

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ: ΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΚΑΤΑΘΕΤΗΚΕ	ΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	11917/559
Ημερομηνία καταθέσεως	23.2.11

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ:

- ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ.

Θέμα: Αδιαφανείς διαδικασίες στην εξέλιξη, τις καθυστερήσεις και τις προοπτικές του διαγωνισμού του Έργου για την «Επέκταση του Τραμ στον Πειραιά».

Οσμή σκανδάλου με κύρια ευθύνη του Δημήτρη Ρέππα, Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αναδύεται στην υπόθεση του έργου της Επέκτασης του Τραμ στον Πειραιά ύψους 92 εκατ. Ευρώ.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της έγκριτης εφημερίδας «Ελεύθερος Τύπος» «Χειρόφρενο» στην επέκταση του τραμ επέβαλε η ΚΟΜΙΣΙΟΝ, αφού έκρινε ως παράνομη την προσωρινή ανάθεση του έργου στον τέταρτο (!) μειοδότη.

Τους ασκούς του Αιόλου έχουν ανοίξει οι ενέργειες της Τραμ Α.Ε. για την ανάθεση του έργου επέκτασης του τραμ προς Πειραιά, προϋπολογισμού 92 εκατ. ευρώ. Οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν από την εταιρία ανάγκασαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παρέμβει τουλάχιστον δύο φορές, καθώς θεωρεί ότι κατά την προσωρινή ανάθεση έγινε παραβίαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Ταυτόχρονα η υπόθεση ανάθεσης του έργου επέκτασης του τραμ προς Πειραιά έχει φτάσει και στο Σώμα Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης αλλά και στο Σώμα Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων. Εκτός απ' αυτό, όμως, το Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών απαγόρευσε στη διοίκηση της Τραμ Α.Ε. να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια για τη σύναψη της σύμβασης με τον τέταρτο μειοδότη που είναι η κοινοπραξία ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή και Τομή.

Το έργο εδώ και αρκετούς μήνες έχει «παγώσει», καθώς η προσωρινή ανάθεση στον τέταρτο μειοδότη από την Τραμ Α.Ε. έχει ξεσηκώσει θύελλα αντιδράσεων, δεδομένου ότι η προσφορά του πρώτου μειοδότη είναι κατά περίπου 5 εκατ. ευρώ φθηνότερη(!).

ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- Εντός του 2008 η ΤΡΑΜ ΑΕ, εκπόνησε τη μελέτη, τα τεύχη δημοπράτησης και τη διακήρυξη για τον διαγωνισμό του έργου: «Κατασκευή των Έργων Πολιτικού Μηχανικού, Προμήθεια, Εγκατάσταση και Θέση σε Λειτουργία των Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων για την Επέκταση του Τροχιόδρομου (Τραμ) στον Πειραιά, Κτιριακές Εγκαταστάσεις Αμαξοστασίου στο Ελληνικό, Εργασίες Ενίσχυσης και Συμπλήρωσης της Υποδομής.», προϋπολογισμού 91.808.500 € με ΦΠΑ.
- Ενώ η αρχική έκδοση της διακήρυξης προέβλεπε την απαίτηση ειδικής εμπειρίας σε κατασκευή τραμ μήκους 2.000μ μονής γραμμής, έγινε αποδεκτή (κατόπιν συναίνεσης της Διαχειριστικής Αρχής) η μείωση του μήκους της απαιτούμενης εμπειρίας, με το επιχείρημα ότι δεν είναι επιτρεπτό να τίθενται απαιτήσεις που να

αποκλείουν τον ένα από τους δύο – τρεις Έλληνες εργολάβους της TRAM ΑΕ (ΤΕΡΝΑ, ΘΕΜΕΛΗ, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΔΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΗ) που έχουν εμπειρία στο σύνολο των κατασκευών. Έτσι στις 12 Μαρτίου 2009 τα τεύχη δημοσιεύτηκαν στην Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κυβερνήσεων, με ημερομηνία δημοσίευσής την 5.05.2009. Πλην όμως 6 ημέρες πριν σε απάντηση σχετικής διευκρινιστικής ερώτησης εγκρίθηκε η επαύξηση των απαιτήσεων (παρά την αντίθετη εισήγηση των υπηρεσιακών κ.κ. Αργυρόπουλου και Κωτσοβίνου) κατόπιν όμως παρέμβασης κι επιμονής δύο (2) μελών του Δ.Σ. υπέρ των δύο θεμάτων επαύξησης της εμπειρίας που έθεσε η ΤΕΡΝΑ.

3. Το Έργο «Κατασκευή των έργων ... για την Επέκταση του Τροχιόδρομου (TRAM) στον Πειραιά, ...», δημοπρατήθηκε τελικά στις 5 Μαΐου 2009 παρά τις προσφυγές που κατέθεσαν 4 εταιρείες. Τα αποτελέσματα ήταν τα εξής:

Σειρά	Συμμετέχοντες	%
1	ΘΕΜΕΛΗ ΑΕ	39,07%
2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΔΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕ	37,01%
3	ΓΑΝΤΖΟΥΛΑΣ ΑΤΕ	34,40%
4	ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ – ΤΟΜΗ* ΑΒΕΤΕ	34,15%
5, 6 & 7	λοιποί ...	23%-18%-10%

*θυγατρική της ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ

4. Η Επιτροπή Διαγωνισμού (Ε.Δ.) **ανακήρυξε προσωρινό μειοδότη** τη ΘΕΜΕΛΗ ΑΕ (5.5.2009 / 1^ο Πρακτικό). Μετά την αξιολόγηση των ενστάσεων, η Ε.Δ. **αποφάνθηκε ότι το έργο πρέπει να ανατεθεί στον μειοδότη** (19.5.2009 / 2^ο Πρακτικό). Κατόπιν διαβίβασης στοιχείων και προτροπής από το Δ.Σ. για απόρριψη του μειοδότη, η Ε.Δ. (3.9.2009 / 3^ο Πρακτικό), αποφάνθηκε ότι: «... τα συνημμένα έγγραφα **δεν περιέχουν στοιχεία που να διαφοροποιούν την εισήγηση ... μας, ...**», και ότι: «**Επιπροσθέτως ... μέλη της Επιτροπής ... έχουν την άποψη ότι τα στοιχεία που απεστάλησαν δεν δικαιολογούν την αναπομπή του θέματος.**»
5. Η TRAM ΑΕ, ένα χρόνο μετά, με την 119/27.5.2010 απόφαση Δ.Σ., **ανέθεσε το έργο «..Επέκταση του .. TRAM στον Πειραιά ..» στους κατά 5 εκ. € ακριβότερους και 4ους στην σειρά μειοδοσίας ΑΚΤΩΡ – ΤΕΡΝΑ** (στην κοινοπραξία ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή, συμφερόντων Κάμπα - Περιστέρη και Τομή, θυγατρική της ΕΛΛΑΚΤΩΡ συμφερόντων Μπόμπολα – Καλλιτσάντση) απορρίπτοντας τον μειοδότη και τον δεύτερο και τρίτο κατά σειρά μειοδοσίας.
6. Κατόπιν σχετικής καταγγελίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.), με την 30.7.2010 επιστολή, διατάζει όπως: «**Δεδομένων των ... σοβαρών ενδείξεων περί παραβίασεως του Ευρωπαϊκού Δικαίου ... οι αναθέτουσες αρχές να μην προβούν σε υπογραφή της συμβάσεως ...**» και ζητάει «... **απόψεις, παρατηρήσεις και σχόλια ...**».
7. Κατόπιν σχετικής αίτησης ασφαλιστικών μέτρων, το Δικαστήριο (απόφαση 6945/9.09.2010) **διέταξε: «... την αναστολή εκτελέσεως της ... 119/27.5.10 αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου ...» και «Απαγορεύει ... οποιαδήποτε ... ενέργεια αφορίσα τη σύναψη συμβάσεως ...».**
8. Τέλος, κατόπιν της από 6.9.2010 διαβίβασης των απόψεων της TRAM ΑΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την από 3.11.2010 επιστολή της, επισημαίνει ότι: «**Μετά από αξιολόγηση της εν λόγω απαντήσεως ... οι υπηρεσίες της Επιτροπής κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι όντως υπάρχει παραβίαση της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας ... Ως εκ τούτου, η καταγγελία ενεγράφη ... ως επίσημη καταγγελία εναντίον της Ελλάδος ... Εν τω μεταξύ, οι υπηρεσίες της Επιτροπής έλαβαν γνώση της υπ' αριθμ.**

6945/2010 ... αποφάσεως ... για επιδίκαση ασφαλιστικών μέτρων. Το ... δικαστήριο έκανε δεκτή την ... αίτηση, για λόγους, ... οι οποίοι ... συνάδουν με τις θέσεις ... της Επιτροπής, ... Βάσει των προαναφερομένων, θα ... παρακαλούσα ... οι αρμόδιες αρχές της χώρας ... ενημερώσουν τις υπηρεσίες της Επιτροπής, ... για τα μέτρα συμμορφώσεως τα οποία προτίθενται να λάβουν προς άρση των παραβιάσεων, προτού... την έναρξη διαδικασίας παραβιάσεως κατά της Ελλάδος, ... με τις συνέπειες ... για την συγχρηματοδότηση του εν λόγω έργου.»

Το έργο επέκτασης του Μετρό στον Πειραιά συνολικού ύψους 92 εκ. ευρώ, έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στο ΕΣΠΑ/ΕΠ-ΕΠ (Ενίσχυση Προσπελασιμότητας) με το υπ' αριθμ. ΕΥΔ/ΕΠ-ΕΠ οικ. 9534/24.12.2009, με εγκεκριμένο συγχρηματοδοτούμενο προϋπολογισμό 534,8 εκατ. ευρώ, ενώ υπάρχει συμπληρωματικά εγκεκριμένη πίστωση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ύψους 400 εκατ. Ευρώ). Τον Μάιο του 2009 ήταν να είχε βρεθεί σύντομα ανάδοχος, καθώς τα έργα είχαν ήδη καθυστερήσει και η λειτουργία του τραμ στον Πειραιά έπρεπε να ξεκινήσει μέχρι τις αρχές του 2011!!! Όμως ακόμα και μετά τις πρόσφατες ανακοινώσεις του Υπουργού (Νοέμβριος του 2011) σχετικά με το έργο, παρατηρείται περεταίρω κωλυσιεργία γιατί ενώ θα μπορούσε η TRAM ΑΕ και κατ' επέκταση το Υπουργείο, να υπογράψει και άμεσα ακόμα με τον μειοδότη, η όλη διαδικασία έχει εμπλακεί σε μια νομική διαμάχη μεταξύ των ενδιαφερομένων εταιρειών. Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Ένωση και η αρμόδια Επιτροπή έχει παρέμβει, λόγω προσφυγών/καταγγελιών των διαγωνιζομένων και οι οποίες διερευνώνται από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα (DG-Markt).

Από την μεριά του Υπουργού, ακόμα και σήμερα αναγνωρίζεται ότι έχει σημειωθεί καθυστέρηση στη διαδικασία του διαγωνισμού για το έργο αυτό, ευελπιστούν ότι σύντομα αναμένεται να λυθεί, παρ' όλες τις προσφυγές και τις καταγγελίες των διαγωνιζομένων, οι οποίες και είναι υπό διερεύνηση τόσο από τα Ελληνικά Δικαστήρια όσο και από τα αρμόδια Κοινοτικά Όργανα

Τέλος, ενώ μέχρι πρόσφατα από την μεριά του Υπουργείου ευελπιστούσαν ότι θα ολοκληρωνόταν τον Ιούνιο του 2011 και να είχε υπογραφεί η σύμβαση του έργου, τώρα μιλούν για Δεκέμβριο του 2011.

Κατόπιν τούτου ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Είναι αληθές ότι η διαφορά για το Ελληνικό Δημόσιο στο κόστος κατασκευής του έργου από τους τέταρτους ΑΚΤΩΡ – ΤΕΡΝΑ αντί του Μειοδότη που αποφασίστηκε από το παρόν Δ.Σ. της TRAM Α.Ε. με την 119/27-05-2010 απόφασή του, είναι άνω των 4,5 εκατομμυρίων ευρώ με ΦΠΑ και ότι τόσο η Ελληνική Δικαιοσύνη όσο και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν παγώσει αυτή την απόφαση;
2. Υπάρχει πιθανότητα να ακυρωθεί ο παρόν διαγωνισμός του έργου (αν π.χ. εκδοθούν αντικρουόμενες αποφάσεις από την Δικαιοσύνη ή την Ευρωπαϊκή Ένωση ή τον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, ή αν –βάσει του αρ. 11, παρ.1 του Ν.3886/10- το Δικαστήριο στο οποίο έχει ανατεθεί το θέμα δεν είναι αρμόδιο και πρέπει να επιληφθεί στο ΣτΕ ή αν αποφασισθεί ότι η παρανομία έγινε πριν τον Διαγωνισμό ή για άλλο λόγο), με αποτέλεσμα την εκ νέου δημοπράτηση, την υπογραφή της σύμβασης εντός του 2012 ή 2013, το πέρας

του έργου το 2015 ή 2016 και άρα να χαθεί η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

3. Η καθυστέρηση του έργου δεν θέτει σε κίνδυνο και τα υπόλοιπα έργα του Πειραιά που εξαρτώνται από αυτό (προμήθεια νέων 25 οχημάτων TRAM, επεκτάσεις Χατζηκυριάκειου & Περάματος);
4. Υπάρχει πράγματι η δυνατότητα νόμιμης άμεσης υπογραφής της σχετικής Σύμβασης με τον μειοδότη (βάσει του αρ. 5, παρ.8 του Ν.3886/10) η οποία δεν θα κινδυνεύσει να καθυστερήσει περαιτέρω (λόγω του αρ. 4, παρ. 3, του Ν.3886/10) και συνεπώς άμεσης έναρξης των εργασιών εντός 3μήνου;
5. Το προσωπικό της TRAM Α.Ε. που θα απολυθεί ή που θα μεταταχθεί, είχε προσληφθεί και εκπαιδευτεί για την εν λόγω επέκταση του TRAM στον Πειραιά; Ποιο ήταν το πραγματικό κόστος της εκπαίδευσης του προσωπικού αυτού;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Νίκος Νικολόπουλος

Μιχάλης Παπαδόπουλος