

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Κοινοποίηση: Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, Οικονομικούς Εισαγγελείς και Εισαγγελέα κατά της Διαφθοράς

1) Δημοσίευμα της ηλεκτρονικής έκδοσης της εφημερίδας «ΤΟ ΒΗΜΑ» στις 14/10/2013, με τίτλο «Κίνδυνος για μεγάλα έργα του ΕΣΠΑ λόγω καθυστερήσεων», ανέφερε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Ενώπιον βέβαιης απώλειας 90 εκατ. ευρώ βρίσκεται πλέον η Ελλάδα, λόγω της μη ολοκλήρωσης ημιτελών έργων της περιόδου 2000-2006, που συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με «κερασάκι» τη διαλυμένη από το 2011 εργολαβία για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού διαδρόμου των Αθηνών.

Σύμφωνα με ντοκουμέντα που βρίσκονται στη διάθεση του «Βήματος», η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή (ΕΔΑ) Μεταφορών, που διαχειρίζεται κοινοτικά κονδύλια συγκοινωνιακών έργων, κάλεσε τον ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ, τη ΣΤΑΣΥ, αλλά και τον Δήμο Κερκυραίων να ολοκληρώσουν έξι έργα, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ως τις 31 Δεκεμβρίου 2013, ειδάλλως η Κομισιόν θα προχωρήσει σε ανάκτηση της κοινοτικής συμμετοχής, ύψους 113 εκατ. ευρώ, ενώ το Δημόσιο θα πάρει πίσω τα χρήματα για την εθνική συμμετοχή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ).

«Επισημαίνουμε ιδιαίτερα τις επιπτώσεις από τη μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των ημιτελών έργων» σημειώνεται, καθώς για όσα «δεν ολοκληρωθούν ως τις 31.12.2013», ημερομηνία ως την οποία παρατάθηκε η προθεσμία αποπεράτωσής τους από την Κομισιόν, «η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προχωρήσει σε ανάκτηση της αντίστοιχης κοινοτικής συνδρομής».

Μάλιστα, «για τα έργα που δεν θα ολοκληρωθούν και δεν θα λειτουργήσουν εμπρόθεσμα», δηλαδή ως τις 31.12.2013, σημειώνει η υπηρεσία, «θα επιστραφεί από τον τελικό δικαιούχο το σύνολο των καταβεβλημένων ποσών που αντιστοιχούν στη χρηματοδότησή τους από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ως αχρεωστήτως καταβληθέντων». Δηλαδή, έπειτα από διαπιστωτική πράξη μη ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου, θα εκδοθεί απόφαση άρσης ένταξης και ανάκτησης του συνόλου των ποσών.

Όπως αναφέρεται, στην τελική έκθεση εκτέλεσης του Επιχειρησιακού Προγράμματος Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες (ΕΠ ΣΑΑΣ) συμπεριελήφθησαν 21 ημιτελή έργα και δύο ημιτελή έργα-γέφυρες. Έπειτα από ενέργειες ολοκληρώθηκαν και

εκδόθηκαν βεβαιώσεις ολοκλήρωσης και λειτουργίας για 16 από αυτά, ενώ απεντάχθηκε άλλο ένα έργο. Έτσι έμειναν έξι στη λίστα».

2) Όπως αναφέρεται και στο παραπάνω δημοσίευμα, από τα έξι(6) Ημιτελή Έργα ΕΠ ΣΑΑΣ που έμειναν σε εκκρεμότητα ολοκλήρωσης, με προθεσμία 31-12-2013, το ένα είναι το έργο της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στο τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς, για το οποίο έχουμε καταθέσει πολλές Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε.(υπ' αριθμό 19200/938/11-7-2011, 6052/679/24-2-2012 και 572/31/31-7-2012), με τελευταία την Ερώτηση & Α.Κ.Ε. υπ' αριθμό 2539/315/ 10-10-13. Όπως έχουμε καταγγείλει στις παραπάνω Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε., μια από τις πιο σκανδαλώδεις πτυχές του εν λόγω έργου είναι η διαχείρισή του από πλευράς χρηματοδότησης, δεδομένου ότι με την προκήρυξή του το 2003 το έργο απεντάχθηκε από τα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση έργα και στη συνέχεια, υπό τον κίνδυνο να υπάρξουν κατηγορίες για απιστία από τη Δικαιοσύνη λόγω αυτής της απένταξης, εντάχθηκε εκ νέου το 2009, δηλαδή έξι(6) ολόκληρα μετά(!!!), όταν η προθεσμία εκτέλεσής του ήταν μόλις οκτώ(8) μήνες(!!!) και έπρεπε να είχε τελειώσει προ πολλού... Όμως, παρά τις συνεχείς παρατάσεις που δόθηκαν, το πολύπαθο αυτό έργο δεν τέλειωσε ποτέ και τον Φεβρουάριο του 2011, με την υπ' αριθμό 4662/17-2-2011 απόφασή του, το Δ.Σ του ΟΣΕ αποφάσισε τη διάλυση της σύμβασης. Το Υπουργείο Μεταφορών σε δελτίο τύπου που εξέδωσε την 2/3/2011, μετά από σχετικό δημοσίευμα της αείμνηστης Αριστέας Μπουγάτσου στην εφημερίδα «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ», ανέφερε χαρακτηριστικά, ότι «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». Προηγουμένως, όπως αποκάλυψε η εφημερίδα «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ» στο παραπάνω δημοσίευσμά της, τόσο η Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης (Αρχή Πληρωμής), όσο και η Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή(ΕΔΑ Μεταφορών), 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, γιατί, λόγω των πολλών τροποποιήσεων που έγιναν από το αρχικά ανατεθέν έργο με το τελικά εκτελεσθέν, «υπάρχει κίνδυνος αμφισβήτησης της επιλεξιμότητας των δαπανών» εκ μέρους των αρμοδίων οργάνων της Ε.Ε., όπως επισημαίνεται στο παραπάνω έγγραφο της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων και Ανάπτυξης (Αρχή Πληρωμής) στις 25 Ιουνίου του 2010.

3) Ενώ, λοιπόν, διαλύθηκε η παραπάνω αμαρτωλή σύμβαση, προκειμένου με την επαναδημοπράτηση του έργου ν' αποφευχθεί ο κίνδυνος περαιτέρω απώλειας κοινοτικών κονδυλίων, δεδομένου ότι είχε επιβληθεί ήδη «δημοσιονομική διόρθωση 25%» στις επιλέξιμες δαπάνες από τη Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών, η διάλυση της σύμβασης και η παραλαβή των εργασιών που εκτελέστηκαν, όπως καταγγείλαμε στις παραπάνω Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε., έγινε με σκανδαλώδη, παράνομο και επιζήμιο για το Δημόσιο συμφέρον τρόπο και ακόμη και σήμερα, παρά την οριστική παραλαβή του έργου από την Επιτροπή Οριστικής Παραλαβής, δεν κατέστη δυνατό να προσδιοριστούν οι εργασίες που εκτελέστηκαν και έχει γίνει συγκρότηση κοινής Επιτροπής ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ για τον προσδιορισμό τους(!!!). Για να γίνει κατανοητό το μέγεθος του σκανδάλου και της κακοδιαχείρισης, αναφέρουμε ενδεικτικά, ότι, ενώ, σύμφωνα με τον 65ο και τελευταίο Λογαριασμό Πληρωμής, πληρώθηκαν 109.117.816,50 €, η αξία των εργασιών που αναγνωρίστηκε ότι εκτελέστηκαν με την Τελική Επιμέτρηση που εγκρίθηκε από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία ανέρχεται στα 90.923.210,61 €. Δηλαδή, πληρώθηκαν 18.194.605,89 € επί πλέον(!!!). Ενώ, λοιπόν, βάσει της Τελικής Επιμέτρησης, έπρεπε να συνταχθεί Τελικός Λογαριασμός και να ζητηθεί από την Ανάδοχο Κοινοπραξία η επιστροφή του παραπάνω επί πλέον ποσού, όχι μόνο δεν έγινε η σύνταξη Τελικού Λογαριασμού, αλλά επιστράφηκαν και οι εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης, από τις οποίες ο ΟΣΕ θα μπορούσε να εισπράξει το παραπάνω ποσό, σε περίπτωση που η Ανάδοχος Κοινοπραξία

αρνείτο να το επιστρέψει. Ακόμη, υπάρχει ο κίνδυνος εργασίες που εκτελέστηκαν και πληρώθηκαν να συμπεριληφθούν στο **νέο έργο**, που θα εκτελεσθεί από την ΕΡΓΟΣΕ(!!!). Εκείνο, όμως, που προξενεί ιδιαίτερη εντύπωση και ερωτηματικά είναι πως προέκυψε η παραπάνω διαφορά ανάμεσα στις εργασίες που περιλαμβάνονταν στις αναλυτικές επιμετρήσεις των Λογαριασμών Πληρωμής και σ' αυτές που περιλαμβάνονται στην εγκριθείσα Τελική Επιμέτρηση, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη νομοθεσία των Δημοσίων Έργων, η Τελική Επιμέτρηση προκύπτει ως άθροισμα των αναλυτικών επιμετρήσεων των Λογαριασμών Πληρωμής, οι οποίες, ακόμη κι αν δεν εγκριθούν, όπως πρέπει, από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία, θεωρούνται **εγκεκριμένες μετά την πάροδο τριμήνου από την υποβολή τους εκ μέρους του Αναδόχου**. Επίσης, πρέπει να επισημάνουμε ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά, της τάξεως των **40 και πλέον εκατομμυρίων € (!!!)** ανάμεσα στην αξία των εργασιών της Τελικής Επιμέτρησης που υπέβαλε η Ανάδοχος Κοινοπραξία και εκείνης που εγκρίθηκε από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία, που οφείλεται αφενός στην περικοπή, όπως αναφέρουμε παραπάνω, από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία εργασιών που συμπεριλαμβάνονταν στις εγκεκριμένες αναλυτικές επιμετρήσεις των Λογαριασμών Πληρωμής και αφετέρου ότι στην Τελική Επιμέτρηση της Αναδόχου Κοινοπραξίας έχουν συμπεριληφθεί εξωσυμβατικές εργασίες, για τις οποίες έχουν δοθεί εντολές εκτέλεσης από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία, αλλά δεν συμπεριλήφθηκαν στον 2^ο Α.Π.Ε., παρά τις έγγραφες οχλήσεις και αναφορές της Αναδόχου Κοινοπραξίας. Είναι δε βέβαιο, ότι ο Ανάδοχος θα δικαιωθεί στις σχετικές προσφυγές του και θα πληρωθούν από τον ΟΣΕ οι εν λόγω εργασίες και μάλιστα εντόκως. Βέβαια, μετά απ' αυτά εξηγείται, γιατί οι ιθύνοντες του ΟΣΕ αρνούνταν με διάφορες αστείες δικαιολογίες και προσχήματα να μας δώσουν τις παραπάνω αναλυτικές επιμετρήσεις, Λογαριασμούς Πληρωμής, Πρωτόκολλα Παραλαβής Αφανών Εργασιών(Π.Π.Α.Ε) κ.λ.π., που ζητούσαμε επιμόνως με τις παραπάνω Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε. Ακόμη, τα παραπάνω εξηγούν, γιατί δεν υπολογίστηκε από τις Επιτροπές Παραλαβής και τη Διευθύνουσα Υπηρεσία, σύμφωνα με τη νομοθεσία των Δημοσίων Έργων, η αποζημίωση που οφείλεται στην Ανάδοχο Κοινοπραξία λόγω της διάλυσης της σύμβασης, η οποία, όπως προκύπτει από τα Πρακτικά της συνεδρίασης του Δ.Σ. του ΟΣΕ που αποφάσισε τη διάλυση της σύμβασης είναι της τάξεως των 800.000 € περίπου. Αλλά πως θα υπολόγιζαν αυτή την αποζημίωση, αφού για να γίνει ο υπολογισμός αυτός πρέπει να καθοριστεί το ποσοστό υλοποίησης της σύμβασης και υπάρχουν οι παραπάνω διαφορές ανάμεσα στις Τελικές Επιμετρήσεις Διευθύνουσας Υπηρεσίας και Αναδόχου Κοινοπραξίας, αλλά και ανάμεσα σ' αυτές και στις εργασίες που πληρώθηκαν με τους Λογαριασμούς Πληρωμής; Έχουμε τη γνώμη, ότι μόνο ένας ενδελεχής έλεγχος από ειδικούς εμπειρογνώμονες μπορεί να ξεδιαλύνει αυτό το απέραντο χάος της κακοδιαχείρισης, ενώ προκύπτουν και θέματα υπερπιστοποιήσεων, ετεροπιστοποιήσεων και εικονικών τιμολογίων, για τα οποία πρέπει να επιληφθεί το ΣΔΟΕ.

4) Αποτέλεσμα των όσων αναφέρουμε παραπάνω ότι συμβαίνουν με τη διάλυση της σύμβασης είναι, να είναι **πρακτικά αδύνατη** η έκδοση από τη **Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών** «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου», οπότε πρέπει, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο παραπάνω δημοσίευμα της ηλεκτρονικής έκδοσης της εφημερίδας «**ΤΟ ΒΗΜΑ**», να εκδοθεί αρχικά «**διαπιστωτική πράξη μη ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου**» και στη συνέχεια «**απόφαση άρσης ένταξης και ανάκτησης του συνόλου των ποσών**», δηλαδή «**η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προχωρήσει σε ανάκτηση της αντίστοιχης κοινοτικής συνδρομής**» και «**θα επιστραφεί από τον τελικό δικαιούχο, δηλαδή τον ΟΣΕ, το σύνολο των καταβεβλημένων ποσών που αντιστοιχούν στη χρηματοδότησή τους από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ως αχρεωστήτως καταβληθέντων**». Πληροφορούμαστε, όμως, ότι, ενόψει των παραπάνω τραγικών για τον ΟΣΕ ενδεχομένων, ασκούνται μεγάλες πιέσεις στη Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών από τον Γενικό Γραμματέα υπεύθυνο για το ΕΣΠΑ κ. **Γιώργο Γιαννούση** και του προϊσταμένου της «Ειδικής Υπηρεσίας Αρχής Πληρωμής» της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων και Ανάπτυξης

κ. Δημητρίου Σουσουνή, για την έκδοση της παραπάνω «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου», προκειμένου σ' αυτή την κρίσιμη φάση της ανακριτικής διαδικασίας της σκανδαλώδους αυτής σύμβασης, να μην επιβαρυνθεί περαιτέρω η θέση των ενεχομένων στο σκάνδαλο υπευθύνων του ΟΣΕ, και όχι μόνο. Δηλαδή, ο κ. Γιαννούσης προσπαθεί να συγκαλύψει την υπόθεση, ενώ γνωρίζει πολύ καλά, ότι η έκδοση μαϊμού «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου» θα αποκαλυφθεί αργά ή γρήγορα από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς της Ε.Ε., δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται στη σχετική εγκύκλιο με αριθμό πρωτ. 37176/Α. Πλ. 7198/2-9-2013 του Υπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας κ. Χατζηδάκη, «η πορεία κλεισίματος των ημιτελών έργων παρακολουθείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε μηνιαία βάση με την υποβολή από την Αρχή Πληρωμής των τυποποιημένων αναφορών του ΟΠΣ, αλλά και με επισκέψεις γι αυτό τον σκοπό».

Πρέπει να επισημάνουμε, ότι ο κ. Γιαννούσης δεν είναι άμοιρος και αμέτοχος με την σκανδαλώδη διαχείριση της παραπάνω σύμβασης. Σύμφωνα με δημοσίευμα της 10ης Αυγούστου 2012 με τίτλο «**“Αμαρτωλός” ο ΟΣΕ, αλλά τα golden boys πάντα εκεί...**» του blog Olympia.gr, που αναδημοσίευσαν τα σιδηροδρομικά blog sidirodromikanea.blogspot.gr και mixanodigoiose.blogspot.gr, «ο κ. Γιαννούσης ήταν εκείνος που **“έβαλε πλάτη”** να μη διαλυθεί η χρυσοφόρα για τους «εθνικούς εργολάβους» σύμβαση 994/2005 του Προαστιακού, της οποίας οι εργασίες είχαν διακοπεί, λόγω ακύρωσης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από το ΣτΕ, και το έργο δεν μπορούσε να εκτελεσθεί από την περιοχή του Ρέντη, μέχρι το σταθμό της Αθήνας και τις Τρεις Γέφυρες. Για να καμφθούν, λοιπόν, οι αντιδράσεις των Δήμων Αθηναίων και Αγίων Αναργύρων, που αντιδρούσαν στην κατασκευή του έργου και ήθελαν την «υπογειοποίηση» των γραμμών στα όρια των δήμων τους, ο κ. Γιαννούσης υπέγραψε με τους εν λόγω δήμους τα περίφημα **ΜΝΗΜΟΝΙΑ**, τα οποία απασχόλησαν και την Εξεταστική Επιτροπή για την υπόθεση της Siemens και με τα οποία ο καταχρεωμένος ΟΣΕ έδινε στους δυο αυτούς δήμους **«αντισταθμιστικά οφέλη»**, με τη μορφή παραχώρησης ή συνεκμετάλλευσης εκτάσεων του ή ακινήτων του («κτίριο Τσίλερ» του σταθμού Πελοποννήσου) και εκτέλεσης διαφόρων έργων (γέφυρες, παιδικές χαρές, γκαράζ κ.λ.π.), αξίας μερικών δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ. Πέραν, όμως, των **ΜΝΗΜΟΝΙΩΝ**, ο κ. Γιαννούσης έφτασε στο σημείο να εκδώσει πολυτελές φυλλάδιο με τίτλο **«Κάνουμε την πόλη μας καλύτερη»** και **δελτίο τύπου στις 16 Ιανουαρίου 2009**, με τα οποία, ξοδεύοντας χρήματα του καταχρεωμένου ΟΣΕ, προπαγάνδιζε το έργο της παραπάνω σύμβασης, για την οποία τόσα πολλά γράφτηκαν, από την υπογραφή της, μέχρι και σήμερα. Το πολυτελές, μάλιστα, φυλλάδιο μοιραζόταν «πόρτα-πόρτα» στους καταστηματάρχες και στους κατοίκους των περιοχών των Δήμων, που αντιδρούσαν στην κατασκευή του έργου. Επίσης, ο κ. Γιαννούσης, ενώ δεν είχε καμιά αρμοδιότητα για την παραπάνω σύμβαση, αφού η εκτέλεση του έργου ήταν στην αρμοδιότητα της **Ε.ΔΙ.Σ.Υ.** (θυγατρικής του ΟΣΕ), συμμετείχε σε σύσκεψη **«για την επίλυση θεμάτων που σχετίζονται με την περαιτέρω πρόοδο των έργων της Σύμβασης 994/05»**, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, στην οποία ενημερώθηκε για τα πάντα και έδωσε τη συγκατάθεσή του για τη συνέχιση των εργασιών, τις «προσαρμογές» των διαφόρων μελετών κ.λ.π., που συνιστούσαν κατάφωρη παραβίαση και καταστρατήγηση της Νομοθεσίας περί Δημοσίων Έργων, σε ένα έργο, το οποίο **έπρεπε να είχε σταματήσει** προ πολλού και πάντως, τουλάχιστο, αμέσως μετά την έκδοση της νέας Κ.Υ.Α. για τους Περιβαλλοντικούς Όρους, που είχε εκδοθεί τον Ιούνιο του 2008».

Ακόμη, ο κ. Γιαννούσης ήταν αυτός που πρότεινε εκ μέρους του ΟΣΕ την επανένταξη του έργου το 2009 στα έργα-ουρές του **ΕΠ ΣΑΑΣ**, που είχαν ημερομηνία λήξης, με την παράταση που δόθηκε, στις 31-12-2009, ενώ γνώριζε, ότι το έργο, με τα προβλήματα που υπήρχαν, δεν επρόκειτο να τελειώσει, όπως και έγινε, μέχρι την παραπάνω προθεσμία.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

- Θα αναζητηθούν, έστω και τώρα, οι ευθύνες όλων εκείνων των Διοικητικών και υπηρεσιακών παραγόντων του ΟΣΕ, που συνέπραξαν στην υπογραφή, εκτέλεση και εν γένει σκανδαλώδη διαχείριση της σύμβασης 994/2005, για την οποία το εποπτεύον τον ΟΣΕ Υπουργείο με το δελτίο τύπου που εξέδωσε στις 2/3/ 2011 ανέφερε χαρακτηριστικά, ότι «η διαδικασία ήταν από την αρχή προβληματική» και ότι «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»; Γιατί οι αρμόδιοι Υπουργοί δεν απαντούν σ' αυτό το ερώτημα, που τους υποβάλαμε και με τις προηγούμενες Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε.; Γιατί αυτή η διαφαινόμενη προστασία επίορκων υπαλλήλων και κρατικών λειτουργών; Ποια είναι αυτή η υπέρτατη δύναμη, που τους προστατεύει;

☐ Τι προτίθεται να πράξει ο αρμόδιος Υπουργός για όσα καταγγείλαμε τόσο με τις προηγούμενες Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε, όσο και με την παρούσα Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., ότι γίνονται από τη Διοίκηση και τους αρμοδίους του ΟΣΕ για το «κλείσιμο» και τη διάλυση της σύμβασης με σκανδαλώδη, παράνομο και επιζήμιο για το Δημόσιο συμφέρον τρόπο;

- Θα γίνει έλεγχος όλων των μηνιαίων λογαριασμών πληρωμής, για να διαπιστωθεί βάσει ποιων επιμετρήσεων συντάσσονταν αυτοί και πως προκύπτουν οι παραπάνω μεγάλες διαφορές, που υπάρχουν στην Τελική Επιμέτρηση που εγκρίθηκε από τη Προϊσταμένη Αρχή τόσο σε σχέση με αυτή που υποβλήθηκε από τον Ανάδοχο, όσο και μ' αυτή που υπάρχει στον 65^ο Λογαριασμό Πληρωμής; Θα επιληφθεί σχετικά το ΣΔΟΕ;

- Γιατί, μετά την Τελική Επιμέτρηση, δεν συντάχθηκε Τελικός Λογαριασμός και δεν ζητήθηκε η επιστροφή από την Ανάδοχο Κοινοπραξία του παραπάνω ποσού, που εισέπραξε επί πλέον, μέσω των Λογαριασμών Πληρωμής; Γιατί, αφού υπάρχει αυτή η διαφορά, επιστράφηκαν οι εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης; Έτσι διασφαλίζεται το Δημόσιο συμφέρον;

- Γιατί στο 2^ο Α.Π.Ε. δεν περιλαμβάνονται οι «εξωσυμβατικές εργασίες», που αναφέρουν τα Πρωτόκολλα Παραλαβής και περιλαμβάνει η Τελική Επιμέτρηση της Αναδόχου Κοινοπραξίας; Δεν είχαν δοθεί σχετικές εντολές από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία και δεν είχε ζητήσει εγγράφως η Ανάδοχος Κοινοπραξία να περιληφθούν στον 2^ο Α.Π.Ε.;

- Γιατί τα υλικά επί τόπου δεν περιλαμβάνονται στο 2^ο Α.Π.Ε και στη Τελική Επιμέτρηση; Δεν είχαν πληρωθεί προηγουμένως; Δεν προβλέπεται ρητά από τη Νομοθεσία των Δημοσίων Έργων η παραλαβή τους, σε περίπτωση διάλυσης της σύμβασης; Αυτά τα υλικά επί τόπου θα χρησιμοποιηθούν από την ΕΡΓΟΣΕ στο νέο έργο ή θα αχρηστευθούν, ενώ πληρώθηκαν γι αυτά τόσα εκατομμύρια ευρώ; Να κατατεθεί το σχετικό έγγραφο που εστάλη από τον ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ, όσο αφορά τη χρησιμοποίηση των υλικών επί τόπου στο νέο έργο.

- Γιατί δεν έγινε υπολογισμός της αποζημίωσης, που οφείλεται στην Ανάδοχο Κοινοπραξία, λόγω της διάλυσης της σύμβασης; Δεν αναφέρεται αυτό, πέραν των άλλων, και στα Πρακτικά της συνεδρίασης του Δ.Σ. του ΟΣΕ, που αποφάσισε τη διάλυση της

σύμβασης; Ποιο το ύψος της αποζημίωσης για τη διάλυση της σύμβασης, που ζήτησε η Ανάδοχος Κοινοπραξία; Να κατατεθεί το σχετικό έγγραφο.

☐ Σε ποιο στάδιο βρίσκονται και πότε προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι Ανακριτικές Πράξεις, που διεξάγει ο νέος Ανακριτής, Πρόεδρος Πρωτοδικών, κ. Σπυρίδωνας Γεωργουλέας; Έχει κατατεθεί από τους ορισθέντες πραγματογνώμονες η νέα πραγματογνωμοσύνη, που είχε παραγγείλει η Εισαγγελέας κ. Ξένια Δημητρίου; Σε καταφατική περίπτωση, να κατατεθεί η εν λόγω πραγματογνωμοσύνη.

☐ Έχει υποκύψει τελικά η Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών στις πιέσεις που αναφέρουμε παραπάνω ότι της ασκούνται για την έκδοση «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου»; Σε καταφατική περίπτωση, πιστεύουν οι αρμόδιοι Υπουργοί, ότι η έκδοση μιας τέτοιας μαϊμού βεβαίωσης δεν θα γίνει αντιληπτή από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν θα εκτεθεί η χώρα μας; Να κατατεθεί η εν λόγω βεβαίωση, στην περίπτωση που αυτή έχει εκδοθεί.

☐ Πως προτίθενται ν' αντιμετωπίσουν την προσπάθεια συγκάλυψης, που αναφέρουμε παραπάνω ότι επιχειρείται με την άσκηση πιέσεων εκ μέρους των κυρίων Γιαννούση και Σουσούνη προς τη Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών για την έκδοση «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου»; Συνάδει αυτό με τη θέση τους, ιδιαίτερα του κ. Γιαννούση, ή εξυπηρετεί μόνο τις δικαστικές εκκρεμότητες των εμπλεκομένων στη δύσοση αυτή υπόθεση;

☐ Με ποια κριτήρια επελέγη ο κ. Γιαννούσης στο ιδιαίτερα ευαίσθητο πόστο του Γ.Γ. του ΕΣΠΑ; Σε ποια θέση υπηρετούσε πριν τον εν λόγω διορισμό του; Αν κατείχε θέση υπαλλήλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να γνωστοποιηθεί με ποιο τρόπο αποδεσμεύτηκε από αυτή τη θέση, για να διοριστεί Γενικός Γραμματέας του ΕΣΠΑ. Επίσης, σε ποιες θέσεις υπηρέτησε ο κ. Γιαννούσης, μετά την αποπομπή του από τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ το 2009; Να κατατεθούν όλα τα σχετικά στοιχεία.

☐ Ο Υπουργός Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας κ. Χατζηδάκης είναι σε γνώση, όσο αφορά τον κ. Γιαννούση, των όσων αναφέρονται στα παραπάνω δημοσιεύματα και ιδιαίτερα των σχέσεών του με τους «εθνικούς εργολάβους»; Ειδικότερα, είναι δυνατό να μη γνωρίζει τη σκανδαλώδη υποστήριξη που παρείχε ο κ. Γιαννούσης, ως Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, στη συνέχιση των εργασιών της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005, δεδομένου ότι ήταν τότε εποπτεύων Υπουργός και είχε συνυπογράψει, πιθανότατα μετά από εισήγηση του κ. Γιαννούση, ένα από τα ΜΝΗΜΟΝΙΑ (εκείνο με το Δήμο Αγίων Αναργύρων), που προώθησε ο κ. Γιαννούσης, για να κατευνάσει τις αντιδράσεις των Δήμων Αθηναίων και Αγίων Αναργύρων; Θεωρεί, μήπως, ο κ. Υπουργός, ακόμη και σήμερα, ότι η απόφαση, στην οποία τότε τον παρέσυρε ο κ. Γιαννούσης, για μη διάλυση της εν λόγω σύμβασης και συνέχιση των εργασιών της, ήταν μια σωστή απόφαση, μολονότι δεν επαληθεύτηκε, απεναντίας μάλιστα, κανένας από τους λόγους που επικαλούνταν οι υποστηρικτές της συνέχισης των εργασιών της σύμβασης; Δεν γνωρίζει, όπως αναφέρουμε και στην υπ' αριθμό 572/31-7-2012 Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., ότι προκάτοχός του Υπουργός, σε δελτίο τύπου του Υπουργείου Μεταφορών στις 2/3/ 2011, ανέφερε χαρακτηριστικά, ότι «η διαδικασία ήταν από την αρχή προβληματική» και ότι «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»; Να κατατεθούν τα παραπάνω ΜΝΗΜΟΝΙΑ με τους Δήμους Αθηναίων και Αγίων Αναργύρων και να δοθούν όλα τα υπάρχοντα στοιχεία, όσο αφορά την υλοποίησή τους. Να κατατεθούν, επίσης, το πολυτελές φυλλάδιο με τίτλο «Κάνουμε την πόλη μας καλύτερη» και το δελτίο τύπου στις 16 Ιανουαρίου 2009 , με τα οποία ο κ. Γιαννούσης,, ξοδεύοντας χρήματα του καταχρεωμένου ΟΣΕ, προπαγάνδιζε το έργο της σκανδαλώδους σύμβασης 994/2005.

☐ Με ποια κριτήρια επελέγη ο κ. Γιαννούσης στο ιδιαίτερα ευαίσθητο πόστο του Γ.Γ. του ΕΣΠΑ; Σε ποια θέση υπηρετούσε πριν τον εν λόγω διορισμό του; Αν κατείχε θέση υπαλλήλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να γνωστοποιηθεί με ποιο τρόπο αποδεσμεύτηκε από αυτή τη θέση, για να διοριστεί Γενικός Γραμματέας του ΕΣΠΑ. Επίσης, σε ποιες θέσεις υπηρέτησε ο κ. Γιαννούσης, μετά την αποπομπή του από τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΣΕ το 2009; Να κατατεθούν όλα τα σχετικά στοιχεία.

☐ Φρόντισε να μάθει ο κ. Χατζηδάκης, πριν διορίσει τον κ. Γιαννούση Γ.Γ. του ΕΣΠΑ , τους λόγους για τους οποίους αποπέμφθηκε ο κ. Γιαννούσης από τον κ. Στυλιανίδη το 2009 από τις θέσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου και του Προέδρου του Δ.Σ. του ΟΣΕ ;

☐ Γνωρίζει τίποτα ο κ. Χατζηδάκης για τις «στενές σχέσεις» ανάμεσα στον κ. Γιαννούση, στη συντονίστρια στα «181 έργα προτεραιότητας» κ. Γιώτη και στο στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Ησαΐα, καθώς επίσης για τις σχέσεις και των τριών τους με τους «εθνικούς εργολάβους», όπως αναφέρουν σχετικά δημοσιεύματα της εφημερίδας «Η ΑΞΙΑ» ; Έπαιξε κανένα ρόλο ο κ. Γιαννούσης στην επιλογή της κ. Γιώτη σαν συντονίστριας στα «181 έργα προτεραιότητας»; Με ποια κριτήρια επελέγη η κ. Γιώτη; Έπαιξε, επίσης, κανένα ρόλο ο κ. Γιαννούσης στο να διατηρήσει, αν και συνταξιούχος, η κ. Ησαΐα την παχυλά αμειβόμενη θέση της στην ΕΡΓΟΣΕ και με τη νέα Κυβέρνηση, παρά τα σχετικά δημοσιεύματα της εφημερίδας «Η ΑΞΙΑ» για σχέσεις της με τους «εθνικούς εργολάβους»; Είναι ποτέ δυνατό να θεωρηθεί τυχαίο, σ' αυτή την κρίσιμη στιγμή, που αναθεωρείται το ΕΣΠΑ και επανακαθορίζονται οι προτεραιότητες των έργων, να έχουμε την ταυτόχρονη παρουσία σε καίρια πόστα ανθρώπων, που το κοινό χαρακτηριστικό τους είναι, ότι αποτελούν μια ομάδα, που έχει διακριθεί, όπως αναφέρουμε παραπάνω, στην υποστήριξη των εργολαβικών συμφερόντων, που ενδιαφέρονται τα μέγιστα για την επ' ωφελεία τους αναθεώρηση και επανακαθορισμό των προτεραιοτήτων των έργων του ΕΣΠΑ ; Να κατατεθεί η απόφαση διορισμού της κ. Γιώτη ως συντονίστριας στα «181 έργα προτεραιότητας». Επίσης, να κατατεθούν οι αποφάσεις πρόσληψης της κ. Ησαΐα στην ΕΡΓΟΣΕ, οι τυχόν ανανεώσεις αυτών, καθώς και η εξέλιξη των αμοιβών που εισπράττει μέχρι σήμερα.

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος