

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ**

**ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ**

**ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

|                                         |          |
|-----------------------------------------|----------|
| <b>ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ</b>                |          |
| <b>ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ</b> |          |
| Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ                   | 3142/227 |
| Ημερομηνία καταθέσεως                   | 2-6-15   |

**ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ**

**Θέμα: «Σχετικά με την Σύμβαση με αριθμό "717", της ΕΡΓΟΣΕ »**

Η παραπάνω Σύμβαση του έργου: «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας» υπεγράφη στις 26-9-2014, με ανάδοχο την «Κοινοπραξία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. – ALSTOM TRANSPORT SA». Η εταιρία ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε., από το Δεκέμβριο του 2001, ανήκει στον όμιλο της ΕΛΛΑΚΤΩΡ ΑΕ και είναι θυγατρική εταιρεία της ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της:

«Η ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε διαχωρίζεται σε διαφορετικά Business units και δραστηριοποιείται στις ακόλουθες πιο σημαντικές κατηγορίες έργων:

**Α. Έργα πρασίνου – Κατασκευές έργων πρασίνου**

– Συντηρήσεις έργων πρασίνου

– Αποχιονισμοί

**Β. Έργα Αναπλάσεων Περιβάλλοντος χώρου**

**Γ. Κτιριακά έργα, λιμενικά έργα, κατασκευές φραγμάτων και άλλα».**

Προξενεί απορία, λοιπόν, το γιατί η εξειδικευμένη σε τέτοιας φύσεως έργα εταιρία ALSTOM TRANSPORT SA επέλεξε σαν συνεταίρο της στην Κοινοπραξία την εν λόγω εταιρία, η οποία δεν έχει αναλάβει, σύμφωνα με τα όσα αναφέρονταν τουλάχιστον στην ιστοσελίδα της, ποτέ τέτοια έργα, είτε μόνη της, είτε σε Κοινοπραξία. Είναι κάτι, που μόνο η ΕΡΓΟΣΕ μπορεί να απαντήσει. Αν, δηλαδή, η εταιρία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.» διαθέτει την επί ποινή αποκλεισμού «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΕΠΙΔΟΜΗΣ», που ζητείται στην παρ. 22.7 Α1α, του άρθρου 22, της Διακήρυξης του παραπάνω έργου.

Σύμφωνα με την Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.) του παραπάνω έργου, υπάρχουν επτά (7) Αποκλειστικές Τμηματικές Προθεσμίες και έξι (6) Ενδεικτικές Τμηματικές Προθεσμίες. Σύμφωνα με αυτές:

**1) Στην Έκτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία (6η Α.Π), σύμφωνα με την παρ. 4.3.2.6, του άρθρου 4, της Ε.Σ.Υ.:**

Όχι αργότερα από τριακόσιες (300) ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης, ο Ανάδοχος υποχρεούται:

α. να έχει παραδώσει προς χρήση το τμήμα από τον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης (ΤΧ5) έως την έξοδο του Σ.Σ. Πλατέως

β. να έχει παραδώσει προς χρήση το τμήμα από τον Σ.Σ. Αχαρνών έως την έξοδο του Σ.Σ. Οινόης

2) Στην Έβδομη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία (7η Α.Π), σύμφωνα με την παρ. 4.3.2.7, του άρθρου 4, της Ε.Σ.Υ.:

Όχι αργότερα από τετρακόσιες ογδόντα (480) ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης, ο ανάδοχος υποχρεούται:

α. να έχει παραδώσει προς χρήση το τμήμα από τον Σ.Σ. Οινόης έως την είσοδο του Σ.Σ. Τιθορέας

3) Στην Έκτη Ενδεικτική Τμηματική Προθεσμία (6η Ε.Π), σύμφωνα με την παρ. 4.3.3.7, του άρθρου 4, της Ε.Σ.Υ.:

Όχι αργότερα από Διακόσιες Σαράντα (240) ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της σύμβασης, ο Ανάδοχος υποχρεούται:

α. να έχει παραδώσει προς χρήση το τμήμα από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας

Όμως, σύμφωνα με πληροφορίες μας, στα μεν Τμήματα της Έκτης (6ης) και της Έβδομης (7ης) Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας η πρόοδος του έργου παρουσιάζει τεράστιες καθυστερήσεις, που με βεβαιότητα δεν επιτρέπουν να τηρηθούν οι παραπάνω προθεσμίες, στο δε Τμήμα από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας της Έκτης Ενδεικτικής Τμηματικής Προθεσμίας, που η προθεσμία(26-5-2015) έχει ήδη παρέλθει, όχι μόνο δεν κατέστη δυνατό ο Ανάδοχος να παραδώσει προς χρήση το εν λόγω Τμήμα, αλλά, σύμφωνα με τις πληροφορίες μας, από τις τριάντα πέντε (35) αλλαγές τροχιάς, που έπρεπε να έχει εγκαταστήσει ο Ανάδοχος, έχει εγκαταστήσει τρεις (3) αλλαγές τροχιάς μόνον(!!!).

Ακόμη, πληροφορούμαστε, ότι το έργο εκτελείται, χωρίς να υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες στα Τμήματα Σ.Σ. Αχαρνών έως την έξοδο του Σ.Σ. Οινόης και από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας, ενώ στις εργασίες του Τμήματος από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας ο Ανάδοχος δεν τηρεί τα απαιτούμενα από τη Σύμβαση και συγκεκριμένα, δεν τοποθετεί τις καλωδιώσεις εντός σκάμματος, αλλά τοποθετεί τα καλώδια στον υφιστάμενο φορέα, καλύπτοντάς τα με μπετόν και αφαιρώντας τα καπάκια του υφιστάμενου φορέα. Μάλιστα, πληροφορίες μας λένε, ότι υπάρχει σχετική επιστολή του ΟΣΕ προς την ΕΡΓΟΣΕ, που επισημαίνει τα παραπάνω, μετά από «υπόδειξη του τεχνικού ασφάλειας», ενώ παρακαλείται η ΕΡΓΟΣΕ να ενεργήσει «για την άμεση και ασφαλή λύση του προβλήματος, προς αποφυγή πρόκλησης εργατικού ατυχήματος».

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Διαθέτει πραγματικά η εταιρία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.» την απαιτούμενη και προβλεπόμενη επί ποινή αποκλεισμού, από την παρ. 22.7 Α1α, του άρθρου 22, της Διακήρυξης «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΕΠΙΔΟΜΗΣ»; Πως προέκυψαν τα ζητούμενα για την εν λόγω εμπειρία; Έχουν εφαρμοσθεί σε άλλα παρόμοια έργα ή είναι σε ισχύ φωτογραφικές διατάξεις, προκειμένου να καταστεί δυνατή η συμμετοχή της παραπάνω εταιρίας στο διαγωνισμό;

- Να κατατεθούν τα στοιχεία που κατέθεσε η εταιρία «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.» στον σχετικό διαγωνισμό, προκειμένου να αποδείξει, ότι διαθέτει την παραπάνω «ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΕΠΙΔΟΜΗΣ».

2) Αληθεύουν οι παραπάνω πληροφορίες μας για τεράστιες καθυστερήσεις, που παρουσιάζει η εκτέλεση της Σύμβασης με αριθμό «717/2014», της ΕΡΓΟΣΕ; Υπάρχει περίπτωση υπό τις παρούσες συνθήκες να καλυφθούν οι καθυστερήσεις και να παραδοθεί το ως άνω έργο στις προβλεπόμενες προθεσμίες;

- Να κατατεθεί καταγραφή της προόδου του ως άνω έργου ανά Τμήμα γραμμής

3) Αληθεύουν οι παραπάνω πληροφορίες μας, για το ότι στο Τμήμα από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας, που ήδη έχει παρέλθει η Έκτη Ενδεικτική Τμηματική Προθεσμία (26-5-2015), όχι μόνο δεν κατέστη δυνατό ο Ανάδοχος να παραδώσει προς χρήση το εν λόγω Τμήμα, αλλά από τις τριάντα πέντε (35) αλλαγές τροχιάς, που έπρεπε να έχει εγκαταστήσει ο Ανάδοχος, έχει εγκαταστήσει τρεις (3) αλλαγές τροχιάς μόνο;

4) Θα επιβληθούν οι προβλεπόμενες από τη Σύμβαση ποινικές ρήτρες σε περίπτωση παραβίασης των Αποκλειστικών Τμηματικών Προθεσμιών ή οι «συνεργάτες» της εταιρίας ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ στην ΕΡΓΟΣΕ, όπως αναφέρω σε άλλες κοινοβουλευτικές μου παρεμβάσεις για σκάνδαλα της ΕΡΓΟΣΕ, θα βρουν και πάλι τον τρόπο να προστατεύσουν τα συμφέροντα της εταιρίας «ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.», θυγατρικής της εταιρίας ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ;

5) Αληθεύουν οι παραπάνω πληροφορίες μας, ότι το έργο που θίγει η παρούσα εκτελείται, χωρίς να υπάρχουν εγκεκριμένες μελέτες στα Τμήματα από Σ.Σ. Αχαρνών έως την έξοδο του Σ.Σ. Οινόης και από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας;

- Αν «όχι», να κατατεθούν οι εγκρίσεις των μελετών στα παραπάνω Τμήματα.

- Αν «ναι», σε τι ενέργειες έχει προβεί ο Επιβλέπων τις Η/Μ εργασίες και η Διευθύνουσα Υπηρεσία της Σύμβασης 717/2014, για να προστατεύσει το δημόσιο συμφέρον; Έχουν επιβληθεί ποινικές ρήτρες, ως όφειλε; Δεν έπρεπε να κηρυχθεί έκπτωτος ο ανάδοχος;

6) Αληθεύουν οι παραπάνω πληροφορίες μας, περί του ότι στις ως άνω εργασίες του Τμήματος από έξοδο Σ.Σ. Δομοκού έως την έξοδο του Σ.Σ. Λάρισας ο Ανάδοχος δεν τηρεί τα απαιτούμενα από τη Σύμβαση και συγκεκριμένα, δεν τοποθετεί τις καλωδιώσεις εντός σκάμματος, αλλά τοποθετεί τα καλώδια στον υφιστάμενο φορέα, καλύπτοντάς τα με μπετόν και αφαιρώντας τα καπάκια του υφιστάμενου φορέα; Αληθεύουν, δε, και οι πληροφορίες μας, περί του ότι υπάρχει σχετική επιστολή του ΟΣΕ προς την ΕΡΓΟΣΕ, όπου επισημαίνονται τα παραπάνω, μετά από «υπόδειξη του τεχνικού ασφάλειας» και παρακαλείται η ΕΡΓΟΣΕ να ενεργήσει «για την άμεση και ασφαλή λύση του προβλήματος, προς αποφυγή πρόκλησης εργατικού ατυχήματος»;

-Να κατατεθεί η σχετική επιστολή του ΟΣΕ προς την ΕΡΓΟΣΕ, με αρ. πρωτ. 2115311/17-4-2015, μαζί με τη συνημμένη σε αυτή «υπόδειξη του τεχνικού ασφάλειας»

7) Αν το παραπάνω έργο δεν παραδοθεί εγκαίρως τον προσεχή Ιούλιο, όπως προβλέπεται από την Σύμβαση και τις Αποκλειστικές Προθεσμίες, τι σκοπεύει να πράξει η ΕΡΓΟΣΕ; Θα έχουμε, μήπως, πάλι τη γνωστή συνταγή των παρατάσεων με αναθεώρηση, χωρίς καμιά συνέπεια για τον Ανάδοχο, με ταυτόχρονη εκτίναξη του κόστους, προς όφελος των εργολάβων;

8) Θα αναζητήσει ο αρμόδιος υπουργός ευθύνες για τα παραπάνω στην ΕΡΓΟΣΕ και ιδιαιτέρως, στον Επιβλέποντα και στον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας;

9) Αληθεύει, ότι ο μοναδικός Επιβλέπων των Η/Μ εργασιών και ο Προϊστάμενος της Διευθύνουσας Υπηρεσίας της Σύμβασης «717/2014» είναι τα ίδια ακριβώς πρόσωπα και στην άλλη μεγάλη Σύμβαση με αρ. «635/2013» της ΕΡΓΟΣΕ, με διαχείριση έργων ύψους άνω των 500 εκατομμυρίων €; Γιατί συμβαίνει αυτό; Δεν υπάρχουν άλλοι μηχανικοί να επιβλέψουν τα έργα ή αληθεύουν, με βάση τα παραπάνω, οι πληροφορίες μας, περί του ότι οι παραπάνω είναι οι «αρεστοί» των εργολάβων;

-Να κατατεθούν οι αποφάσεις με αρ. πρωτ. 250531/10-10-2014 και 237716/20-12-2013 της ΕΡΓΟΣΕ

10) Αληθεύει, ότι ο μοναδικός Επιβλέπων των Η/Μ εργασιών των Συμβάσεων 717/2014 και 635/2013 της ΕΡΓΟΣΕ διετέλεσε και Πρόεδρος της Επιτροπής Παραλαβής της αμαρτωλής σύμβασης 10012 του GSM-R, που εισηγήθηκε (Εισήγηση με αρ. πρωτ.236477/26-11-2013 του Προέδρου του ΔΣ και Διευθύνοντος Συμβούλου) στο ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ την νέα παράταση, χωρίς συνέπειες για τη Siemens, της ημερομηνίας παράδοσης του συστήματος του GSM-R (31-8-2015), αποδεχόμενος τα όσα πρότεινε η Siemens με το υπ' αρ. πρωτ. 236407/25-11-2013 έγγραφό της, ενώ γνώριζε, σαν μέλος της «Γνωμοδοτικής Επιτροπής» Εσωτερικού Ελέγχου, τα «συμπεράσματα» στα οποία κατέληξε με το από 29/7/2010 «Πόρισμά» της η εν λόγω Επιτροπή, γεγονός που ανάγκασε τον Διευθύνοντα, τότε, Σύμβουλο της ΕΡΓΟΣΕ, να καταθέσει στις 20/4/2011 «ΑΝΑΦΟΡΑ» στον Εισαγγελέα Πρωτοδικών Αθηνών για διερεύνηση από τη Δικαιοσύνη των διαπιστώσεων της παραπάνω Επιτροπής; Είναι τυχαίο, ότι το παραπάνω στέλεχος της ΕΡΓΟΣΕ συμμετέχει αποκλειστικά στη διαχείριση τόσο σκανδαλωδών συμβάσεων, προστατεύοντας τα συμφέροντα της Siemens και των μεγαλοεργολάβων, σε βάρος των συμφερόντων της ΕΡΓΟΣΕ και του Ελληνικού Δημοσίου;

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

Νίκος Ι. Νικολόπουλος  
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος