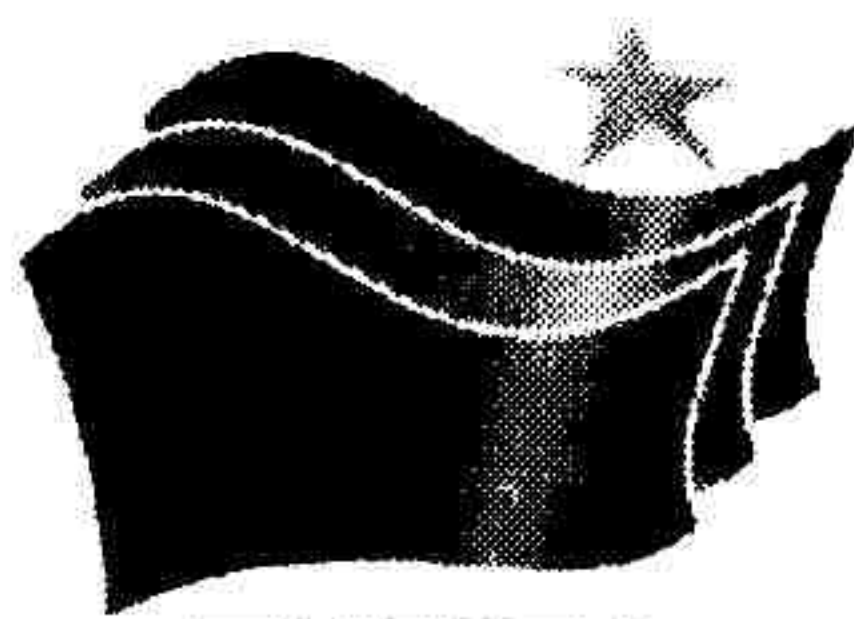
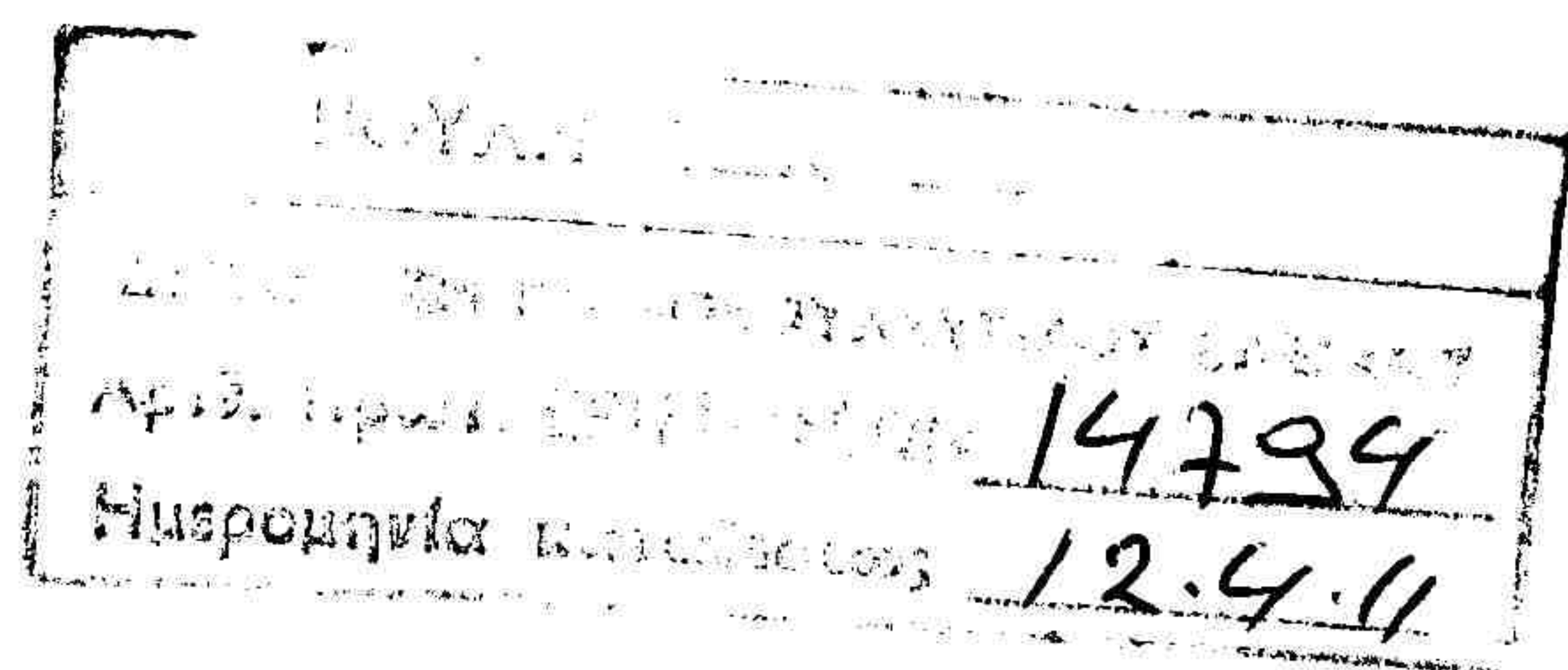




ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ



ΕΡΩΤΗΣΗ

- ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κκ. ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ**
- **ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**
 - **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

ΑΘΗΝΑ 12-4-2011

ΘΕΜΑ: Το ατέλειωτο εργοτάξιο του Προαστιακού. Εγκληματικές ενέργειες από τις κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και Ν.Δ

Συγκλονιστικά στοιχεία έρχονται στη δημοσιότητα, με σχετικά άρθρα της Ελευθεροτυπίας της 1,2 και 3 Μαρτίου 2011, της δημοσιογράφου κ. Αριστεάς Μπουγάτσου.

Το Δ.Σ. του ΟΣΕ, αποφάσισε στα τέλη Φεβρουαρίου τη διάλυση της σύμβασης που είχε συνάψει με την κοινοπραξία των Siemens AG-AKTΩP-TEPNA για το έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου στα τμήματα Πειραιάς-Αθήνα-Τρεις Γέφυρες- ΣΚΑ-Αχαρνές-Τρεις Γέφυρες-Λιόσια, στο οποίο προβλεπόταν και κατασκευή ηλεκτροκίνησης-σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης.

Η σύμβαση 994, ύψους 161,4 εκατ. ευρώ, είχε υπογραφεί τον Απρίλιο του 2005, το έργο χαρακτηριζόταν τότε ολυμπιακό (!) και συμφωνήθηκε ότι όλα θα παραδίδονταν τον Δεκέμβριο του 2005.

Πέρασαν έξι χρόνια από τότε. Στην κοινοπραξία δόθηκαν αλλεπάλληλες παρατάσεις, έγιναν μετατροπές και αναθεωρήσεις τιμών που επέφεραν επιβαρύνσεις περίπου 20 εκατ. Ευρώ, από διαφορετικές διοικήσεις του ΟΣΕ, και από δύο διαφορετικές κυβερνήσεις της Ν.Δ. και του ΠΑΣΟΚ, μέσω των εκάστοτε εποπτευόντων (τον ΟΣΕ) υπουργών Μεταφορών ή Υποδομών.

Το έργο αυτό είναι πια ένα παρατημένο εργοτάξιο και οι πολίτες παραμένουν χωρίς προαστιακό, ο ΟΣΕ διά της ΕΡΓΟΣΕ θα επαναπροκηρύξει το εναπομείναν έργο, ενώ το πανίσχυρο κατασκευαστικό καρτέλ, που έχει και δεσπόζουσα θέση στα ΜΜΕ οδεύει προς τη διεκδίκηση αποζημιώσεων.

Εννέα μήνες ήξεραν στον ΟΣΕ πως πρέπει να τερματιστεί η σύμβαση-σκάνδαλο του προαστιακού και το σκέφτονταν. Οι Αρχές προειδοποιούσαν για την αμαρτωλή σύμβαση 994, καθώς επίσης ότι πίσω από τα Πρωτόκολλα Παραλαβής Αφανών Εργασιών (ΠΠΑΕ) κρύβονταν πληρωμές για έργα εκτός της σύμβασης.

Δύο έγγραφα έχουν φτάσει στην ΕΔΙΣΥ (θυγατρική του ΟΣΕ που τότε διαχειριζόταν τη σύμβαση 994 με την εργοληπτική τρόικα) στις 25 και στις 28 Ιουνίου 2010 από τη Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης και τη Διαχειριστικής Αρχή τα οποία λένε: Διακόψτε τη σύμβαση. Αποκαλύπτουν επίσης ότι ο προαστιακός, αν επαναδημοπρατηθεί, θα λειτουργήσει το 2016.

Η Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης μεταξύ άλλων είχε επισημάνει τα εξής:

- Έχει ήδη παραβιαστεί ο όρος της διακήρυξης για ολοκλήρωση του έργου 161,4 εκατ. ευρώ εντός οκτώ μηνών. Λόγω αυτού του όρου προσφορά υπέβαλε μόνο ο ανάδοχος και το έργο ανατέθηκε με συμβολική έκπτωση.
- Η παρέλευση 20 άπρακτων μηνών μέχρι την υπογραφή της σύμβασης δεν επιβεβαίωσε τον επείγοντα χαρακτήρα του έργου που επεκαλείτο η διακήρυξη.
- Η σύμβαση «πάσχει από τη διαδικασία ανάθεσης και ειδικότερα τους όρους διακήρυξης με τους οποίους περιορίστηκε ο ανταγωνισμός και στη συνέχεια αυτοί οι όροι δεν εφαρμόστηκαν».
- Διαπιστώθηκαν μεγάλες τροποποιήσεις που έγιναν από το αρχικώς ανατεθέν αντικείμενο με το τελικώς εκτελεσθέν. Κοινώς, άλλη «σύμβαση» εκτελείτο.
- Όταν μια αναθέτουσα αρχή διαπιστώσει ότι το αντικείμενο που ανατέθηκε δεν είναι δυνατόν να εκτελεστεί, είναι προτιμότερη η διακοπή της σύμβασης, η προσαρμογή των μελετών και η επαναδημοπράτησή του.
- Ήδη η υπηρεσία έχει εφαρμόσει διορθώσεις πληρωμών με μείωση κοινοτικής συμμετοχής, συνεπεία παραβάσεων κανόνων που ισχύουν για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα.
- Οι συνεχείς παρατάσεις αποτελούν τροποποίηση ουσιώδους όρου της προκήρυξης.
- Το σύνολο του έργου δεν είναι δυνατόν να εκτελεστεί μ' αυτή τη σύμβαση. Η αναθέτουσα αρχή (ΟΣΕ) πρέπει να προβεί άμεσα σε νέα προκήρυξη.

Το έγγραφο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών, σταλμένο στις 28 Ιουνίου 2010 που υπογράφει η προϊσταμένη Ελένη Γιώτη, αναφέρει μεταξύ άλλων: *«Δεδομένου ότι η υφιστάμενη σύμβαση κατασκευής ούτως ή άλλως δεν μπορεί να εκτελέσει σημαντικό φυσικό αντικείμενο έργου σύμφωνα με την ισχύουσα ΚΥΑ για έγκριση περιβαλλοντικών όρων, θα πρέπει ταυτόχρονα να προχωρήσετε άμεσα και με ταχύτατες διαδικασίες σε επαναδημοπράτηση όλων των υπολειπόμενων εργασιών, ώστε να εξασφαλίζεται η ολοκλήρωση του έργου έως το 2016 το αργότερο»*. Για τα αυτονόητα λοιπόν απαιτήθηκαν εννέα μήνες.

Εν τω μεταξύ η κοινοπραξία είχε έγκαιρα «γίνει δέκτης πληροφοριών περί προθέσεων τερματισμού της σύμβασης 994». Γι' αυτό το λόγο ο εκπρόσωπος της Siemens - ΑΚΤΩΡ - ΤΕΡΝΑ κ. Γ. Περδικάρης στις 17/6/2010 απέστειλε 4σέλιδη επιστολή προς τον δ.σ. της ΕΔΙΣΥ Β. Τσιαμαντή, την οποία κοινοποίησε προς τον γεν. γραμματέα Υποδομών κ. Θ. Τσιόκα και τον διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ κ. Β. Θεοφανόπουλο.

Μ' αυτή την επιστολή η κοινοπραξία ζητάει νέα παράταση και με επιχειρηματολογία ότι ΟΣΕ και Δημόσιο θα υποστούν ζημία αν διαλυθεί η σύμβαση.

Η κοινοπραξία του προαστιακού υποστηρίζει διά του κ. Περδικάρη ότι:

- Υπάρχει κίνδυνος απώλειας κοινοτικών πόρων 48,7 εκατ. ευρώ αν καταγγελθεί η σύμβαση.
- Επαναδημοπράτηση του έργου δεν είναι δυνατή προ της παρέλευσης τριετίας.
- Κινδυνεύουν να απενταχθούν συμπληρωματικές συμβάσεις συνδεδεμένων έργων, λόγω μη ολοκλήρωσης του τμήματος της ηλεκτροκίνησης από την Αθήνα ως τις Τρεις Γέφυρες. Συνολικά, πρόκειται για 150 εκατ. ευρώ.
- Υπάρχουν κίνδυνοι ατυχημάτων, καταστροφών και κλοπών ακριβών υλικών εξαιτίας πλημμελούς φύλαξης και ημιτελών εγκαταστάσεων.
- Θέσεις 70 περίπου κλειδούχων που απαιτούνται για τη λειτουργία του συνολικού διαδρόμου η μισθοδοσία των οποίων εκτιμάται σε 3,5 εκατ. ευρώ ετησίως θα καταργηθούν όταν ολοκληρωθεί η σύμβαση 994 και η σηματοδότηση, «το συνολικό κόστος της οποίας θα ανέλθει στα 28,5 εκατ. ευρώ». Μάλιστα υπολογίζει ότι για τέσσερα χρόνια που δεν θα υπάρχει σηματοδότηση η επιβάρυνση του Δημοσίου από την παραμονή των κλειδούχων θα φθάσει τα 14 εκατ. ευρώ.

Ωστόσο, οι έγγραφες απαντήσεις και των δύο απεκρύβησαν και από την εξεταστική για τη Siemens, καθώς, μεταξύ άλλων, οδηγούν στο εδώλιο όσους διαχειρίστηκαν επί τόσα χρόνια

τη σύμβαση, ενώ αναδεικνύουν και πολιτικές ευθύνες σε όλους τους υπουργούς που στη θητεία τους ανέχθηκαν τον εκτροχιασμό της σύμβασης.

Ερωτώνται οι κκ. Υπουργοί

1. Η διάλυση της σύμβασης, με τόση μεγάλη καθυστέρηση, θα έχει μεγαλύτερο κόστος από αυτό της ολοκλήρωσης του έργου σύμφωνα με την σύμβαση 994; Αν ναι, θα αναζητηθούν και θα αποδοθούν ευθύνες τόσο για το κόστος από την καθυστέρηση, όσο και από τη διάλυση της σύμβασης;
2. Θα δοθούν αναλυτικά στοιχεία για το τι έγινε και τι πληρώθηκε σ' αυτό το δημόσιο έργο;
3. Έχουν υπολογιστεί τα έσοδα που χάνει ο ΟΣΕ τόσα χρόνια που ο προαστιακός είναι εργοτάξιο διαρκείας;
4. Πότε θα γίνει επαναπροκήρυξη του έργου και με ποιο χρονοδιάγραμμα θα αποπερατωθούν οι εργασίες που έχουν απομείνει, ώστε να αποδοθεί ολοκληρωμένο για χρήση το έργο;
5. Ποιο υπολογίζεται να είναι το τελικό κόστος του έργου, που αρχικά είχε προϋπολογισθεί σε 191,4 εκατ. €;
6. Πώς θα διασφαλισθεί και θα αξιοποιηθεί ο σηματοτεχνικός και ηλεκτρολογικός εξοπλισμός που έχει ήδη εγκατασταθεί;

ΟΙ ΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΑΛΕΞΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ