

Οι επίμαχοι διάλογοι στη Βουλή για τη σύμβαση 717 και τα έγγραφα που κατατέθηκαν

2023/03/16 11:22 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Σημαντικό τμήμα της χθεσινής συνεδρίασης της Βουλής για το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών αφορούσε την επίμαχη σύμβαση 717 «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας» (πλην τμήματος Τιθορέα - Δομοκός).

Η σύμβαση υπεγράφη τον Σεπτέμβριο του 2014, με 41,3 εκατ. (μετά την έκπτωση) και εκτελείται από την κοινοπραξία TOMH A.B.E.T.E. - ALSTOM TRANSPORT SA.

Στις 22 Ιανουαρίου 2021, το Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ ενέκρινε την παράταση της διάρκειας του έργου, αρχικά, κατά 16 μήνες, υπογράφοντας συμπληρωματική σύμβαση, ύψους 13,32 εκατ.

Για την **πορεία της σύμβασης, την πρόοδό της και τους χειρισμούς της ΕΡΓΟΣΕ** αντιπαρατέθηκαν ο υπουργός Επικρατείας, Γιώργος Γεραπετρίτης και ο τομεάρχης Μεταφορών του ΣΥΡΙΖΑ, Νίκος Παππάς.

Το metaforespress.gr παραθέτει ορισμένους από τους διαλόγους της Βουλής.

Οι διάλογοι Γ. Γεραπετρίτη - Ν. Παππά για τη σύμβαση 717

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: Εντούτοις, η χώρα μας, θα αποκτήσει αυτό το προηγμένο σύστημα, δυστυχώς με καθυστέρηση. Δεν μπορεί κανείς να πει τι θα είχε συμβεί, εάν είχαμε πλήρως ανεπτυγμένο αυτό το ηλεκτρονικό σύστημα ασφάλειας. Δεν μπορεί να πει κανείς, αν θα είχαμε προλάβει αυτό το κακό. Το βέβαιο είναι, ότι θα είχαμε πολύ περισσότερες δικλίδες ασφαλείας, έτσι ώστε, βάσιμα να μπορεί κάποιος να υποστηρίξει, ότι θα μπορούσαμε να το είχαμε αποφύγει.

Η αρχική σύμβαση, ανατρέχοντας στο 2014, έχει λάβει πολλές παρατάσεις. Η αρχική πρόβλεψη ήταν να ολοκληρωθεί εντός διετίας και να παραδοθεί το 2016. Αυτό δεν συνέβη. Δεν συνέβη για πολλούς λόγους και αν χρειαστεί, θα σας πω και περαιτέρω ειδικά τεχνικά στοιχεία. Προέκυψαν ζητήματα σε σχέση με την εφαρμογή της

σύμβασης το 2016 και είχε παραδοθεί ένα περιορισμένο μέρος των παραδοτέων της σύμβασης αυτής.

Ημερομηνία : 14 Φεβρουαρίου
Αριθ. Πρωτ. : Οικ.1662/23
Αριθμ.Σύμβ. : 717/14
Φακ.Αρχ. : Φ.18

Πληροφορίες: Δημήτριος Τσοτσόρος
Τηλ.: 210-5283252
Αρ. Fax: 210-5283239
e-mail: ditsotsoro@ergose.gr

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.

ΚΟΙΝ.: Κ.Φ.

ΘΕΜΑ: Λήψη απόφασης για την έγκριση:

- του 2^{ου} ΑΠΕ της Αρχικής Σύμβασης (Α.Σ. 717/14)
- του 1^{ου} ΑΠΕ της 1^{ης} Συμπληρωματικής Σύμβασης Εργασιών (Α.Σ. 717_1/21) &
- του 7^{ου} Πρωτοκόλλου Κανονισμού Τιμών Μονάδος Νέων Εργασιών (7^ο Π.Κ.Τ.Μ.Ν.Ε.) που συνοδεύει τον 2^ο Α.Π.Ε. της αρχικής σύμβασης και τον 1^ο Α.Π.Ε. της 1^{ης} Σ.Σ.Ε.,

του έργου:

«ΑΝΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ – ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ 70 ΑΛΛΑΓΩΝ ΤΡΟΧΙΑΣ ΣΕ

Δεν νομίζω ότι χρειάζεται να σας πω -γιατί το ακούω συχνά στο δημόσιο διάλογο και θέλω να είμαι πάρα πολύ αυστηρός, όταν μιλάω για τα ζητήματα αυτά- το τι σημαίνει «παραδίδω ένα έργο». Το «παραδίδω ένα έργο», σημαίνει ένα και μόνο πράγμα. Ότι το παραδίδω στον φορέα, λειτουργικό, μετά από δοκιμή, προς χρήση. Αυτό σημαίνει παραδίδω.

Δεν σημαίνει, βεβαίως, παραδίδω, το να έχω κάνει την πρόβλεψη της εκταμίευσης του ποσού. Η εκταμίευση, που έχει να κάνει με τις απορροφήσεις των πόρων, ουδόλως σχετίζεται με τη λειτουργική παράδοση του έργου. Άρα αυτό που ακούω -με κάθε σεβασμό- ότι είχε παραδοθεί ένα μέρος που πλησιάζει το 70%, δεν υφίσταται και σας το λέω αυτό μετά λόγου γνώσεως.

Θα ακούσω ό,τι είναι να πείτε, αν θέλετε θα επανέλθω, η πραγματικότητα, όμως,

είναι, ότι αυτό το οποίο είχε παραδοθεί το 2016, ήταν λιγότερο από το 33% του συνολικού έργου, λειτουργικά παραδοθέν, το 2016. Αυτό είχε παραδοθεί.

Επιπλέον, δε, γι' αυτό το 33%, υπήρξαν σοβαρότατα ζητήματα. Υπήρχε δημοσιονομικός έλεγχος. Από το 2016 έως το 2019 δεν υπήρξε τίποτε άλλο κύριε Χαρίτση, απολύτως. Και για όλα αυτά, εάν θέλετε, μπορώ να σας δώσω στοιχεία.

Η ΕΔΕΛ, ο δημοσιονομικός έλεγχος, ο οποίος έρχεται, διαπιστώνει κάτι, το οποίο είναι εξαιρετικά σοβαρό. Ότι ένα μέρος του παραδοθέντος, δηλαδή, ένα μέρος από το 33%, δεν ήταν πιστοποιημένο, με βάση τις προδιαγραφές, που όφειλε κατά τη σύμβαση να έχει, από τον πάροχο δάνειας εμπειρίας. Στην πραγματικότητα, δεν ήταν λειτουργικό ούτε το μέρος αυτό, το 33%. Γιατί; Διότι δεν ήταν συμβατό με τα υφιστάμενα συστήματα του ΟΣΕ. Από αυτό, λοιπόν, το 33% που παρεδόθη, το 32,65%, το 15% έγινε από την αρχή, μετά το 2021. Εξαρχής.

Μάλιστα, έγινε αδαπάνως για το ελληνικό δημόσιο, διότι, ακριβώς, οφείλετο στο γεγονός ότι υπήρχε πλημμελής εκτέλεση της σύμβασης και άρα, πλημμελής παρακολούθηση.

Άρα, για να συνοψίσω, από το 2016, πρακτικά, λειτουργικά έχει παραδοθεί το 18%. Επειδή προϊόντος του χρόνου προέκυψε δημοσιονομικός έλεγχος, προέκυψε πόρισμα αργότερα, είναι αλήθεια, της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, προέκυψε ένα ζήτημα νέας αρχιτεκτονικής που όφειλε να πιστοποιηθεί από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Καθυστέρησε, στην πραγματικότητα, να υπάρξει η αναγκαία συμπληρωματική σύμβαση, η οποία θα κάλυπτε τα υφιστάμενα κενά. Η συμπληρωματική σύμβαση ήταν απολύτως αναγκαία.

Η ίδια η υπηρεσία του ΟΣΕ, η τεχνική υπηρεσία, που είχε την παρακολούθηση στο έργο, ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2017, προειδοποιεί τη διοίκηση του ΟΣΕ ότι θα πρέπει άμεσα να υπογραφεί νέα συμπληρωματική σύμβαση.

Από το Σεπτέμβριο του 2017, λοιπόν, δεν υπάρχει καμία απολύτως πράξη μέχρι το 2019. Για δύο χρόνια, δηλαδή, δεν υπήρξε καμία εξέλιξη στο ζήτημα αυτό.

Αναλαμβάνοντας η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ, οφείλει να ανασχηματίσει την αρχιτεκτονική, να πάει στο Ελεγκτικό Συνέδριο, να κάνει την πραγματογνωμοσύνη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, με αποτέλεσμα, το 2021, να υπογραφεί συμπληρωματική σύμβαση.

Από το 2021 έως σήμερα, έχει εκτελεστεί ένα πρόσθετο έργο 52%, με πρωτόκολλα παραλαβής, με αποτέλεσμα σήμερα να έχει παραδοθεί τυπικά το 70% του έργου. Επαναλαμβάνω, λειτουργικά 18% έως το 2016, 0 έως το 2019 και έκτοτε ένα επιπλέον 52%.

Αυτά είναι στοιχεία αδιάσειστα και θα σας προσκομίσω ότι χρειάζεται προς απόδειξη αυτού.

Τι κάνουμε τώρα;

Αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε σε εξέλιξη σε σχέση με τις συμβάσεις αυτές. Οι συμβάσεις αυτές προχωρούν, η ανάδοχος εταιρεία η Alstom, με πολύ γοργούς ρυθμούς έχει αναλάβει το έργο και το παρακολουθούμε με πάρα πολύ μεγάλη αυστηρότητα.

Ο ίδιος ο Πρωθυπουργός είχε μια άμεση επικοινωνία με τον διευθύνοντα σύμβουλο της μητρικής Alstom της Γαλλίας, όπου έλαβε και τις αναγκαίες διασφαλίσεις ότι δε θα υπάρχει καμία άλλη καθυστέρηση στο έργο και ευελπιστούμε, με βάσιμες προσδοκίες, ότι το έργο θα ολοκληρωθεί σύμφωνα με τον προβλεπόμενο χρόνο, έτσι ώστε από Οκτώβριο όλο το δίκτυο του κεντρικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης να έχει τηλεδιοίκηση, να έχει σηματοδότηση, να έχει τα αναγκαία συστήματά του ETCS, ένα ευρύτερο πλαίσιο που χαρακτηρίζεται ως ERTMS, δηλαδή το Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και με τον τρόπο αυτό να έχουμε ασφαλέστερα τρένα.

Δυστυχώς, η πραγματικότητα είναι ότι αυτά τα συστήματα δεν τα είχαμε ενόσω θα έπρεπε να τα έχουμε νωρίτερα και αυτό είναι κάτι το οποίο είναι πράγματι τραγικό. Έγινε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια από τις παρούσες διοικήσεις ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, έτσι ώστε να τρέξουν τα έργα, υπήρξαν οι γνωστές παθολογίες που συνδέονται με τις καθυστερήσεις σε ό,τι αφορά τα δημόσια έργα, που είναι ένα εγγενές, δυστυχώς, παθολογικό πρόβλημα όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της ενωσιακής δημόσιας διοίκησης, με αποτέλεσμα τελικά το ανθρώπινο χέρι να έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία από τα ηλεκτρονικά μέσα επιτήρησης.

ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Θέλω να σταθώ σε 2 σημεία, για να μην καταχραστώ και την κατανόηση και το χρόνο και την ανοχή του Σώματος, αλλά και την πρέπουσα πρόβλεψη του Προεδρείου για να δοθεί περισσότερος χρόνος από τα συνηθισμένα. Κύριε Γεραπετρίτη, περιγράψατε ασυνέχειες στη σύμβαση 717. Θα έχουμε όλο το χρόνο να μιλήσουμε και για αυτήν αναλυτικά. Θα θέλαμε να μας καταθέσετε τα τεκμήρια των ισχυρισμών σας. Χαιρόμαστε που παραδέχεστε ότι έτσι όπως στήθηκε το 2014, δεν μπορούσε να υλοποιηθεί μέχρι το τέλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: Δεν είπα αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Το είπατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: Είπα ότι δεν το παρακολούθησε η κυβέρνηση η προηγούμενη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εντάξει, δεν είπατε αυτό, με συγχωρείτε πάρα πολύ. Θα ξαναδούμε λοιπόν την ομιλία σας και θα διαπιστώσετε ότι παραδεχθήκατε ότι δεν μπορούσε να υλοποιηθεί όπως είχε σχεδιαστεί το 2014.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: Ουδέποτε το είπα αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εντάξει. Κρατείται, μπορείτε να την ανακαλέσετε τη δήλωση, αλλά θα μου επιτρέψετε και εμένα να λέω ότι σας παρακολούθησα με πολύ μεγάλη προσοχή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: Γι' αυτό υπάρχουν πρακτικά...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Βεβαίως. Θα τα δούμε και τα πρακτικά μαζί, κύριε Γεραπετρίτη.

Η σύμβαση λοιπόν 717 είχε αυτά τα προβλήματα. Θα σας παρακαλούσαμε λοιπόν να καταθέσετε τεκμήρια για τους ισχυρισμούς σας, διότι δεν ήταν αυτή η εκτέλεση. Έχουν δει το φως της δημοσιότητας, παραλάβετε μια σύμβαση εκτελεσμένη στο 72% και χωρίς κανένα νομικό πρόβλημα. Προσέξτε τι άλλο είπατε όμως τώρα, διότι δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα, σε σχέση με το Ελεγκτικό Συνέδριο, κανένα πρόβλημα με την Επιτροπή Δημοσιονομικών Ελέγχων. Πότε; Το 2019 αυτό. Υπεγράφη η σύμβαση το 2021 και έρχεστε τώρα και λέτε ότι σε 6 μήνες θα έχει τελειώσει το έργο.

Όχι, δηλαδή, μόνο δεν υπογράψατε τη Σύμβαση τον Οκτώβρη που έγινε η αλλαγή διοίκησης και διορίσατε διοίκηση εσείς- όχι εσείς προσωπικά, σας είπα, ποινή εκτίετε κατά τη γνώμη μου- αλλά λέτε κι ότι από το Μάιο του '21, επειδή έχουμε Μάρτη του '23, δεν έγιναν όσα θα γίνουν τώρα σε έξι μήνες. Για να φτάσουμε να έχουμε και εμείς, δεν ξέρω, ως τέταρτη χώρα στην Ε.Ε. ολοκληρωμένο σύστημα ETCS.

Έρχομαι τώρα να σας πω και την άποψή μας σε σχέση με μια τακτική η οποία αναπτύσσετε και μας λυπεί. Ποια είναι αυτή η τακτική; Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, υφέρπει το επιχείρημα ότι ο μόνος τρόπος για να έχει αποφευχθεί το δυστύχημα το τραγικό θα ήταν να έχουμε πλήρως ανεπτυγμένο το σύστημα ETCS.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Ούτε αυτό το είπα!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Δεν το είπατε, χαίρομαι αν το ανακαλείτε, πάμε, λοιπόν, πίσω στα προηγούμενα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ: (Ομιλεί εκτός μικροφώνου) Δεν μπορώ να ανακαλέσω κάτι που δεν είπα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ: Εντάξει! Αν δεν το είπατε λοιπόν, συμφωνούμε όλοι μαζί, συμφωνούμε και υπάρχει ομοθυμία, λοιπόν, στην αίθουσα, ότι δεν είναι ο μοναδικός, δεν ήταν μοναδικός τρόπος να αποφύγουμε το τραγικό δυστύχημα η ολοκλήρωση της Σύμβασης 717 και του συστήματος ETCS. Άρα, τοποθετούμε από κοινού, κύριε Γεραπετρίτη και κύριοι της Ν.Δ, τη συζήτηση για την ανάπτυξη αυτού του συστήματος στη σωστή της διάσταση. Δεν ήταν, δηλαδή, η μία και μόνη προϋπόθεση για να αποφύγουμε το τραγικό δυστύχημα.

Ποιες ήταν οι προϋποθέσεις οι οποίες ίσχυαν το 2019 και δεν ισχύουν τώρα; Σταθμάρχης! Απολύτως ανεκπαιδευτος και με μειωμένο προσωπικό. Εδώ, θα μου επιτρέψετε να πω και θα έρθω και σε αυτό, ότι παραδεχτήκατε με τον τρόπο με τον οποίο προτίθεστε να επανεκκινήσετε το σιδηρόδρομο ότι δεν είναι επαρκές το προσωπικό των σταθμαρχών. Ο δε, συγκεκριμένος κύριος ήταν απολύτως ακατάλληλος για να χειριστεί συμβατικές τεχνολογίες του 1980. Όχι να χειριστεί τα σύγχρονα συστήματα τα οποία υποτίθεται ότι θα λειτουργούν σε 6 μήνες.

Δεύτερον. Ο ΟΣΕ σε ανακοίνωσή του πριν λίγες μέρες μεταξύ άλλων είπε ότι: «Μετά την πυρκαγιά του 2019 η τηλεδιοίκηση στη Λάρισα δεν λειτουργεί καθόλου και ο σταθμός μπορεί να δει μόνο πέντε χιλιόμετρα βόρεια». Ο ΟΣΕ. Όχι ο ΣΥΡΙΖΑ, όχι το Κίνημα Αλλαγής- ΠΑΣΟΚ, όχι το Κ.Κ.Ε., όχι το ΜέΡΑ25, όχι η Ελληνική Λύση, όχι η ΝΔ. Ο ΟΣΕ το ανακοίνωσε αυτό. Δηλαδή, υπήρξε μια πυρκαγιά το 2019 και ο σταθμάρχης δεν μπορούσε να δει στο σημείο του δυστυχήματος.

Τρίτον. Το σύστημα δευτεροβάθμιου ελέγχου. Παραδεχτήκατε και εσείς- μη μας αμφισβητήσετε σε αυτό, σας παρακαλώ πάρα πολύ- ότι λειτουργούσε μέχρι το '20 και σχεδιάζετε την επαναλειτουργία του. Αυτές οι τρεις, λοιπόν, προϋποθέσεις εάν συνέτρεχαν δεν θα είχε γίνει το δυστύχημα.

Είναι τα πράγματα πάρα πολύ απλά, μπορούμε και θα καλωσορίσουμε και μία αναλυτική συζήτηση η οποία φαντάζομαι θα γίνει στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας και για τη Σύμβαση 717 αλλά είδα εδώ, και κάναμε ένα βήμα ως πολιτικό σύστημα, ότι τοποθετήσαμε τη συζήτηση για την 717 και το σύστημα ETCS εκεί που τους πρέπει. Και στο κάτω κάτω, εάν είναι μόνο τέσσερις χώρες οι οποίες- τρεις.

Τρεισήμισι- που το έχουν ανεπτυγμένο σε όλη την Ευρώπη, τότε δεν έχουν μετωπικές όλες οι υπόλοιπες, έτσι δεν είναι; Άρα υπάρχουν προϋποθέσεις με τις ώριμες και έτοιμες τεχνολογίες να αποφεύγει τις μετωπικές συγκρούσεις αμαξοστοιχιών.