

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

Ερώτηση & Α.Κ.Ε.

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	3506
Αριθμ. Πρωτ. ΑΙΤΗΣ.ΚΑΤ.ΕΓΓΡΑΦΩΝ	310
Ημερομ. Καταθέσεως	20.11.18

ΘΕΜΑ: «Η αμαρτωλή Σύμβαση με αρ. 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ και η κάλυψη που παρέχετε ως αρμόδιος υπουργός στις παρανομίες που συντελούνται κατά την εκτέλεσή της».

Με την υπ' αρ. πρ. 763/47/16-08-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. επανήλθαμε για μια ακόμη φορά στο σκάνδαλο της παραπάνω σύμβασης, γιατί η αδιαφορία που επιδείξατε σαν αρμόδιος υπουργός να προστατέψετε το δημόσιο συμφέρον και να στείλετε στον εισαγγελέα τους αρμόδιους της ΕΡΓΟΣΕ για τις παρανομίες που σας καταγγείλαμε με τις προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις ότι διαπράττουν, είχε σαν αποτέλεσμα να συνεχίσουν απτόητοι τις παράνομες πράξεις τους, αδιαφορώντας για τις συνέπειες της μη ολοκλήρωσης της ζωτικής για την ασφάλεια της κυκλοφορίας αυτής σύμβασης, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντα του «εθνικού εργολάβου».

Πως, όμως, κύριε υπουργέ, να μην αποθρασυνθούν εκεί στην ΕΡΓΟΣΕ, όταν, αντί να επιληφθείτε για όσα σας έχουμε καταγγείλει, δεν απαντάτε καν στις συνεχείς κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, κατά παράβαση του Κανονισμού της Βουλής; Επιτέλους, κύριε υπουργέ, δεν καταλαβαίνετε τι μήνυμα εκπέμπετε με αυτή την πρωτοφανή αντικοινοβουλευτική συμπεριφορά σας; Όταν από τις τέσσερις(4) για την εν λόγω σύμβαση Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. «απαντήσατε» μόνο στην πρώτη και στην τελευταία, διαβιβάζοντάς μας απλά έγγραφα της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, δεν προσφέρετε, κύριε υπουργέ, πλήρη κάλυψη στις παρανομίες τους; Και αν υποθέσουμε, ότι στην πρώτη Ερώτηση & Α.Κ.Ε. υπ' αρ. πρ. 3142/227/2-6-2015 δεν είχατε ακόμη ενημερωθεί σαν νέος τότε υπουργός σχετικά, στις επόμενες δυο(2) κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, που οι καταγγελίες μας έγιναν συγκεκριμένες, γιατί δεν μας απαντήσατε;

Δεν είδατε, ότι ακόμη και η ΕΡΓΟΣΕ, με το υπ' αρ. πρωτ. 262610/12.6.2015 έγγραφό της, που μας διαβίβασατε σε απάντηση της παραπάνω πρώτης Ερώτησης & Α.Κ.Ε., παραδέχθηκε, ότι στα Τμήματα Γραμμής, στα οποία το εγκατεστημένο σύστημα σηματοδότησης είναι τεχνολογίας της εταιρείας Bombardier, το έργο εκτελείτο, χωρίς να υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες; Δεν διαβάσετε, κύριε υπουργέ, ούτε τα έγγραφα που μας διαβιβάζετε ως απαντήσεις σας; Δεν είδατε, ότι το εν λόγω έγγραφο αναφέρει ότι οι υποβληθείσες από τον ανάδοχο μελέτες δεν εγκρίθηκαν, γιατί, όπως αναφέρεται στο εν λόγω έγγραφο, «έλαβαν διαβάθμιση έγκρισης 3 (σχετικό έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ 255156/12.1.2015 & 259301/02.04.2015) και πρέπει να επανυποβληθούν, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις παρατηρήσεις της ΕΡΓΟΣΕ»; Δεν είδατε, ποιες είναι οι παρατηρήσεις της ΕΡΓΟΣΕ, που έπρεπε να ληφθούν υπόψη από τον ανάδοχο; Αν μπαίνατε στον κόπο, κύριε υπουργέ να διαβάσετε το υπ' αρ. πρωτ. 255156/12.1.2015 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, θα βλέπατε, ότι αυτό αναφέρει επί λέξει τα εξής:

α) Ότι: ««η προτεινόμενη τροποποίηση των «ανοιχτών» γραμμών στα τμήματα γραμμής Οινόη-Τιθορέα και Δομοκός-Λάρισα, με την κατάργηση όλου του προς ανάταξη εξοπλισμού σηματοδότησης και τη χρήση μετρητών αξόνων, δεν εγκρίνεται, διότι δεν είναι συμβατή με την Τεχνική Περιγραφή/Προδιαγραφές της Σύμβασης και τα Άρθρα του τιμολογίου».

β) Ότι: οι μελέτες που δεν γίνονται δεκτές και θα επανυποβληθούν, όπως και οι υπόλοιπες που δεν υποβλήθηκαν, «θα συνοδεύονται υποχρεωτικά από τεκμηριωμένα στοιχεία, που θα αποδεικνύουν την ειδική εμπειρία του μελετητή σε μελέτες συστημάτων σηματοδότησης τύπου R.R.I. Περαιτέρω οι υποβολές σας, θα φέρουν υποχρεωτικά στην κυψέλη «ΕΓΚΡΙΣΗ» την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας στην Κ/Ξ, καθώς και τη σφραγίδα θεώρησης «ΕΘΕΩΡΗΘΗ» με την υπογραφή της Κ/Ξ».

Όμως, όπως αναφέραμε χαρακτηριστικά στην παραπάνω υπ' αρ. πρωτ. 763/47/16-08-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., «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».

Εν τούτοις, κύριε υπουργέ, κάνετε πως δεν καταλαβαίνετε και στην εν λόγω Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., στην οποία επαναλάβαμε τα ερωτήματα των δυο προηγούμενων Ερωτήσεων & Α.Κ.Ε., που δεν απαντήσατε, και προσθέσαμε και νέα ερωτήματα για όσα συνέβησαν εν τω μεταξύ, αντί να απαντήσετε στα ερωτήματά μας, μας διαβιβάσατε, όπως και στην παραπάνω πρώτη για τη σύμβαση αυτή κοινοβουλευτική μας παρέμβαση, έγγραφα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ.

Σας λέμε, λοιπόν, ευθέως, ότι αυτή η τακτική σας συνιστά πλήρη συγκάλυψη των παρανομιών που σας καταγγέλλουμε, ότι συντελούνται εδώ και τέσσερα χρόνια στην αμαρτωλή πλέον αυτή σύμβαση και ότι τα έγγραφα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ που μας διαβιβάσατε με την υπ' αρ. πρωτ. **B-1953/17-9-2018** «απάντησή» σας, υποτιμούν τη νοημοσύνη μας, αφού προσπαθούν με ανακρίβειες και μισές αλήθειες να μας παραπλανήσουν. Προφανώς, οι αρμόδιοι του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ αισθανόμενοι ότι βρίσκονται, λόγω της κάλυψης που τους παρέχετε, στο απυρόβλητο, έχουν το θράσος να απαντούν μ' αυτό τον τρόπο, που αποτελεί εμπαιγμό και προσβολή για Βουλευτή του Ελληνικού Κοινοβουλίου, που επιτελεί το κοινοβουλευτικό του καθήκον. Είναι τέτοια η αυθάδεια και η προκλητικότητά τους, που δεν μπόρεσαν καν στον κόπο να δουν, ότι το υπ' αρ. πρωτ. **Εξ 5847/17/ 07-08-2017** έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, στο οποίο μας παραπέμπουν για «απαντήσεις» στα ερωτήματά μας, δεν μας έχει κοινοποιηθεί, αφού δεν μας απαντήσατε ποτέ στην υπ' αρ. πρωτ. **6947/653/05-07-2017** Ερώτηση & Α.Κ.Ε. που αναφέρεται. Όσο για τα στοιχεία που ζητήσαμε να κατατεθούν, επικαλούνται τον «όγκο» αυτών, προκειμένου ν' αποφύγουν, όσο μπορούν, την κατάθεσή τους. Όμως, όπως επιβάλλεται πλέον από τη νομοθεσία, η τήρηση των στοιχείων μιας σύμβασης γίνεται ηλεκτρονικά και ο «όγκος» των στοιχείων αποτελεί μια σαθρή δικαιολογία και «προφάσεις εν αμαρτίαις».

Αλλά τα ίδια μας έλεγαν και τις ίδιες πρακτικές ακολουθούσαν και στις αμαρτωλές συμβάσεις 994/2005 και 470/2007, που ελέγχουμε κοινοβουλευτικά, και τώρα βρίσκονται κατηγορούμενοι για κακουργήματα ενώπιον του Εφετείου Κακουργημάτων Αθηνών. Και αν οι πρώην πολιτικοί τους προϊστάμενοι γι αυτές τις συμβάσεις τη «γλύτωσαν», λόγω του επαισχυντου νόμου «περί ευθύνης υπουργών», για σας, κύριε υπουργέ, όσο αφορά τις παρανομίες της σύμβασης 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ, που καλύπτετε σαν αρμόδιος υπουργός, δεν έχει επέλθει ακόμη παραγραφή και κινδυνεύετε να παραπεμφθείτε για παράβαση καθήκοντος. Ελπίζουμε, ότι, έστω και την τελευταία στιγμή, θα αντιληφθείτε την πραγματικότητα, γιατί, όπως αναφερόταν σε δελτίο τύπου του του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος στις 19 Οκτωβρίου 2018, ήδη η Δικαιοσύνη παρήγγειλε έλεγχο των καταγγελιών μου, αποδεικνύοντας για μία ακόμα φορά ότι είναι τυφλή, αλλά όχι... κουφή

Και όπως είχα την ευκαιρία να αντιληφθώ κατά τη διάρκεια πρόσφατης επίσκεψής μου στην ΕΡΓΟΣΕ, οι διοικούντες έχουν χάσει τον ύπνο τους και την ψυχραιμία τους γι αυτή την εξέλιξη, επιδιόμενοι σε ένα κυνήγι μαγισσών για το ποιος είναι ο πληροφοριοδότης των καταγγελιών μου. Ελπίζω ειλικρινά να μην ευσταθούν οι πληροφορίες, ότι έφτασαν σε σημείο να απειλούν υπαλλήλους της εταιρείας επειδή τους θεωρούν υπεύθυνους, γιατί τότε το κατηγορητήριο σε βάρος τους θα μεγαλώσει και άλλο. Και επαναλαμβάνω και κάτι που το είπα δημόσια και στους διοικούντες την ΕΡΓΟΣΕ: Σημασία δεν έχει ο τρόπος που έφτασαν οι πληροφορίες, αλλά εάν αυτές είναι σωστές και αληθείς, αλλά και αν πράγματι, αποδειχτεί ότι κάποιοι ζημιώνουν κατά πολλά εκατομμύρια ευρώ το δημόσιο με τις αποφάσεις ή τις παραλείψεις τους.

Το Χριστιανοδημοκρατικό Κόμμα Ελλάδας, δεν κραυγάζει. Ούτε ασπάζεται την απολύτως καταδικαστέα λογική των φυλακών... «για να κερδίσουμε τις εκλογές»!!! Στέκει όμως πάντα στο πλευρό της αλήθειας και των δικαίων του λαού, επιδιώκοντας διαφάνεια και δικαιοσύνη προς κάθε κατεύθυνση. Γι' αυτό και διαχρονικά, τονίζουμε προς κάθε κατεύθυνση: Κλέφτες και λαμογία πρέπει να αντιμετωπίσουν τον φυσικό δικαστή τους!

Μετά τα παραπάνω, επαναλαμβάνουμε για μια ακόμη φορά τις καταγγελίες μας, αποδομώντας τα όσα αναφέρουν στις «απαντήσεις» τους ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ και προσθέτοντας και νέα «επεισόδια» που συμβαίνουν στην παραπάνω αμαρτωλή σύμβαση, μήπως αυτή τη φορά συγκινηθείτε και επιτελέσετε το καθήκον σας σαν αρμόδιος υπουργός.

• Οι μελέτες του Αναδόχου της σύμβασης 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ στα τμήματα ΣΚΛ – Τιθορέα και Δομοκός – Πλατύ δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης; «ALSTOM Ferroviaria S.p.a», όπως ρητά απαιτεί η υπ' αρ. πρωτ. 255156/ 12.01.2015 επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ και η σύμβαση.

Η ΕΡΓΟΣΕ, κύριε υπουργέ, με τα όσα αναφέρει σχετικά στο έγγραφο που μας διαβιβάσατε, εμπαιξεί, όχι μόνο εμάς, αλλά και εσάς. Μας παραπέμπει στο υπ' αρ. πρωτ. **Εξ 5847/17/ 07-08-2017** έγγραφό της, το οποίο, όπως αναφέρουμε παραπάνω, δεν μας έχουν κοινοποιηθεί, αφού δεν μας απαντήσατε ποτέ στην υπ' αρ. πρωτ. **6947/653/05-07-2017** Ερώτηση & Α.Κ.Ε. που αναφέρεται, και επαναλαμβάνει όσα αναφέρονται σ' αυτό για το ζήτημα αυτό. Συγκεκριμένα, αναφέρει επί λέξει:

«Η ΕΡΓΟΣΕ με το υπ' αριθ. πρωτ. Εξ 5847/17/07-08-2017 έγγραφο, έχει ήδη απαντήσει εκτενώς στα σημεία αυτά. Σήμερα επαναλαμβάνουμε ότι σύμφωνα με την Διακήρυξη της Σ.717 και ειδικότερα των άρθρων 23.4.Β.δ και 23.5, η δανείζουσα την εμπειρία εταιρεία ALSTOM FERROVIARIA S.p.A υπέβαλε, ως όφειλε κατά την δημοπράτηση του έργου Υπεύθυνη Δήλωση ότι παρέχει την ειδική εμπειρία ως προς την συσταθείσα για την εν λόγω σύμβαση Κοινοπραξία (Κ/Ξ). Οι μελέτες εφαρμογής σηματοδότησης - τηλεδιόγκησης που υποβάλλει η Κ/Ξ φέρουν την σφραγίδα αυτής»

Αλλά εμείς, κύριε υπουργέ, είμαστε σαφείς στο υπ' αριθμό 1 ερώτημα της παραπάνω Ερώτησης & Α.Κ.Ε. και η ΕΡΓΟΣΕ, αντί να απαντήσει ευθέως στο ερώτημά μας, αν δηλαδή συμμορφώθηκε ο Ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 με τα όσα αναφέρονται στο υπ' αρ. πρωτ. 255156/12-1-2015 έγγραφό της, μς απαντά ότι «Οι μελέτες εφαρμογής σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης που υποβάλλει η Κ/Ξ φέρουν την σφραγίδα αυτής». Δηλαδή, «άλλα λόγια ν' αγαπιόμαστε» και «πού πας Γιάννη»-«κουκιά σπέρνω»...

Είναι σαφές, λοιπόν κύριε υπουργέ, ότι με την απάντησή της αυτή η ΕΡΓΟΣΕ ουσιαστικά επιβεβαιώνει την παραπάνω καταγγελία μας, ότι δηλαδή ο Ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 δεν συμμορφώθηκε ποτέ με τα όσα αναφέρονται στο υπ' αρ. πρωτ. 255156/12-1-2015 έγγραφό της. Αλλά αυτό προκύπτει αδιαμφισβήτητα και από την επιστολή με αρ. πρωτ. εξ11632 / 5.12.2017 του αποπεμφθέντος Διευθυντή Έργων και του τότε επιβλέποντα μηχανικού, με την οποία απαιτούσαν από τον Ανάδοχο «την ανελλιπή συμβατική υποχρέωση ολοκλήρωσης της επισκόπησης των σχετικών μελετών από τη δανειοπάροχο εταιρεία ALSTOM Ferroviaria». Αυτό και μόνο, κύριε υπουργέ, αποδεικνύει, ότι τέσσερα χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασης δεν υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες, οι μελέτες δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της δάνειας εμπειρίας «ALSTOM Ferroviaria» και ο εθνικός εργολάβος αρνείται να συμμορφωθεί με τις εντολές της επίβλεψης, όπως συνεχώς σας καταγγέλλουμε. Ο πρώην Διευθυντής Έργων, εξαιτίας της επιμονής του για την πιστή τήρηση της σύμβασης με την υπογραφή των μελετών από τον πάροχο της δάνειας εμπειρίας, αποπέμφθηκε. Τόσο απλά είναι τα πράγματα, κύριε υπουργέ, και εσείς κάνετε πως δεν καταλαβαίνετε και τους καλύπτετε.

Αλλά με την παραπάνω απάντησή της η ΕΡΓΟΣΕ αποφεύγει επίσης να απαντήσει ευθέως και στα υπ' αριθμό 2 και 5 ερωτήματά μας, τα οποία είναι απολύτως σαφή. Πώς, όμως, να απαντήσει ευθέως στα ερωτήματα αυτά, όταν αδιαμφισβήτητα έχει δεχθεί παράνομα την υποβολή μελετών που εκπονήθηκαν από την εταιρία «**KOMEA ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί**», η οποία δεν έχει την απαιτούμενη από την παρ. 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης του παραπάνω έργου «**ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ**» και όταν ανέχεται την συμπεριφορά του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης, που αρνείται μέχρι σήμερα να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις, με την έγκριση, την υπογραφή και τη σφραγίδα του στις μελέτες σηματοδότησης των τμημάτων γραμμής τεχνολογίας Bombardier;

Η ΕΡΓΟΣΕ θα έπρεπε να είχε κηρύξει τον «εθνικό εργολάβο» έκπτωτο από τις αρχές του 2015 και αντ' αυτού, τρία(3) χρόνια μετά, του έδωσαν και βεβαίωση ειδικής εμπειρίας, στην οποία θι αναφερθούμε παρακάτω, καθιστώντας τον αποκλειστικό εργολάβο έργων σηματοδότησης.

Αρνητική, όμως, εντύπωση προκαλεί και η συμπεριφορά του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης. Η επιμονή του να αρνείται μέχρι σήμερα, όπως αναφέρουμε παραπάνω, να εκπληρώσει τις συμβατικές του υποχρεώσεις με την έγκριση, την υπογραφή και τη σφραγίδα του στις μελέτες, εγείρει πλήθος ερωτημάτων. Καθότι πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες και πλέον σοβαρές εταιρείες έργων σηματοδότησης παγκοσμίως και η συμπεριφορά που επιδεικνύει στο συγκεκριμένο έργο, δεν εξηγείται. Καμία εταιρεία της εμβέλειας και του ονόματος της ALSTOM δε θα ρίσκαρε κάτι τέτοιο, εκτός αν η δράση και οι «συνεργασίες» του γραφείου της ALSTOM στη χώρα μας δεν είναι γνωστή στην έδρα της μητρικής εταιρείας στη Γαλλία.

• Η πολυετής καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου οφείλεται εξ ολοκλήρου στον ανάδοχο, ο οποίος, σε συνεργασία με τους εγκαθέτους του στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ, προσπάθησε και τελικά πέτυχε την έγκριση του 1^{ου} Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1^{ης} Συμπληρωματικής Σύμβασης, που θα υποφέρουν στις τσέπες του πολλά ακόμη εκατομμύρια €.

Όπως σας αναλύσαμε, κύριε υπουργέ, στην προηγούμενη ερώτησή μας, όσα επικαλέστηκε ο Ανάδοχος, για να πετύχει τις τροποποιήσεις στο συμβατικό σχεδιασμό του έργου, ιδιαιτέρως στο τμήμα Οινόη- Τιθορέα, ήταν αναληθή, προσχηματικά και αποτέλεσμα μεθοδεύσεών του με τους εγκαθέτους του στην ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ. Αλλά ας έρθουμε στα όσα ισχυρίζονται σχετικά ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ στα έγγραφα που μας διαβιβάσατε, σε απάντηση της παραπάνω Ερώτησης & Α.Κ.Ε., καθώς και στα νέα «επεισόδια» που συμβαίνουν στην παραπάνω αμαρτωλή σύμβαση, με το πάρτι δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, που μεθοδεύεται να δοθούν στον «εθνικό εργολάβο» ως αποζημιώσεις για τις στημένες καθυστερήσεις του έργου...

1) Όσα αναφέρει σχετικά το υπ' αρ. πρωτ. 9010432/20-08-2018 έγγραφο του ΟΣΕ, προκαλούν θυμηδία στους επαίοντες.

Είναι δυνατόν, κύριε υπουργέ να απαντά ο ΟΣΕ, ταυτιζόμενος με την ΕΡΓΟΣΕ, ότι η χρήση πολλών κυκλωμάτων γραμμής, αντί ενός συνολικού και ενιαίου, αποτελεί περιορισμό και πρόβλημα; Είναι δυνατόν να υποστηρίζει ότι, σ' αυτή την περίπτωση η χωρητικότητα δεν επηρεάζεται και μάλιστα θα αυξηθεί; Πώς είναι δυνατόν να υποστηρίζει ότι διατηρείται η υπάρχουσα τμηματοποίηση, αφού ήδη καταργεί τμήματα;

Τα όσα τραγελαφικά υποστηρίζει τώρα ο ΟΣΕ δεν έρχονται σε πλήρη αντίθεση με όσα αναφέρονται στην επιστολή του με αρ.πρ.415543/02-07-2012 και ειδικότερα στην παρ.4.5, σύμφωνα με την οποία «**Η ανίχνευση συρμών θα πραγματοποιείται με Κυκλώματα Γραμμής**», καθώς και με όσα αναφέρονται στην εγκεκριμένη από τον ΟΣΕ αναφορά στη σύμβαση, σύμφωνα με την οποία «**Η τμηματοποίηση της γραμμής και ο εξοπλισμός ανίχνευσης συρμών θα εξασφαλίζει τη δυνατότητα μελλοντικού εξοπλισμού της γραμμής με φωτισήματα ακολουθίας, προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα της γραμμής**»;

Είναι δυνατόν ο ΟΣΕ να απαντά ψευδόμενος, ότι στη Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων Τιθορέα – Δομοκός έχουν εγκατασταθεί δήθεν μετρητές αξόνων; Είναι δυνατόν να εμπαίζει με τέτοιο ξεδιάντροπο τρόπο εμάς, αλλά πρωτίστως και εσάς, κύριε υπουργέ; Και το χειρότερο, αυτά τα απαράδεκτα ψεύδη, να τα εισηγούνται από κοινού με την ΕΡΓΟΣΕ στο Ελεγκτικό Συνέδριο, ως τεκμηρίωση, για να ικανοποιήσουν τις επιθυμίες του «εθνικού εργολάβου» για συμπληρωματικές συμβάσεις και αλλαγές στο φυσικό αντικείμενο του έργου;

Είναι δυνατόν να υποστηρίζει ο ΟΣΕ, με υποβολέα προφανώς την ΕΡΓΟΣΕ, ότι η ΕΡΓΟΣΕ πέτυχε σημαντική μείωση του κόστους κατασκευής κατά **1.470.000 €**; Η «μείωση» αυτή, κύριε υπουργέ, δεν αφορά το συνολικό κόστος του έργου, το οποίο με τον 1^ο Α.Π.Ε. και την 1^η συμπληρωματική σύμβαση αυξάνεται κατά 13.240.200 € (προ αναθεώρησης και Φ.Π.Α.), αλλά την μείωση από την πρώτη έκδοση στη δεύτερη έκδοση του 1^{ου} Α.Π.Ε., η οποία οφείλεται στις αντιρρήσεις της ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α επί της πρώτης έκδοσης του 1^{ου} Α.Π.Ε., όπως αυτές εκφράστηκαν με το υπ' αρ. πρωτ. 14053/16-12-2016 έγγραφό της, αλλά και σε μειώσεις ποσοτήτων, για τις οποίες σας αναφέραμε στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. επί λέξει:

«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;»

Πως είναι δυνατόν να υποστηρίζει ο ΟΣΕ τα προηγούμενα περί μείωσης κόστους, όταν αλλάζει παρανόμως το φυσικό αντικείμενο και κατασκευάζεται υποδεέστερο έργο, με την κατάργηση της τμηματοποίησης της γραμμής και με την κατάργηση της δυνατότητας να εγκατασταθούν φωτισήματα ακολουθίας στο μέλλον; Όταν καταργείται συμβατικό αντικείμενο με ποσότητα 40 ερμαρίων των 20.000 € έκαστο και συμβατικής ποσότητας 200 κυκλωμάτων γραμμής των 13.400 € έκαστο;

Αλλά, για τα 40 ερμάρια του τμήματος Οινόη – Τιθορέα με τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό τους, αξίας σχεδόν 1.000.000 €, που με σκόπιμες ενέργειες και παραλείψεις της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, αλλά και των αρμοδίων του ΟΣΕ, αφέθηκαν στην τύχη τους και στις καιρικές συνθήκες, προκειμένου να προτείνουν με την εισήγηση του 1^{ου} ΑΠΕ και της 1^{ης} 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, σας έχουμε ήδη ενημερώσει με την προηγούμενη υπ' αρ. πρωτ. 764/48/16.8.2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. Όμως, η ατιμωρησία, και η κάλυψη που τους παρέχετε συνεχώς, καθιστά τους εγκάθετους του εθνικού εργολάβου στην ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ, ακόμα πιο θρασείς.

Όσον αφορά την τύχη αυτού του εξοπλισμού και τη χρήση του, που προκάλεσε μεγάλη ζημιά στον ΟΣΕ, θα επανέλθουμε.

Όμως ο ΟΣΕ, επιβεβαιώνοντας το «γλώσσα λανθάνουσα τ' αληθή λέγει», με τα αναγραφόμενά του στην παρ.3λ ομολογεί, ότι μόνο τα κυκλώματα γραμμής ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς και επομένως είναι πιο ασφαλή από τους μετρητές αξόνων. Αλλά τότε γεννάται ευλόγως το ερώτημα, γιατί έδωσε, παρά την αρχική του άρνηση, την έγκρισή του για την αντικατάσταση των συμβατικών προβλεπομένων κυκλωμάτων γραμμής στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα με μετρητές αξόνων; Γιατί διαφοροποιεί τη Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων Αθήνας-Θεσσαλονίκης μόνο στο τμήμα αυτό; Γιατί συνέβαλε στην αλλαγή του φυσικού αντικείμενου; Επειδή το απαιτεί ο εθνικός εργολάβος;

Εν κατακλείδι, ποιον μπορεί να πείσει ο ΟΣΕ με τα όσα επικαλείται στο υπ' αρ. πρωτ. 9010432/20-08-2018 έγγραφό του, όσο αφορά την αλλαγή στάσης του στις αλλαγές που πρότείνει ο ανάδοχος για το τμήμα Οινόη- Τιθορέα, που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του 1^{ου} ΑΠΕ και της 1^{ης} συμπληρωματικής σύμβασης;; Όλα αυτά που επικαλείται δεν τα έλαβε υπόψη του, όταν 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»; Γιατί ανέχτηκε τις επί πλέον καθυστερήσεις στο έργο, προκειμένου να πετύχει ο ανάδοχος την έγκριση του 1^{ου} ΑΠΕ και της 1^{ης} συμπληρωματικής σύμβασης, όταν 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;

2) Με τα όσα αναφέρει σχετικά στο υπ' αρ. πρωτ. Εξ. 9534/18/ 5-9-2018 έγγραφό της η ΕΡΓΟΣΕ εμπαίζει και εμάς, αλλά και εσάς, κύριε υπουργέ.

- Σε απάντηση των ερωτημάτων μας υπ' αριθμό 1,2 και 5 μας παραπέμπει στο υπ' αρ. πρωτ. Εξ5847/17/ 07-08-2017 έγγραφό της, το οποίο, επαναλαμβάνουμε, δεν μας δόθηκε ποτέ, και αναφέρει ότι:

«Σήμερα επαναλαμβάνουμε ότι σύμφωνα με την Διακήρυξη της Σ.717 και ειδικότερα των άρθρων 23.4.Β.δ και 23.5, η δανείζουσα την εμπειρία εταιρεία ALSTOM FERROVIARIA S.p.A υπέβριλε, ως όφειλε κατά την δημοπράτηση του έργου Υπεύθυνη Δήλωση ότι παρέχει την ειδική εμπειρία ως προς την συσταθείσα για την εν λόγω σύμβαση Κοινοπραξία (Κ/Ξ). Οι μελέτες εφαρμογής σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης που υποβάλλει η Κ/Ξ φέρουν την σφραγίδα αυτής»

Αλλά εμείς, κύριε υπουργέ, σας καταγγείλαμε με την προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε, ότι οι μελέτες σηματοδότησης των τμημάτων γραμμής, στα οποία το εγκατεστημένο και προς ανάταξη σύστημα σηματοδότησης είναι τεχνολογίας της εταιρείας Bombardier, δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης εταιρείας ALSTOM FERROVIARIA S.p.A, αλλά εκπονήθηκαν από την εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», και ότι ο Ανάδοχος της σύμβασης 717/2014 δεν συμμορφώθηκε ποτέ στα όσα ρητά απαιτεί η υπ' αρ. πρωτ. 255156/ 12.01.2015 επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ και η σύμβαση. Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απαντά ευθέως αν ο Ανάδοχος συμμορφώθηκε σε όσα του ζητά με αυτή την επιστολή της, αλλά προσπαθεί να μας παραπλανήσει, μιλώντας για «σφραγίδα» της ALSTOM FERROVIARIA S.p.A, που φέρουν οι μελέτες, και για «Υπεύθυνη Δήλωση», που υπέβαλε αυτή κατά την δημοπράτηση του έργου; Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ, επικαλούμενη τον «όγκο» των ζητούμενων στοιχείων, δεν μας έδωσε τις επιστολές του Αναδόχου, με τις οποίες υποβλήθηκαν οι εν λόγω μελέτες, και τις αντίστοιχες εγκρίσεις των εν λόγω μελετών από την ΕΡΓΟΣΕ, όπως ζητάμε με το υπ' αριθμό 2 ερώτημα της προηγούμενης Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε; Μήπως, γιατί τότε θα αποδειχθεί ότι ευσταθούν οι σχετικές καταγγελίες μας;

Απάντηση δεν πήραμε επομένως, κύριε υπουργέ, στα υπ' αριθμό 1,2 και 5 ερωτήματά μας.

-Σε απάντηση του 3^{ου} ερωτήματός μας, αναφέρει αορίστως, ότι η επιτροπή Διοικητικής παραλαβής του Αχαρνές – Οινόη έλαβε υπόψη της το Άρθρο 72 του Νόμου 3669/08 και τα τεύχη της σύμβασης.

Εμείς όμως ρωτήσαμε, με βάση ποιά σχέδια έγιναν οι δοκιμές; Μήπως με αυτά που έχει υπογράψει παρανόμως ως μελετητής η εταιρεία ΚΟΜΕΛ; Ποιός έδωσε το πράσινο φως για τη διεξαγωγή των δοκιμών, προκειμένου να διενεργηθεί η Δ.Π.Χ του εν λόγω τμήματος γραμμής;

Απάντηση δεν πήραμε επομένως, κύριε υπουργέ, ούτε στο 3^ο ερώτημά μας.

- Όσο αφορά το 6^ο ερώτημά μας, η ΕΡΓΟΣΕ μας παραπέμπει και πάλι στο υπ' αρ. πρωτ. Εξ5847/17/ 07-08-2017 έγγραφό της, όπου αναφέρει παραπλανητικά, ότι η προμήθεια του εξοπλισμού αποτελεί ευθύνη του αναδόχου. Εμείς όμως ρωτήσαμε συγκεκριμένα, αν έχει και σε ποιο μέρος του κόσμου η εταιρεία ALSTOM TRANSPORT SA εγκαταστήσει σε κύριες γραμμές υψηλών ταχυτήτων λογισμικό και υλισμικό της εταιρείας HIMA, σαν αυτό που εγκαθιστά ευρέως στο δίκτυο του ΟΣΕ, με την ανοχή και τις πλάτες των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ. Μήπως σε κανένα; Γιατί δεν απαντά ευθέως στο ερώτημά μας η ΕΡΓΟΣΕ;

Είναι δυνατόν οι εγκαθέτοι του εθνικού εργολάβου στην ΕΡΓΟΣΕ να επιτρέπουν σε εταιρεία να πειραματιστεί με την εγκατάσταση εξοπλισμού αμφιβόλου ποιότητας στο δίκτυο του ΟΣΕ για πρώτη φορά; Αυτό αναφέρει η σύμβαση; Ποιόν κοροϊδεύουν αυτοί οι κύριοι; 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;

Ζητούσαμε επίσης 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. Επ' αυτού, άκρα σιγή.

Επομένως, και στο 6^ο ερώτημά μας απάντηση δεν πήραμε.

- Όσο αφορά το 7^ο και το 8^ο ερώτημά μας, η ΕΡΓΟΣΕ, προσπαθώντας να δικαιολογηθεί 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, αναλώνεται σε αστείες κατά τη γνώμη μας δικαιολογίες, αλλά δεν μας απαντά γιατί, έστω και κατόπιν εορτής, δεν ρώτησε τη Bombardier αν διαθέτει TEML σε νεότερη έκδοση, όπως έγινε με το τμήμα Δομοκός-Λάρισα, και γιατί, όπως αναφέρουμε στο 8^ο ερώτημά μας, «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;

Επομένως, τόσο στο 7^ο, όσο και στο 8^ο ερώτημά μας απάντηση δεν πήραμε.

Όσο αφορά τα 11^ο, 12^ο, 13^ο, 14^ο και 15^ο ερωτήματά μας, η ΕΡΓΟΣΕ μας παραπέμπει και πάλι στο υπ' αρ. πρωτ. ΕΞ5847/17/ 07-08-2017 έγγραφό της, με το οποίο, όπως ισχυρίζεται, «έχει ήδη απαντήσει εκτενώς στα σημεία αυτά». Όσο όμως κι αν ψάξαμε στο έγγραφο αυτό, δεν υπάρχει απάντηση στα εν λόγω ερωτήματά μας. Η μόνη αναφορά που υπάρχει είναι αυτή που αφορά το 13^ο ερώτημα, για το οποίο η ΕΡΓΟΣΕ μας απαντά, ότι «Για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα, ο ανάδοχος του συστήματος ETCS γραμμής δεν έχει υποβάλει κανένα αίτημα επιπρόσθετης πληρωμής» και «ότι ο ανάδοχος του συστήματος ETCS γραμμής έχει υποβάλει αιτήματα πρόσθετων πληρωμών για άλλα τμήματα γραμμής, τα οποία έχουν απορριφθεί ως αβάσιμα».

Επισμαίνουμε ακόμη, ότι, όσο αφορά το 13^ο ερώτημα, δεν μας δόθηκαν οι επιστολές του Αναδόχου του συστήματος προστασίας των τρένων ETCS, με τις οποίες έχει υποβάλει αιτήματα πρόσθετων πληρωμών για τις τροποποιήσεις, που επιφέρουν στις μελέτες του και στη σύμβασή του οι τροποποιήσεις στο σύστημα σηματοδότησης του τμήματος γραμμής Οινόης-Τιθορέας και άλλων τμημάτων του δικτύου, καθώς και οι τυχόν απαντήσεις της ΕΡΓΟΣΕ σε αυτές.

Επομένως, και στα 11^ο, 12^ο, 13^ο, 14^ο και 15^ο ερωτήματά μας απάντηση δεν πήραμε.

3) Το πάρτι δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, που μεθοδεύεται να δοθούν στον «εθνικό εργολάβο» ως αποζημιώσεις για τις στημένες καθυστερήσεις του έργου.

Με την ανάληψη των καθηκόντων του, ο νέος Διευθυντής Έργων έγραψε στα παλαιότερα των υποδημάτων του την τήρηση των συμβατικών όρων και την υπογραφή των μελετών από τον πάροχο δάνειας εμπειρίας ALSTOM Ferrovialia και έστειλε αμέσως αίτημα στον ΟΣΕ για Διοικητική Παραλαβή για Χρήση(Δ.Π.Χ.) του τμήματος Δομοκός – Λάρισα. Αφού όμως οι μελέτες στο εν λόγω τμήμα γραμμής δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της δάνειας εμπειρίας, πως ο νέος Διευθυντής Έργων έβγαλε απόφαση για τη Δ.Π.Χ.; Ακολούθησαν όλα τα κωμικοτραγικά που σας είχαμε περιγράψει στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., με τον ΟΣΕ να μην το παραλαμβάνει, στέλνοντας την επιστολή υπ' αρ. πρ. 7746175/8.5.2018, στην οποία ανέφερε, ότι ο ίδιος ανάδοχος δεν επιτρέπει καμία κίνηση τρένων με το σύστημα σηματοδότησης σε λειτουργία(!!).

Και τα κωμικοτραγικά συνεχίστηκαν, κύριε υπουργέ. Η ΕΡΓΟΣΕ, αφού απέπεμψε τον πρώην Διευθυντή Έργων ως «εμπόδιο» στα σχέδια του «εθνικού εργολάβου» και των εγκατεθέν του στην ΕΡΓΟΣΕ, με το οικ10547/18/ 24.9.2018 έγγραφό της αντικατέστησε και τους έμπειρους επιβλέποντες στα τμήματα ΣΚΑ – Οινόη – Τιθορέα και Δομοκός – Πλατύ.

Το νέο μίγμα του πρόθυμου Διευθυντή Έργων και του πρόθυμου γενικού επιβλέποντα, αποτελεί τον τέλει συνδυασμό για τον «εθνικό εργολάβο» και τις ορέξεις του. Δεν πρόλαβαν να στεγνώσει το μελάνι του ορισμού τους και ο «εθνικός εργολάβος» με την υπ' αρ. πρ. 11301/18.10.2018 επιστολή του απαίτησε 7.975.378,98 € ως αποζημίωση για θετικές ζημιές που υπέστη για το χρονικό διάστημα από 1/3/2018 έως 31/7/2018, στα τμήματα Οινόη – Τιθορέα και Λάρισα – Πλατύ, επειδή, όπως ισχυρίζεται:

«το προσωπικό και τα μηχανήματα που είναι επιφορτισμένα για την εκτέλεση των εργασιών στα ως άνω τμήματα του έργου, ενώ βρίσκονται στον χώρο του έργου έτοιμα προς εργασία αδυνατούν να εργισθούν αφού ο κύριος του έργου δεν μας παραχωρεί το χώρο του έργου ελεύθερο προς εργασία, καθιστάμενος έτσι υπερήμερος ως προς την εκπλήρωση της συμβατικής του αυτής υποχρέωσης»

Όπως δε προκύπτει από την ίδια επιστολή, με το υπ' αρ. πρωτ. ΟΔΟ-717/1361/ 02-03-2018, έγγραφό του έχει απαιτήσει για τους ίδιους λόγους ποσό ανάλογου μεγέθους (7.349.859,06 €) για το χρονικό διάστημα από 10-10-2017 έως 28-02-2018, δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται στην ίδια επιστολή, η ζημία του ανέρχεται σε «52.126,66 € ανά ημέρα». Δηλαδή, ο «εθνικός εργολάβος», ούτε λίγο, ούτε πολύ, ζητά συνολικά για το χρονικό διάστημα από 10-10-2017 έως 31/7/2018 συνολικά 15.325.238,04 εκατομμύρια €. Από την ίδια επιστολή προκύπτει επίσης, ότι ο υπολογισμός της ημερήσιας αποζημίωσης βασίστηκε στην **ΕΓΚΥΚΛΙΟ 9** (αρ. πρωτ.

ΔΝΣβ/οικ.29145/Φ.ΕΓΚΥΚΛ./25.04.2017) της Διεύθυνσης Νομοθετικού Συντονισμού και καλής νομοθέτησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που εκδόθηκε επί των ημερών σας, κύριε υπουργέ...

Δεν ξέρουμε, αν η έκδοση της παραπάνω ΕΓΚΥΚΛΙΟΥ είναι απλή σύμπτωση, αλλά τα λεφτά είναι πολλά και αναρωτιόμαστε, κύριε υπουργέ, πώς είναι δυνατό η εφαρμογή αυτής της ΕΓΚΥΚΛΙΟΥ από τον «εθνικό εργολάβο» να οδηγεί σε ημερήσια αποζημίωση **52.126,66 €** και σε συνολική αποζημίωση **15.325.238,04 €** για καθυστερήσεις εννέα (9) μηνών και είκοσιένα (21) ημερών, σε ένα έργο, που ο συνολικός του προϋπολογισμός ήταν **41.297.174,41 €** και η προθεσμία εκτέλεσής του **24 μήνες**; Αυτό σημαίνει, κύριε υπουργέ,, ότι, από τη στιγμή που ο «εθνικός εργολάβος» κατάφερε, σε συνεργασία με τους εγκαθήμενους του στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, να δημιουργήσει συνθήκες υπαιτιότητας του κυρίου του έργου, δηλαδή της ΕΡΓΟΣΕ, για τις υποτιθέμενες καθυστερήσεις του έργου, τότε για κάθε μέρα καθυστέρησης δικαιούται, με εφαρμογή του άρθρου **53 παρ. 7 περ. θ' του Ν. 4412/2016** και της παραπάνω ΕΓΚΥΚΛΙΟΥ, αποζημίωση ίση περίπου με το κόστος των εργασιών που θα εκτελούσε ανά ημέρα, αν επιμερίζαμε το συνολικό κόστος του έργου ισομερώς στις **730** μέρες εκτέλεσής του...

Θα μας πει κανείς, ότι τα παραπάνω αιτήματα αποζημιώσεων του αναδόχου δεν έχουν εγκριθεί από την ΕΡΓΟΣΕ και δεν πρόκειται, για να τηρούνται τα προσχήματα, να εγκριθούν, ούτε με την ένσταση, ούτε με την αίτηση θεραπείας που ακολουθεί. Αλλά με τις πλάτες που έχει ο «εθνικός εργολάβος» στην ΕΡΓΟΣΕ, όπως προκύπτει από την παραπάνω επιστολή του αναδόχου, έχουν ήδη δημιουργηθεί οι απαραίτητες προϋποθέσεις (αναπάντητα από την ΕΡΓΟΣΕ αιτήματα του αναδόχου για χορήγηση άδειας πρόσβασης σε χώρους του έργου για εκτέλεση εργασιών και σχετική έγγραφη όχληση του αναδόχου για τις θετικές ζημιές που υφίσταται), έτσι ώστε η προσφυγή του στα δικαστήρια που θα ακολουθήσει να έχει αίσιω τέλος. Αυτό γίνεται χρόνια τώρα στα δημόσια έργα, όπως έχω καταγγείλει πολλές φορές, και συνεχίζει δυστυχώς να γίνεται, γιατί κανένας αρμόδιος υπαίτης δεν το σταματά. Και στην ανάγκη, αν θέλουμε να είμαστε βέβαιοι, ότι όλα θα πάνε καλά, ή αν θέλουμε να επισπευσθούν οι εξελίξεις και να μην περιμένουμε τη χρονοβόρα εκδίκαση της προσφυγής, τότε οι διαφορές θα παρατεμφθούν στη διαιτησία, όπως έγινε με την αμαρτωλή σύμβαση 470/2007, αλλά και με άλλες συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ. Όμορφος κόσμος, αγγελικά πλασμένος...

Όπως αντιλαμβάνεσθε από τα παραπάνω, κύριε υπουργέ, εκεί στην ΕΡΓΟΣΕ έχει στηθεί από τους εγκαθήμενους του «εθνικού εργολάβου» ένα πάρτι αποζημιώσεων, δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, για δήθεν ζημιές που προκαλούνται στον ανάδοχο, επειδή, άκουσον-άκουσον, ο κύριος του έργου, δηλαδή η ΕΡΓΟΣΕ, δεν παραχωρεί στο προσωπικό και στα μηχανήματα του αναδόχου «το χώρο του έργου ελεύθερο προς εργασία» (!!!)... Αλλά ποιες εργασίες θα εκτελούσε ο ανάδοχος στα χρονικά διαστήματα που ζητά αποζημιώσεις, αφού ο «εθνικός εργολάβος» καθυστέρησε την εκτέλεση των εργασιών στα παραπάνω τμήματα γραμμής για σχεδόν δυο(2) χρόνια, μέχρι να πετύχει την έγκριση του Ιου Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, της οποίας το πράσινο φως για την υπογραφή της δόθηκε με την Απόφαση **1314/2018** του Τμήματος «Μείζονος--Επταμελούς Σύθεσης» του Ελεγκτικού Συνεδρίου μόλις στις **6 Ιουνίου 2018**; Δηλαδή, μέχρι τότε, κύριε υπουργέ, ο «εθνικός εργολάβος» καθόταν και η τύχη του δούλευε, που λέει η παροιμία....

Αν αυτό δεν είναι απάτη τεραστίων διαστάσεων, κύριε υπουργέ, τότε ποια είναι; Στην εποχή που παλεύουμε με νύχια και με δόντια να αποφύγουμε την περικοπή των συντάξεων, ο «εθνικός εργολάβος», όχι μόνο δεν έχει υποστεί καμιά συνέπεια για τις καθυστερήσεις του έργου, αλλά απαιτεί δεκάδες εκατομμύρια ευρώ για θετικές ζημιές(!!!). Ντροπή και αίσχος, κύριε υπουργέ.... Αναρωτιόμαστε μέχρι που θα φθάσουν ο νέος Διευθυντής Έργων και ο νέος πρόθυμος επιβλέπωντας, υπακούοντας στις εντολές δεν ξέρουμε ποιων πάνω από αυτούς, για να ικανοποιήσουν τη βουλιμία και τις ορέξεις του «εθνικού εργολάβου».

Πληροφορούμαστε, επίσης, ότι ο ίδιος πρόθυμος γενικός επιβλέπωντας, ασκεί επίβλεψη και σε άλλη σύμβαση του ίδιου «εθνικού εργολάβου». Το κωμικό, όμως, είναι ότι ασκεί καθήκοντα επιβλέποντα σηματοδότησης και στην αμαρτωλή σύμβαση 751/2015, χωρίς να υπάρχει αντικείμενο σηματοδότησης(!!!). Και όχι μόνο αυτό, αλλά πληρώνει παράνομως τις εργασίες «σηματοδότησης», που ανατέθηκαν παράνομα στην κοινοπραξία των «εθνικών εργολάβων» που εκτελεί τη σύμβαση 751/2015, από τα άρθρα του τιμολογίου της ηλεκτροκίνησης. Σύμφωνα δε με τις πληροφορίες μας, ο επιβλέπων της ηλεκτροκίνησης της σύμβασης 751/2015 απέστειλε email στον Διευθυντή Έργων, καταθέτοντας τις παρανομίες αυτές, αλλά η Διευθύνουσα Υπηρεσία «κωφεύει»...

• Η ΕΡΓΟΣΕ χορήγησε παράνομα βεβαίωση εμπειρίας στην κοινοπραξία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε- ALSTOM TRANSPORT SA», γιατί στη βεβαίωση αυτή συμπεριλαμβάνεται, εκτός από τα τμήματα Πλατύ - TX1 - TX5 και το τμήμα Άχαρνές - Οινόη, στα οποία, όπως αναφέρουμε παραπάνω, οι μελότες του Αναδόχου της σύμβασης 717/2014 της δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης «ALSTOM Ferroviaria S p a», όπως ρητά απαιτεί η υπ' αρ. πρωτ. 255156/ 12.01.2015 επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ και η σύμβαση.

-Στην απάντηση του σχετικού 4^{ου} ερωτήματός μας, που αφορά την εκδοθείσα βεβαίωση εμπειρίας, η ΕΡΓΟΣΕ θολώνει τα νερά και παραπέμπει και πάλι στο υπ' αρ.πρ.Εξ5847/17/ 07-08-2017 έγγραφό της, όπου αορίστως (είναι μια τακτική που την χρησιμοποιούν ευρέως οι εγκάθετοι του «εθνικού εργολάβου») αναφέρει, ότι «*η Διακήρυξη απαιτούσε “Ειδική εμπειρία Σηματοδότησης”, όχι εμπειρία σε “τμήματα γραμμής τεχνολογίας Bombardier” ή οιασδήποτε άλλης εταιρίας.*».

Όμως στη σύμβαση, κύριε υπουργέ, για τα εγκατεστημένα συστήματα τεχνολογίας ALSTOM στο δίκτυο του ΟΣΕ, πάροχος εμπειρίας είναι η ALSTOM, ενώ για τα εγκατεστημένα συστήματα τεχνολογίας Bombardier στο δίκτυο του ΟΣΕ πάροχος είναι η ALSTOM Ferroviaria.

Με την απάντησή της λοιπόν, όσο αφορά το ζήτημα αυτό, η ΕΡΓΟΣΕ empaίζει, όχι μόνο εμάς, αλλά και εσάς, κύριε υπουργέ. Επαναλαμβάνουμε, ότι οι μελέτες σηματοδότησης των τμημάτων γραμμής τεχνολογίας Bombardier, μεταξύ των οποίων και το τμήμα γραμμής Αχαρνές – Οινόη, δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης «ALSTOM Ferroviaria S p a», όπως ρητά απαιτεί η υπ' αρ. πρωτ. 255156/ 12.01.2015 επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ και η σύμβαση, και επομένως κακώς και παρίνομα δόθηκε η σχετική βεβαίωση εμπειρίας, όσο αφορά το τμήμα γραμμής Αχαρνές – Οινόη, όπου είναι εγκατεστημένο σύστημα σηματοδότησης τεχνολογίας Bombardier.

Αλλά, σύμφωνα με πληροφορίες μας, δεν υπάρχει μόνο θέμα με την παραπάνω βεβαίωση εμπειρίας, που χορήγησε παράνομα η ΕΡΓΟΣΕ, αλλά γενικότερα θέμα με τις βεβαιώσεις εμπειρίας σηματοδότησης, που χρησιμοποιούν οι εταιρείες των «εθνικών εργολάβων», για να μπορούν να συμμετάσχουν σε διαγωνισμούς έργων σηματοδότησης της ΕΡΓΟΣΕ. Συγκεκριμένα, στις εταιρείες των «εθνικών εργολάβων», που εκτέλεσαν προηγούμενως, είτε μόνες τους, είτε σε κοινοπραξία με άλλες εταιρείες, έργο σηματοδότησης, χρησιμοποιώντας τη δάνειη εμπειρία εξειδικευμένων εταιρειών σηματοδότησης, η ΕΡΓΟΣΕ, όπως έκανε με τη σύμβαση 717/2014, χορηγεί βεβαίωση εμπειρίας σηματοδότησης, την οποία χρησιμοποιούν για να συμμετέχουν αυτοδύναμα, χωρίς δηλαδή τη δάνεια εμπειρία εξειδικευμένων εταιρειών σηματοδότησης, σε διαγωνισμούς έργων σηματοδότησης. Αυτό είναι σαφώς παράνομο και καταστρατηγεί όσα προβλέπουν οι ευρωπαϊκές οδηγίες (2004/18/ΕΚ, 2004/17/ΕΚ και 2014/24/ΕΕ) για τη «δάνεια εμπειρία». Η ΕΡΓΟΣΕ, όμως, σφυρίζει αδιάφορα με τον νομικό της σύμβουλο, που «διαβεβαιώνει» μέλη επιτροπών διαγωνισμών, ότι αυτό είναι νόμιμο.

Επομένως, και στο 4^ο ερώτημά μας απάντηση δεν πήραμε.

• Οι τεράστιες καθυστερήσεις στην εκτέλεση της σύμβασης 717/2014 έχουν σαν αποτέλεσμα να μη μπορούν να λειτουργήσουν ζωτικά συστήματα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας, όπως η σηματοδότηση και το ETCS, τα οποία, αν λειτουργούσαν, θα είχαν αποφευχθεί δυστυχήματα, όπως το δυστύχημα στο Αδενδρο, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους τρεις (3) συνάνθρωποί μας.

Απαντώντας η ΕΡΓΟΣΕ με το υπ' αρ. πρωτ. Εξ. 9534/18/ 5-9-2018 έγγραφό της στην παραπάνω καταγγελία μας (15^ο ερώτημα), αναφέρει ότι: «*Όσον αφορά την λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης, ο ΟΣΕ είναι ο υπεύθυνος φορέας που θα λάβει τέτοιου είδους αποφάσεις.*». Αλλά δεν μας λέει η ΕΡΓΟΣΕ, γιατί γίνεται Διοικητική Παραλαβή για Χρήση(Δ.Π.Χ.), αν τα τμήματα που παραλαμβάνονται δεν δίνονται για χρήση, δηλαδή δεν λειτουργούν; Μήπως για να τρέχει η περίοδος συντήρησης από τον ανάδοχο και για να εξυπηρετούνται κι άλλα συμφέροντά του, όπως η χορήγηση βεβαιώσεων εμπειρίας; Αυτό, δυστυχώς, συμβαίνει, κύριε υπουργέ, και εσείς κάνετε πως δεν καταλαβαίνετε και προστατεύετε τους επίορκους υπαλλήλους της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ.

Επισημαίνουμε και σ' αυτό το σημείο, ότι δεν μας δόθηκαν όλα τα υπάρχοντα Πρωτόκολλα Δ.Π.Χ. των τμημάτων γραμμής, στα οποία έγινε Διοικητική Παραλαβή για Χρήση(Δ.Π.Χ.).

Επομένως, και στο 15^ο ερώτημά μας απάντηση δεν πήραμε.

• Οι ισχυρισμοί της ΕΡΓΟΣΕ στην από 23.03.2018 Αίτηση Ανάκλησης της 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου (Ε.Σ.) ενώπιον του VI Τμήματος αυτού α) 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» και β) «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» είναι ψευδείς και παραπλανητικοί, γιατί αφενός 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, και αφετέρου γιατί 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.

Απαντώντας η ΕΡΓΟΣΕ με το υπ' αρ. πρωτ. Εξ. 9534/18/ 5-9-2018 έγγραφό της στην παραπάνω καταγγελία μας (ερωτήματα 21^ο και 22^ο), επαναλαμβάνει όσα περίπου αναφέρει και στην παραπάνω Αίτηση Ανάκλησης, χωρίς να απαντά αν ο ευρωπαϊκός Κανονισμός 2016/919 της 27ης Μαΐου 2016 έχει ή όχι υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση της σύμβασης 717/2014 και αν τα δεδομένα που λαμβάνει το ETCS από όλες τις σηματοδοτήσεις που είναι εγκατεστημένες στο δίκτυο του ΟΣΕ, παλαιές και νέες, είναι απολύτως ασφαλή (fail safe).

Είναι προφανές ο λόγος που δεν απαντά ευθέως η ΕΡΓΟΣΕ στα παραπάνω ερωτήματά μας και, μετά το Ελεγκτικό Συνέδριο, προσπαθεί υπεκφεύγοντας να παραπλανήσει και Βουλευτή του Ελληνικού Κοινοβουλίου, που αποκαλύπτει τις παρανομίες και τις απάτες της.

Όμως η ΕΡΓΟΣΕ, εκτός από τα ερωτήματα 21^ο και 22^ο , δεν απαντά και στο 23^ο ερώτημά μας, με το οποίο ρωτούσαμε 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», ύψοντος το δικαίωμα στην ΕΡΓΟΣΕ να ισχυρίζεται για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα, ότι «Κατά συνέπεια επιβάλλεται η εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών εξαιτίας του νέου κανονισμού».

Στην περίπτωση δε που η «εξειδικευμένη εταιρεία σηματοδότησης», όπως ρωτάμε με το 23^ο ερώτημά μας, είναι η εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», τότε θα πρόκειται για σκάνδαλο πρώτου μεγέθους, γιατί «Γιάννης κερνά και Γιάννης πίνει», αφού ο «εθνικός εργολάβος» χρησιμοποιεί την ίδια εταιρεία για να εκπονεί, χωρίς να έχει την απαραίτητη προς τούτο «ειδική εμπειρία σηματοδότησης», μελέτες σηματοδότησης, αλλά και για να γνωμοδοτεί για να περάσουν οι χρυσοφόρες επιδιώξεις του.

Αλλά οι παραπάνω ισχυρισμοί της ΕΡΓΟΣΕ, με τους οποίους «έπεισε» το Ελεγκτικό Συνέδριο, αποδεικνύονται ψευδείς και ανυπόστατοι και από ένα έγγραφο της κοινοπραξίας του έργου, που περιήλθε πολύ πρόσφατα σε γνώση μας. Στο έγγραφο λοιπόν αυτό, με αρ. πρωτ. 12089/18/26.10.2018, της ίδιας της κοινοπραξίας «TOMH A.B.E.T.E-ALSTOM TRANSPORT SA» προς την ΕΡΓΟΣΕ, αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα εξής αποκαλυπτικά:

«Σας υπενθυμίζουμε δε ότι με το α' σχετικό έγγραφο, μας διαβιβάσατε, μεταξύ άλλων, πιστοποιητικά ασφαλείας του συστήματος τηλεμετρίας TEML32. Η επέμβαση στα συγκεκριμένα συστήματα δεν αποτελούσε αντικείμενο της παρούσας σύμβασης καθ' οιονδήποτε τρόπο, πέραν της συντήρησης αυτών. Ως εκ τούτου, τα ως άνω πιστοποιητικά κάλυπταν την τυπική απαίτηση του Ανεξάρτητου Φορέα Πιστοποίησης, προκειμένου το συνολικό παραδοθέν προς χρήση σύστημα σηματοδότησης των ΣΣ. Αχαρνών έως και ΣΣ. Οινόης, συμπεριλαμβανομένων των Ε.Θ.Α., να δύναται να πιστοποιηθεί».

Δηλαδή, ο Ανεξάρτητος Φορέας Πιστοποίησης δεν είχε κανένα πρόβλημα να πιστοποιήσει το συνολικό παραδοθέν προς χρήση σύστημα σηματοδότησης των ΣΣ. Αχαρνών έως και ΣΣ. Οινόης, αφού τα πιστοποιητικά ασφαλείας του συστήματος τηλεμετρίας TEML32 «κάλυπταν την τυπική απαίτηση του Ανεξάρτητου Φορέα Πιστοποίησης».

Πως, λοιπόν, η ΕΡΓΟΣΕ, προκειμένου να πετύχει την έγκριση του 1ου Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, ισχυρίζεται, ότι οι ίδιες συσκευές τηλεμετρίας, που είναι εγκατεστημένες στο τμήμα γραμμής Οινόης-Τιθορέας δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις του Ανεξάρτητου Φορέα Πιστοποίησης και ως εκ τούτου πρέπει να αντικατασταθούν, γιατί αλλιώς δεν θα μπορούσε να πιστοποιηθεί το συνολικό αναταγμένο έργο στο εν λόγω τμήμα γραμμής;

Και μη μας πουν, ότι, σύμφωνα με τη σχετική επιστολή της Bombardier, οι συσκευές αυτές τηλεμετρίας δεν βρίσκονται πλέον σε σειρά παραγωγής και δεν υπάρχουν ανταλλακτικά, γιατί θα τοις απαντήσουμε, ότι θα μπορούσαν, όπως αναφέρουμε παραπάνω, να αναγκάσουν τον Ανάδοχο να συμμορφωθεί με την παρ.12.5 των Τεχνικών Προδιαγραφών Σηματοδότησης, και να προμηθευτεί TEML νεότερης έκδοσης, όπως έγινε στο τμήμα Δομοκός-Λάρισα.

Αλήθεια, όμως, γιατί δεν αντικατέστησαν με την ίδια λογική και τα TEML32 του τμήματος Αχαρνές-Οινόη; Μήπως είναι σε εξέλιξη, τώρα που εγκρίθηκε ο 1^{ος} ΑΠΕ και της 1^{ης} συμπληρωματική σύμβαση, μια τέτοια προσπάθεια, όπως υποπετυνόμαστε, διαβάζοντας το παραπάνω έγγραφο της κοινοπραξίας; Ο χρόνος θα δείξει...

Από τα παραπάνω είναι πλέον σαφές, κύριε υπουργέ, ότι αυτοί οι ισχυρισμοί της ΕΡΓΟΣΕ εφευρέθηκαν, προκειμένου να κάμψουν τις αντιστάσεις και τις αντιρρήσεις τόσο της ΕΥΔ/ΕΠ-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α., αλλά κυρίως για να πετύχουν να ανακληθεί η 112/2018 Πράξη του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

● Ο πιστοποιητής του αναδόχου δεν έχει κανένα πρόβλημα να πιστοποιήσει παρανόμως, ένα έργο σιδηροδρομικής σηματοδότησης υψηλών ταχυτήτων με μελετητή την εταιρεία «ΚΙΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί», η οποία δεν έχει την απαιτούμενη από τη σύμβαση ειδική εμπειρία, και έχει πρόβλημα, όπως αναφέρεται στο 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).

Απαντώντας η ΕΡΓΟΣΕ στο σχετικό ερώτημά μας υπ' αριθμό 19 της προηγούμενης Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε., αναφέρει, ότι ο πιστοποιητής «κατά τους ελέγχους πιστοποίησης λαμβάνει υπόψη τα κατωτέρω έγγραφα αναφοράς-πρότυπα (reference documents)», στα οποία μας παραπέμπει. Επίσης αναφέρει, ότι το παραπάνω έγγραφο του ΟΣΕ «αναιρέθηκε» και «Συνεπώς, οι αιτιάσεις που στην ερώτηση τεκμηριώνονται με το ως άνω έγγραφο 1275908/30-4-2013 του ΟΣΕ στερούνται βάσεως».

Δεν μας απαντά, δηλαδή, η ΕΡΓΟΣΕ στο ερώτημά μας, αλλά μας λέει ποια έγγραφα αναφοράς-πρότυπα (reference documents) λαμβάνει υπόψη ο πιστοποιητής κατά τους ελέγχους πιστοποίησης. Δεν μας λέει, όμως, γιατί τα ίδια reference documents δεν αποτελούν εμπόδιο για την πιστοποίηση του εξοπλισμού της Bombardier στα άλλα τμήματα γραμμής, όπως π.χ. στο τμήμα Αχαρνές-Οινόη, στο οποίο, όπως αναφέρεται στο παραπάνω με αρ. πρωτ. 12089/18/26.10.2018 έγγραφο της ίδιας της κοινοπραξίας «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε- ALSTOM TRANSPORT SA» προς την ΕΡΓΟΣΕ, τα πιστοποιητικά ασφαλείας του συστήματος τηλεμετρίας TEMPL32, που είναι τα ίδια με αυτά του τμήματος Οινόη-Τιθορέα, «κάλυπταν την τυπική απαίτηση του Ανεξάρτητου Φορέα Πιστοποίησης, προκειμένου το συνολικό παραδοθέν προς χρήση σύστημα σηματοδότησης των ΣΣ. Αχαρνών έως και ΣΣ. Οινόης, συμπεριλαμβανομένων των Ε.Θ.Α., να δύναται να πιστοποιηθεί».

Όσο αφορά τα αναφερόμενα ότι το παραπάνω έγγραφο του ΟΣΕ «αναιρέθηκε», έχουμε να παρατηρήσουμε, ότι τα επίσημα έγγραφα αναιρούνται επισήμως από άλλα έγγραφα του ίδιου του ΟΣΕ και όχι από εκπροσώπους του σε μια σύσκεψη με εκπροσώπους άλλων φορέων. Εξ άλλου, είναι γνωστό με ποιες συνθήκες ο ΟΣΕ άλλαξε άποψη σε πολλά θέματα της αμαρτωλής αυτής σύμβασης.

● Η ΕΡΓΟΣΕ, όμως, πέραν των παραπάνω, δεν απάντησε και στην καταγγελία μας (15^ο ερώτημά μας), ότι δεν είναι 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.

Απαντώντας η ΕΡΓΟΣΕ με το υπ' αρ. πρωτ. Εξ. 9534/18/ 5-9-2018 έγγραφό της στην παραπάνω καταγγελία μας, μας παραπέμπει και πάλι στο υπ' αρ.πρ.Εξ5847/17/ 07-08-2017 έγγραφό της, στο οποίο αναφέρει, ότι «ελέγχεται η έκταση της τεχνικής αναγκαιότητας» της αναβάθμισης και επέκτασης του λογισμικού της τηλεδιοίκησης στην Θεσσαλονίκη. Πέραν τούτου ουδέν αναφέρεται, όσο αφορά τα προβλήματα που επικαλείται η Κ/Ξ για την ανάταξη της τηλεδιοίκησης..

Φαίνεται λοιπόν, ότι η εταιρία «ALSTOM TRANSPORT SA», όπως αναφέρουμε και στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., όταν είδε, πως, με την επίκληση προβλημάτων για την ανάταξη του εξοπλισμού σηματοδότησης, δίνονται από την ΕΡΓΟΣΕ στον συνεταιίρο της στην Κ/Ξ «εθνικό εργολάβο» αφειδώς εκατομμύρια που δεν δικαιούται, διεκδίκησε κι αυτή το μερίδιό της. Λεφτά υπάρχουν, αλλά μόνο για να ταΐζουν τον μινώταυρο της διαπλοκής...

● Η ΕΡΓΟΣΕ όμως δεν απάντησε και στα ερωτήματά μας υπ' αριθμό 9,10 και 18, γιατί, όπως αναφέρει στο υπ' αρ. πρωτ. Εξ. 9534/18/ 5-9-2018 έγγραφό της, «Δεν άπτονται αρμοδιοτήτων της ΕΡΓΟΣΕ».

Τα παραπάνω όμως ερωτήματα αφορούν την ΕΡΓΟΣΕ, η οποία εκμεταλλευόμενη ότι τα απευθύνουμε προς εσάς, κύριε υπουργέ, και όντας βέβαιη ότι δεν θα απαντήσετε, επικαλέστηκε αναρμοδιότητα, για να «καθαρίσει» απέναντί μας. Η υποκρισία σε όλο το μεγαλείο της, δηλαδή...

• Η υπ' αριθμό 1314/2018 Απόφασης του Τμήματος «Μείζονος- Επταμελούς Σύνθεσης» του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η οποία έδωσε οριστικά το πράσινο φως για την υπογραφή της τη 1ης συμπληρωματικής σύμβασης είναι κατά τη γνώμη μας, σύμφωνα με όσα σας εκθέσαμε στην προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., προφανώς εσφαλμένη.

Όμως, κύριε υπουργέ, δεν απαντήσατε στο σχετικό ερώτημά μας (27 °), αν δηλαδή θα ασκήσετε, ως αρμόδιος υπουργός, που έχετε το δικαίωμα, σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 87 του Ν. 4129/2013 (Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο), αναίρεση κατά της υπ' αριθμό 1314/2018 Απόφασης του Τμήματος «Μείζονος- Επταμελούς Σύνθεσης» του Ελεγκτικού Συνεδρίου(Ε.Σ.). Ήταν για μας αναμενόμενη η στάση σας, αλλά έχετε υποχρέωση από τον Κανονισμό της Βουλής να απαντάτε στις ερωτήσεις των Βουλευτών.

Κλείνοντας την παρούσα κοινοβουλευτική μας παρέμβαση, εκφράζουμε την ελπίδα, ότι αυτή τη φορά θα συγκινηθείτε και θα επιτελέσετε το καθήκον σας σαν αρμόδιος υπουργός, γιατί στην εντίθετη περίπτωση, όπως αναφέρουμε και στην αρχή, όσο αφορά τις παρανομίες της σύμβασης 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ, που καλύπτετε σαν αρμόδιος υπουργός, δεν έχει επέλθει ακόμη παραγραφή, σύμφωνα με τον εαίσχυντο νόμο «περί ευθύνης υπουργών», και κινδυνεύετε να παραπεμφθείτε για παράβαση καθήκοντος.

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, 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»; Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απαντά ευθέως αν ο Ανάδοχος συμμορφώθηκε σε όσα του ζητά με το εν λόγω έγγραφό της, αλλά προσπαθεί να μας παραπλανήσει, μιλώντας για «σφραγίδα» της ALSTOM FERROVIARIA S.p.A , που ούρουν οι μελέτες, και για «Υπεύθυνη Δήλωση», που υπέβαλε αυτή κατά την δημοπράτηση του έργου;

- Να κατατεθούν: α) οι επιστολές του Αναδόχου, με τις οποίες υποβλήθηκαν ή επανυποβλήθηκαν οι μελέτες σηματοδότησης στα τμήματα γραμμής τεχνολογίας Bombardier και β) αντίγραφα των μελετών σηματοδότησης στα τμήματα γραμμής τεχνολογίας Bombardier, περιλαμβανομένων και αυτών που δεν έγιναν δεκτές και έπρεπε να επανυποβληθούν, καθώς και εκείνων που τυχόν επανυποβλήθηκαν.

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; Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απαντά ευθέως αν ο Ανάδοχος υπέβαλε μελέτες που εκπονήθηκαν από την εταιρεία «ΚΟΜΕΛ ΑΕ-Βιομηχανικοί Αυτοματισμοί» και μας λέει ότι στην Κ/Ξ «δεν συμμετέχει η εταιρεία ΚΟΜΕΛ», δηλαδή άλλα αντί άλλων ;

- 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», 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 Αχαρνές – Οινόη , αφού οι μελέτες του εν λόγω τμήματος δεν είναι σύμφωνες με τα όσα απαιτεί με το 255156/12-1-2015 έγγραφό της η ΕΡΓΟΣΕ; Με βάση ποιες εγκεκριμένες μελέτες έγιναν οι δοκιμές για τη Δ.Π.Χ στο τμήμα Αχαρνές – Οινόη; Μήπως με αυτές που έχει υπογράψει παρανόμως ως μελετητής η εταιρεία ΚΟΜΕΛ; Ποιός έδωσε το πράσινο φως για τη διεξαγωγή των δοκιμών, προκειμένου να διενεργηθεί η Δ.Π.Χ του εν λόγω τμήματος γραμμής; Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απαντά ευθέως και προσπαθεί να μας παραπλανήσει, παραπέμποντάς μας στη σχετική νομοθεσία και στα συμβατικά τεύχη;

- Να κατατεθούν η απόφαση για τη διενέργεια Δ.Π.Χ. του τμήματος Αχαρνές – Οινόη και το Πρωτόκολλο Δ.Π.Χ. του εν λόγω τμήματος.

4) Γιατί δόθηκε παράνομα, όσο αφορά το τμήμα Αχαρνές – Οινόη, η παραπάνω βιβαίωση εμπειρίας στην «κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOM TRANSPORT SA», δεδομένου ότι οι μελέτες σηματοδότησης του εν λόγω τμήματος δεν φέρουν την υπογραφή του παρόχου της ειδικής εμπειρίας σηματοδότησης «ALSTOM Ferroviaria

Σ ρ α» και δεν είναι σύμφωνες με όσα ρητά απαιτεί η υπ' αρ. πρωτ. 255156/ 12.01.2015 επιστολή της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ανάδοχο; Μήπως αυτή η βεβαίωση εμπειρίας δόθηκε, για να χρησιμοποιηθεί από την εταιρεία «ΑΚΤΩΡ», μητρική εταιρεία της εταιρείας «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.», σε επόμενα έργα σηματοδότησης, όπως αναφέρεται στην ίδια την βεβαίωση αυτή και όπως έγινε πράγματι, 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;

- Να κατατεθούν: α) η βεβαίωση εμπειρίας σηματοδότησης, βάσει της οποίας ανατέθηκε στα πλαίσια της σύμβασης 751/2015, που εκτελείται από την κοινοπραξία «ΑΚΤΩΡ-ΤΕΡΝΑ» των «εθνικών εργολάβων», η εγκατάσταση ενός προσωρινού συστήματος κυκλοφοριακής εξασφάλισης συρμών στο τμήμα ΣΣ Αθηνών-ΣΣ ΑΙΡ και β) η βεβαίωση εμπειρίας σηματοδότησης, βάσει της οποίας συμμετείχε στο διαγωνισμό του έργου της ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης της ανακαινισμένης σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοούρσαλος – Καλαμπάκα η εταιρεία «ΑΚΤΩΡ», που ανακηρύχθηκε προσωρινός μειοδότης του έργου.

5) Είναι νόμιμη και σύμφωνη με τις ευρωπαϊκές οδηγίες (2004/18/ΕΚ, 2004/17/ΕΚ και 2014/24/ΕΕ) η συμμετοχή σε διαγωνισμούς έργων σηματοδότησης της ΕΡΓΟΣΕ εταιρειών, που χρησιμοποιούν βεβαιώσεις εμπειρίας σηματοδότησης, που τους χορηγήθηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ στα πλαίσια της εκτέλεσης άλλων έργων σηματοδότησης, στα οποία χρησιμοποίησαν τη «δάνεια εμπειρία» εξειδικευμένων εταιρειών σηματοδότησης;

- Να κατατεθούν οι βεβαιώσεις εμπειρίας σηματοδότησης, που χρησιμοποίησαν οι εταιρείες ή οι κοινοπραξίες για τη συμμετοχή τους σε διαγωνισμούς έργων σηματοδότησης της ΕΡΓΟΣΕ τα τελευταία δυο(2) χρόνια.

6) Γιατί η εταιρεία «ALSTOM TRANSPORT SA», η οποία με την από 3-2-2014 «ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ» του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου προς την ΕΡΓΟΣΕ δεσμεύθηκε να παρέχει στην «Κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOM TRANSPORT SA» την απαιτούμενη από την παρ. 22.7 Α2α του άρθρου 22 της Διακήρυξης «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ» καθ' όλη τη διάρκεια του έργου, δεν εκπληροί, όσο αφορά τις μελέτες σηματοδότησης των τμημάτων γραμμής τεχνολογίας Bombardier, αυτή τη δέσμευσή της; Το γνωρίζει αυτό η μητρική της εταιρεία, που είναι μια από τις πιο σοβαρές και αξιόπιστες εταιρείες σηματοδότησης παγκοσμίως;

7) 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 παρόχου «ALSTOM TRANSPORT SA», κοστολογούνται από τους αρμοδίους της ΕΡΓΟΣΕ ακριβότερα; Γιατί δεν απαντά ευθέως η ΕΡΓΟΣΕ, αλλά προσπαθεί να μας παραπλανήσει;

- 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.

8) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ, όσο αφορά τις μονάδες τηλεμετρίας του τμήματος Οινόη-Τιθορέα, δεν ρώτησε τη Bombardier αν διαθέτει TEML σε νεότερη έκδοση, για να αντικαταστήσουν αυτά που δεν παράγονται πλέον και δεν υπάρχουν ανταλλακτικά, όπως έγινε για τα TEML του τμήματος Δομοκός-Λάρισα;

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;

9) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ, προκειμένου να πετύχει τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, στην από 23.03.2018 Αίτηση Ανάκλησης της 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου (Ε.Σ.) ενώπιον του VI Τμήματος αυτού ισχυρίστηκε ψευδώς, όπως αποδεικνύεται από το παραπάνω έγγραφο με αρ. πρωτ. 12089/18/26.10.2018 της ίδιας της κοινοπραξίας «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.- ALSTOM TRANSPORT SA» προς την ΕΡΓΟΣΕ, ότι οι συσκευές τηλεμετρίας TEML32, που είναι εγκατεστημένες στο τμήμα γραμμής Οινόη-Τιθορέας δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις του Ανεξάρτητου Φορέα Πιστοποίησης και ως εκ τούτου πρέπει να αντικατασταθούν, γιατί αλλιώς δεν θα μπορούσε να πιστοποιηθεί το συνολικό αναταγμένο έργο στο εν λόγω τμήμα γραμμής;

10) Γιατί δεν αντικατέστησαν με την ίδια λογική και τα TEML32 του τμήματος Αχαρνές-Οινόη; Μήπως είναι σε εξέλιξη, τώρα που εγκρίθηκε ο 1ος ΑΠΕ και της 1ης συμπληρωματική σύμβαση, μια τέτοια προσπάθεια, όπως υποπευδύμαστε, διαβάζοντας το παραπάνω έγγραφο της κοινοπραξίας;

11) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απαντά ευθέως αν ο ευρωπαϊκός Κανονισμός 2016/919 της 27ης Μαΐου 2016 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση της σύμβασης 717/2014 και αν τα δεδομένα που λαμβάνει το ETCS από όλες τις σηματοδοτήσεις που είναι εγκατεστημένες στο δίκτυο του ΟΣΕ, παλαιές και νέες, είναι απολύτως ασφαλή (fail safe); Μήπως, γιατί ο εν λόγω Κανονισμός δεν έχει πράγματι υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση της σύμβασης 717/2014 και η ΕΡΓΟΣΕ τον επικαλέστηκε, προκειμένου να γίνει δεκτή η από 23.03.2018 Αίτηση Ανάκλησης της 112/2018 Πράξης του Ε' Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου (Ε.Σ.), που έκρινε ότι κωλύεται η υπογραφή της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης;

12) Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απάντησε 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 ενώπιον του Ε.Σ. για το τμήμα Οινόη-Τιθορέα ψευδώς, όπως αποδεικνύεται από το παραπάνω με αρ. πρωτ. 12089/18/26.10.2018 της ίδιας της κοινοπραξίας «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε- ALSTOM TRANSPORT SA» προς την ΕΡΓΟΣΕ, ότι «Κατά συνέπεια επιβάλλεται η εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών εξαιτίας του νέου κανονισμού»;

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

13) Γιατί τα reference documents, που λέει η ΕΡΓΟΣΕ πως λαμβάνει υπόψη του ο πιστοποιητής κατά τους ελέγχους πιστοποίησης, αποτελούν εμπόδιο για την πιστοποίηση του εξοπλισμού της Bombardier στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα, ενώ, σύμφωνα με όσα αναφέρουμε παραπάνω, δεν αποτελούν εμπόδιο για την πιστοποίηση του εξοπλισμού της Bombardier στα άλλα τμήματα γραμμής, όπως π.χ. στο τμήμα Αχαρνάι-Οινόη;

14) Δεν έχετε αντιληφθεί, ότι η πολυετής καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου οφείλεται εξ ολοκλήρου στον ανάδοχο, ο οποίος, σε συνεργασία με τους εγκαθέτους του στην ΕΡΓΟΣΕ και στον ΟΣΕ, προσπάθησε και τελικά πέτυχε την έγκριση του 1ου Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, που θα αποφέρουν στις τσέπες του πολλά ακόμη εκατομμύρια €;

15) Πως είναι δυνατό ο ανάδοχος, που μεθόδευσε όλο αυτό τον κύκλο της διετούς καθυστέρησης στην αποπεράτωση του έργου, μέχρι να πετύχει την έγκριση του 1ου Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, να έχει το θράσος να ζητά δεκάδες εκατομμύρια ευρώ για θετικές ζημιές; Θα παραμείνετε θεατής και σε αυτή την τεραστίων διαστάσεων απάτη, κύριε υπουργέ, που μεθοδεύτηκε από τον «εθνικό εργολάβο» και τους εγκαθέτους του στον ΟΣΕ; Σε ποιων τις τσέπες θα μπουν αυτά τα εκατομμύρια;

16) Ποιες εργασίες θα εκτελούσε ο ανάδοχος στα χρονικά διαστήματα που ζητά αποζημιώσεις, αφού οι εργασίες που θα εκτελούσε στα τμήματα Οινόη – Τιθορέα και Λάρισα – Πλατύ ήταν άρρηκτα συνδεδεμένες με την έγκριση του 1ου Α.Π.Ε. και τη σύναψη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, της οποίας το πράσινο φως για την υπογραφή της δόθηκε με την Απόφαση 1314/2018 του Τμήματος «Μείζονος—Επαμελούς Σύνθεσης» του Ελεγκτικού Συνεδρίου μόλις στις 6 Ιουνίου 2018; Θα αφήσετε, κύριε υπουργέ, να συντελεστεί αυτή η καταλήστευση δημόσιου χρήματος; Μήπως, θα βγάλετε και καμιά απόφαση παραπομπής αυτής της δήθεν διαφοράς μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ και «εθνικού εργολάβου» στη διαδικασία της Διαιτησίας, όπως ο προκάτοχός σας κ. Χρυσοχοϊδης για τις «διαφορές» της αμαρτωλής σύμβασης 470/2007 της ΕΡΓΟΣΕ;

17) Αφού είχε διενεργηθεί η Δ.Π.Χ στο τμήμα γραμμής Πλατύ-Θεσσαλονίκη πριν συμβεί το δυστύχημα στο Αδενδρο, γιατί δεν λειτουργούσε η σηματοδότηση, με συνέπεια να χάσουν τη ζωή τους τρεις (3) συνάνθρωποί μας; Είναι ποτέ δυνατό να απαντά η ΕΡΓΟΣΕ με αυτό τον τρόπο, ρίχνοντας τις ευθύνες για τη μη λειτουργία της σηματοδότησης στον ΟΣΕ; Γιατί γίνεται Διοικητική Παραλαβή για Χρήση(Δ.Π.Χ.), αν τα τμήματα που παραλαμβάνονται δεν δίνονται για χρήση, δηλαδή δεν λειτουργούν; Μήπως για να τρέχει η περίοδος συντήρησης από τον ανάδοχο και για να εξυπηρετούνται κι άλλα συμφέροντά του, όπως η χορήγηση βεβαιώσεων εμπειρίας;

18) Θα απαντήσει η ΕΡΓΟΣΕ και όχι θα υπεκφύγει, απαντώντας μας ότι «ελέγχεται η έκταση της τεχνικής αναγκαιότητας» της αναβάθμισης και επέκτασης του λογισμικού της τηλεδιοίκησης στην Θεσσαλονίκη», στο ερώτημα υπ' αριθμό 15 της προηγούμενης Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε.; Ελέγχθηκε τελικά από την ΕΡΓΟΣΕ η τεχνική αναγκαιότητα αυτής της αναβάθμισης και επέκτασης του λογισμικού;

- 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.

19) Θα απαντήσει η ΕΡΓΟΣΕ στα ερωτήματά μας υπ' αριθμό 9,10 και 18 της προηγούμενης Ερώτησής μας & Α.Κ.Ε, τα οποία την αφορούν, αλλά εκμεταλλευόμενη ότι τα απευθύνουμε προς εσάς και όντας βέβαιη ότι δεν θα απαντήσετε, επικαλέστηκε αναρμοδιότητα, για να «καθαρίσει» απέναντί μας; Δεν αντιλαμβάνεστε, κύριε υπουργέ, ότι η πρακτική σας να μην απαντάτε στις κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις και να μας διαβιβάζετε απλά έγγραφα των ελεγχόμενων εταιρειών που εποπτεύετε εκλαμβάνεται από αυτές σαν κάλυψη των παράνομων πράξεών τους και αποθρασύνονται, συνεχίζοντας απτόητες τις παρανομίες τους και την καταλήστευση του δημόσιου χρήματος;

20) Θα απαντήσετε αυτή τη φορά, κύριε υπουργέ, στο ερώτημά μας υπ' αριθμό 27, αν δηλαδή θα ασκήσετε, ως αρμόδιος υπουργός, που έχετε το δικαίωμα, σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 87 του Ν. 4129/2013 (Κύρωση του Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο), αναίρεση κατά της υπ' αριθμό 1314/2018 Απόφασης του Τμήματος «Μείζονος- Επταμελούς Σύθεσης» του Ελεγκτικού Συνεδρίου, που είναι προφανώς εσφαλμένη και στηρίχθηκε στον ψευδή ισχυρισμό της ΕΡΓΟΣΕ, ότι ο ευρωπαϊκός Κανονισμός 2016/919 της 27ης Μαΐου 2016 έχει υποχρεωτική εφαρμογή στην περίπτωση της σύμβασης 717/2014;

21) Θα συγκινηθείτε αυτή τη φορά και θα επιτελέσετε το καθήκον σας σαν αρμόδιος υπουργός, όσο αφορά τις παρανομίες και την καταλήστευση δημόσιου χρήματος που συντελούνται στη σύμβαση 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ, ή θα διακινδυνεύσετε να παραπεμφθείτε για παράβαση καθήκοντος;

22) Αληθεύουν οι πληροφορίες μας, ότι ο νέος γενικός επιβλέπωνς σηματοδότησης στη σύμβαση 717/2014, ασκώντας και καθήκοντα επιβλέποντος σηματοδότησης στη σύμβαση 751/2015, της οποίας το αντικείμενο δεν έχει σχέση με σηματοδότηση, τις εργασίες για την «κυκλοφοριακή εξασφάλιση στο τμήμα Σ.Σ. Αθηνών - Σ.Σ. ΑΙΡ», που, όπως σας καταγγείλαμε επανειλημμένα, ανατέθηκαν παράνομα στην κοινοπραξία των «εθνικών εργολάβων που εκτελεί την εν λόγω σύμβαση, τις πληρώνει παρανόμως από τα άρθρα του τιμολογίου της ηλεκτροκίνησης; Αληθεύουν οι πληροφορίες μας, ότι για το θέμα αυτό ο επιβλέπων της ηλεκτροκίνησης της σύμβασης 751/2015 απέστειλε email στον Διευθυντή Έργων, καταθέτοντας τις παρανομίες αυτές, αλλά η Διευθύνουσα Υπηρεσία «κωφεύει»;

-Να κατατεθεί το παραπάνω email, με το οποίο ο επιβλέπων ηλεκτροκίνησης ενημερώνει τον Διευθυντή Έργων για την παράνομη πληρωμή εργασιών σηματοδότησης από τα άρθρα του τιμολογίου της ηλεκτροκίνησης.

23) Ποιον μπορεί να πείσει ο ΟΣΕ με τα όσα επικαλείται στο υπ' αρ. πρωτ. 9010432/20-08-2018 έγγραφό του, όσο αφορά την αλλαγή στάσης του στις αλλαγές που πρότείνει ο ανάδοχος για το τμήμα Οινόη- Τιθορέα, που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του 1ου ΑΠΕ και της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης; Όλα αυτά που επικαλείται δεν τα έλαβε υπόψη του, όταν 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»; Γιατί ανέχτηκε τις επί πλέον καθυστερήσεις στο έργο, προκειμένου να πετύχει ο ανάδοχος την έγκριση του 1ου ΑΠΕ και της 1ης συμπληρωματικής σύμβασης, όταν με το υπ' αρ. πρωτ. 1276652/23-9-2015 έγγραφό του είχε εκφράσει την ανησυχία του για την καθυστέρηση που παρατηρείται στην παράδοση προς χρήση διαφόρων τμημάτων γραμμής, τονίζοντας χαρακτηριστικά, ότι η εμπρόθεσμη παράδοση προς χρήση είναι αναγκαία, «επειδή η ομαλή λειτουργία του Συστήματος Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της κυκλοφορίας»;

24) Τα όσα τραγελαφικά υποστηρίζει τώρα ο ΟΣΕ στο υπ' αρ. πρωτ. 9010432/20-08-2018 έγγραφο του για τα κυκλώματα γραμμής δεν έρχονται σε πλήρη αντίθεση με όσα αναφέρονται στην επιστολή του με αρ.πρ.415543/02-07-2012 και ειδικότερα με την παρ.4.5, σύμφωνα με την οποία «Η ανίχνευση συρμών θα πραγματοποιείται με Κυκλώματα Γραμμής», καθώς και με όσα αναφέρονται στην εγκεκριμένη από τον ΟΣΕ αναφορά στη σύμβαση, σύμφωνα με την οποία «Η τμηματοποίηση της γραμμής και ο εξοπλισμός ανίχνευσης συρμών θα εξασφαλίζει τη δυνατότητα μελλοντικού εξοπλισμού της γραμμής με φωτοσήματα ακολουθίας, προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα της γραμμής»;

25) Είναι δυνατόν ο ΟΣΕ να απαντά ψευδόμενος, ότι στη Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων Τιθορέα – Δομοκός έχουν εγκατασταθεί ήδη μετρητές αξόνων; Είναι δυνατόν να εμπαίζει με τέτοιο ξεδιάντροπο τρόπο εμάς, αλλά πρωτίστως και εσάς, κύριε υπουργέ; Και το χειρότερο, αυτά τα απαράδεκτα ψεύδη, να τα εισηγούνται από κοινού με την ΕΡΓΟΣΕ στο Ελεγκτικό Συνέδριο, ως τεκμηρίωση, για να ικανοποιήσουν τις επιθυμίες του «εθνικού εργολάβου» για συμπληρωματικές συμβάσεις και αλλαγές του φυσικού αντικείμενου της σύμβασης;



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 Διαφθορίας, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, Γενική Επίτροπο Επικρατείας του Ελεγκτικού Συνεδρίου.