



ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Κοινοποίηση: Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου,
Οικονομικούς Εισαγγελείς,
Εισαγγελέα κατά της Διαφθοράς και Ανακριτή Διαφθοράς κ. Νικ. Τσιρώνη

Θέμα: «Η αμαρτωλή σύμβαση "994/2005" του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, οι δικαστικές της εξελίξεις, η αποπεράτωση των υπολειπομένων εργασιών της από την ΕΡΓΟΣΕ και ο κίνδυνος απώλειας νέων τεράστιων ποσών κοινοτικής χρηματοδότησης»

Στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου προηγούμενων Κοινοβουλευτικών Συνόδων, είχα καταθέσει σειρά Ερωτήσεων & ΑΚΕ [...αρ. πρωτ.: 1) 19200/931/11-7-2011, 2) 6072/679/24-2-2012 3) 572/31/31-7-2012 4) 2539/315/ 10-10-13, 5) 2540/316/10-10-2013, 6) 2541/317/10-10-2013, 7) 2542/318/10-10-2013, 8) 4409/529/29-11-2013) 9) 4410/530/29-11-2013 10) 4411/531/2013 και 11) 4412/532/29-11-2013...] για την αμαρτωλή σύμβαση 994/2005 του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, η οποία διεκδικεί, χωρίς αντίπαλο, βραβείο διαπλοκής, υπερβάσεων, κατασπατάλησης εθνικών και κοινοτικών πόρων, αλλά και δικαστικής βραδυπορίας. Ποτέ, όμως, δεν δόθηκαν ουσιαστικές απαντήσεις από τους προηγούμενους συναρμόδιους Υπουργούς στις παραπάνω Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε, ενώ υπήρχε **πλήρης συγκάλυψη** των ενεχομένων Διοικητικών και υπηρεσιακών παραγόντων του ΟΣΕ, που συνέπραξαν στην υπογραφή, εκτέλεση και εν γένει σκανδαλώδη διαχείριση της εν λόγω σύμβασης, μέχρι τη διάλυσή της, υπό το βάρος των αποκαλύψεων στην **Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για το σκάνδαλο της Siemens, τον Φεβρουάριο του 2011.**

Αναγκαστήκαμε να καταθέσουμε τον **Ιούλιο του 2013** και **Μηνυτήρια Αναφορά** στην Εισαγγελέα για **θέματα Διαφθοράς, κ. Ελένη Ράικου**, στην οποία καταγγέλλαμε τις παρανομίες, που γίνονταν κατά τη διάλυση της σύμβασης και ότι οι **ορισθέντες** από τον τότε Ανακριτή Διαφθοράς, κ. Σπυρίδωνα Γεωργουλέα, **πραγματογνώμονες** για τη διενέργεια **νέας πραγματογνωμοσύνης**, σύμφωνα με την Εισαγγελική Παραγγελία της Εισαγγελέως, κ. Ξένιας Δημητρίου, «**παρεμποδίζονται και απειλούνται από το βαθύ κράτος της παρανομίας και της ρεμούλας να επιτελέσουν ενσυνειδήτως και με συνέπεια το καθήκον τους**»...

Στις τελευταίες από τις παραπάνω, ιδίου περιεχομένου, Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε (4409/529/29-11-2013), 4410/530/29-11-2013, 4411/531/2013 και 4412/532/29-11-2013), με αφορμή σχετικό δημοσίευμα της ηλεκτρονικής έκδοσης της εφημερίδας «**ΤΟ ΒΗΜΑ**», στις **14/10/2013**, επισημάναμε τον **κίνδυνο απώλειας τεράστιων ποσών κοινοτικής χρηματοδότησης**, λόγω της μη εμπρόθεσμης ολοκλήρωσης (μέχρι **31-12-2013**) του εν λόγω έργου, το οποίο, σημειωτέον, τέσσερα (**4**) ολόκληρα χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασής του (**26-4-2005**) και ενώ έπρεπε να είχε αποπερατωθεί **προ πολλού** (τον **Φεβρουάριο του 2006**), με την **ΑΠ 2738/Φ.78/12-08-2009** Απόφαση Ένταξης εντάχθηκε στο ΕΠ ΣΑΑΣ Περιόδου 2000 – 2006 (Γ' ΚΠΣ), ως «**Ημιτελής/Έργο – Γέφυρα**» με την επόμενη Προγραμματική

Περίοδο (ΕΣΠΑ), προκειμένου να αποφύγουν οι κατηγορούμενοι από την Δικαιοσύνη την κατηγορία για απιστία, λόγω της απένταξης του έργου από τα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα το 2003.

Ο αρμόδιος τότε Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Χρυσόχοϊδης, στην απάντησή του, μας διαβίβασε το υπ' αρ. πρωτ. 201/Φ.75/ 10-12-2013 έγγραφο, της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής (ΕΔΑ) Μεταφορών, στο οποίο αναφέρεται, σε αντίθεση με τα διαλαμβανόμενα για τα «Ημιτελή Έργα Ε.Π. περιόδου 2000-2006», τόσο στην Εγκύκλιο με αρ. πρωτ. 37176/Α.ΠΛ. 7198/2-9-2013 του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, όσο και στο με Αρ. Πρωτ.: 1544 / Φ.72/10-9-2013 έγγραφο της ίδιας της ΕΔΑ Μεταφορών, ότι «Στην Τελική Έκθεση Κλεισίματος του «ΕΠ ΣΑΑΣ», η οποία υποβλήθηκε προς την ΕΕ στις 31-03-2011, το έργο χαρακτηρίστηκε ως «Ημιτελές Έργο - Γέφυρα », με υποχρέωση ολοκλήρωσής του στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, καθώς εκκρεμούσε η έκδοση Βεβαίωσης Τήρησης Υποχρεώσεων του Τελικού Δικαιούχου».

Δηλαδή, σύμφωνα με την ΕΔΑ Μεταφορών, το έργο έχει υποχρέωση ολοκλήρωσης μέχρι τις 31-12-2015 και όχι μέχρι 31-12-2013, που αναφέρει το παραπάνω έγγραφό της και η Εγκύκλιος του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας. Εάν αυτό ίσχυε, τότε, γιατί η ΕΔΑ Μεταφορών περιλαμβάνει στο παραπάνω με Αρ. Πρωτ.: 1544 / Φ.72/10-9-2013 έγγραφό της και το εν λόγω έργο στον «Πίνακα 1: Ημιτελή Έργα ΕΠ ΣΑΑΣ σε εκκρεμότητα ολοκλήρωσης με προθεσμία 31-12-2013»;

Στη συνέχεια, η ΕΔΑ Μεταφορών με την Αρ. Πρ. 2360/ Φ. 93/ 31-12-13 Απόφασή της προέβη στην έκδοση «Επιβεβαίωσης Ολοκλήρωσης Α' ΦΑΣΗΣ της Πράξης «Προαστιακός σιδηρόδρομος Αττικής: Τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς» (mis 133472) του Ε.Π. ΣΑΑΣ 2000-2006» και όχι στην έκδοση Απόφασης «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου», όπως ρητά αναφέρεται ότι πρέπει να γίνει για το «Κλείσιμο Ημιτελών Έργων Ε.Π. Περιόδου 2000 – 2006» τόσο στο με Αρ. Πρωτ.: 1544 / Φ.72/10-9-2013 έγγραφό της, όσο και στην Εγκύκλιο με αριθμό πρωτ. 37176/Α.ΠΛ. 7198/2-9-2013 του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας.

Μένει να δούμε, αν οι παραπάνω ενέργειες της ΕΔΑ Μεταφορών, όσο αφορά το εν λόγω έργο, είναι σύμφωνες με τους κανόνες που ισχύουν, σύμφωνα με την παραπάνω Εγκύκλιο του αρμόδιου υπουργείου, για το «Κλείσιμο Ημιτελών Έργων Ε.Π. Περιόδου 2000 – 2006» ή η ΕΔΑ Μεταφορών εξέδωσε μια Βεβαίωση Ολοκλήρωσης «μαϊμού», υποκύπτοντας στις πιέσεις που αναφέραμε στις παραπάνω ίδιου περιεχομένου Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε ότι ασκούνταν από τον τότε Γενικό Γραμματέα υπεύθυνο για το ΕΣΠΑ, κ. Γιώργο Γιαννούση και τον προϊστάμενο της «Ειδικής Υπηρεσίας Αρχής Πληρωμής» της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων και Ανάπτυξης, κ. Δημήτριο Σουσούνη, «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». Βέβαια, στο ίδιο το παραπάνω έγγραφο της ΕΔΑ Μεταφορών που μας διαβίβασε ο κ. Χρυσόχοϊδης, αναφέρεται ρητά, ότι σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης του έργου μέχρι τις 31-12-2015, «θα υπάρξει επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής». Δηλαδή, η ΕΔΑ Μεταφορών απλά απέτρεψε με τον τρόπο αυτό προσωρινά την «επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής», δίνοντας παράταση στην ολοκλήρωσή του έργου από τις 31-12-2013 στις 31-12-2015.

Η παραπάνω, όμως, με Αρ. Πρωτ. 2360/ Φ. 93/ 31-12-13 Απόφαση της ΕΔΑ Μεταφορών μπορεί να μετέθεσε κατά δυο (2) χρόνια τον κίνδυνο επιστροφής της κοινοτικής συνδρομής για το εν λόγω έργο, αλλά, αν στο τέλος του 2015 δεν ολοκληρωθεί το έργο, τότε θα έχουμε επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής για το σύνολο των έργων του Προαστιακού. Αυτό προκύπτει από την τελευταία παράγραφο της παραπάνω απόφασης, που αναφέρει επί λέξει τα εξής:

«Επισημαίνεται επιπρόσθετα η υποχρέωση ολοκλήρωσης και λειτουργίας του συνόλου του έργου της Ανακαίνισης της Σιδηροδρομικής Γραμμής του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αττικής στο τμήμα Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, έως 31/12/2015, σύμφωνα και με την υποβληθείσα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Αίτηση Επιβεβαίωσης Συνδρομής Μεγάλου Έργου, σε διαφορετική περίπτωση θα υπάρξει επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής».

Δηλαδή, στην περίπτωση που δεν ολοκληρωθεί το έργο μέχρι 31/12/2015 θα έχουμε επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής για το σύνολο του έργου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αττικής και όχι μόνο για το τμήμα Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες. Επί πλέον, θα γίνει το ίδιο και με τη κοινοτική συνδρομή του έργου της Ηλεκτροκίνησης, αφού υπάρχει αντίστοιχη υποχρέωση ολοκλήρωσης και του έργου της Ηλεκτροκίνησης στον Άξονα Πειραιάς-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που χρησιμοποιήθηκε, μάλιστα, σαν δικαιολογία από τους υπευθύνους του ΟΣΕ για την εσπευσμένη προώθηση του έργου της σύμβασης 994/2005, αλλά και για τη μη διάλυση της σύμβασης, όταν το 2006 ακυρώθηκαν από το ΣτΕ οι Περιβαλλοντικοί Όροι και δεν μπορούσε να εκτελεσθεί το έργο.

Αυτό το ενδεχόμενο θα ήταν καταστροφικό για την Εθνική μας Οικονομία, στη δύσκολη οικονομική συγκυρία που βρισκόμαστε, και γι αυτό, πρέπει να αναζητηθούν οι ευθύνες όλων όσων οδήγησαν με τις πράξεις και τις παραλείψεις τους σ' αυτές τις τραγικές συνέπειες.

Υπάρχει, όμως, ελπίδα ν' αποφευχθεί, έστω και την τελευταία στιγμή, η επιστροφή αυτών των τεράστιων ποσών κοινοτικής συνδρομής; Από όσα εκθέτουμε στη συνέχεια προκύπτει, ότι οι πιθανότητες είναι δυστυχώς ελάχιστες. Κι αυτό γιατί η διάλυση τον **Φεβρουάριο του 2011** από τον ΟΣΕ της αμαρτωλής σύμβασης 994/2005 έγινε, όπως αναφέραμε στις παραπάνω Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε, με σκανδαλώδη και αδιαφανή τρόπο, που δεν επέτρεψε την έγκαιρη επαναδημοπράτηση από την ΕΡΓΟΣΕ των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης, προκειμένου να αποφευχθεί το παραπάνω οδυνηρό ενδεχόμενο. Είναι χαρακτηριστικό, ότι η ΕΡΓΟΣΕ, **τέσσερα ολόκληρα χρόνια(!!!) μετά τη διάλυση της σύμβασης**, κατάφερε επιτέλους στις **10 Φεβρουαρίου 2015** να επαναδημοπρατήσει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης... Αυτό συνέβη, γιατί η παραλαβή των εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης, όπως αναφέρουμε στις τελευταίες Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε (βλ. παρ.3), δεν έγινε με νόμιμο τρόπο (**άρθρα 64 και 68 του Ν. 3669/2008**), δηλαδή παραλαβή, αφενός, των εργασιών που είχαν εκτελεστεί μέχρι τη διάλυση της σύμβασης και αφετέρου, των υλικών επί τόπου του έργου, αλλά έγινε Προσωρινή και Οριστική Παραλαβή, σαν να είχε περατωθεί κανονικά το έργο(!!!).

Παράλληλα, δεν έγινε, **κατά παράβαση του άρθρου 64 παρ.2 του Ν. 3669/2008**, και ο υπολογισμός από την Επιτροπή Παραλαβής της οφειλόμενης αποζημίωσης στον ανάδοχο, λόγω της διάλυσης της σύμβασης. Επίσης, οι Επιτροπές Προσωρινής και Οριστικής Παραλαβής **δεν παρέλαβαν** εργασίες που είχαν εκτελεστεί με εντολές της Διευθύνουσας το έργο Υπηρεσίας, με το αιτιολογικό ότι ήσαν «εξωσυμβατικές» και δεν περιλαμβάνονταν στην **Τελική Επιμέτρηση** των εργασιών, που εγκρίθηκε από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία και επικυρώθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ. Έτσι, ο προσδιορισμός του φυσικού αντικείμενου του έργου της ΕΡΓΟΣΕ για τις υπολειπόμενες εργασίες της διαλυθείσας σύμβασης ήταν αρκετά δυσχερής, έως αδύνατος. Αυτό αποτυπώνεται με αποκαλυπτικό τρόπο στο υπ' αριθμό πρωτ. **222935/14-12-2012** έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ προς τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, που μας δόθηκε στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, στο οποίο αναφέρονται (σελίδα 3) επί λέξει τα εξής:

«Ως εκ τούτου, οι υπερσυμβατικές και μη εγκεκριμένες ποσότητες δεν έχουν συμπεριληφθεί στην τελική επιμέτρηση του έργου που μας έχετε στείλει, η τελική επιμέτρηση δεν αποτυπώνει ακριβώς το εκτελεσθέν αντικείμενο, το πρόβλημα της προμέτρησης των υπολειπομένων εργασιών για την ολοκλήρωση του έργου καθίσταται ακόμη δυσκολότερο και υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να συμπεριληφθούν στο φυσικό αντικείμενο της νέας εργολαβίας ήδη εκτελεσθείσες εργασίες και να διπλοπληρωθεί πιθανόν το ίδιο αντικείμενο».

Μετά τα όσα αναφέρονται στο παραπάνω έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ, εξηγείται, γιατί πέρασαν, όπως αναφέρουμε παραπάνω, τέσσερα ολόκληρα χρόνια από τη διάλυση της σύμβασης, για να καταφέρει η ΕΡΓΟΣΕ στις 10 Φεβρουαρίου 2015 να επαναδημοπρατήσει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης... Αυτό, όμως, που παραμένει ανεξήγητο, είναι, το γιατί οι αρμόδιοι Υπουργοί κώφευαν στις καταγγελίες μας και συγκάλυπταν παράνομες πράξεις, που ζημίωσαν με τεράστια ποσά τον ΟΣΕ και το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ δυστυχώς είναι πλέον πολύ πιθανό να οδηγήσει τελικά, όπως αναφέρουμε παραπάνω, στην επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής για το σύνολο του έργου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αττικής, αλλά και για το έργο της Ηλεκτροκίνησης του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Και το οδυνηρό αυτό ενδεχόμενο, είναι πολύ πιθανό για τους ακόλουθους λόγους:

1) Ο χρόνος εκτέλεσης του έργου με αριθμ. διακήρυξης 751 της ΕΡΓΟΣΕ, που αφορά μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης είναι **δέκα (10) ημερολογιακοί μήνες** από την υπογραφή της σύμβασης.

2) Το έργο θα συγχρηματοδοτηθεί από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης στο πλαίσιο της πράξης: «ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ: ΤΜΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΡΕΙΣ ΓΕΦΥΡΕΣ», με κωδικό MIS 488662, του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττική 2007-2013, (μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ – ΣΑΕ 2014ΣΕ07890000)) **έως τις 31-12-2015**, και από **1-1-2016** από εθνικούς πόρους του ΠΔΕ. Δηλαδή, εμμέσως προκύπτει, ότι το έργο δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί μέχρι **31-12-2015**, που είναι το απώτατο όριο για να μην υπάρξει επιστροφή της κοινοτικής συνδρομής για το σύνολο του έργου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αττικής, αλλά και για το έργο της Ηλεκτροκίνησης του άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

3) Ο διαγωνισμός διεξήχθη, όπως αναφέρουμε παραπάνω, στις **10 Φεβρουαρίου 2015** και, όπως γράφτηκε στον τύπο, ανακηρύχθηκε προσωρινός μειοδότης η Κοινοπραξία των εταιριών **ΑΚΤΩΡ – ΤΕΡΝΑ**, δηλαδή των δυο (2) εταιριών, που αποτελούσαν, μαζί με τη **SIEMENS**, την κοινοπραξία που εκτελούσε το έργο της διαλυθείσας σύμβασης 994/2005. Μέχρι σήμερα, λόγω του ότι η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, μετά την παραίτηση πριν τις εκλογές του Διευθύνοντος Συμβούλου, **κ. Σπηλιόπουλου**, είναι «υπηρεσιακή», αλλά και λόγω του μη διορισμού ακόμη νέας Διοίκησης μετά την αλλαγή κυβέρνησης, δεν έχει γίνει κατακύρωση της σύμβασης από το ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ και είναι άγνωστο αν και πότε γίνει αυτό.

4) Υπάρχει θέμα με την χρησιμοποίηση ή όχι στο νέο έργο της ΕΡΓΟΣΕ των υλικών επί του τόπου του έργου της διαλυθείσας σύμβασης, τα οποία ενώ πληρώθηκαν δεν παραλήφθηκαν, όπως αναφέρουμε παραπάνω, με επακόλουθο να μην ανήκουν επισήμως στην κυριότητα του ΟΣΕ και να αμφισβητείται η δικαιοδοσία και η ευθύνη της φύλαξής τους και λόγω αυτών να βρίσκονται τοποθετημένα σε υπαίθριους χώρους του ΟΣΕ, εκτεθειμένα στις καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα να φθείρονται και να απαξιώνονται συνεχώς.

5) Η κοινοπραξία που εκτελούσε το έργο της διαλυθείσας σύμβασης (ΑΚΤΩΡ – ΤΕΡΝΑ- SIEMENS) έστειλε στην ΕΡΓΟΣΕ «ΕΞΩΔΙΚΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ», στην οποία, αφού απαριθμεί τις απαιτήσεις και αξιώσεις της λόγω της διάλυσης της σύμβασης, καλεί την ΕΡΓΟΣΕ, μέχρι την αμετάκλητη επίλυση αυτών, «να απέσχει από οιαδήποτε ενέργεια ή/και πράξη που διακινδυνεύει την ικανοποίηση των αιτημάτων της και ειδικότερα όσο αφορά στη μη χρησιμοποίηση των μελετών Ηλεκτροκίνησης-Σηματοδότησης που εκπονήθηκαν από την κοινοπραξία και... στη μη χρήση υλικών επί τόπου που προσκομίστηκαν στο έργο και μη νομίμως περικόπηκαν». Πώς, επομένως, η ΕΡΓΟΣΕ θα κατακυρώσει το έργο και θα προχωρήσει στην υπογραφή της σύμβασης; Εκτός κι αν η παραπάνω «ΕΞΩΔΙΚΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ» ήταν μια κίνηση της κοινοπραξίας, μόνο για την περίπτωση που αναδεικνυόταν άλλος μειοδότης στο διαγωνισμό, αλλά και πάλι υπάρχουν πολλά θέματα προς επίλυση(χρήση υλικών επί τόπου, χρήση μελετών, αποφυγή διπλοπληρωμής εκτελεσμένων εργασιών κ.λ.π.), που θα καθυστερήσουν οπωσδήποτε την εκτέλεση του έργου, το οποίο, ακόμη κι αν είχε υπογραφεί σήμερα η σύμβασή του, **δεν προλάβαινε, βάσει της προθεσμίας εκτέλεσής του, να ολοκληρωθεί μέχρι 31-12-2015.**

Πέραν, όμως, από τα παραπάνω, από το υπ' αριθμ. πρωτ. **1050/Φ.93/25-6-2014** της ΕΔΑ Μεταφορών προς την ΕΡΓΟΣΕ, προκύπτει, ότι η προκήρυξη από την ΕΡΓΟΣΕ του έργου με αριθμό διακήρυξης **751**, για μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης, αποτελεί αγωνιώδη προσπάθεια, για να αποφευχθεί το παραπάνω οδυνηρό ενδεχόμενο με την επιστροφή τεράστιων ποσών κοινοτικής συνδρομής. Συγκεκριμένα, από το εν λόγω έγγραφο προκύπτει, ότι η ΕΕ «**απέρριψε τις αιτήσεις χρηματοδότησης του ημιτελούς έργου ως bridged-phased**» και ενέκρινε τη χρηματοδότηση μόνο μιας «**νέας περιορισμένης εργολαβίας**», που θα περιλαμβάνει «**κατ' ελάχιστον τις εργασίες ολοκλήρωσης της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Τρεις Γέφυρες- Πειραιάς, προκειμένου να αποκατασταθεί η λειτουργική σύνδεση στο τμήμα Τρεις Γέφυρες- ΣΚΑ με τον Σ.Σ. Αθηνών και τον Λιμένα του Πειραιά, καθώς και τις εντελώς απαραίτητες εργασίες, ώστε να καταστεί λειτουργικό το τμήμα Σ.Σ. Αθηνών και Σ.Σ. Πειραιά και να αξιοποιηθεί κατά το δυνατόν η ήδη κατασκευασθείσα υποδομή**». Δηλαδή, η ΕΔΑ Μεταφορών και ο ΟΣΕ αυτοπαγιδεύτηκαν στην επανένταξη στην κοινοτική χρηματοδότηση ενός έργου, τέσσερα (4) χρόνια μετά την υπογραφή της σύμβασής του, **ανέχτηκαν και ενέκριναν όλες τις παρανομίες και τις καθυστερήσεις, που γίνονταν με τη διάλυση της σύμβασης και τώρα τρέχουν να προλάβουν τα χειρότερα.**

Όμως, αυτό που κάνουν τώρα, με την νέα περιορισμένη εργολαβία της ΕΡΓΟΣΕ, έπρεπε να το είχαν κάνει από το 2006, όταν κατέπεσαν στο ΣτΕ οι Περιβαλλοντικοί Όροι και το έργο δεν μπορούσε να εκτελεσθεί. Έπρεπε, λοιπόν, τότε, αντί να διακόψουν για **δυσ (2) ολόκληρα χρόνια** τις εργασίες της σύμβασης, δίνοντας το δικαίωμα στην ανάδοχο κοινοπραξία **να θεμελιώσει δικαιώματα αποζημιώσεων εκατομμυρίων ευρώ**, να δώσουν εντολή να εκτελεστούν οι εργασίες, που **δεν επηρεάζονταν** από την απόφαση του ΣτΕ και στη συνέχεια **να διαλύσουν τη σύμβαση**, στα πλαίσια της οποίας, έτσι κι αλλιώς, **δεν μπορούσαν να εκτελεστούν οι εργασίες του «υπογειοποιημένου» πλέον τμήματος του έργου, σύμφωνα με την νέα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**, η οποία εκπονήθηκε προς συμμόρφωση με την απόφαση του ΣτΕ και εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2008 με την υπ' αριθμό **105043/10.06.2008 τροποποιητική ΚΥΑ** των αρμοδίων υπουργών.

Έτσι, θα είχαν ολοκληρώσει εδώ και πολλά χρόνια την «περιορισμένη εργολαβία» που επιδιώκουν να ολοκληρώσουν τώρα με τη νέα εργολαβία της ΕΡΓΟΣΕ, **χωρίς να υπάρξει κανένας κίνδυνος επιστροφής κοινοτικής συνδρομής.** Θα είχαν, δε, όλη την άνεση χρόνου να εκπονήσουν όλες τις

απαραίτητες μελέτες για το «υπογειοποιημένο» τμήμα και να προκηρύξουν νέο διαγωνισμό για την ολοκλήρωση του έργου, με συγχρηματοδότηση από την ΕΕ, όπως έκαναν για άλλους λόγους, όπως αναφέρουμε παραπάνω, το 2009 για την αρχική αμαρτωλή σύμβαση «994/2005». Έτσι, σήμερα, θα είχαμε **ολοκληρωμένο** το έργο, με την «υπογειοποίησή» του δηλαδή, και δεν θα διατρέχαμε κανένα κίνδυνο επιστροφής κοινοτικής συνδρομής. Όσο για την αποζημίωση που θα δινόταν στην ανάδοχο κοινοπραξία, στην περίπτωση που διαλυόταν τότε η σύμβαση, αυτή θα ήταν **πολύ χαμηλότερη** από τις αποζημιώσεις εκατομμυρίων ευρώ, που θεμελίωσε, όπως αναφέρουμε παραπάνω, λόγω της διακοπής των εργασιών για δυο (2) ολόκληρα χρόνια(!!!).

Το ίδιο θα μπορούσαν να κάνουν, έστω, το 2011, όταν, υπό το βάρος των αποκαλύψεων στην Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της SIEMENS, αποφάσισαν καθυστερημένα τη διάλυση της σύμβασης, εφαρμόζοντας απλά την Εγκύκλιο 11/2010 του ΥΠΕΧΩΔΕ, προκειμένου «να ολοκληρωθούν είτε λειτουργικά αυτοτελή τμήματα του έργου, είτε μια δέσμη αυτοπροστατευόμενων και επιμετρήσιμων εργασιών», και ορίζοντας, σύμφωνα με την παρ.1, του άρθρου 62, του Ν. 3669/2008, ως ημερομηνία για τη διάλυση της σύμβασης μερικούς μήνες αργότερα, προκειμένου να μη διακινδυνεύσουν ούτε κατ' ελάχιστο την επιστροφή αυτών των τεράστιων ποσών κοινοτικής συνδρομής. Πώς, όμως, θα όριζαν ημερομηνία διάλυσης π.χ. **δέκα (10) μήνες αργότερα**, όση είναι, δηλαδή, η προθεσμία της νέας εργολαβίας της ΕΡΓΟΣΕ, που περιλαμβάνει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης, όταν η προθεσμία ολόκληρης της διαλυθείσας σύμβασης ήταν μόνο **οκτώ(8) μήνες**;

Είναι προφανές, λοιπόν, από όλα τα παραπάνω, ότι η σύμβαση «994/2005» είναι ένα τεράστιο και διαρκές σκάνδαλο, που αρχίζει από την εσπευσμένη προκήρυξη και την ανάθεσή του, μέχρι τη διαχείριση και διάλυση της αμαρτωλής αυτής σύμβασης, μέχρι και σήμερα. Στο μεγάλο αυτό σκάνδαλο έχουν συμμετοχή όλοι οι κατά καιρούς αρμόδιοι για τον ΟΣΕ Υπουργοί, που ενέκριναν, αν δεν υπέθαλπαν και υποκινούσαν, τις ενέργειες των Διοικήσεων του ΟΣΕ και της ΕΔΑ Μεταφορών, η οποία έχει επίσης τεράστιες ευθύνες, όπως επίσης και μια σειρά Διοικήσεων και επίορκοι υπάλληλοι του ΟΣΕ, τους οποίους οι διεφθαρμένες Διοικήσεις επιβράβευαν ποικιλοτρόπως και διατηρούσαν στις θέσεις τους, παρά τη χιονοστιβάδα των αποκαλύψεων περί σκανδαλωδών χειρισμών. Ενδεικτικό της συνεχούς συγκάλυψης είναι, ότι, ακόμη και μετά την άσκηση τον **περασμένο Οκτώβριο** ποινικών διώξεων σε **βαθμό κακουργήματος** από τον Ανακριτή Διαφθοράς κ. **Νικόλαο Τσιρώνη**, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, κ. **Θεοφανόπουλος**, παρέμεινε στη θέση του, όπως και τα εμπλεκόμενα εν ενεργεία στελέχη του ΟΣΕ...

Ευθύνες υπάρχουν ακόμη και στο αρμόδιο για το ΣΔΟΕ, Υπουργείο Οικονομικών, το οποίο δεν έδωσε, παρά τις καταγγελίες μας, **εντολή ελέγχου στο ΣΔΟΕ** για τον έλεγχο των τιμολογίων των μηνιαίων λογαριασμών, προκειμένου να διαπιστωθεί, αν υπάρχει θέμα «**εικονικών τιμολογίων**», λόγω της διαφοράς μεταξύ των εργασιών που πληρώθηκαν, με εκείνες που υπάρχουν στην εγκριθείσα από τον ΟΣΕ Τελική Επιμέτρηση του έργου. Επίσης, δεν δόθηκε **εντολή ελέγχου στο ΣΔΟΕ** για να ελεγχθούν το **ιδιωτικό συμφωνητικό** (που αναφέρουμε στην υπ' αριθμό πρωτ. 2542/318/10-10-2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε προς τον Υπουργό Οικονομικών) μεταξύ της κοινοπραξίας «**SIEMENS AG-ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ-ΤΕΡΝΑ Α.Ε**» και της εταιρείας «**J&P- ΑΒΑΞ ΑΕ**» για την εκχώρηση μέρους του έργου και τα **τιμολόγια** που έχουν εκδοθεί λόγω αυτού του συμφωνητικού, για να διαπιστωθεί αν έχουν διαπραχθεί φορολογικές παραβάσεις και αδικήματα φοροδιαφυγής.

Ευθύνες υπάρχουν επίσης στο Υπουργείο Δικαιοσύνης, το οποίο οχυρώθηκε πίσω από την ανεξαρτησία και το αυτοδιοίκητο της Δικαιοσύνης και **δεν ζήτησε** από τα αρμόδια όργανα της Δικαιοσύνης **να διερευνηθούν οι προφανείς**, σύμφωνα με όσα αναφέραμε στην υπ' αριθμό πρωτ. **2541/317/10-10-2013** Ερώτηση & Α.Κ.Ε προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων ότι συνέβησαν κατά τον έλεγχο νομιμότητας στο Ελεγκτικό Συνέδριο της παραπάνω εργολαβίας, **ευθύνες των δικαστών του Ελεγκτικού Συνεδρίου**, που οδήγησαν στην υπογραφή μιας τόσο σκανδαλώδους και επιζήμιας για τα συμφέροντα του ΟΣΕ και του Ελληνικού Δημοσίου σύμβασης

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. 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;
2. Τι προτίθεται να πράξει ο αρμόδιος Υπουργός για όσα καταγγείλαμε με τις προηγούμενες Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε, αλλά και για όσα καταγγέλλουμε με την παρούσα Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., ότι έγιναν 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;
3. Θα γίνει έλεγχος όλων των μηνιαίων λογαριασμών πληρωμής, για να διαπιστωθεί, βάσει ποιων επιμετρήσεων συντάσσονταν αυτοί και πως προκύπτουν οι μεγάλες διαφορές, που υπάρχουν στην Τελική Επιμέτρηση η οποία 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, προκειμένου να διαπιστωθεί αν υπάρχει θέμα «εικονικών τιμολογίων» ;
4. Θα δοθεί εντολή ελέγχου στο ΣΔΟΕ, για να ελεγχθούν το ιδιωτικό συμφωνητικό (που αναφέρουμε στην υπ' αριθμό πρωτ. 2542/318/10-10-2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε προς τον Υπουργό Οικονομικών) μεταξύ της κοινοπραξίας «SIEMENS AG-ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ-ΤΕΡΝΑ Α.Ε» και της εταιρείας «J&P- ΑΒΑΞ ΑΕ» για την εκχώρηση μέρους του έργου και τα τιμολόγια που έχουν εκδοθεί λόγω αυτού του συμφωνητικού, για να διαπιστωθεί αν έχουν διαπραχθεί φορολογικές παραβάσεις και αδικήματα φοροδιαφυγής;
5. Γιατί, μετά την Τελική Επιμέτρηση, δεν συντάχθηκε Τελικός Λογαριασμός και δεν ζητήθηκε η επιστροφή του ποσού, που εισέπραξε επί πλέον η Ανάδοχος Κοινοπραξία μέσω των Λογαριασμών Πληρωμής; Γιατί, αφού υπάρχει αυτή η διαφορά, επιστράφηκαν οι εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης; Έτσι διασφαλίζεται το Δημόσιο συμφέρον; Αποτελεί δικαιολογία αυτό που ισχυρίζεται ο

ΟΣΕ, ότι δεν συντάχθηκε Τελικός Λογαριασμός και δεν ζητήθηκε η επιστροφή του ποσού που εισέπραξε επί πλέον η Ανάδοχος Κοινοπραξία μέσω των Λογαριασμών Πληρωμής, επειδή εκκρεμούσαν οι προσφυγές με τις οικονομικές διεκδικήσεις της κοινοπραξίας;

6. 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.; Αποτελεί ή όχι δικαιολογία η παράλειψη σύνταξης 2^{ου} Α.Π.Ε, που θα περιλάμβανε και τις «εξωσυμβατικές εργασίες»;

7. Η διόρθωση και έγκριση της Τελικής Επιμέτρησης από τον ΟΣΕ δεν προσκρούει στην ΕΓΚΥΚΛΙΟ Ε.16 του ΥΠΕΧΩΔΕ (Αρ.Πρωτ.Δ17α/02/85/ΦΝ 443/30-5-2007);

8. 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 επί τόπου υλικά θα χρησιμοποιηθούν από την ΕΡΓΟΣΕ στο νέο έργο ή θα αχρηστευθούν, ενώ πληρώθηκαν γι αυτά τόσα εκατομμύρια ευρώ;

9. Γιατί δεν έγινε υπολογισμός της αποζημίωσης, που οφείλεται στην Ανάδοχο Κοινοπραξία, λόγω της διάλυσης της σύμβασης; Δεν αναφέρεται αυτό, πέραν της ρητής υποχρέωσης από την παραπάνω νομοθεσία των Δημοσίων Έργων, και στα Πρακτικά της συνεδρίασης του Δ.Σ. του ΟΣΕ, που αποφάσισε τη διάλυση της σύμβασης; Αποτελεί σοβαρή δικαιολογία αυτό που λέει εκ των υστέρων ο ΟΣΕ, ότι δηλαδή, δεν έγινε υπολογισμός της αποζημίωσης, γιατί υπάρχουν οικονομικές διεκδικήσεις από την ανάδοχο κοινοπραξία; Ποιο το ύψος της αποζημίωσης για τη διάλυση της σύμβασης, που ζήτησε η Ανάδοχος Κοινοπραξία;

- Να κατατεθεί το σχετικό έγγραφο.

10. Έχουν βγει οι αποφάσεις επί των προσφυγών, που έχει καταθέσει η ανάδοχος κοινοπραξία;

- Να κατατεθούν όλες οι σχετικές αποφάσεις.

11. Έχουν ολοκληρωθεί, μετά την άσκηση ποινικών διώξεων σε βαθμό κακουργήματος για απιστία, οι απολογίες των κατηγορουμένων; Σε ποιο στάδιο βρίσκονται και πότε προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι Ανακριτικές Πράξεις, που διεξάγει ο νέος Ανακριτής Διαφθοράς, κ. Νικόλαος Τσιρώνης; Εναντίον ποιων ασκήθηκαν ποινικές διώξεις σε βαθμό κακουργήματος για απιστία, με τις επιβαρυντικές διατάξεις του νόμου 1608/1950, και ηθική αυτουργία; Θα μας δοθούν οι σχετικές πληροφορίες, όπως και η νέα πραγματογνωμοσύνη που ζητήσαμε και με τις προηγούμενες Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε και δεν μας δόθηκε ή η «μυστικότητα» της Ανακριτικής διαδικασίας ισχύει μόνο για υποθέσεις που αφορούν τους «εθνικούς εργολάβους» και μόνο για τους Έλληνες Βουλευτές, ενώ δεν ισχύει για άλλες υποθέσεις και για τα διαπλεκόμενα ΜΜΕ, στα οποία «διαρρέονται» συνεχώς στοιχεία άλλων Ανακρίσεων;

12. Θα διερευνηθούν, σύμφωνα με όσα καταγγείλαμε στις προηγούμενες Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε. αλλά και παραπάνω, ότι συνέβησαν στο Ελεγκτικό Συνέδριο κατά τον έλεγχο νομιμότητας της παραπάνω

εργολαβίας, οι προφανείς ευθύνες των δικαστών του Ελεγκτικού Συνεδρίου, που οδήγησαν στην υπογραφή μιας τόσο σκανδαλώδους και επιζήμιας για τα συμφέροντα του ΟΣΕ και του Ελληνικού Δημοσίου σύμβασης ή ο αρμόδιος Υπουργός θα κρυφτεί και πάλι πίσω από την ανεξαρτησία και το αυτοδιοίκητο της Δικαιοσύνης; Δεν έχει ο αρμόδιος Υπουργός τη δυνατότητα να δώσει σχετική εντολή ελέγχου στα αρμόδια όργανα της Δικαιοσύνης;

13. Θα διερευνηθούν οι ευθύνες της ΕΔΑ Μεταφορών για όσα καταγγέλλουμε παραπάνω, που οδήγησαν ήδη σε απώλειες μεγάλων ποσών κοινοτικής χρηματοδότησης, καθώς, υπάρχει τεράστιος κίνδυνος, αν όχι βεβαιότητα, ότι θα οδηγηθούμε σε επιστροφή κοινοτικής συνδρομής εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ;

14. Η έκδοση από την ΕΔΑ Μεταφορών Απόφασης «Επιβεβαίωσης Ολοκλήρωσης Α' ΦΑΣΗΣ της Πράξης «Προαστιακός σιδηρόδρομος Αττικής: Τμήμα Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς» (mis 133472) του Ε.Π. ΣΑΑΣ 2000-2006» και όχι Απόφασης «βεβαίωσης ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου» είναι σύμφωνη με τους κανόνες που ισχύουν, σύμφωνα με την παραπάνω Εγκύκλιο του αρμόδιου υπουργείου, για το «Κλείσιμο Ημιτελών Έργων Ε.Π. Περιόδου 2000 – 2006» ή η ΕΔΑ Μεταφορών εξέδωσε μια Βεβαίωση Ολοκλήρωσης «μαϊμού», υποκύπτοντας στις πιέσεις που αναφέραμε στις παραπάνω ίδιου περιεχομένου Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε, ότι ασκούσαν από τον τότε Γενικό Γραμματέα υπεύθυνο για το ΕΣΠΑ, κ. Γιώργο Γιαννούση και τον προϊστάμενο της «Ειδικής Υπηρεσίας Αρχής Πληρωμής» της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων και Ανάπτυξης, κ. Δημήτριο Σουσουνή; Αν όλα είναι νόμιμα, όπως ισχυρίζεται η ΕΔΑ Μεταφορών στο έγγραφο που μας έδωσε ο κ. Χρυσοχοϊδης, τότε, γιατί το εν λόγω έργο περιλαμβάνεται στα «Ημιτελή Έργα ΕΠ ΣΑΑΣ», του Πίνακα 1, του με Αρ. Πρωτ.1544 / Φ.72/10-9-2013 εγγράφου της ΕΔΑ Μεταφορών, «σε εκκρεμότητα ολοκλήρωσης με προθεσμία 31-12-2013»; Γιατί αυτή η ανακολουθία; Δεν ήξερε, τότε, η ΕΔΑ Μεταφορών αυτό που μας λέει μετά, ότι δηλαδή: «Στην Τελική Έκθεση Κλεισίματος του ΕΠ ΣΑΑΣ, η οποία υποβλήθηκε προς την ΕΕ στις 31-03-2011, το έργο χαρακτηρίστηκε ως «Ημιτελές / Έργο - Γέφυρα», με υποχρέωση ολοκλήρωσής του στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, καθώς εκκρεμούσε η έκδοση Βεβαίωσης Τήρησης Υποχρεώσεων του Τελικού Δικαιούχου»; Μήπως, η αναφερόμενη αιτιολογία «καθώς εκκρεμούσε η έκδοση Βεβαίωσης Τήρησης Υποχρεώσεων του Τελικού Δικαιούχου» ήταν ένα τρυκ, προκειμένου να εκδοθεί μια Βεβαίωση Ολοκλήρωσης «μαϊμού» και να δοθεί έτσι μια διетής παράταση στην ολοκλήρωση του έργου, μήπως και αποφευχθεί το οδυνηρό ενδεχόμενο της επιστροφής τόσο μεγάλων ποσών κοινοτικής συνδρομής;

- Να μας δοθεί η παραπάνω «Τελική Έκθεση Κλεισίματος του ΕΠ ΣΑΑΣ»

15. Θα ερευνηθεί ο ρόλος του πρώην Γενικού Γραμματέα υπεύθυνου για το ΕΣΠΑ, κ. Γιώργου Γιαννούση, τόσο στην επανένταξη του εν λόγω έργου στο ΕΠ ΣΑΑΣ, όσο και στις παραπάνω ενέργειες της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής (ΕΔΑ) Μεταφορών, αφού, την μεν περίοδο, που προτάθηκε το έργο για επανένταξη στο ΕΠ ΣΑΑΣ από τον ΟΣΕ, ήταν Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, την δε περίοδο του κλεισίματος των «Ημιτελών Έργων», ήταν Γενικός Γραμματέας υπεύθυνος για το ΕΣΠΑ; Γιατί δεν απαντήθηκαν από τους αρμόδιους υπουργούς οι καταγγελίες που κάναμε με την υπ' αριθμό πρωτ. 4411/531/2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε. για σχέσεις του κ. Γιαννούση με τους «εθνικούς εργολάβους», οι

οποίοι είναι ανάδοχοι και αυτής της αμαρτωλής σύμβασης; Μήπως οι σχέσεις του αυτές έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην τοποθέτησή του στο ιδιαίτερα ευαίσθητο για τους «εθνικούς εργολάβους» πόστο του Γ.Γ. του ΕΣΠΑ; Γιατί ο αρμόδιος υπουργός δεν απάντησε στο ερώτημά μας «με ποια κριτήρια επελέγη ο κ. Γιαννούσης ως Γ.Γ. του ΕΣΠΑ», θέμα που αποκτά άλλη διάσταση μετά τις αποκαλύψεις του τεύχους 71, του περιοδικού HOT DOC, ότι, από το συνολικό ποσό των 20,4 δισ. ευρώ του ΕΣΠΑ, το ιλιγγιώδες ποσό των 9,5 δισ. Ευρώ, δηλ. το 50% σχεδόν του ΕΣΠΑ, κατέληξε στους «εθνικούς εργολάβους»; Είναι ποτέ δυνατό, να λέμε ότι θέλουμε να κτυπήσουμε τη διαφθορά και τη διαπλοκή και ν' αφήνουμε αναπάντητα τέτοια ερωτήματα;

16. Με δεδομένα, όσα αναφέρουμε παραπάνω, υπάρχει περίπτωση να ολοκληρωθεί η νέα «περιορισμένη εργολαβία» με αριθμό Διακήρυξης 751, της ΕΡΓΟΣΕ, μέχρι 31-12-2015 και ν' αποφευχθεί ο κίνδυνος επιστροφής, τόσο μεγάλων ποσών κοινοτικής συνδρομής;

17. Πως προτίθεται ν' αντιμετωπίσει η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ την «ΕΞΩΔΙΚΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΛΩΣΗ» της κοινοπραξίας της διαλυθείσας σύμβασης «να απόσχει από οιαδήποτε ενέργεια ή/και πράξη που διακινδυνεύει την ικανοποίηση των αιτημάτων της», «μέχρι την αμετάκλητη επίλυση αυτών»; Υπάρχει περίπτωση να μη τη λάβει υπόψη της και να προχωρήσει στην κατακύρωση του διαγωνισμού και στην υπογραφή της σύμβασης; Δεν θα ήταν αυτό απόδειξη μιας συμπαγνίας;

18. Πως δικαιολογείται ο χρόνος αποπεράτωσης ολόκληρης της αρχικής σύμβασης 994/2005 να ήταν μόλις οκτώ(8) μήνες, ενώ ο χρόνος αποπεράτωσης της νέας «περιορισμένης εργολαβίας» με αριθμό Διακήρυξης 751 της ΕΡΓΟΣΕ, που περιλαμβάνει μέρος μόνο των υπολειπομένων εργασιών της διαλυθείσας σύμβασης 994/2005, είναι δέκα(10) μήνες;

19. Πως δικαιολογείται, να θεωρηθεί συμφέρουσα για τον ΟΣΕ η έκπτωση του 0,964%(!!!) που προσφέρθηκε στο διαγωνισμό του έργου με αριθμό Διακήρυξης 994, ενώ στο διαγωνισμό της νέας «περιορισμένης εργολαβίας» με αριθμό Διακήρυξης 751 της ΕΡΓΟΣΕ, όπως γράφτηκε στα ΜΜΕ, η έκπτωση που προσφέρθηκε, από τις ίδιες μάλιστα εταιρίες, είναι 40% ;

- Να κατατεθεί το σχετικό πρακτικό της Επιτροπής Διαγωνισμού του έργου με αριθμό Διακήρυξης 751 της ΕΡΓΟΣΕ.

20. Πως δικαιολογούνται οι ισχυρισμοί των αρμοδίων του ΟΣΕ, στην προσπάθειά τους να δικαιολογήσουν την απόφασή τους να θεωρήσουν ως «συμφέρουσα» την πολύ μικρή παραπάνω έκπτωση, ότι οι τιμές δήθεν του έργου της σύμβασης 994/2005 ήταν «μικρότερες από τις τιμές των συμβάσεων 265 και 279 της ΕΡΓΟΣΕ», όταν οι ίδιοι ισχυρίζονται, ότι οι συνθήκες εκτέλεσης του εν λόγω έργου ήταν πιο δύσκολες από εκείνες των έργων της ΕΡΓΟΣΕ; Δεν υπάρχει αντίφαση σε αυτούς τους ισχυρισμούς, όταν στη συντριπτική τους πλειοψηφία, οι τιμές των παραπάνω εργολαβιών είναι «Νέες Τιμές», όχι δηλαδή τιμές «Εγκεκριμένων Αναλυτικών Τιμολογίων», που διαμορφώνονται με βάση τα στοιχεία κόστους της δημοπρατούσας αρχής, καθοριστικός παράγοντας των οποίων είναι οι συνθήκες κατασκευής; Πως είναι δυνατό, να κατατίθενται συνεχώς στη Δικαιοσύνη τέτοιοι ανακριβείς ισχυρισμοί από τους αρμοδίους του ΟΣΕ; Δεν αποδεικνύει αυτό τη διαχρονική προσπάθεια συγκάλυψης του σκανδάλου;

21. Γιατί ο ΟΣΕ δεν έχει ορίσει μέχρι σήμερα, παρότι αυτό έχει ζητηθεί προ πολλού από το πρώην μέλος του Δ.Σ., κ. Δημ. Καραπάνο, παράσταση Πολιτικής Αγωγής στην εκκρεμούσα Ανακριτική διαδικασία για την αμαρτωλή σύμβαση 994/2005, αλλά πληρώνει και τα έξοδα για δικηγόρους κατηγορουμένων; Δεν είναι αυτό άλλη μια απόδειξη της επιχειρούμενης συγκάλυψης;

22. Ποια είναι η τύχη της παραπάνω Μηνυτήριας Αναφοράς, που καταθέσαμε τον Ιούλιο του 2013; Πως προστατεύθηκαν από τη Δικαιοσύνη οι πραγματογνώμονες, που ορίστηκαν από τον κ. Γεωργουλέα για τη διενέργεια νέας πραγματογνωμοσύνης, οι οποίοι καταγγείλαμε ότι «παρεμποδίζονται και απειλούνται από το βαθύ κράτος της παρανομίας και της ρεμούλας να επιτελέσουν ενσυνειδήτως και με συνέπεια το καθήκον τους»; Μήπως, φτάσουμε και εδώ να μηνυθούν και να υποστούν αγωγές δημόσιοι υπάλληλοι, που εκτελούν ενσυνειδήτως και με συνέπεια το καθήκον τους, όπως έγινε με τους μάρτυρες της Εξεταστικής Επιτροπής της Βουλής για την υπόθεση της Siemens; Πώς είναι δυνατόν, να ελπίζουμε στην καταπολέμηση της διαπλοκής και της διαφθοράς, που αποτελεί κορυφαία επιλογή της νέας Κυβέρνησης, όταν απειλούνται από τα ισχυρά συμφέροντα, που κρύβονται πίσω από τα μεγάλα σκάνδαλα, όπως αυτό του Προαστιακού, οι μάρτυρες που καταθέτουν τη μαρτυρία τους στη Δικαιοσύνη ή στις Εξεταστικές Επιτροπές της Βουλής;

23. Θα υπάρξουν πραγματικές απαντήσεις σε όλα τα παραπάνω ή οι αρμόδιοι υπουργοί δεν θα απαντήσουν ουσιαστικά ή θα υιοθετήσουν, διαβιβάζοντάς μας και πάλι, τις απαράδεκτες «απαντήσεις» στα ερωτήματά μας των Διοικήσεων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που επιδιώκουν τη συγκάλυψη του τεράστιου αυτού σκανδάλου;

Ο ερωτών βουλευτής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας των «ΑΝ.ΕΛ.»

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος