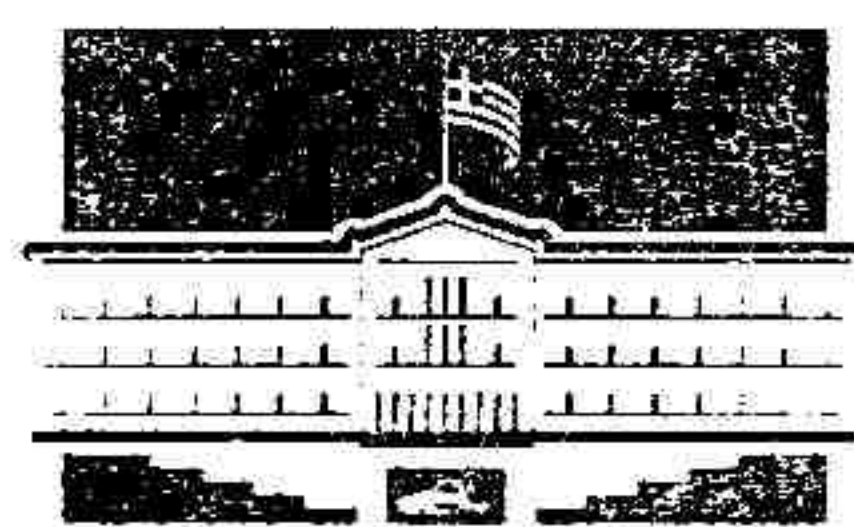




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	6072
Αριθμ. Πρωτ. ΑΤΥΧ. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ	673
Ημερομ. Καταθέσεως	24.2.12

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:

- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
- Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων

1) Βραβείο υπερβάσεων, κατασπατάλησης εθνικών πόρων αλλά και δικαστικής βραδυπορίας διεκδικεί, χωρίς αντίπαλο, η σύμβαση 994/2005 του τρίτου τμήματος του Προαστιακού Σιδηροδρόμου (ΣΚΑ - Τρεις Γέφυρες - Αθήνα - Πειραιάς), που ο ΟΣΕ ανέθεσε στις **26 Απριλίου 2005** στην κοινοπραξία **Siemens AG - ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ - ΤΕΡΝΑ Α.Ε.** με τίμημα **160** εκατ. ευρώ.

Το «σουλάτσο» της σχετικής δικογραφίας, μεταξύ Πρωτοδικείου, Εφετείου και ανακριτικών γραφείων, άρχισε το 2004 και ήδη διαρκεί σχεδόν οκτώ (8) ολόκληρα χρόνια(!!!), ενώ το τεράστιο αυτό σκάνδαλο απασχόλησε και την Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της Siemens.

2) Όλα άρχισαν το φθινόπωρο του 2002, όταν η ΕΡΓΟΣΕ ακύρωσε τον διαγωνισμό 266 για το τρίτο κομμάτι του προαστιακού, μετά την ακύρωση του έργου από το ΣτΕ, λόγω της απουσίας μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Τον Μάρτιο του 2003 (επί υπουργίας Χ. Βερελή) εγκαταλείφθηκε η εγκεκριμένη χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου από το Γ' ΚΠΣ και αποφασίστηκε να γίνει με εθνικούς πόρους από τον ΟΣΕ.

Μόνον εξ αυτού του λόγου, η Εθνική Οικονομία επιβαρύνθηκε, τουλάχιστο, με το ποσό των 80 εκατομμυρίων ευρώ.

Στον πρώτο διαγωνισμό ουδείς εργολάβος εμφανίστηκε και στον επαναληπτικό συμμετείχε μόνο η κοινοπραξία Siemens AG - ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ - ΤΕΡΝΑ Α.Ε., στην οποία και κατακυρώθηκε το έργο με απόφαση του Δ.Σ. του ΟΣΕ, μειωηφούντος του αιρετού μέλους του Δ.Σ κ. Δ. Καραπάνου.

Το Ε' κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου (πρακτικό 393/2003) έκρινε ότι «**η κατακυρωτική απόφαση είναι μη νόμιμη**», επισημαίνοντας ότι «**μετετράπη η διαδικασία σε απευθείας ανάθεση, εξαιτίας της ύπαρξης μιας μόνο προσφοράς και μάλιστα με έκπτωση 0,964%**».

Το VI τμήμα του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο οποίο παραπέμφθηκε αργότερα η απόφαση του κλιμακίου, μετά από έντονο παρασκήνιο, στο οποίο, σύμφωνα με τους γνωρίζοντες τα όσα διαδραματίστηκαν την εποχή εκείνη στον ΟΣΕ, πρωτοστάτησε Καθηγητής- συνδαιτυμόνας του Χριστοφοράκου και των Εθνικών Εργολάβων, μέλος του Δ.Σ. του ΟΣΕ τότε, με την 123/2004 απόφασή του «**νομιμοποίησε**» την κατακύρωση του έργου, αποδίδοντας «**συγγνωστή πλάνη**» στα μέλη του Δ.Σ. του ΟΣΕ.

Παρά την εν λόγω, όμως, απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, η σύμβαση δεν υπεγράφη, γιατί η εταιρεία ΑΚΤΩΡ αδυνατούσε, λόγω των προβλημάτων που είχε με το νόμο περί «**βασικού μετόχου**», να προσκομίσει το απαιτούμενο για την υπογραφή της σύμβασης πιστοποιητικό διαφάνειας.

Μόλις, στις **13-4-2005**, η εν λόγω εταιρεία έλυσε τα προβλήματά της με τον «βασικό μέτοχο» και , παρά το ότι είχαν περάσει οι Ο.Α., για τις ανάγκες των οποίων προοριζόταν το έργο, η σύμβαση υπεγράφη, τη Μεγάλη Τρίτη (26 Απριλίου 2005) από τον τότε διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ κ. **Κ. Γιαννακό**.

Το έργο είχε χαρακτηριστεί Ολυμπιακό και έπρεπε, βάσει της προθεσμίας εκτέλεσης της υπογραφείσας σύμβασης, να παραδοθεί έτοιμο στις 26 Δεκεμβρίου 2005(!!!). Όμως, όπως θα εξηγήσουμε παρακάτω, **ακόμη εκτελείται...**

3) Η σύμβαση του ποδαριού, από την οποία έλειπαν οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, είχε ήδη εκτροχιαστεί λαμβάνοντας παρατάσεις, όταν το ΣτΕ τον Δεκέμβριο του 2006 ακύρωσε την υπουργική απόφαση που ήθελε κατασκευή μόνο επίγειας γραμμής και στις επιβαρημένες, κυκλοφοριακά και πολεοδομικά, περιοχές του Δήμου Αθηναίων (Ρουφ – Τρεις Γέφυρες).

Ήταν αναμενόμενη η εν λόγω απόφαση του ΣτΕ, αφού είχε προηγηθεί, όπως αναφέρουμε παραπάνω, ανάλογη απόφαση σε προηγούμενη απόπειρα εκτέλεσής του, που είχε γίνει από την ΕΡΓΟΣΕ το 2002. Όμως, σ' αυτή τη βέβαιη εξέλιξη κάποιοι βασίστηκαν για να τη χρησιμοποιήσουν μελλοντικά σαν δικαιολογία για τις απαιτούμενες επανειλημμένες παρατάσεις της προθεσμίας του έργου, το οποίο, ενώ **είχε οκτώ μήνες(!!!) προθεσμία, ακόμη εκτελείται...**

4) Εν τω μεταξύ, ήδη είχε ανοίξει και ποινικό θέμα σε βάρος των μελών του Δ.Σ. του ΟΣΕ που ενέκριναν την κατακύρωση του έργου, μετά από δύο μηνυτήριες αναφορές. Οι δικογραφίες που σχηματίστηκαν, μετά την προανάκριση, τον Νοέμβριο του 2006 συνενώθηκαν και η ανάκριση ανατέθηκε στον 2ο τότε ανακριτή κ. **Δ. Οικονόμου**. Ο ανακριτής, που είχε στα χέρια του **δίωξη για κακουργηματική απιστία σε βάρος του διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ Κ. Γιαννακού**, που είχε υπογράψει τη σύμβαση, ζήτησε την αρχειοθέτηση του συνόλου της πολύχροτης υπόθεσης, τον Δεκέμβριο του 2007.

Όμως, τον Οκτώβριο του 2008 η αντεισαγγελέας Εφετών **Ξένια Δημητρίου**, που είχε ξετινάξει την υπόθεση του προαστιακού, λαμβάνοντας καίριες καταθέσεις, διαφώνησε με τον 2ο ειδικό ανακριτή και του επέστρεψε τη δικογραφία. Ζήτησε τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης για τον προσδιορισμό της βλάβης του Δημοσίου, επιμένοντας στην απιστία, σε συνδυασμό με τον ν.1608 « **περί καταχραστών του δημοσίου**».

Όμως, ο ανακριτής, **το Μάιο του 2009**, παρά τις νέες καταθέσεις-φωτιά που υπήρχαν, όπως τότε γράφτηκε στον Τύπο (**ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΑ, ΝΕΑ**), δεν τόλμησε ούτε να στείλει το φάκελο στη Βουλή, αφού υπήρχαν, όπως κατατέθηκε και στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της Siemens, σαφείς αναφορές για εμπλοκή πολιτικών προσώπων, αλλά ούτε και να κλείσει, όπως λέγεται ότι επιχειρήθηκε να γίνει με την «**καθοδηγούμενη**» πραγματογνωμοσύνη, την υπόθεση, η οποία παρέμεινε εκκρεμής, γιατί εν τω μεταξύ έληξε η θητεία του...

Μετά τον θόρυβο που δημιουργήθηκε στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της Siemens, δόθηκε από την αρμόδια Εισαγγελία Εφετών νέα Εισαγγελική Παραγγελία, η υπ' αριθμό **62681/09/16-6-2010**, για διενέργεια περαιτέρω ανάκρισης από την 2^η Ειδική Ανακρίτρια **Ιωάννα Χατζάκη**, στα πλαίσια της οποίας, εξ όσων γνωρίζουμε, λήφθηκαν νέες καταθέσεις.

Έκτοτε, παρότι παρήλθε τόσο χρονικό διάστημα, αγνοείται η δικαστική εξέλιξη της υπόθεσης και τα μεν πλημμελήματα έχουν ήδη παραγραφεί, ενώ υπάρχει κίνδυνος παραγραφής και για τις κακουργηματικές πράξεις, εφόσο συνεχιστεί το «**σουλάτσο**» της σχετικής δικογραφίας.

5) Η εργοληπτική κοινοπραξία των Εθνικών Εργολάβων - όπως αποκτούν στα Μ.Μ.Ε. - και της γνωστής Siemens, που είχε σταματήσει, μετά την παραπάνω

απόφαση του ΣτΕ, για ένα διάστημα τις εργασίες, εκτελούσε παράπλευρα έργα, κάλυπτε κονδύλια απρόβλεπτων δαπανών, άλλαζε μελέτες, αυξομειώνει συμβατικές ποσότητες, χαρακτηρίζοντάς τα «προφανή σφάλματα μέτρησης» κ.ά. Το συμβατικό έργο είχε μεταβληθεί σε σημαντικό μέρος του δικτύου (περίπου στο 90% στο τμήμα από Ρουφ μέχρι Τρεις Γέφυρες), καθώς από επίγειο έγινε, σύμφωνα με την απόφαση του ΣτΕ και την νέα Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α.) Περιβαλλοντικών Όρων που ακολούθησε, υπόγειο.

Ουδείς νέος διαγωνισμός έγινε, όπως έπρεπε, για το νέο έργο και το γαϊτανάκι των παρατάσεων προσέδωσε στην κοινοπραξία 16,7 εκατ. ευρώ, μόνο από τις αναθεωρήσεις τιμών, σύμφωνα με τον 46ο λογαριασμό πληρωμής, ενώ έκτοτε εκτελείτο άλλο έργο, χωρίς να υπάρχουν οι αναγκαίες από τη Νομοθεσία γνωμοδοτήσεις του Τεχνικού Συμβουλίου και με καταστρατήγηση διατάξεων της Νομοθεσίας των Δημοσίων Έργων και εγκυκλίων του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Μάλιστα, υπήρχαν σκέψεις, όπως έγραψε η «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ» στις αρχές Μαρτίου του 2011, να «νομιμοποιηθούν» τα παραπάνω, με εκ των υστέρων γνωμοδοτήσεις του Τεχνικού Συμβουλίου του ΟΣΕ και με έγκριση, στη συνέχεια, 2ου Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα Εργασιών, προκειμένου το έργο να μεταφερθεί «καθαρό» στην ΕΡΓΟΣΕ και να συνεχιστεί το «πάρτυ» ζητώντας και από πάνω άκουσον-άκουσον, και αποζημιώσεις.

Δηλαδή πανωπροίκια, για τις καθυστερήσεις του έργου(!!!). Η σχετική επιστολή είχε σταλεί στον ΟΣΕ στις 18/7/2008 και είχε προωθηθεί αρμοδίως «για την καλύτερη αντιμετώπιση του θέματος».

Ανεξαρτήτως, όμως, της αντιμετώπισης του αιτήματος της Κοινοπραξίας από τον ΟΣΕ, είναι βέβαιο, ότι ο ανάδοχος θα πετύχει τη δικαστική δικαίωσή του, αφού όλες οι παρατάσεις του έργου είναι χωρίς υπαιτιότητά του..

6) Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, το έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου (ΣΚΑ - Τρεις Γέφυρες - Αθήνα - Πειραιάς -σύμβ. 994/2005) τελικά δεν είχε «εκτροχιαστεί» μόνο χρονικά ή από πλευράς κόστους.

Είχε «εκτροχιαστεί» γενικώς...

Αφού εξαλείφθηκαν τυχόν ποινικές ευθύνες υπουργών, εξαιτίας του «σουλάτσου» της σχετικής δικογραφίας επί τόσα χρόνια, η κατάσταση στον ΟΣΕ είχε ξεφύγει από κάθε έλεγχο.

Οι μόνοι που την πλήρωσαν ήταν εκείνοι που κατήγγειλαν το μεγάλο αυτό σκάνδαλο, αφού, μετά τις καταθέσεις τους στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της Siemens, εξαπολύθηκε εναντίον τους πόλεμος αγωγών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ, προκειμένου να τους φοβίσουν και να τους φιμώσουν, ενώ το αιρετό μέλος του Δ.Σ. του ΟΣΕ κ. Δ. Καραπάνο, που πρωτοστάτησε στην αποκάλυψη του σκανδάλου, «φαγώθηκε» με χειρουργικό τρόπο από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ.

7) Μετά το θόρυβο που δημιουργήθηκε από τις καταθέσεις μαρτύρων στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της Siemens, το εποπτεύον τον ΟΣΕ τότε Υπουργείο Μεταφορών αναγκάστηκε να δώσει εντολές στον ΟΣΕ για τη διάλυση της σύμβασης.

Ενώ, όμως, όπως αποκάλυψε η «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ» στις 2-3-2011, τόσο η Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης (Αρχή Πληρωμής), όσο και η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή(ΕΔΑ Μεταφορών), στις οποίες στις οποίες έκανε σχετικό ερώτημα στις 21-6-2010 ο ΟΣΕ, είχαν αποφανθεί από τις 25 και 28 Ιουνίου του 2010, ότι η εργολαβία πρέπει να διαλυθεί και να δημοπρατηθούν οι εργασίες του καινούργιου, πλέον, «υπογειοποιημένου» έργου, ο ΟΣΕ προχώρησε στη

διάλυση της σύμβασης μόλις στις 17-2-2011, με την υπ' αριθμό 4662/17-2-2011 απόφαση του Δ.Σ.

Δηλαδή, πέρασαν οκτώ(8) ολόκληροι μήνες για να κάνουν στον ΟΣΕ τα αυτονόητα, μετά τα όσα παραπάνω τους απάντησαν οι αρμόδιες αρχές...

Στο δελτίο τύπου του Υπουργείου Μεταφορών, που εκδόθηκε την ίδια μέρα, μετά το παραπάνω δημοσίευμα, αναφέρονται τα εξής αποκαλυπτικά, που εκθέτουν ανεπανόρθωτα αυτούς που προώθησαν, ανέθεσαν και διαχειρίστηκαν τη σκανδαλώδη αυτή σύμβαση:

α) «Η διαδικασία ήταν από την αρχή προβληματική»

β) «Η υπογραφή της σχετικής σύμβασης πολύ μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων και η συνέχιση της εκτέλεσής της έξι χρόνια μετά συνιστούν από μόνα τους διαχειριστική ανωμαλία» και

γ) «Οποιοσδήποτε άλλος χειρισμός, εκτός από τη διακοπή της σύμβασης ήταν αδιέξοδος.

Μόνον έτσι θα μπορούσε να λυθεί ο γόρδιος δεσμός και να τεθεί τέλος στις υπερβάσεις των υπερβάσεων και τις παρατάσεις των παρατάσεων».

Εύλογα αναρωτιέται κανείς, μετά από αυτά, αν υπάρχει περαιτέρω ανάγκη, για να τεκμηριωθεί το μέγεθος του σκανδάλου, αλλά και αν ο αρμόδιος Υπουργός προέβη σε ενέργειες για τον έλεγχο και την τιμωρία των υπεθύνων για όσα συνταρακτικά και επιλήψιμα διαπίστωσε ότι έπραξαν όσοι διαχειρίστηκαν την εν λόγω σύμβαση.

8) Όπως καταγγείλαμε στην υπ' αριθμό 19170/8-7-2011 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., σύμφωνα με πληροφορίες μας, οι αρμόδιοι του ΟΣΕ συνεχίζουν απτόητοι το έργο τους και επιχειρείται το «κλείσιμο» της σύμβασης με τρόπο αδιαφανή και παράνομο (συγκρότηση επιτροπών «εξακρίβωσης κόστους» για «νέες εργασίες» και σύνταξη εκ των υστέρων Πρωτοκόλλων Παραλαβής Αφανών Εργασιών [Π.Π.Α.Ε] για Η/Μ εργασίες [Σηματοδότηση, Ηλεκτροκίνηση κ.λ.π.], οι οποίες αφενός έχουν εκτελεσθεί και πληρωθεί και αφετέρου είναι εμφανείς και μετρήσιμες και κατά συνέπεια δεν μπορούν ν' αποτελέσουν αντικείμενο τέτοιων Πρωτοκόλλων). Αναφέραμε δε χαρακτηριστικά, ότι για το χειρισμό της διάλυσης της εν λόγω σύμβασης αρμόδιος Διευθυντής είναι Μηχανικός του ΟΣΕ, ο οποίος **συμμετείχε στην Επιτροπή Κρίσεως Προσφορών**, που κατακύρωσε το διαγωνισμό της παραπάνω σύμβασης στην κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ-SIEMENS-ΤΕΡΝΑ, ήταν Διευθύνουσα Υπηρεσία το τελευταίο έτος πριν την απόφαση διάλυσης της σύμβασης και ενώ είχε συνταξιοδοτηθεί, επαναπροσλήφθηκε, χωρίς προκήρυξη της θέσης, με απόφαση του Δ.Σ του ΟΣΕ.

Πρέπει, επίσης, να σημειώσουμε, ότι τα παραπάνω Πρωτόκολλα Παραλαβής Αφανών Εργασιών(Π.Π.Α.Ε), που ζητήσαμε με την Ερώτησή μας, ουδέποτε μας δόθηκαν, αν και παρήλθε προ πολλού το εύλογο χρονικό διάστημα, εντός του οποίου, σύμφωνα με το έγγραφο του ΟΣΕ θα μας είχαν παρασχεθεί.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

- Που βρίσκεται αυτή τη στιγμή η δικαστική εξέλιξη της παραπάνω υπόθεσης και τι προτίθενται να κάνουν για να επιταχυνθεί η διαδικασία, προκειμένου να μην υπάρξει κίνδυνος παραγραφής και των κακουργηματικών πράξεων της δικογραφίας;

Να κατατεθούν όλες οι σχετικές Εισαγγελικές Παραγγελίες και Ανακριτικές Πράξεις.

- Ποιοι Δικαστικοί λειτουργοί χειρίστηκαν την παραπάνω υπόθεση, από τις δυο(2) προαναφερθείσες δικογραφίες και την ενοποιημένη μεταγενέστερα, μέχρι σήμερα, κατά χρονολογική σειρά και για πόσο χρονικό διάστημα έκαστος;

Σε ποιες ενέργειες προέβη ο καθένας από αυτούς για την διεκπεραίωση της δικογραφίας κατά το διάστημα της διαχειριστικής του ευθύνης επί της δικογραφίας; Ποιος χειρίζεται σήμερα τη δικογραφία και πότε επιτέλους θα περαιωθεί η ανάκριση;

- Θα αναζητηθούν, έστω και τώρα, οι ευθύνες όλων εκείνων των υπηρεσιακών παραγόντων του ΟΣΕ, που συνέπραξαν στη «διαχειριστική ανωμαλία», που διαπίστωσε ο αρμόδιος Υπουργός Μεταφορών το 2011;

- Θα παραμείνει στη θέση του ο Μηχανικός του ΟΣΕ, που προσλήφθηκε από συνταξιούχος, για να διαχειριστεί το «κλείσιμο» της σύμβασης, ενώ είχε τέτοιο «βεβαρυμένο» παρελθόν, όσο αφορά τη συμμετοχή του σε σημαντικές φάσεις της αμαρτωλής αυτής σύμβασης;

- Αν, μέχρι σήμερα, δεν αναζητήθηκαν, θα αναζητηθούν οι κάθε μορφής ευθύνες των δικαστών του Ελεγκτικού Συνεδρίου, που έλαβαν μέρος στον έλεγχο νομιμότητας της παραπάνω εργολαβίας, ιδιαιτέρως δε του VI Τμήματος, που εξέδωσε την τελική απόφαση έγκρισης της υπογραφής της σύμβασης, αν και διαπίστωσε την παραβάσεις τόσο της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, όσο και των κανόνων ανταγωνισμού και δημοσιότητας, γεγονός καθοριστικό για την τεράστια οικονομική ζημία, που υπέστη στη συνέχεια το Δημόσιο και εξακολουθεί να απειλείται;

- Ποιοι λόγοι εμπόδισαν, μέχρι σήμερα, την εκτέλεση των εντολών της αρμόδιας Εισαγγελέως κ. Ξένιας Δημητρίου;

Ποιες ενέργειες και ποια μέτρα προτίθεται να διατάξει επί αυτού ο αρμόδιος Υπουργός;

- Ποια τα αποτελέσματα καταγραφής των μέχρι τη διάλυση της εργολαβίας εργασιών; Έχει εγκριθεί ο 2^{ος} Α.Π.Ε.;

Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει ο ΟΣΕ και ο αρμόδιος Υπουργός για την ταχεία εκκαθάριση του όλου θέματος σε όλα τα επίπεδα;

Ποιο το συνολικό κόστος, αναλυτικά, μέχρι την διάλυση της εργολαβίας και ποιο το προϋπολογιζόμενο για την δημοπράτηση του υπόλοιπου έργου; Να κατατεθούν όλα τα σχετικά στοιχεία και υπηρεσιακά έγγραφα και ο τυχόν εγκριθείς 2^{ος} Α.Π.Ε. **Να κατατεθούν, επίσης, τα παραπάνω Πρωτόκολλα Παραλαβής Αφανών Εργασιών(Π.Π.Α.Ε), που ζητήσαμε με την προηγούμενη Ερώτησή μας και ουδέποτε μας δόθηκαν.**

- Γιατί η Διοίκηση του ΟΣΕ δεν δήλωσε, μέχρι σήμερα, παράσταση Πολιτικής Αγωγής στην υπό διερεύνηση ποινική υπόθεση, παρά τις κατ' επανάληψη αιτήσεις του πρώην μέλους του Δ.Σ. του ΟΣΕ κ. Δ. Καραπάνου στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ και στα γραφεία των εποπτευόντων τον ΟΣΕ Υπουργών Οικονομίας και Μεταφορών;

Ποια η θέση του νυν Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων επί αυτού;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι.Νικολόπουλος