρο 9 (Παρεκκλίσεις), παρ. 1α και 3 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ και το άρθρο 4 (Εργα σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης) του Κανονισμού 2016/919:

«Άρθρο 9 (Παρεκκλίσεις)

1. Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν μία ή περισσότερες ΤΠΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο κατά το άρθρο 1 παράγραφος 1, που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ

3. Στην περίπτωση της παραγράφου 1 στοιχείο α), εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων στην επικράτειά του τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.»

«Άρθρο 4 (Εργα σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης) του Κανονισμού 2016/919

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κατάλογο έργων στην επικράτειά του τα οποία βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης. Ο εν λόγω κατάλογος αποστέλλεται εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού».

- Όσο αφορά τον 2^ο λόγο στον οποίο στηρίζεται η Αίτηση ανάκλησης, έχουμε να παρατηρήσουμε, ότι προφανώς ισχύει αυτό, αλλά οι δολιοφθορές αφενός αφορούσαν καλώδια, πόρτες ερμαρίων κ.λ.π., που δεν έχουν σχέση με τον εξοπλισμό που προτείνεται με την 1η συμπληρωματική Σύμβαση ν' αντικατασταθεί ή η σύμβαση προέβλεπε την αντικατάστασή τους(καλώδια) και αφετέρου η Διευθύνουσα Υπηρεσία και η Επίβλεψη του έργου, ουδέποτε έδωσαν εντολή, ως όφειλαν, να αποκατασταθούν άμεσα, προκειμένου να μην υπάρχει αυτή η προσημαστική δικαιολογία από τον Ανάδοχο. Απεναντίας, ο εξοπλισμός που είχε υποστεί δολιοφθορές, με σκόπιμες ενέργειες και παραλείψεις της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, αφέθηκε στην τύχη του και στις καιρικές συνθήκες για τρία(3) και πλέον ολόκληρα χρόνια, μέχρι να κάψουν τις αντιρρήσεις του ΟΣΕ και της ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α για την υιοθέτηση της πρότασης του αναδόχου για την κατάργησή του και την αντικατάστασή του, έτσι ώστε στη συνέχεια να προτείνουν και να πετύχουν με την 3449/22.12.2017 απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ να εγκριθεί ο 1^{ος} ΑΠΕ και η 1^η συμπληρωματική σύμβαση. Δηλαδή, έδιναν παρατάσεις στην προθεσμία εκτέλεσης του έργου(26-9-2016), προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα σχέδια και τα συμφέροντα των «εθνικών εργολάβων», αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις των καθυστερήσεων στον υφιστάμενο εξοπλισμό και για την παρατάση της μη λειτουργίας ζωτικών για την ασφάλεια της κυκλοφορίας συστημάτων. Επομένως, και εδώ ψεύδεται η ΕΡΓΟΣΕ.

Ανατρέχοντας περαιτέρω στην Αίτηση ανάκλησης, παρατηρούμε, ότι αναφέρονται πολλές ανακρίβειες, οι οποίες όμως απαιτούν σαφή γνώση του τεχνικού αντικείμενου, την οποία φυσικά δεν διαθέτουν οι δικαστές του Ε.Σ., και κατά συνέπεια δεν υπάρχει λόγος να τις σχολιάσουμε, πλην εκείνων που αφορούν το ETCS (παρ. Β' Αναλυτικό ιστορικό) και την «έκθεση αυτοψίας εξειδικευμένης εταιρείας σηματοδότησης» (παρ. Γ' Λόγοι ανακλήσεως), που θα σχολιάσουμε στη συνέχεια, γιατί σ' αυτές στηρίχθηκε η επιχείρηση παραπλάνησης των δικαστών του Ε.Σ.

Μας προξενεί όμως εντύπωση, πως είναι δυνατό μια Αίτηση ανάκλησης να αναφέρεται σε τέτοια εξειδικευμένα ζητήματα, τη στιγμή που η ίδια η Αίτηση ανάκλησης στην παρ. Γ' 3 «Λόγοι ανακλήσεως» εγκαλεί το Ε' Κλιμάκιο του Ε.Σ., ότι «φαίνεται να υπερβαίνει την αρμοδιότητά του, καθώς προβαίνει όχι σε μη νομικό έλεγχο μιας τεχνικής μελέτης», επειδή στην προσβαλλομένη Πράξη του δέχεται ότι «από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι η μελέτη με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου και οι λύσεις που επιλέχθηκαν ήταν πλημμελείς και δεν έλαβαν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες της σύμβασης που αφορούν στην παλαιότητα του εξοπλισμού σηματοδότησης - τηλεδιόικησης και στην εγκατάστασή του με πολλαπλές συμβάσεις». Πέρα όμως από την αντιφατικότητα των όσων αναφέρονται επί του προκειμένου στην Αίτηση ανάκλησης, αυτό που δέχθηκε το Ε' Κλιμάκιο του Ε.Σ. δεν απαιτούσε εξειδικευμένες γνώσεις για να διαπιστωθεί. Κι αυτό γιατί στο μεγαλύτερο της μέρος η επιχειρηματολογία της ΕΡΓΟΣΕ για την ανάγκη σύναψης της 1ης συμπληρωματικής Σύμβασης στηρίχθηκε στο παραπάνω υπ' αρ. πρωτ. 272248/23-3-2017 έγγραφο της εταιρίας Bombardier, το οποίο ανέφερε, ότι η Bombardier δεν παράγει τα αντίστοιχα ανταλλακτικά υφισταμένων συσκευών τηλεμετρίας εδώ και πολλά χρόνια και το σύνολο του εξοπλισμού τους είναι εκτός παραγωγής και υποστήριξης.

Όσο αφορά το ETCS η Αίτηση ανάκλησης αναφέρει(παρ. Β' Αναλυτικό ιστορικό) τα εξής:

- «Η αποκατάσταση της λειτουργίας της σηματοδότησης — τηλεδιόικησης, όπως προαναφέρθηκε, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την δυνατότητα λειτουργίας του συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών επί γραμμής ETCS, το οποίο επιβάλλεται από την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (τελευταίος Κανονισμός ΕΕ 2016/919).
- «Το σύστημα ETCS, το οποίο ήδη εγκαθίσταται μέσω άλλων συμβάσεων της ΕΡΓΟΣΕ, με τις συμβάσεις 10004 «Σύστημα Συρμού ETCS» και 10005 «Σύστημα Γραμμής ETCS», αποτελεί ένα εκ των εποικοδομημάτων των συστημάτων σηματοδότησης και απαιτεί την ασφαλή, πλήρη, σωστή, και πιστοποιημένη, από ανεξάρτητο φορέα πιστοποίησης, που εκπονεί Σχέδιο Ασφαλείας (safety case), λειτουργία των συστημάτων, προκειμένου αυτό να λαμβάνει ασφαλή δεδομένα και εν συνεχεία να τα μεταδίδει στον εξοπλισμό αυτόματης προστασίας των συρμών (ETCS on Board). Σε διαφορετική περίπτωση, δηλαδή σε μη λειτουργική σηματοδότηση ή μερικώς λειτουργούσα, το σύστημα ETCS δεν μπορεί να λειτουργήσει και να παρέχει την επιπρόσθετη ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο αλλά ούτε και την διασυννοριακή, μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυκλοφορία συρμών».

Τα παραπάνω, όμως, είναι εντελώς παραπλανητικά και περιέχουν πολλές ανακρίβειες. Είναι αληθές, ότι με τον Κανονισμό ΕΕ 2016/919 το ETCS εμπλέκεται ακόμη περισσότερο στις ΤΠΔ Διαλειτουργικότητας, αλλά δεν έχει σχέση με την ασφάλεια ή όχι της λειτουργίας της σηματοδότησης, η οποία έχει σε όλα τα τμήματα γραμμής που λειτουργεί το επίπεδο ασφαλείας, που απαιτούσαν οι ΤΠΔ Διαλειτουργικότητας κατά τον χρόνο εγκατάστασής της, χωρίς αυτό να σημαίνει, ότι το ETCS δεν λαμβάνει ασφαλή δεδομένα, όπως υπονοείται στην Αίτηση ανάκλησης. Εξ άλλου στο επίπεδο 1 του ETCS, που εγκαθίσταται με τις συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ, λαμβάνονται, όσο αφορά τη σηματοδότηση, σαν δεδομένα μόνο οι ενδείξεις των φωτοσημάτων, η λειτουργία των οποίων είναι απολύτως

ασφαλής(fail safe) σε όλες τις σηματοδοτήσεις που είναι εγκατεστημένες στο δίκτυο του ΟΣΕ, παλαιές και νέες. Και είναι πολύ επικίνδυνο να λέγεται από την ΕΡΓΟΣΕ, ότι τα παλαιά συστήματα σηματοδότησης δεν είναι ασφαλή ως προς τη λειτουργία τους. Εξ άλλου, στο τμήμα Δομοκός-Λάρισα η σηματοδότηση είναι ίδιες παλαιότητας και τεχνολογίας με εκείνη του τμήματος Οινόη-Τιθορέα. Γιατί, λοιπόν, και εκεί δεν έκαναν τα ίδια με αυτά που προτείνουν για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα;

Δεν χρειάζεται να έχεις εξειδικευμένες γνώσεις, για να το καταλάβεις αυτό, αλλά μόνο κοινή λογική, την οποία πιστεύουμε, ότι διαθέτουν οι ανώτατοι δικαστές του Ε.Σ.

Όσο αφορά την «έκθεση αυτοψίας εξειδικευμένης εταιρείας σηματοδότησης», η Αίτηση ανάκλησης αναφέρει (παρ. Γ' Λόγοι ανακλήσεως) τα εξής:

«Όπως βεβαιώνεται στην προσκομιζόμενη έκθεση αυτοψίας εξειδικευμένης εταιρείας σηματοδότησης, στις προδιαγραφές του κανονισμού αυτού δεν ανταποκρίνονται τα πεπαλαιωμένα (παραγωγής 2007) συστήματα σηματοδότησης της προηγούμενης συμβάσεως, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να πιστοποιηθούν όπως αξιώνεται από τον κανονισμό. Κατά συνέπεια επιβάλλεται η εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών εξαιτίας του νέου κανονισμού».

Αυτό και μόνο που αναφέρεται παραπάνω υποδηλώνει το θράσος των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ, οι οποίοι, όχι μόνο έδωσαν παράνομα και σκανδαλωδώς, όπως αναφέρουμε παραπάνω, ειδική εμπειρία σηματοδότησης στην εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», αλλά την χρησιμοποίησαν, όπως πληροφορούμαστε, και σαν «εξειδικευμένη εταιρεία σηματοδότησης», για να βγάλουν μη ασφαλές σύστημα σηματοδότησης, που εγκαταστάθηκε από εξειδικευμένη εταιρεία του επιπέδου της Bombardier(!!!). Χρειάζεται, κύριε υπουργέ, τίποτε άλλο, για να καταλάβετε το ρόλο αυτών που μετέρχονται τέτοια μέσα, για να παραπλανήσουν τους δικαστές και να πετύχουν τον σκοπό τους;

Δεν μπορούμε επίσης να μη σχολιάσουμε και την παρ. Γ' 6 (Λόγοι ανακλήσεως- Συγγνωστή πλάνη), στην οποία αναφέρονται επί λέξει τα εξής:

«Ακόμη όμως και αν δεν δεχόταν κανείς τους παραπάνω ισχυρισμούς μας και πάλι δεν θα μπορούσε να αρνηθεί ότι η πλάνη μας αναφορικά με την κατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης ήταν συγγνωστή».

Δηλαδή η ΕΡΓΟΣΕ, όπως και ο ΟΣΕ στην περίπτωση της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, επικαλείται και αυτή ενώπιον του Ε.Σ. «συγγνωστή πλάνη», προκειμένου να πετύχει την ανάκληση της παραπάνω 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ε.Σ. Επομένως, δεν είναι αβάσιμος ο παραπάνω ισχυρισμός μας, ότι δηλαδή «Τα όσα έγιναν όμως στο Ε.Σ. μας θυμίζουν όσα έγιναν εκεί κατά τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας για τη σύναψη της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου».

3) Το VI Τμήμα του Ε.Σ. με την Απόφαση **842/2018** της Συνεδριάσής του στις **20 Απριλίου 2018** απέρριψε στο σύνολό της την παραπάνω Αίτηση ανάκλησης της ΕΡΓΟΣΕ.

Ειδικότερα, ως προς τον προβαλλόμενο με την Αίτηση ανάκλησης ισχυρισμό, ότι οι ως άνω συμπληρωματικές εργασίες πρέπει να εκτελεστούν ως απολύτως αναγκαίες και επείγουσες, λόγω της εφαρμογής του Κανονισμού (Ε.Ε.) 2016/919 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016 «σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα "έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση" του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης», που εκδόθηκε κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου, το VI Τμήμα του Ε.Σ. αποφάσισε, ότι:

«δεν μπορεί να γίνει δεκτός αφού στην οικεία αιτιολογική έκθεση της υπό κρίση συμπληρωματικής σύμβασης δεν καταγράφεται ως απρόβλεπτη αιτία που δικαιολογεί την εκτέλεση των ως άνω εργασιών η αλλαγή του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου. Όπως άλλωστε προκύπτει από τις παρ.1.14 και 1.15 της αιτιολογικής έκθεσης η αναθεωρημένη τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα "έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση" εγκαθίσταται ήδη μέσω άλλων συμβάσεων της ΕΡΓΟΣΕ η δε συμμόρφωση στον ως άνω Κανονισμό που επικαιροποίησε και εκσυγχρόνισε τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές τηλεδιοίκησης- σηματοδότησης προϋποθέτει την επιτυχή ολοκλήρωση του έργου της ανάταξης/αναβάθμισης των συστημάτων αυτών».

Μας δημιουργεί όμως απορίες, γιατί οι δικαστές του VI Τμήματος του Ε.Σ. περιορίστηκαν σε ένα τυπικό λόγο απόρριψης, όπως είναι αυτός της μη καταγραφής στην οικεία αιτιολογική έκθεση ως απρόβλεπτης αιτίας της αλλαγής του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου, και δεν είδαν ή δεν θεώρησαν σκόπιμο να δουν, αν ο Κανονισμός 2016/919 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση του έργου της σύμβασης 717/2014, που βρισκόταν σε

προχωρημένο στάδιο εκτέλεσης. Αυτό θεωρούμε, ότι ήταν μια κρίσιμη παράλειψη των δικαστών του VI Τμήματος του Ε.Σ., εν όψει της συζήτησης του θέματος στο Τμήμα «Μείζονος— Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ., στο οποίο προσέφυγε η ΕΡΓΟΣΕ για την αναθεώρηση της 842/2018 απόφασης του VI Τμήματος του Ε.Σ.

4) Το Τμήμα «Μείζονος— Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ με την Απόφαση 1314/2018 της Συνεδριάσής του στις 6 Ιουνίου 2018 αποφάσισε τα εξής:

- Δέχεται την αίτηση αναθεώρησης.
- Αναθεωρεί την 842/2018 απόφαση του VI Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου.
- Δέχεται την από 23.3.2018 αίτηση ανάκλησης.
- Ανακαλεί την 112/2018 πράξη του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.
- Αποφαίνεται ότι το σχέδιο της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης του έργου «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης και αντικατάστασης 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας», μεταξύ της αιτούσας εταιρείας, με την επωνυμία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» και της κοινοπραξίας «ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ - ALSTOM TRANSPORT S.A.», δύνανται να υπογραφεί.

Σύμφωνα με την παραπάνω απόφαση:

α) «η αδυναμία εξεύρεσης άλλων ανταλλακτικών, πέραν των συσκευών τηλεμετρίας δεν οφείλεται σε πλημμελή σύνταξη της σχετικής μελέτης από τους αρμοδίους υπαλλήλους της Αναθέτουσας Αρχής, δοθέντος ότι αυτή στηρίχθηκε ως προς το ζήτημα τούτο, στις σχετικές υποδείξεις του χρήστη ΟΣΕ».

β) «Συνεπώς, παρά το ότι οι εργολαβίες εγκατάστασης του συστήματος ETCS είναι διακριτές έναντι της ελεγχόμενης, εκ των πραγμάτων συνεχίζονται με την τελευταία, υπό την έννοια ότι η αποκατάσταση και πλήρης λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης συνιστά προαπαιτούμενο όχι για την εγκατάσταση, αλλά για την μετέπειτα αποτελεσματική λειτουργία του επιβαλλόμενου από τον Κανονισμό 2016/919 συστήματος ETCS. Ως εκ τούτου, εσφαλμένως απορρίφθηκε από το VI Τμήμα ο λόγος ανάκλησης, δοθέντος ότι η θέσπιση του Κανονισμού 2016/919 και η εφαρμογή εφεξής νέων προδιαγραφών διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων, δεν προβάλλονται μεν πανηγυρικός στην αιτιολογική έκθεση ως παράλληλη προς τις λοιπές αιτία σύναψης της υπό έλεγχο σύμβασης, καταγράφονται ωστόσο σαφώς ως μη προβλέψιμη επιγενόμενη περίσταση - δέσμευση, εξαιτίας της οποίας καθίσταται επιτακτική η εντελής ολοκλήρωση της αρχικής εργολαβίας, αναδεικνύεται δε και ο εσωτερικός σύνδεσμος της τελευταίας με το εγκαθιστώμενο δι' άλλων συμβάσεων σύστημα ETCS».

γ) «Επομένως, από τη συνεκτίμηση όλων των ανωτέρω στοιχείων πρέπει να γίνει δεκτό ότι συντρέχουν απρόβλεπτες περιστάσεις, μη οφειλόμενες σε υπαιτιότητα των οργάνων της Αναθέτουσας Αρχής, εξαιτίας των οποίων κατέστη αναγκαία η εκτέλεση των εργασιών της υπό έλεγχο σύμβασης».

Δηλαδή, το Τμήμα «Μείζονος— Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ. αφενός απάλλαξε τους αρμοδίους υπαλλήλους της ΕΡΓΟΣΕ από την ευθύνη για την πλημμελή σύνταξη της σχετικής μελέτης, επιρρίπτοντας αυτή την ευθύνη «στις σχετικές υποδείξεις του χρήστη ΟΣΕ», και αφετέρου δέχθηκε, ότι ο Κανονισμός 2016/919 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση του έργου της σύμβασης 717/2014, αν και το έργο αυτό βρισκόταν σε προχωρημένο στάδιο εκτέλεσης.

Ομολογούμε πως δεν το χωρά ο νους μας, πως ανώτατοι δικαστές μπορούν να παίρνουν τέτοιες προφανώς εσφαλμένες αποφάσεις και να δέχονται αβασάνιστα και τόσο εύκολα τους ψευδείς ισχυρισμούς της ΕΡΓΟΣΕ, ότι δήθεν ο Κανονισμός 2016/919 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση του έργου της σύμβασης 717/2014 και ότι «η αποκατάσταση και πλήρης λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης συνιστά προαπαιτούμενο όχι για την εγκατάσταση, αλλά για την μετέπειτα αποτελεσματική λειτουργία του επιβαλλόμενου από τον Κανονισμό 2016/919 συστήματος ETCS».

Είναι ποτέ δυνατό ανώτατοι δικαστές να επικεντρώνονται μόνο στον τυπικό λόγο απόρριψης της Αίτησης ανάκλησης από το VI Τμήμα και να μη ελέγξουν, όπως και οι δικαστές του VI Τμήματος, αυτό που οφείλαν να ελέγξουν πρωταρχικά, αν δηλαδή ο νέος Κανονισμός, που προσχηματικά επικαλείται η ΕΡΓΟΣΕ σαν απρόβλεπτο γεγονός, έχει εφαρμογή στη σύμβαση ενός έργου, που η προθεσμία εκτέλεσής του εξέπνεε λίγο μετά από την έκδοση του εν λόγω Κανονισμού; Ήταν τυχαία αυτή η παράλειψη, τόσο των δικαστών του VI Τμήματος, όσο και των δικαστών στο Τμήμα «Μείζονος— Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ. ;

Είναι ποτέ δυνατό ανώτατοι δικαστές να πείθονται τόσο εύκολα από τους ψευδείς ισχυρισμούς της ΕΡΓΟΣΕ για το ETCS, όπως αποδείξαμε παραπάνω;

Στην καλύτερη των περιπτώσεων φρονούμε, ότι έχουμε να κάνουμε με «συγγνωστή πλάνη» δικαστών...

Και βέβαια η απόφαση αυτή δικαιολογεί απόλυτα τον παραπάνω ισχυρισμό μας, ότι, δηλαδή, τα όσα έγιναν στο Ε.Σ. μας θυμίζουν όσα έγιναν εκεί κατά τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου.

Το χειρότερο όμως απ' όλα είναι, ότι η εν λόγω απόφαση, όπως και η σχετική απόφαση του Ε.Σ. για τη σύμβαση 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, είναι τελεσίδικη, αφού, σύμφωνα με το άρθρο 37, παρ. 8 του Νόμου 4129/2013 (Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο), «Κατά της απόφασης του Τμήματος επί της αίτησης αναθεώρησης δεν επιτρέπεται η άσκηση οποιουδήποτε άλλου ένδικου μέσου».

Δηλαδή, το τέλειο «έγκλημα»... Πρώτα έχουμε τους δικαστές του VI Τμήματος του Ε.Σ. που δεν είδαν ή δεν θεώρησαν σκόπιμο να δουν το προφανές και στη συνέχεια τους δικαστές στο Τμήμα «Μείζονος—Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ., που έκριναν τελεσίδικα, ότι εσφαλμένως απορρίφθηκε από το VI Τμήμα ο λόγος ανάκλησης, που επικαλείται τον νέο Κανονισμό 2016/919 ως απρόβλεπτης αιτίας, μη οφειλόμενης σε υπαιτιότητα των οργάνων της ΕΡΓΟΣΕ, εξαιτίας της οποίας κατέστη αναγκαία η εκτέλεση των εργασιών της υπό έλεγχο 1^η συμπληρωματικής σύμβασης.

Η μόνη περίπτωση που υπάρχει, για να ανατραπούν τα σχέδια των «εθνικών εργολάβων» και των εγκαθέτων τους στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ, είναι η αναίρεση της παραπάνω προφανώς εσφαλμένης απόφασης του Τμήματος «Μείζονος—Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ., σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τα άρθρα 70, 86 και 87 του Ν. 4129/2013 (Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο). Μετά όμως τα όσα εκθέσαμε παραπάνω, εκφράζουμε τις αμφιβολίες μας κατά πόσο, αυτοί που έχουν τη δυνατότητα (Γενικός Επίτροπος Επικρατείας του Ε.Σ. ή αρμόδιος υπουργός ή ΕΡΓΟΣΕ) να ασκήσουν αναίρεση κατά της εν λόγω απόφασης, έχουν την πρόθεση να το κάνουν, ιδιαίτερα ο αρμόδιος υπουργός ή η ΕΡΓΟΣΕ. Ο μόνος ίσως που μπορεί να το κάνει είναι η Γενική Επίτροπος Επικρατείας στο Ελεγκτικό Συνέδριο κ. Χρυσούλα Καραμαδούκη, κωλυόμενης της οποίας να παραστεί στην παραπάνω συνεδρίαση του Τμήματος «Μείζονος—Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ., ο αντικαταστάτης της Γενικός Επίτροπος Επικρατείας κ. Αντώνιος Νικητάκης πρότεινε, όπως προκύπτει από την παραπάνω απόφαση, την απόρριψη της αίτησης αναθεώρησης της ΕΡΓΟΣΕ.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Γιατί δεν 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 θεώρησης «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 δεν είχε την απαιτούμενη από την παρ. 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, όποτε κι αν δόθηκαν.

3) Γιατί προχώρησαν οι πρόθυμοι κύριοι της Επιτροπής Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ στην υπογραφή του Πρωτοκόλλου Δ.Π.Χ. του τμήματος Αχαρναί – Οινόη, αφού μέχρι και σήμερα δεν τηρούνται αυτά που έχει απαιτήσει η ΕΡΓΟΣΕ με το 255156/12-1-2015 έγγραφό της για τις μελέτες που δεν έγιναν δεκτές, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται και οι μελέτες του τμήματος Αχαρναί – Οινόη; Με βάση ποιά εγκεκριμένα σχέδια έγιναν οι δοκιμές καλής λειτουργίας και κατασκευής σύμφωνα με τις προδιαγραφές στο τμήμα Αχαρναί – Οινόη;

4) Γιατί δόθηκε παράνομα η παραπάνω βεβαίωση εμπειρίας στην «κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOM TRANSPORT SA» και εμμέσως στην εταιρία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», η οποία εκπόνησε

παράνομα τις μελέτες στα τμήματα γραμμής τεχνολογίας Bombardier; Μήπως η εταιρία «KOMEΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί» χρησιμοποιήθηκε ως «όχημα» για την απόκτηση «ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» της εταιρείας «TOMH A.B.E.T.E.», θυγατρικής της εταιρείας «ΑΚΤΩΡ» των «εθνικών εργολάβων», προκειμένου αυτή να χρησιμοποιηθεί σε επόμενα έργα σηματοδότησης, όπως και έγινε με την ανάθεση στα πλαίσια της σύμβασης 751/2015, που εκτελείται από την κοινοπραξία «ΑΚΤΩΡ-ΤΕΡΝΑ» των «εθνικών εργολάβων», της εγκατάστασης ενός προσωρινού συστήματος κυκλοφοριακής εξασφάλισης συρμών στο τμήμα ΣΣ Αθηνών-ΣΣ ΑΙΡ;

5) Γιατί 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 TOMH A.B.E.T.E. – ALSTOM TRANSPORT SA» την απαιτούμενη από την παρ. 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» καθ' όλη τη διάρκεια του έργου, δεν εκπονούσε όλες τις σχετικές μελέτες σηματοδότησης και οι μελέτες σηματοδότησης στα τμήματα γραμμής τεχνολογίας Bombardier εκπονούνταν από την εταιρία «KOMEΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί»;

6) Σε ποιο μέρος του κόσμου η εταιρεία «ALSTOM TRANSPORT SA» 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 πάροχου «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 στο υπ' αρ. πρωτ. Εξ 272248/23-3-2017 έγγραφο προς τον ΟΣΕ, που αφορά εργασία εξωτερικού χώρου εγκατεστημένα κατά μήκος της γραμμής, καθώς και οι οχλήσεις της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ανάδοχο.

7) Γιατί ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ, όταν συντάσσονταν τα τεύχη δημοπράτησης, δεν ρώτησαν τη Bombardier ή την πάροχο της ειδικής εμπειρίας Alstom, αν διαθέτουν TEMPL 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 TEMPL 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;

8) Μήπως η ΕΡΓΟΣΕ επικαλείται προσχηματικά το παραπάνω 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»;

9) Σας εξήγησε ο νυν Γενικός Γραμματέας Μεταφορών κ. Βούρδας πώς και δεν αντιλήφθηκε, όταν ήταν Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, τα παιγνίδια 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 ;

- Να κατατεθεί η εισήγηση της τελευταίας παράτασης μέχρι 26.9.2018 της προθεσμίας του έργου της σύμβασης 717/2014, η αιτιολογική έκθεση που τη συνοδεύει και η σχετική 3459/26.1.2018 απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ.

- Να κατατεθούν η Αιτιολογική Έκθεση σύνταξης του 1^{ου} ΑΠΕ και της 1^{ης} συμπληρωματικής σύμβασης, η σχετική εισήγηση στο Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ και η απόφαση 3449/22.12.2017 του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ για την έγκριση του 1ου ΑΠΕ και της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης.

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, όπως αναφέρουμε παραπάνω, μέσω των όσων προβλέπονταν από τα συμβατικά τεύχη;

Ζητήσατε εσείς απαντήσεις από τον Γενικό σας Γραμματέα κ. Βούρδα, γιατί 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;

11) 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;

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 οι ειδικοί της ΕΡΓΟΣΕ 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 επαίοντες 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;

13) 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

14) Γιατί ο ΟΣΕ, ο οποίος από την αρχή, ακόμη και από τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, αλλά και στη συνέχεια, αντιτάχθηκε στον προτεινόμενο από την ΕΡΓΟΣΕ και τους «εθνικούς εργολάβους» τρόπο ανάταξης του συστήματος σηματοδότησης Οινόης-Τιθορέας, άλλαξε τελικά στάση 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;

15) 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 προβλεπόμενων 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 κλίμακα;

16) 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.

17) Η παράδοση σε χρήση, μέσω Δ.Π.Χ., του τμήματος Πλατύ-TX1, που αναφέρεται στην παραπάνω βεβαίωση εμπειρίας που δόθηκε στην «κοινοπραξία TOMH A.B.E.T.E. – ALSTOM TRANSPORT SA», έγινε πριν συμβεί το δυστύχημα στο Άδενδρο, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους τρεις (3) συνάνθρωποί μας; Αν ναι, γιατί δεν λειτουργούσε η σηματοδότηση-τηλεδιοίκηση, όταν συνέβη το δυστύχημα;

- Να κατατεθεί το παραπάνω Πρωτόκολλο Δ.Π.Χ., του τμήματος Πλατύ- TX1

-Να κατατεθούν όλα τα υπάρχοντα Πρωτόκολλα Δ.Π.Χ. των άλλων τμημάτων γραμμής.

18) 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;

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;

- Να κατατεθεί η αρ. πρωτ. οικ.3834/17/23-5-2017 εισήγηση προς το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και επ' αυτής απόφαση του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ.

19) Γιατί ο πιστοποιητής του αναδόχου δεν έχει κανένα πρόβλημα να πιστοποιήσει παρανόμως, ένα έργο σιδηροδρομικής σηματοδότησης υψηλών ταχυτήτων με μελετητή την εταιρεία «KOMEΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», η οποία δεν έχει την απαιτούμενη από τη σύμβαση ειδική εμπειρία, και έχει πρόβλημα, όπως αναφέρεται στο παραπάνω υπ' αρ. πρωτ. εξ 287522/18-1-2017 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ προς την ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α, 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, και εγκαταστάθηκε στα πλαίσια έργων, που συγχρηματοδοτήθηκαν από Ευρωπαϊκά Προγράμματα (Α', Β' και Γ' ΚΠΣ); Ποιος είναι ο «πιστοποιητής του αναδόχου» και πως «ενημέρωσε» τον ανάδοχο; Γραπτά ή προφορικά;

- Στην περίπτωση που η ενημέρωση από τον «πιστοποιητή του αναδόχου» ήταν γραπτή, να κατατεθεί

20) Έχει εκδόσει την «έκθεση ελέγχου», δεδομένου ότι έληξε προ πολλού η σχετική προθεσμία που δόθηκε από την Πρόεδρο του Ε.Σ., η «Ομάδα Ελέγχου» του Ε.Σ., η οποία όπως ενημερώθηκα από τον αρμόδιο υπουργό, συγκροτήθηκε, σύμφωνα με το με αρ. πρωτ. 72707/3-11-2015 έγγραφο της Προέδρου του Ε.Σ. κ. Ανδρονίκης Θεοδοκάτου, για να διερευνήσει όσα κατήγγειλα ότι συνέβησαν στο Ε.Σ. κατά τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005;

-Να κατατεθεί η εν λόγω «έκθεση ελέγχου», στην περίπτωση που έχει εκδοθεί

21) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ ισχυρίζεται ψευδώς στην από 23.03.2018 Αίτηση Ανάκλησης της παραπάνω 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ε.Σ. ενώπιον του VI Τμήματος ότι «η αντικατάσταση των συστημάτων σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης επιβλήθηκε από τον Κανονισμό 2016/919 της 27ης Μαΐου 2016, μεταγενέστερο της ανάθεσης του έργου κατά δύο και πλέον χρόνια», ενώ γνωρίζει ότι, σύμφωνα με τα όσα αναφέρουμε παραπάνω, ο εν λόγω Κανονισμός δεν έχει υποχρεωτική εφαρμογή για περιπτώσεις έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελούν αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης, όπως συμβαίνει με τη σύμβαση 717/2014;

22) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ υπονοεί εντελώς παραπλανητικά και ανακριβώς στην παραπάνω Αίτηση Ανάκλησης, ότι το ETCS, «το οποίο επιβάλλεται από την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (τελευταίος Κανονισμός ΕΕ 2016/919)» δεν θα λαμβάνει ασφαλή δεδομένα, αν δεν γίνει η αντικατάσταση του εξοπλισμού σηματοδότησης που προτείνεται με τη 1^η Συμπληρωματική σύμβαση στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα, ενώ γνωρίζει ότι τα μόνα δεδομένα σηματοδότησης που λαμβάνονται στο επίπεδο 1 του ETCS, που εγκαθίσταται με τις συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ, είναι οι ενδείξεις των φωτοσημάτων, η λειτουργία των οποίων είναι απολύτως ασφαλής ((fail safe) σε όλες τις σηματοδοτήσεις που είναι εγκατεστημένες στο δίκτυο του ΟΣΕ, παλαιές και νέες; Είναι ποτέ δυνατό να λέγεται από την ΕΡΓΟΣΕ, ότι δεν μπορεί να πιστοποιηθεί η ασφαλής λειτουργία της σηματοδότησης στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα από τον ανεξάρτητο φορέα πιστοποίησης, που εκπονεί Σχέδιο Ασφαλείας (safety case); Γιατί ο ανεξάρτητος φορέας πιστοποίησης δεν έχει το ίδιο πρόβλημα και με τις σηματοδοτήσεις στα τμήματα Δομοκός-Λάρισα και Λάρισα-Πλατύ, που είναι ίδιας τεχνολογίας με τη σηματοδότηση στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα;

23) Ποια είναι η «εξειδικευμένη εταιρεία σηματοδότησης», η οποία με έκθεσή της, όπως αναφέρεται στην παραπάνω Αίτηση Ανάκλησης, βεβαίωσε ότι «τα πεπαλαιωμένα (παραγωγής 2007) συστήματα σηματοδότησης της προηγούμενης συμβάσεως δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του Κανονισμού ΕΕ 2016/919, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να πιστοποιηθούν όπως αξιώνεται από τον κανονισμό», δίνοντας το δικαίωμα στην ΕΡΓΟΣΕ να ισχυρίζεται για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα, ότι «Κατά συνέπεια επιβάλλεται η εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών εξαιτίας του νέου κανονισμού»; Μήπως, όπως αναφέρουν οι πληροφορίες μας, η «εξειδικευμένη εταιρεία σηματοδότησης» είναι η εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», στην οποία έδωσαν εμμέσως και παράνομα την παραπάνω «ειδική εμπειρία σηματοδότησης», κάνοντας δεκτές μελέτες, που δεν είχε την «ειδική εμπειρία σηματοδότησης» να εκπονεί;

- Να κατατεθεί η παραπάνω έκθεση της «εξειδικευμένης εταιρείας σηματοδότησης»

24) Γιατί οι ανώτατοι δικαστές του VI Τμήματος του Ε.Σ. περιορίστηκαν σε ένα τυπικό λόγο απόρριψης, όπως είναι αυτός της μη καταγραφής στην οικεία αιτιολογική έκθεση ως απρόβλεπτης αιτίας της αλλαγής του ευρωπαϊκού νομοθετικού πλαισίου, και δεν είδαν ή δεν θεώρησαν σκόπιμο να δουν, αν ο Κανονισμός 2016/919 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση του έργου της σύμβασης 717/2014, που βρισκόταν σε προχωρημένο στάδιο εκτέλεσης;

25) Είναι ποτέ δυνατό οι ανώτατοι δικαστές του Τμήματος «Μείζονος— Επταμελούς Σύθεσης» του Ε.Σ. να επικεντρώνονται μόνο στον τυπικό λόγο απόρριψης της Αίτησης ανάκλησης από το VI Τμήμα και να μην ελέγξουν, όπως και οι δικαστές του VI Τμήματος, αυτό που όφειλαν να ελέγξουν πρωταρχικά, αν δηλαδή ο νέος Κανονισμός, που προσχηματικά επικαλείται η ΕΡΓΟΣΕ σαν απρόβλεπτο γεγονός, έχει εφαρμογή στη σύμβαση ενός έργου, που η προθεσμία εκτέλεσής του εξέπνεε λίγο μετά από την έκδοση του εν λόγω Κανονισμού; Ήταν τυχαία αυτή η παράλειψη, τόσο των δικαστών του VI Τμήματος, όσο και των δικαστών στο Τμήμα «Μείζονος— Επταμελούς Σύθεσης» του Ε.Σ.;

26) Γιατί οι ανώτατοι δικαστές του Τμήματος «Μείζονος— Επταμελούς Σύθεσης» του Ε.Σ. δέχθηκαν αβασάνιστα και τόσο εύκολα τους ψευδείς, όπως αποδείξαμε παραπάνω, ισχυρισμούς της ΕΡΓΟΣΕ, ότι δήθεν ο Κανονισμός 2016/919 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση του έργου της σύμβασης 717/2014 και ότι «η αποκατάσταση και πλήρης λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης συνιστά προαπαιτούμενο όχι για την εγκατάσταση, αλλά για την μετέπειτα αποτελεσματική λειτουργία του επιβαλλόμενου από τον Κανονισμό 2016/919 συστήματος ETCS»;

27) Θα γίνει αναίρεση της παραπάνω προφανώς εσφαλμένης απόφασης, όπως αποδείξαμε προηγουμένως, του Τμήματος «Μείζονος— Επταμελούς Σύθεσης» του Ε.Σ., σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τα άρθρα 70, 86 και 87 του Ν. 4129/2013 (Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο), από αυτούς που έχουν τη δυνατότητα αυτή, δηλαδή τη Γενική Επίτροπο Επικρατείας του Ε.Σ. ή τον αρμόδιο υπουργό ή την ΕΡΓΟΣΕ, ιδίως από την πρώτη, δεδομένου ότι ο αντικαταστάτης της, κωλυομένης αυτής να παραστεί στην παραπάνω συνεδρίαση του

Τμήματος «Μείζονος— Επταμελούς Σύνθεσης» του Ε.Σ., Γενικός Επίτροπος Επικρατείας κ. Αντώνιος Νικητάκης πρότεινε, όπως προκύπτει από την παραπάνω απόφαση, την απόρριψη της αίτησης αναθεώρησης της ΕΡΓΟΣΕ;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Κοινοποίηση: Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Πρόεδρο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, Γ.Γ. κατά της Διαφθοράς, Οικονομικούς Εισαγγελείς, Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, Γενική Επίτροπο Επικρατείας του Ελεγκτικού Συνεδρίου.