

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

5777
713
19 2 19

Ερώτηση & Α.Κ.Ε. προς τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Το σκάνδαλο του GSM-R, ο στημένος διαγωνισμός με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ και η παράδοση σε λειτουργία/χρήση υποσυστημάτων χωρίς την απαιτούμενη έγκριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων(Ρ.Α.Σ.)».

Α) Με τις ιδίου περιεχομένου Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. υπ' αρ. πρωτ. 5230/272/19-04-2018, 5228/270/19-04-2018, 5229/271/19-04-2018 και 5231/273/19-04-2018, με θέμα: **«Το σκάνδαλο του GSM-R συνεχίζεται και μεγεθύνεται και επί των ημερών αυτής της κυβέρνησης»**, κατήγγειλα με αδιάσειστα στοιχεία, ότι ο διαγωνισμός με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ είναι **εμφανώς στημένος** και μέσω αυτού επιχειρείται να καλυφθούν οι ευθύνες της Siemens για **τη μη ολοκλήρωση** και **παράδοση σε λειτουργία** του Ψηφιακού Συστήματος Ραδιοκάλυψης του σιδηροδρομικού δικτύου του ΟΣΕ (GSM-R -αρ. σύμβ. 10012/26-09-2006 της ΕΡΓΟΣΕ), αλλά και να δοθούν στη Siemens, μέσω της εταιρείας Nokia, οι αποζημιώσεις που ζητούσε από την ΕΡΓΟΣΕ για να ολοκληρώσει το έργο, από τις οποίες, **υποτίθεται**, παραιτήθηκε με τη «Συμφωνία Εξωδικαστικού Συμβιβασμού του Ελληνικού Κράτους με τη Siemens» (ΦΕΚ Α' 164 του 2012).

Με τις ιδίου περιεχομένου επίσης Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. υπ' αρ. πρωτ. 5302/20-04-2018, 5303/20-04-2018, 5304/20-04-2018 και 5305/20-04-2018, με θέμα **«Το σκάνδαλο του GSM-R και ο στημένος διαγωνισμός με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ»**, κατέθεσα στοιχεία, από τα οποία κατά τη γνώμη μου αποδεικνύεται η στενή σχέση των εταιρειών Siemens και Nokia και ότι η Nokia αποτελεί τον «Δούρειο Ίππο» της SIEMENS στον παραπάνω διαγωνισμό, ο οποίος στήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ, προκειμένου να αντιμετωπιστούν από τον Ανάδοχο του «μαϊμού» διαγωνισμού και όχι από τη Siemens, όπως έπρεπε, τα προβλήματα που αναφέρονται στο από 29/7/2010 **«Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής»**, τα οποία δεν επέτρεπαν να χρησιμοποιηθεί/λειτουργήσει το δίκτυο GSM-R, παρά το γεγονός ότι η ΕΡΓΟΣΕ με **«μαϊμού»** παραλαβές προσπαθεί να παρουσιάσει το έργο της σύμβασης 10012/2006 **«ολοκληρωμένο»** και **«λειτουργικό»** και να το μεταφέρει στον ΟΣΕ, χωρίς όμως να ακολουθείται η νόμιμη διαδικασία "Μεταφοράς Έργων – Υλικών από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ ("Διεταιρική" Σύμβαση ΟΣΕ/ΕΡΓΟΣΕ).

Σε απάντηση των παραπάνω κοινοβουλευτικών παρεμβάσεων, μου διαβιβάσατε και πάλι, όπως το συνηθίζετε, έγγραφα των υπόλογων υπηρεσιών σας(ΕΡΓΟΣΕ και ΟΣΕ), οι οποίες κατέθεσαν μέρος μόνο των ζητούμενων με την παραπάνω Α.Κ.Ε. εγγράφων και αυτό έχει τη σημασία του, όπως θα δούμε παρακάτω. Τα εν λόγω έγγραφα, όπως θα αποδείξουμε παρακάτω με τον αναλυτικό τους σχολιασμό, σε καμιά περίπτωση δεν απαντούν στα ερωτήματά μας και προσπαθούν προκλητικά να παραπλανήσουν τους μη γνωρίζοντες σε βάθος το θέμα και να τα παρουσιάσουν όλα «ρόδινα», νόμιμα, δικαιολογημένα και χωρίς κανένα ψεγάδι, υποτιμώντας την νοημοσύνη μας και δημιουργώντας την αίσθηση, ότι τυγχάνουν υψηλής προστασίας για τις παράνομες και τις σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος πράξεις τους.

Συγκεκριμένα:

1) Το υπ' αρ. πρωτ. 6956895/24-04-2018 έγγραφο του ΟΣΕ, που απαντά στην υπ' αρ. πρωτ. 5228/270/19-04-2018 Ερώτηση & Α.Κ.Ε., αναφέρει:

- **«Ότι ο διαγωνισμός για την ανάδειξη Αναδόχου διαχείρισης και συντήρησης του συστήματος GSM-R πραγματοποιήθηκε με τήρηση όλων των προβλεπομένων εκ της κείμενης νομοθεσίας (ν 4412/2016) προδιαδικαστικών και διαδικαστικών ενεργειών ως αυτές ορίζονται επακριβώς στον προαναφερθέντα νόμο»**, και

- «Ότι βρισκόμαστε στην διαγωνιστική διαδικασία δίχως ενστάσεις μέχρι σήμερα».

Δεν λέει, όμως, ούτε λέξη, αφού όλα έγιναν νόμιμα και με διαφάνεια, γιατί στο διαγωνισμό συμμετείχε μόνο μια εταιρεία, η εταιρεία Nokia, της οποίας τη στενή σχέση με τη SIEMENS γνωρίζει καλά, και γιατί καμία από τις άλλες εταιρείες που επίσημα ενδιαφέρθηκαν για το διαγωνισμό δεν κατέθεσαν προσφορά.

Δεν μας εξηγεί ακόμη, γιατί ο ΟΣΕ, αντί να ζητήσει από τους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό βεβαιωμένη εμπειρία σε συντήρηση και διαχείριση Συστημάτων Κινητής Τηλεφωνίας αποκλειστικά σιδηροδρομικής χρήσης (GSM-R), που ήταν επιβεβλημένο λόγω της ειδικής φύσης του συστήματος, επέτρεψε τη συμμετοχή και εταιρειών, που έχουν βεβαιωμένη εμπειρία σε συντήρηση και διαχείριση γενικά σε Συστήματα κινητής τηλεφωνίας, από το πλήθος των οποίων όμως δεν συμμετείχε καμιά άλλη εταιρεία, εκτός από την παραπάνω εταιρεία.

Αποφεύγει επίσης ο ΟΣΕ, όπως και η ΕΡΓΟΣΕ, να καταθέσει το με αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ **Οικ 282200/28-07-2016** Μνημόνιο Συνεργασίας ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, που ζητήσαμε με την παραπάνω Α.Κ.Ε., με το οποίο, όπως αναφέρουμε στην εν λόγω Ερώτηση, η ΕΡΓΟΣΕ **κατέστησε τον ΟΣΕ συνυπεύθυνο** στη διαχείριση της σύμβασης 10012/26-09-2006, για να δικαιολογηθούν οι καθυστερήσεις της Siemens στην παράδοση του έργου και **για να αντιμετωπιστούν**, όπως αναφέρουμε παραπάνω, **από τον Ανάδοχο του «μαϊμού» διαγωνισμού**, που από κοινού προώθησαν ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, **και όχι από τη Siemens**, όπως έπρεπε, τα προβλήματα που αναφέρονται στο από **29/7/2010** «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής», τα οποία δεν επέτρεπαν να χρησιμοποιηθεί/λειτουργήσει το δίκτυο GSM-R. Αλήθεια, τι έχουν να κρύψουν ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ και δεν κατέθεσαν το εν λόγω Μνημόνιο Συνεργασίας;

2) Το υπ' αρ. πρωτ. **ΕΞ. 4930/18/8-5-2018** έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, που απαντά στην υπ' αρ. πρωτ. **5228/270/19-04-2018** Ερώτηση & Α.Κ.Ε.:

• Αναφέρει στις **παρ. 1 και 2, ότι:**

-«1.Πρόκειται για Σύμβαση Προμηθείας, το τίμημα της οποίας δεν υπόκειται σε αναθεώρηση, άρα «θεμελίωση λόγω των καθυστερήσεων, περαιτέρω αποζημιώσεων με την βοήθεια πολιτικών προσώπων κ.τ.λ.» είναι αδύνατη. Κάθε καθυστέρηση αποβαίνει εις βάρος του Προμηθευτού λόγω απομειώσεως του τιμήματος σε πραγματικές τιμές»

-« 2.Από την χρονική εξέλιξη

2006: 57,2 Μ€ Συμβατικό τίμημα

2013: 56,8 Μ€ λόγω αφαιρέσεως φυσικού αντικείμενου,

τελικά τεκμαίρεται απομείωση και όχι «εκτόξευση του προϋπολογισμού».

Όμως η σχετική αναφορά μας, στην οποία, υποτίθεται, απαντά η ΕΡΓΟΣΕ, έχει να κάνει με τις απαιτήσεις, λόγω των καθυστερήσεων, της SIEMENS, στις οποίες αναφερθήκαμε σε προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, τις οποίες η ΕΡΓΟΣΕ γνωρίζει καλά και οι οποίες απετέλεσαν αντικείμενο του εξωδικαστικού συμβιβασμού. Όσο για την «εκτόξευση» του προϋπολογισμού και για την εμπλοκή στο μεγάλο αυτό σκάνδαλο πολιτικών προσώπων, διοικητικών οργάνων της ΕΡΓΟΣΕ και των «φίλων» της Siemens στη «Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Συστημάτων» της ΕΡΓΟΣΕ, ας διαβάσουν εκεί στην ΕΡΓΟΣΕ προσεκτικά το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής κι ας περιμένουν ν' αποφανθεί η Δικαιοσύνη, που διερευνά τις ποινικές ευθύνες. Τα ίδια μας έλεγαν και για το σκάνδαλο της σήραγγας της Θήρας (σύμβ. 470/2007) και παραπέμφθηκαν σε δίκη, με κακουργηματικές κατηγορίες. Μη μας κάνει λοιπόν μαθήματα η ΕΡΓΟΣΕ, γιατί δεν την παίρνει..

• Αναφέρεται στην **παρ. 3**, στις καθυστερήσεις, που κατά την ΕΡΓΟΣΕ «συνιστούν» αντικειμενική αδυναμία να παραδοθεί εμπρόθεσμα το συμβατικό αντικείμενο» και «συναθροιζόμενες αφήνουν μόλις 9 μήνες (8%) περιθώριο για «αστείες δικαιολογίες» όπως η έγκαιρη διάθεση δραιοζίνας προς διενέργεια δοκιμών και υποκειμενικές βραδύτητες».

Σαν τέτοιες δε καθυστερήσεις αναφέρονται:

-«Καθυστερημένη χορήγηση αδείας φάσματος από την ΕΕΤΤ (μόλις την 9/01/2008), προϋπόθεση των επομένων: μήνες 16».

-«Καθυστερήσεις στις άδειες εγκαταστάσεως των 103 Σταθμών Βάσης: αθροιστικά μήνες 17».

-«Πάγωμα κάθε δραστηριότητας όσο η επιτροπή της Βουλής και η Ελληνική Δικαιοσύνη διερευνούσαν ζητήματα αφορώντα και τη σύμβαση 10012/2006- μήνες 45»

-«Καθυστερήση στη συμφωνία μισθώσεως χώρων:

στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών: μήνες 8.

στη χερσαία ζώνη του λιμένος Ικονίου: μήνες 13.»

- Αν είναι ποτέ δυνατό να «συνιστούν αντικειμενική αδυναμία» οι καθυστερήσεις στη χορήγηση αδείας φάσματος από την ΕΕΤΤ, που ήταν μια τυπική διαδικασία, αφού είχε προηγηθεί το **ΦΕΚ 399/Β/03.04.2006 (Έγκριση Εθνικού Κανονισμού Κατανομής Ζωνών Συχνότητων)**, με το οποίο ορίζεται ότι, «η πολιτική χρήση στις υποζώνες φάσματος 876-880 MHz και 921-925MHz περιορίζεται στα συστήματα επικοινωνιών σιδηροδρομικών GSM-R».

Εξ άλλου, δεν καταλαβαίνουμε, γιατί η χορήγηση αδείας φάσματος από την ΕΕΤΤ εμπόδιζε την κατασκευή του έργου, δεδομένου ότι η άδεια απαιτείτο για τη λειτουργία του GSM-R και όχι για την κατασκευή του. Με τη λογική αυτή δεν έπρεπε να γίνει ο διαγωνισμός για το GSM-R, πριν χορηγηθεί από την ΕΕΤΤ η άδεια φάσματος.

Το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής για την υπόθεση της SIEMENS αναφέρει για το ζήτημα αυτό χαρακτηριστικά στο κεφάλαιο «Ευθύνες Μιχάλη Λιάπη»:

«Απορίες γεννά η αργοπορία της αδειοδότησης των συχνοτήτων για το GSM-R, για την οποία χρειάστηκαν δεκατέσσερις μήνες. Αν και η αίτηση έγινε τον Οκτώβριο του 2006 η απονομή της συχνότητας; στον δικαιούχο δηλαδή στην ΕΔΙΣΥ έγινε τον Ιανουάριο του 2008. Από την διαδικασία αδειοδότησης προκύπτουν ενδείξεις ότι υπήρχε πολιτική βούληση να καθυστερήσει η έγκριση της άδειας στην ΕΔΙΣΥ (βλ. κατάθεση κ. Ηλία Ταλαμάγκα στην Εξεταστική Επιτροπή, στις 30.6.2010, σ. 19-23).

- Αν είναι ποτέ δυνατό να «συνιστούν αντικειμενική αδυναμία» οι καθυστερήσεις στις άδειες εγκαταστάσεως των 103 Σταθμών Βάσης, που όφειλαν η μεν SIEMENS να προσδιορίσει τη θέση τους μέσα στην προβλεπόμενη από τα συμβατικά τεύχη προθεσμία για την εκπόνηση της μελέτης, η δε ΕΡΓΟΣΕ να προχωρήσει αμέσως μετά τις σχετικές διαδικασίες, στην ανάγκη ζητώντας από το υπουργείο Μεταφορών την ψήφιση σχετικής νομοθετικής ρύθμισης, που θα εξαιρούσε την εγκατάσταση των Σταθμών Βάσης από την προηγούμενη λήψη άδειας από δασαρχεία κ.λ.π., όπως έγινε παλαιότερα, αλλά και πρόσφατα με τις οικοδομικές άδειες σε περιοχές του σιδηροδρομικού δικτύου. Αλλά, «όταν δεν θέλεις να ζυμώσεις, δέκα μέρες κοσκινίζεις», λέει μια παροιμία.

- Αν είναι ποτέ δυνατό να «συνιστά αντικειμενική αδυναμία» το «Πάγωμα κάθε δραστηριότητας όσο η επιτροπή της Βουλής και η Ελληνική Δικαιοσύνη διερευνούσαν ζητήματα αφορώντα και τη σύμβαση 10012/2006». Ποιος και γιατί έδωσε τέτοια εντολή, που είναι αρμοδιότητα της ΕΡΓΟΣΕ και μόνο αυτής, και πρώτη φορά λέγεται κάτι τέτοιο. Αν υπήρχε τέτοιο θέμα, γιατί στις προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις δεν μας είχε ειπωθεί ως δικαιολογία για τις καθυστερήσεις που τους εγκαλούσαμε;

- Αν είναι ποτέ δυνατό να «συνιστούν αντικειμενική αδυναμία» οι καθυστερήσεις στη συμφωνία μισθώσεως χώρων. Τι εμπόδιζε την ΕΡΓΟΣΕ να ξεκινήσει έγκαιρα τις σχετικές συνεννοήσεις με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και τον Ο.Λ.Π.; Μπορεί να λέγονται τέτοιες δικαιολογίες από την ΕΡΓΟΣΕ; Αντέχουν σε καμιά λογική;

• Αναφέρει στην παρ. 4:

«Η Σύμβαση 10012/06 προέβλεπε **τμηματική παράδοση και τριετή συντήρηση** κάθε παραδιδόμενου τμήματος. Επί μέρους καθυστέρηση άνω της τριετίας οδηγεί σε τμήματα ασυντήρητα μέχρις αποπερωτώσεως των υπολοίπων. Οι προϋποθέσεις για να συμβεί αυτό (και μάλιστα για το Κέντρο Ελέγχου του συστήματος) ήταν δεδομένες κατά την επανεκκίνηση της § 3.2. Διευθετήσεις I παρατάσεις προθεσμιών από 02/12/2013 και επέκεινα στόχευαν στην αποτροπή ακριβώς αυτού του κινδύνου»

Πράγματι η Σύμβαση 10012/06 προέβλεπε δυναμικά τμηματική παράδοση και τριετή συντήρηση κάθε παραδιδόμενου τμήματος, αλλά ποια η ανάγκη να γίνει αυτό, αφού τα τμήματα που παραλαμβάνονταν δεν παραδίδονταν σε χρήση; Μήπως, για να «τρέγουν» η τριετής συντήρηση και να δημιουργούνται τα αδιέξοδα, που αναφέρονται παραπάνω;

Τι είδους συντήρηση με άρση βλαβών ήταν αυτή, που γινόταν σε ένα σύστημα που δεν είχε δοθεί σε χρήση; Ποιον κοροϊδεύει η ΕΡΓΟΣΕ; Εσάς μπορεί, κύριε υπουργέ, αλλά εμάς όχι, γιατί είναι σαφές, ότι πρόκειται περί «εικονικής» συντήρησης, προκειμένου να φανεί ψευδώς, ότι η ΣΗΜΕΝΣ εκπλήρωσε τις συμβατικές της υποχρεώσεις. Κι αυτό συνιστά, κύριε υπουργέ, κακουργηματική απιστία, για την οποία η ΕΡΓΟΣΕ θα κληθεί σύντομα από τη Δικαιοσύνη να απολογηθεί.

● **Αναφέρει στην παρ. 5:**

«Η δημοπράτηση του ΟΣΕ πριν την παραλαβή του GSM-R προεκρίθη, ώστε το σύστημα να μην παραμείνει ασυντήρητο μέχρις συμβατισιοποίησης των απαιτούμενων υπηρεσιών».

Θα συμφωνούσαμε, αν πράγματι είχε προηγηθεί πραγματική και όχι «εικονική» συντήρηση του συστήματος, αφού ποτέ αυτό δεν λειτούργησε σε κανένα τμήμα του.

● **Αναφέρει στην παρ. 6:**

« Η εκπαίδευση που παρεσχέθη σε προσωπικό του ΟΣΕ δεν υποκαθιστά τις δημοπρατηθείσες υπηρεσίες. Αυτές εξασφαλίζουν κατά τα διεθνή πρότυπα 24ωρη επιχειρησιακή ετοιμότητα 365 ημέρες ετησίως με 10λεπτη απόκριση και άρση κρίσιμων σφαλμάτων ανά την επικράτεια εντός τετραώρου».

Θα συμφωνούσαμε, αν πράγματι το σύστημα είχε λειτουργήσει στο σύνολό του και αν οι υπηρεσίες που ζητούνται από τον ανάδοχο δεν υπέκρυπταν υπηρεσίες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που «δεν επιτρέπουν τη λειτουργία-χρήση» του ζωτικού αυτού συστήματος για την ασφάλεια της κυκλοφορίας, σύμφωνα με το από 29/7/2010 «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής».

● **Αναφέρει στην παρ. 7:**

«Το δίκτυο GSM-R είναι σύστημα κινητών επικοινωνιών (GSM) εμπλουτισμένο με λειτουργίες που καλύπτουν σιδηροδρομικές ανάγκες (π.χ. ομαδικές κλήσεις). Αρχιτεκτονική και Hardware συμπίπτουν. Ζητώντας ο ΟΣΕ βεβαιωμένη εμπειρία γενικά σε GSM, έπραξε το αυτονόητο μη περιορίζοντας τεχνητά τον κύκλο συμμετοχών».

Ωστε η ΕΡΓΟΣΕ θεωρεί, ότι ο ΟΣΕ «έπραξε το αυτονόητο»(!!!), ζητώντας στον «μαϊμού» διαγωνισμό βεβαιωμένη εμπειρία γενικά σε GSM, «μη περιορίζοντας τεχνητά τον κύκλο συμμετοχών». Δεν μας εξηγεί όμως η ΕΡΓΟΣΕ, πώς αυτή η επιλογή του ΟΣΕ οδήγησε στην κατάθεση μιας μόνο προσφοράς, αυτής της εταιρείας Nokia, με τους τόσους δεσμούς με την εταιρεία Siemens. Κατά τη γνώμη μας, η απάντηση αυτή της ΕΡΓΟΣΕ δείχνει με τον πιο σαφή τρόπο τη συμπαιγία ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ στην προώθηση του «μαϊμού» διαγωνισμού.

● **Αναφέρει στην παρ. 8:**

«Η εταιρία ΣΗΜΕΝΣ δεν συμμετέσχε στην δημοπράτηση του ΟΣΕ προφανώς επειδή η μητρική της siemens έχει παύσει διεθνώς να δραστηριοποιείται στον τομέα τηλεπικοινωνιών από τον έτος 2012»

Αναρωτιόμαστε από πού αντλεί η ΕΡΓΟΣΕ αυτό το επιχειρήμα της, το οποίο είναι εντελώς ψευδές και προσπαθεί να παραπλανήσει με πρόθεση Βουλευτή του Ελληνικού Κοινοβουλίου.

● **Αναφέρει στην παρ. 9:**

*«Η εταιρία NOKIA συμμετείχε εξ αρχής ως υποκατασκευαστής, υπεύθυνος για τον πυρήνα λογισμικού και εξοπλισμού στο Κέντρο Ελέγχου. Το 2015 αναβάθμισε αμφότερα κατ' εντολή της Αναδόχου ΣΗΜΕΝΣ χωρίς οικονομική επιβάρυνση της ΕΡΓΟΣΕ, έτσι ώστε να επιμηκυνθεί χρονικά η διαθεσιμότητα του Κέντρου. Σε αυτό αναφέρεται το δημοσίευμα του *capital.gr*.»*

Ωστε η εταιρία NOKIA ήταν εξ αρχής «υποκατασκευαστής» της Αναδόχου ΣΗΜΕΝΣ... Δεν καταλαβαίνει η ΕΡΓΟΣΕ, ότι με την απάντησή της αυτή επιβαρύνει περισσότερο τη θέση της; Κι από πού κι ως πού η επιμήκυνση χρονικά της

διαθεσιμότητας του Κέντρου Ελέγχου συνιστά «αναβάθμιση» του συστήματος GSM-R, που ανακοίνωσε μάλιστα ο «υποκατασκευαστής» και όχι ο Ανάδοχος ενός έργου, το οποίο δεν λειτούργησε ποτέ, πια τις «μαϊμού» παραλαβές του;

• Αναφέρει στην παρ. 10:

«Στη σύσκεψη της 16/01/2017 ήταν αναγκαία η παρουσία της NOKIA, εφ' όσον εξητείται νέα επέκταση της περιόδου συντηρήσεως του Κέντρου Ελέγχου (πού αυτή συντηρούσε) χωρίς οικονομική επιβάρυνση της ΕΡΓΟΣΕ».

Από όσα ακολούθησαν, θεωρούμε κι εμείς, ότι ήταν «αναγκαία η παρουσία της NOKIA» στη σύσκεψη της 16/01/2017, αφού ΣΗΜΕΝΣ-ΕΡΓΟΣΕ και ΟΣΕ, την προόριζαν, για να παίξει τον ρόλο, που θα της αναθέσουν με τον «μαϊμού» διαγωνισμό με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ.

Μετά από αυτό, υπάρχει ανάγκη άλλων αποδείξεων, ότι το «έγκλημα» ήταν προμελετημένο;

• Αναφέρει στην παρ. 11:

«Το σύστημα GSM-R λειτουργεί κανονικά σε όλα τα τμήματα γραμμής που προέβλεπε η Σύμβαση 10012/06. Η αποκλειστική χρήση του από τον ΟΣΕ προϋποθέτει τις υπηρεσίες της § 6 και προσαρμογή των κανονιστικού πλαισίου»

Ώστε «το σύστημα GSM-R λειτουργεί κανονικά σε όλα τα τμήματα γραμμής που προέβλεπε η Σύμβαση 10012/06» και η μη χρήση του από τον ΟΣΕ οφείλεται στη μη «προσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου» (άραγε ποιος φταίει γι αυτό;) και στο ότι το προσωπικό του ΟΣΕ, που εκπαιδεύθηκε, θεωρείται ανεπαρκές «για να εξασφαλίσει 24ωρη επιχειρησιακή ετοιμότητα, 365 ημέρες ετησίως, με 10λεπτη απόκριση και άρση κρισίμων σφαλμάτων ανά την επικράτεια εντός τετραώρου»...

Δηλαδή, κατά την ΕΡΓΟΣΕ, το GSM-R λειτουργεί κανονικά, αλλά δεν χρησιμοποιείται από τον ΟΣΕ(!!!). Ομολογούμε, ότι τέτοια απίθανη δικαιολογία δεν την περιμέναμε...

Αναρωτιόμαστε όμως, γιατί κατά την περίοδο που η συντήρηση και άρση βλαβών ήταν στην ευθύνη της Αναδόχου ΣΗΜΕΝΣ, η οποία είχε τη δυνατότητα, σύμφωνα με τις συμβατικές της υποχρεώσεις, να εξασφαλίσει τα παραπάνω, δεν παραδόθηκε σε χρήση κανένα τμήμα του, παρά το γεγονός, ότι έγιναν παραλαβές όλων των Τμημάτων Γραμμής; Μήπως, γιατί τότε θα έβγαιναν στην επιφάνεια τα προβλήματα που εντόπισε το από 29/7/2010 «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής», τα οποία δεν επέτρεπαν τη λειτουργία-χρήση του ζωτικού αυτού συστήματος για την ασφάλεια της κυκλοφορίας; Τα προβλήματα αυτά αντιμετωπίστηκαν και από πού προκύπτει αυτό; Γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν απάντησε στο ερώτημά μας αυτό, το οποίο υποβάλαμε (Ερώτημα υπ' αρ. 6) με την υπ' αρ. Αρ.Πρωτ.5228/270/19-04-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε.; Μήπως γι αυτό, όπως προκύπτει από την παρ. 10 της με αρ. πρωτ. οικ. 1683/18 της 7ης Φεβρουαρίου 2018 Εισήγησης προς το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, έγινε η σύσταση «μικτής επιτροπής» ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ, στην οποία ανετέθη «η διενέργεια (εξωσυμβατικών) λειτουργικών δοκιμών και η μεταφορά ολοκληρωμένων τμημάτων στον ΟΣΕ έως την 31η /12/2016»; Έγιναν αυτές οι δοκιμές και ποια είναι τα πορίσματα της εν λόγω «μικτής επιτροπής»; Γιατί ζητήθηκε από τη Siemens στη συνέχεια, όπως αναφέρεται στην ίδια παραπάνω Εισήγηση, «Ολική Πιστοποίηση καλής λειτουργίας ως συμπλήρωμα των λειτουργικών δοκιμών, ώστε να διευκολυνθεί η μεταφορά στον ΟΣΕ»; Η Ολική Πιστοποίηση, η οποία διεβιβάσθη, όπως αναφέρεται στην ίδια παραπάνω Εισήγηση, με το υπ' αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 288871/26.01.2017 της Αναδόχου, από ποιον έγινε;

Β) Αλλά εύλογα προκύπτει από τα παραπάνω το ερώτημα, γιατί έγιναν όλα αυτά και δεν έγιναν όσα προβλέπονται από την Ελληνική Νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές Οδηγίες για την παράδοση σε λειτουργία-χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, στα οποία περιλαμβάνεται και το GSM-R; Μήπως, και στην περίπτωση του GSM-R έχει συμβεί ό,τι συμβαίνει με τις Διοικητικές Παραλαβές για Χρήση (Δ.Π.Χ.) έργων σηματοδότησης και ηλεκτροκίνησης της ΕΡΓΟΣΕ, που παραδίνονται σε λειτουργία-χρήση, χωρίς να τηρούνται όσα προβλέπουν οι νόμοι και οι σχετικές Υπουργικές αποφάσεις, που εναρμονίζουν την Ελληνική Νομοθεσία στις ευρωπαϊκές Οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και χωρίς την απαιτούμενη έγκριση της ΡΑΣ;

Η ΕΡΓΟΣΕ, στο με αρ. πρωτ. Εξ. 800/18/24-01-2018 έγγραφό της, το οποίο μας διαβιβάσατε, κατά την προσφύλη συνθήειά σας, σε απάντηση της υπ' αρ. πρωτ. 2637/143/15-01-2018 Ερώτησης & Α.Κ.Ε., αναφέρει μεταξύ των άλλων για το παραπάνω ζήτημα τα εξής:

«Πέραν των Ευρωπαϊκών προβλέψεων για τη λειτουργία σιδηροδρομικών τμημάτων και χωρίς να έρχεται σε αντίθεση με τις προβλέψεις αυτές, η Ελληνική νομοθεσία έχει προβλέψει φάσεις παράδοσης ολοκληρωμένων εργασιών, ώστε να είναι δυνατή η ομαλή ολοκλήρωση του συνολικού έργου.

Η Διοικητική παραλαβή για χρήση (Δ.Π.Χ.) προβλέπεται τόσο στο άρθρο 72 του Ν. 3669/2008, όσο στο άρθρο 169 του Ν. 4412/2016 σύμφωνα με το οποίο: «οποτεδήποτε και πριν από την προσωρινή παραλαβή, το έργο ή αυτοτελή του τμήματα που έχουν περαιωθεί μπορεί να δοθούν σε χρήση, ύστερα από τη διενέργεια σχετικής διοικητικής παραλαβής». Στη παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου, αναφέρεται ότι «η διοικητική παραλαβή για χρήση δεν αναπληρώνει τη διενέργεια της προσωρινής και οριστικής παραλαβής του έργου».

Στο ανωτέρω πλαίσιο, όταν ολοκληρωθεί κάποιο αυτοτελές τμήμα του έργου, είναι δυνατόν να διενεργηθεί Δ.Π.Χ., μέσω υπογραφής σχετικού πρωτοκόλλου από εκπροσώπους ΕΡΓΟΣΕ, αναδόχου και ΟΣΕ, έχοντας προηγουμένως εξασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του τμήματος αυτού, με λήψη συμπληρωματικών μέτρων, αν απαιτούνται, για το στάδιο μέχρι την έγκριση θέσης σε λειτουργία του συνόλου των υποσυστημάτων που αποτελούν αντικείμενο του έργου

Μετά τη βεβαίωση περαίωσης του έργου, ολοκληρώνεται από τους αρμόδιους διαπιστευμένους Οργανισμούς, με μέριμνα του αναδόχου, η επαλήθευση του έργου, ως προς τις αρχές διαλειτουργικότητας και δρομολογείται η διαδικασία υποβολής του σχετικού φακέλου στον ΟΣΕ, για προώθηση στη ΡΑΣ, με στόχο την έγκριση θέσης σε λειτουργία αυτού.

Δηλαδή, η ΕΡΓΟΣΕ παραπέμπει για «μετά τη βεβαίωση περαίωσης του έργου» την εφαρμογή των όσων προβλέπονται από την Ελληνική Νομοθεσία και τις ευρωπαϊκές Οδηγίες για την παράδοση σε λειτουργία-χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος.

Όμως η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων(Ρ.Α.Σ.) στο υπ' αρ. πρωτ. 6999/19-1-2018 έγγραφό της, με το οποίο διαβίβασε στον ΟΣΕ, στην ΕΡΓΟΣΕ και στο Υπουργείο σας το Πρακτικό της 4ης Συνάντησης για τη Διαλειτουργικότητα, αναφέρει για το θέμα αυτό τα εξής:

«Επισημαίνουμε για μια ακόμη φορά ότι θέση της ΡΑΣ είναι ότι όλα τα έργα και κατά συνέπεια τα σχετικά υποσυστήματα, περιλαμβανομένων και των μερών των έργων / υποσυστημάτων (βλ. παρ. 2.2.2 του Παραρτήματος VI του ΠΔ 104/2010) τα οποία ολοκληρώνονται στο πλαίσιο συμβάσεων κατασκευής και παραλαμβάνονται με την πρακτική της Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση (ΔΠΧ) σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν.3669/2008 (Α' 116), θα πρέπει να λαμβάνουν έγκριση θέσης σε λειτουργία / χρήση από τη ΡΑΣ πριν τεθούν σε λειτουργία / χρήση.

Τη δεδομένη χρονική στιγμή η ΡΑΣ, αναγνωρίζοντας την έλλειψη σαφούς νομοθετικού πλαισίου για τις περιπτώσεις έγκρισης θέσης σε λειτουργία / χρήση μερών ενός υποσυστήματος, προετοιμάζει και θα υποβάλλει σχετική εισήγηση νομοθετικής ρύθμισης προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών βασισμένη στα αποτελέσματα έρευνας σχετικά με τις αντίστοιχες πρακτικές που ακολουθούνται σε άλλα κράτη-μέλη».

Μάλιστα στο παραπάνω Πρακτικό της 4ης Συνάντησης για τη Διαλειτουργικότητα η θέση της ΡΑΣ γίνεται πιο σαφής και αναφέρει (παρ.5) τόσο για τα τμήματα του Σ.Σ. Αθηνών (αποβάθρες, ηλεκτροκίνηση κ.α.), τα οποία αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης 751/2015 της ΕΡΓΟΣΕ και παραλήφθηκαν με ΔΠΧ, όσο και για τις μελλοντικές περιπτώσεις έργων που παραλαμβάνονται με ΔΠΧ, αλλά και για τη δυνατότητα έκδοσης από τον κοινοποιημένο οργανισμό(Notified Body- «NoBo») προσωρινών δηλώσεων επαλήθευσης του υποσυστήματος «CE» τα εξής :

-Άποψη των εκπροσώπων της ΡΑΣ, του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και του ΟΣΕ είναι ότι τα προαναφερθέντα τμήματα της παραπάνω εργολαβίας (αποβάθρες ΣΣ Αθηνών, ηλεκτροκίνηση) εμπίπτουν στην υποχρέωση για υποβολή αίτησης και συνοδευτικού φακέλου για έγκριση θέσης σε λειτουργία, δεδομένου ότι κατασκευάστηκαν στο πλαίσιο της προαναφερθείσας σύμβασης στην οποία έχει προσληφθεί NoBo και DeBo».

-« Γενικότερα, άποψη των εκπροσώπων της ΡΑΣ, του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και του ΟΣΕ είναι ότι όλα τα έργα ή αυτοτελή τμήματα αυτών που έχουν περατωθεί, περιλαμβανόμενων και αυτών που παραλαμβάνονται με

διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση (ΔΠΧ) σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν.3669/2008 (Α' 116), δεν μπορούν εφεξής να δίνονται για χρήση πριν λάβουν έγκριση θέσης σε λειτουργία / χρήση από τη ΡΑΣ.

-« Σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 4 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων του κύκλου παραγωγής ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος. Η οικονομική επιβάρυνση που τυχόν συνεπάγεται από τον καταμερισμό του υποσυστήματος (όπως αναφέρθηκε από τους εκπροσώπους της ΕΡΓΟΣΕ), επειδή αυτό δεν προβλέπεται στη σύμβαση με το ΝοΒο, θα πρέπει να εξετασθεί και στο μέλλον, επειδή η ΔΠΧ εφαρμόζεται στα περισσότερα έργα, τονίστηκε η ανάγκη να υπάρχει σχετική πρόβλεψη από την αρχή για την τυχόν έκδοση επιμέρους δηλώσεων επαλήθευσης από τον ΝοΒο».

Από τα παραπάνω, λοιπόν, προκύπτουν, όσο αφορά τη θέση της ΡΑΣ, τα εξής :

- α) Ότι τα μέρη των έργων/ υποσυστημάτων που παραλαμβάνονται με την πρακτική της Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση (ΔΠΧ) σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν.3669/2008 (Α' 116), θα πρέπει να λαμβάνουν έγκριση θέσης σε λειτουργία / χρήση από τη ΡΑΣ πριν τεθούν σε λειτουργία / χρήση
- β) Τα τμήματα της σύμβασης 751/2015 της ΕΡΓΟΣΕ (αποβάθρες ΣΣ Αθηνών, ηλεκτροκίνηση), που παραλήφθηκαν με την πρακτική της Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση (ΔΠΧ), εμπίπτουν στην υποχρέωση για υποβολή αίτησης και συνοδευτικού φακέλου για έγκριση θέσης σε λειτουργία.
- γ) Επειδή η ΔΠΧ εφαρμόζεται στα περισσότερα έργα, υπάρχει η ανάγκη σχετικής πρόβλεψης από την αρχή για την τυχόν έκδοση, σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 4 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, επιμέρους δηλώσεων επαλήθευσης από τον ΝοΒο».

Όμως η παραπάνω σαφής θέση της ΡΑΣ έμεινε στα χαρτιά και με την ανοχή, αν όχι την προτροπή τη δική σας, κύριε υπουργέ, όπως σας επισημάναμε στις παραπάνω κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, συνεχίστηκε η παραπάνω παράνομη πρακτική της ΕΡΓΟΣΕ, δηλαδή να παραδίδονται προς χρήση τμήματα έργων / υποσυστημάτων, χωρίς προηγουμένως να υπάρχει η απαιτούμενη έγκριση της ΡΑΣ.

Στη συνέχεια βέβαια η ΡΑΣ, προκειμένου να μην εκθέσει τόσο εσάς προσωπικά, όσο και την ΕΡΓΟΣΕ με τον ΟΣΕ, ανακαλύπτει «έλλειψη σαφούς νομοθετικού πλαισίου», για την οποία «προετοιμάζει και θα υποβάλλει σχετική εισήγηση νομοθετικής ρύθμισης προς το Υπουργείο Υποδομών». Αλλά, όπως προκύπτει από το ίδιο παραπάνω Πρακτικό (3^ο εδ. της παρ.5), «οι εκπρόσωποι του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών επιβεβαίωσαν ότι η σχετική εγκύκλιος η οποία είχε προετοιμασθεί το 2014 από το Υπ. Υποδομών & Μεταφορών και αναφερόταν στη σχέση του ΠΔ 104/2010 και του ν.3669/2008, δεν εκδόθηκε ποτέ τελικά».

Δηλαδή, κύριε υπουργέ, από το 2014 οι υπηρεσίες του υπουργείου σας, που είχαν τότε την αρμοδιότητα, δεν έκαναν τίποτα για να αντιμετωπισθούν οι όποιες υποτιθέμενες «ασάφειες» υπήρχαν στο νομοθετικό πλαίσιο και εδώ και έξι(6) μήνες τουλάχιστο η ΡΑΣ, που έχει πλέον την αρμοδιότητα, «προετοιμάζει και θα υποβάλλει σχετική εισήγηση νομοθετικής ρύθμισης προς το Υπουργείο Υποδομών», παρά το ότι η θέση της για το ζωτικής σημασίας αυτό ζήτημα είναι σαφής και δεν επιδέχεται παρερμηνείες. Έν τω μεταξύ συνεχίζονται οι παράνομες πρακτικές της ΕΡΓΟΣΕ με τμήματα έργων/υποσυστημάτων, που τίθενται μέσω Δ.Π.Χ. σε λειτουργία/χρήση, χωρίς την απαιτούμενη έγκριση της ΡΑΣ. Αν όμως, κύριε υπουργέ, γίνει κάποιο ατύχημα, όπως αυτό στο Άδενδρο, οι ευθύνες θα αποδοθούν και πάλι σε «ανθρώπινο λάθος», μέχρι η υπόθεση να ξεχαστεί, και να μην αναζητηθούν τα πραγματικά αίτια και οι υπεύθυνοι.

Όσο για την «οικονομική επιβάρυνση», που επικαλούνται οι εκπρόσωποι της ΕΡΓΟΣΕ σαν δικαιολογία για τη μη έκδοση επιμέρους δηλώσεων επαλήθευσης από τον ΝοΒο , «επειδή αυτό δεν προβλέπεται στη σύμβαση με το ΝοΒο», δεν μπορούμε να καταλάβουμε γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δεν συμπεριέλαβε από την αρχή στη σύμβαση με το ΝοΒο αυτή την πρόβλεψη, αφού είχε αυτή τη δυνατότητα από άρθρο 18 παρ. 4 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ και αφού είχε σκοπό να εφαρμόζει κατά κόρο τη Δ.Π.Χ.. Και γιατί η ΕΡΓΟΣΕ επέλεξε να παρανομεί, από το να τροποποιήσει έστω τη σύμβαση με το ΝοΒο; Δεν νομίζουμε ότι το κόστος μιας τέτοιας τροποποίησης, που θα έδινε διέξοδο στα αδιέξοδά της, ήταν απαγορευτικό και μικρότερο από το κόστος των καθυστερήσεων που παρατηρούνται στα έργα της ΕΡΓΟΣΕ. Από τη στιγμή που δεν έγινε αυτό από την αρχή, όφειλε η ΕΡΓΟΣΕ, αντί να παρανομεί, να προντίσει εγκαίρως για την τροποποίηση της σύμβασης με τον ΝοΒο, για να μην υπάρξουν περαιτέρω καθυστερήσεις στην παράδοση σε χρήση υποσυστημάτων, που είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Γ) Όμως η σύμβαση 10012/2006 της ΕΡΓΟΣΕ για το GSM-R είναι σύμβαση προμήθειας και όχι έργου, οπότε δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν οι διατάξεις για τη Δ.Π.Χ. της νομοθεσίας των δημοσίων έργων για την παράδοση σε χρήση-λειτουργία των Τμημάτων Γραμμής, που παραλαμβάνονταν με «μαϊμού» παραλαβές από τους «Φύλους» της Siemens στη «Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Συστημάτων» της ΕΡΓΟΣΕ.

Έτσι επινοήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ ο παραπάνω «μαϊμού» διαγωνισμός με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ, μέσω του οποίου θα παραδοθεί σε χρήση ολόκληρο το σύστημα του GSM-R, που σύμφωνα με όσα υποστηρίζει η ΕΡΓΟΣΕ έχει περαιωθεί, και ταυτόχρονα θ' αποκατασταθούν, με το αζημίωτο, από την εταιρεία Nokia, «Δούρειο Ίππο» της Siemens, τα προβλήματα που αναφέρονται στο από 29/7/2010 «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής», τα οποία δεν επέτρεπαν να χρησιμοποιηθεί/λειτουργήσει το δίκτυο GSM-R.

Γιατί, όμως, η πιστοποίηση ολόκληρου του GSM-R δεν έγινε από κοινοποιημένο οργανισμό ΝοΒο, αλλά ζητήθηκε, όπως αναφέρουμε παραπάνω, από τη Siemens; Και μη μας πει η ΕΡΓΟΣΕ, ότι το GSM-R αποτελούσε αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης (σύμβαση 10012/2006) και επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 9 του ΠΔ 104/2010 (Παραεκκλίσεις), δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ, γιατί, όπως προκύπτει από το παραπάνω Πρακτικό της 4ης Συνάντησης για τη Διαλειτουργικότητα (παρ.3, εδ.2), «Διευκρινίσθηκε ότι τα έργα που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελούν αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης, εκτελούνται με την προηγούμενη (-ες) ΤΠΔ», που προέβλεπαν ήδη από την Οδηγία 96/48/ΕΚ (άρθρο 18), ότι :

- 1) *Για τη σύνταξη της δήλωσης ελέγχου “CE” ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος αυτού αναθέτει τη διαδικασία ελέγχου “CE” στον κοινοποιημένο οργανισμό που επέλεξε για το σκοπό αυτό.*
- 2) *Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο “CE” ενός υποσυστήματος αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει όλη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της έγκρισης πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα.*
- 3) *Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση “CE” ελέγχου. Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα για τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος, καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά, από τα οποία προκύπτει η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Πρέπει επίσης να περιέχει όλα τα στοιχεία και τις προϋποθέσεις και όρια χρησιμοποίησης, τις οδηγίες για τη συντήρηση, τη συνεχή ή περιοδική επιτήρηση, τη ρύθμιση και τη διατήρηση.*

Δεν προβλεπόταν, λοιπόν, στη σύμβαση 10012/2006 της ΕΡΓΟΣΕ για το GSM-R η πιστοποίηση του υποσυστήματος από κοινοποιημένο οργανισμό ΝοΒο; Κι αν δεν προβλεπόταν, γιατί η ΕΡΓΟΣΕ, προκειμένου να ξεπεραστούν με νόμιμο και αδιάβλητο τρόπο τα προβλήματα της παράδοσης σε λειτουργία/χρήση του ζωτικού αυτού συστήματος για την ασφάλεια της κυκλοφορίας, δεν ανέθεσε, έστω και με καθυστέρηση, σε ΝοΒο την ολική πιστοποίηση της κατασκευής και της καλής λειτουργίας του GSM-R, προκειμένου στη συνέχεια να υποβληθεί ο σχετικός φάκελος στη ΡΑΣ, η οποία είναι η μόνη αρμόδια να εγκρίνει την παράδοση σε λειτουργία/χρήση του ζωτικού αυτού συστήματος; Είναι αμείλικτα ερωτήματα, στα οποία πρέπει να απαντήσει η ΕΡΓΟΣΕ, γιατί το κόστος μιας τέτοιας ανάθεσης είναι πολύ μικρότερο από το κόστος που συνεπάγεται η μη λειτουργία του GSM-R, λόγω της πληρωμής επί τόσα χρόνια λογαριασμών σε τηλεπικοινωνιακές εταιρείες για την κάλυψη των αναγκών επικοινωνίας, που θα καλύπτονταν από το GSM-R.

Κι αν το GSM-R, «του οποίου το τελικό ύψος των επιλέξιμων δαπάνών του στα πλαίσια ΕΠ-ΣΑΑΣ 2000-2006 του Γ' ΚΠΣ περιορίστηκε στα 20.227.345 ευρώ», όπως προκύπτει από την απάντηση του υπουργείου Ανάπτυξης στην υπ' αριθμ. πρωτ. 5231/273/19-4-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., και «έκτοτε η χρηματοδότησή του έργου συνεχίστηκε στην Π.Π. 2007 - 2013 από εθνικούς πόρους», δεν λειτουργήσει μέχρι 31.03.2019 (τ μερομηνία ολοκλήρωσης των ημιτελών έργων της Π.Π. 2007 - 2013), δεν αντιλαμβάνεστε ότι θα ζητηθεί η επιστροφή και της δοθείσας κοινοτικής χρηματοδότησης; Ποιος θα πληρώσει γι αυτή τη μεγάλη ζημία, που έχει ήδη προκληθεί στην εθνική οικονομία, αλλά και γι αυτή που ενδεχομένως προκληθεί, αν ζητηθεί η επιστροφή της δοθείσας ήδη κοινοτικής χρηματοδότησης;

Αυτό, κύριε υπουργέ, συνιστά **κακουργηματική απιστία**, όπως αυτή, για την οποία παραπέμπονται σε δίκη στις **21/9/2018** Διοίκηση και στελέχη του ΟΣΕ, που ανέθεσαν την αμαρτωλή σύμβαση 994/2005 του ΟΣΕ.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

- 1) Αφού όλα έγιναν νόμιμα και με διαφάνεια, όπως διατείνεται ο ΟΣΕ, και ο ΟΣΕ «έπραξε το αυτονόητο», ζητώντας στον «μαϊμού» διαγωνισμό βεβαιωμένη εμπειρία γενικά σε GSM, «μη περιορίζοντας τεχνητά τον κύκλο συμμετοχών», όπως ισχυρίζεται η ΕΡΓΟΣΕ, γιατί στο «μαϊμού» διαγωνισμό με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ κατατέθηκε μια μόνο προσφορά, αυτή της εταιρείας Nokia, με τους τόσους δεσμούς με την εταιρεία Siemens; Δεν δείχνει αυτό, ότι ο διαγωνισμός ήταν «στημένος» και ότι υπήρξε συμπαιγνία ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ για την προώθηση του «μαϊμού» διαγωνισμού;
 - Να κατατεθεί το υπ' αριθμ. 19Α/15.02.2018 Πρακτικό της Επιτροπής Αξιολόγησης Ηλεκτρονικών Διαγωνισμών (ΕΑΗΔ) ελέγχου των δικαιολογητικών συμμετοχής και της τεχνικής αξιολόγησης του ηλεκτρονικού δημόσιου ανοικτού διαγωνισμού (αρ. ΕΣΗΔΗΣ 47899) με αριθμό διακήρυξης 17007/15.01.2018, καθώς και η σχετική εισήγηση προς το Δ.Σ του ΟΣΕ, όπως και η απόφαση του Δ.Σ. του ΟΣΕ, που ζητήσαμε με την υπ' αρ. πρωτ.5228/270/19-04-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. και δεν μας δόθηκαν.
- 2) Από πού αντλεί η ΕΡΓΟΣΕ το επιχείρημά της, ότι «η εταιρία SHMENΣ δεν συμμετέσχε στην δημοπράτηση του ΟΣΕ προφανώς επειδή η μητρική της Siemens έχει παύσει διεθνώς να δραστηριοποιείται στον τομέα τηλεπικοινωνιών από τον έτος 2012», το οποίο είναι εντελώς ψευδές και προσπαθεί να παραπλανήσει με πρόθεση Βουλευτή του Ελληνικού Κοινοβουλίου.
- 3) Δεν αντιλαμβάνεσθε, ότι με την έγκριση, «με εντολή σας», από τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών κ. Βούρδα της διενέργειας του εν λόγω εμφανώς στημένου διαγωνισμού γίνετε συνεργός σε μια απάτη τσεραστίων διαστάσεων;
 - Να κατατεθούν τα με αριθμ. πρωτ. 3073979/04.10.2017 και 6070587/09.02.2018 έγγραφα του ΟΣΕ, που επικαλούνται αντιστοίχως οι υπ' αρ. πρωτ. 70615/3490/17-10-2018 και 11458/589/21-2-2018 παραπάνω Αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών κ. Βούρδα, που ζητήσαμε με την υπ' αρ. πρωτ.5228/270/19-04-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. και δεν μας δόθηκαν.
 - Να κατατεθεί επίσης η τυχόν υπάρχουσα αλληλογραφία μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ για τη διενέργεια του παραπάνω διαγωνισμού, που ζητήσαμε με την υπ' αρ. πρωτ.5228/270/19-04-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. και δεν μας δόθηκε
- 4) Αφού τα Τμήματα Γραμμής του GSM-R, που παραλαμβάνονταν από τους φίλους της Siemens στη «Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Συστημάτων» της ΕΡΓΟΣΕ με τις «μαϊμού» τμηματικές παραλαβές, δεν παραδίδονταν σε χρήση, γιατί συνεχίστηκαν οι τμηματικές παραλαβές, με συνέπεια να μείνουν «ασυντήρητα» τμήματα του έργου, λόγω παρέλευσης της περιόδου της τριετούς συντήρησης από τη Siemens, που προέβλεπε η σύμβαση 10012/2006; Μήπως, για να «τρέχει» η τριετής συντήρηση και να φανεί ψευδώς, ότι η Siemens εκπλήρωσε τις συμβατικές της υποχρεώσεις;
 - Να κατατεθούν όλα τα πρωτόκολλα προσωρινής και οριστικής Παραλαβής της σύμβασης 10012/26-09-2006 της ΕΡΓΟΣΕ, όπως και όλα τα συνημμένα, της με αρ. πρωτ. οικ. 1683/18 της 7ης Φεβρουαρίου 2018 Εισήγησης προς το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, που ζητήσαμε με την υπ' αρ. πρωτ.5228/270/19-04-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. και δεν μας δόθηκαν.
- 5) Τι είδους συντήρηση με άρση βλαβών ήταν αυτή, που γινόταν σε ένα σύστημα που δεν είχε δοθεί σε χρήση; Ποιον κοροϊδεύει η ΕΡΓΟΣΕ; Δεν είναι σαφές, ότι πρόκειται περί «εικονικής» συντήρησης, προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα της Siemens; Δεν συνιστά αυτό, κύριε υπουργέ, κακουργηματική απιστία, για την οποία η ΕΡΓΟΣΕ πρέπει να κληθεί από τη Δικαιοσύνη να απολογηθεί και ως εκ τούτου εσείς δεν έχετε την υποχρέωση με βάση το άρθρο

30 του ΚΠΑ αμελητέα να ζητήσετε από τον προϊστάμενο της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Αθηνών την διερεύνηση πιθανών ποινικά κολάσιμων πράξεων και παραλείψεων ;

- 6) Είναι ποτέ δυνατό να «συνιστούν αντικειμενική αδυναμία» οι καθυστερήσεις στη χορήγηση αδειάς φάσματος από την ΕΕΤΤ, που ήταν μια τυπική διαδικασία, αφού είχε προηγηθεί το ΦΕΚ 399/Β/03.04.2006 (Έγκριση Εθνικού Κανονισμού Κατανομής Ζωνών Συχνοτήτων), με το οποίο ορίζεται ότι, «η πολιτική χρήση στις υποζώνες φάσματος 876-880 MHz και 921-925MHz περιορίζεται στα συστήματα επικοινωνιών σιδηροδρόμων GSM-R»;
- 7) Γιατί η χορήγηση αδειάς φάσματος από την ΕΕΤΤ εμπόδιζε την κατασκευή του έργου, αφού η άδεια απαιτείτο για τη λειτουργία του GSM-R και όχι για την κατασκευή του; Δεν έπρεπε, με τη λογική αυτή, να μη γίνει ο διαγωνισμός για το GSM-R, πριν χορηγηθεί από την ΕΕΤΤ η άδεια φάσματος; Δεν διαβάσατε το Πόρισμα της Εξεταστικής Επιτροπής για την υπόθεση της SIEMENS που αναφέρει χαρακτηριστικά για το ζήτημα αυτό στο κεφάλαιο «Ευθύνες Μιχάλη Λιάπη», αφενός ότι «απορίες γεννά η αργοπορία της αδειοδότησης των συχνοτήτων για το GSM-R, για την οποία χρειάστηκαν δεκατέσσερις μήνες» και αφετέρου ότι «προκύπτουν ενδείξεις ότι υπήρχε πολιτική βούληση να καθυστερήσει η έγκριση της άδειας στην ΕΔΙΣΥ»;
- 8) Είναι ποτέ δυνατό να «συνιστά αντικειμενική αδυναμία» το «πάγωμα κάθε δραστηριότητας όσο η επιτροπή της Βουλής και η Ελληνική Δικαιοσύνη διερευνούσαν ζητήματα αφορώντα και τη σύμβαση 10012/2006»; Ποιος και γιατί έδωσε τέτοια εντολή, που είναι αρμοδιότητα της ΕΠΓΟΣΕ και μόνο αυτής, και πρώτη φορά λέγεται κάτι τέτοιο; Αν υπήρχε τέτοιο θέμα, γιατί στις προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις δεν μας είχε ειπωθεί ως δικαιολογία για τις καθυστερήσεις που εγκαλούσαμε την ΕΠΓΟΣΕ;
- 9) Είναι ποτέ δυνατό να «συνιστούν αντικειμενική αδυναμία» οι καθυστερήσεις στη συμφωνία μισθώσεως χώρων; Τι εμπόδιζε την ΕΠΓΟΣΕ να ξεκινήσει έγκαιρα τις σχετικές συνεννοήσεις με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και τον Ο.Α.Π.; Μπορεί να λέγονται τέτοιες δικαιολογίες από την ΕΠΓΟΣΕ; Αντέχουν σε καμιά λογική;
- 10) Έχουν αντιμετωπιστεί από την ΕΠΓΟΣΕ, με ποιο τρόπο και από πού προκύπτει αυτό, τα προβλήματα που αναφέρονται στο από 29/7/2010 «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής», όσο αφορά τις παραλαβές τμημάτων του έργου, την έναρξη συντήρησης των επί μέρους τμημάτων, και τους λόγους που το δίκτυο GSM-R δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί/λειτουργήσει; Γιατί δεν απαντήσατε στο ερώτημα αυτό(υπ' αρ.6), που σας υπέβαλα με την υπ' αρ. πρωτ.5228/270/19-04-2018 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε.;
- 11) Ποιος πιστοποίησε, ότι «το σύστημα GSM-R λειτουργεί κανονικά σε όλα τα τμήματα γραμμής που προέβλεπε η Σύμβαση 10012/06», όπως ισχυρίζεται η ΕΠΓΟΣΕ; Μήπως οι Επιτροπές Παραλαβής των «φίλων» της Siemens στη «Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Συστημάτων» της ΕΠΓΟΣΕ ή μήπως η ίδια η Siemens;
- Να κατατεθεί η «Ολική Πιστοποίηση καλής λειτουργίας», η οποία διεβιβάσθη, όπως αναφέρεται στη με αρ. πρωτ. οικ. 1683/18 της 7ης Φεβρουαρίου 2018 Εισήγηση προς το Δ.Σ. της ΕΠΓΟΣΕ, με το υπ' αρ. πρωτ. ΕΠΓΟΣΕ 288871/26.01.2017 της Siemens, καθώς και το εν λόγω έγγραφο της Siemens.
- 12) Γιατί η ΕΠΓΟΣΕ προσπαθεί η ΕΠΓΟΣΕ να ρίξει τις ευθύνες για τη μη παράδοση σε χρήση του GSM-R στον ΟΣΕ, λέγοντας ότι η μη χρήση του από τον ΟΣΕ οφείλεται στη μη «προσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου»(άραγε ποιος φταίει γι αυτό;) και στο ότι το προσωπικό του ΟΣΕ, που εκπαιδεύθηκε, θεωρείται ανεπαρκές «για να εξασφαλίσει 24ωρη επιχειρησιακή ετοιμότητα 365 ημέρες ετησίως με 10λεπτη απόκριση και άρση κρίσιμων σφαλμάτων ανά την επικράτεια εντός τετραώρου»;
- 13) Γιατί κατά την περίοδο που η συντήρηση και άρση βλαβών ήταν στην ευθύνη της Αναδόχου ΣΗΜΕΝΣ, η οποία είχε τη δυνατότητα, σύμφωνα με τις συμβατικές της υποχρεώσεις, να εξασφαλίσει τα παραπάνω, δεν παραδόθηκε σε χρήση κανένα τμήμα του, παρά το γεγονός, ότι έγιναν παραλαβές όλων των Τμημάτων Γραμμής; Μήπως, γιατί τότε θα έβγαιναν στην επιφάνεια τα προβλήματα που εντόπισε το από 29/7/2010 «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής», τα οποία δεν επέτρεπαν τη λειτουργία-χρήση του ζωτικού αυτού συστήματος για την ασφάλεια της κυκλοφορίας;
- 14) Γιατί δεν έγινε η μεταφορά ολοκληρωμένων τμημάτων του GSM-R στον ΟΣΕ μετά την υπογραφή του με αρ. πρωτ. ΕΠΓΟΣΕ Οικ 282200/28-07-2016 Μνημονίου Συνεργασίας ΟΣΕ-ΕΠΓΟΣΕ, με το οποίο ανετέθη σε μικτή επιτροπή ΟΣΕ-ΕΠΓΟΣΕ η διενέργεια (εξωσυμβατικών) λειτουργικών δοκιμών; Έγιναν αυτές οι δοκιμές και σε ποια πορίσματα κατέληξαν;
- Να κατατεθεί το παραπάνω Μνημόνιο Συνεργασίας, το οποίο ζητήσαμε και με την Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. υπ' αρ. πρωτ. 5228/270/19-04-2018, αλλά δεν μας δόθηκε.

- 15) Γιατί, παρά τα προηγούμενα, ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ κατέληξαν εν τέλει στην προώθηση του παραπάνω διαγωνισμού για τη μεταφορά του GSM-R στον ΟΣΕ και για να καταστεί δυνατή η παράδοση του συστήματος σε λειτουργία/χρήση; Μήπως επινοήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ ο παραπάνω «μαϊμού» διαγωνισμός με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ, για να αποκατασταθούν ταυτόχρονα, με το αζημίωτο, από την εταιρεία Nokia, «Δούρειο Ίππο» της Siemens, τα προβλήματα που αναφέρονται στο από 29/7/2010 «Πόρισμα Γνωμοδοτικής Επιτροπής», τα οποία δεν επέτρεπαν να χρησιμοποιηθεί/λειτουργήσει το δίκτυο GSM-R;
- 16) Γιατί η πιστοποίηση ολόκληρου του GSM-R δεν έγινε από κοινοποιημένο οργανισμό NcBo, αφού, σύμφωνα με όσα αναφέρουμε παραπάνω, η ΕΡΓΟΣΕ είχε αυτή τη δυνατότητα, προκειμένου να ξεπεραστούν με νόμιμο και αδιάβλητο τρόπο τα προβλήματα της παράδοσης σε λειτουργία/χρήση του ζωτικού αυτού συστήματος για την ασφάλεια της κυκλοφορίας; Μήπως αυτό και μόνο δείχνει, ότι οι υποψίες που εκφράζουμε παραπάνω για τις σκοπιμότητες που εξυπηρετεί ο «μαϊμού» διαγωνισμός με Α.Δ. 17007/15.01.2018 είναι βάσιμες;
- 17) Θα επέμβετε, έστω και τώρα, για να αποτρέψετε την κατακύρωση αυτού του εμφανώς ιστημένου διαγωνισμού ή θα επιβεβαιώσετε εκείνους που ισχυρίζονται, ότι ο εν λόγω διαγωνισμός έγινε με εντολή σας;
- 18) Θα στείλετε στη Δικαιοσύνη όσους συνήργησαν στο να διαπραχθεί η παραπάνω τεραστίων διαστάσεων απάτη; Δεν πρέπει να επιληφθεί αμέσως η Εισαγγελέας Διαφθοράς, για να αποκαλυφθούν αυτοί που έστησαν τον διαγωνισμό με Α.Δ. 17007/15.01.2018 του ΟΣΕ και τη μεγάλη αυτή απάτη;
- 19) Γιατί συνεχίζονται οι παράνομες, όπως αποφάνθηκε παραπάνω η ΡΑΣ, παραδόσεις σε λειτουργία/χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, μέσω της Δ.Π.Χ., χωρίς την απαιτούμενη έγκριση της ΡΑΣ; Μήπως οι υποτιθέμενες «ασάφειες» στο νομοθετικό πλαίσιο είναι το βολικό άλλοθι όσων παρανομούν και γι αυτό δεν βγαίνει σχετική εγκύκλιος, ούτε το υπουργείο σας αναλαμβάνει σχετική νομοθετική πρωτοβουλία, αν και, όπως προκύπτει από τα παραπάνω, γνωρίζει το πρόβλημα τουλάχιστο από το 2014;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Κοινοποίηση: Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Οικονομικούς Εισαγγελείς, Εισαγγελέα Εγκλημάτων Διαφθοράς, Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, Εισαγγελέα κατά του Μαύρου Χρήματος, Επιτροπή Ανταγωνισμού