

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Το καρτέλ των εργολάβων αποτελεί την έως σήμερα μεγαλύτερη οργανωμένη εξαπάτηση του Ελληνικού Δημοσίου, γεγονός επιβάρυνε εξ ολοκλήρου τους Έλληνες πολίτες ».

Το καρτέλ των εργολάβων αποτελεί την έως σήμερα μεγαλύτερη οργανωμένη εξαπάτηση του Ελληνικού Δημοσίου. Έργα δεκάδων δισεκατομμυρίων ευρώ ανατέθηκαν σε εργολαβικές εταιρείες ύστερα από στημένους διαγωνισμούς τους οποίους οργάνωσαν με μαεστρία δεκάδες εργολαβικές επιχειρήσεις. Συνεννοήσεις δεκαετιών, ομάδες εργολάβων με διακριτούς αρχηγούς, συνέστησαν μια τεράστια εγκληματική συμμορία κάτω από την μύτη του οργανωμένου Κράτους. Σύμφωνα με την Εισήγηση με αριθμό 2941 της Επιτροπής Ανταγωνισμού το «καπέλο» στα δημόσια έργα έφτασε έως ποσοστό 28% επί της αξίας του έργου.

Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρει η Εισήγηση 2941:

Στα έργα του χρονικού διαστήματος 1989-2000 η έκπτωση που δόθηκε στα έργα με συνεννόηση ήταν 24,59% και στα έργα χωρίς συνεννόηση 38,80%.

Στα έργα του χρονικού διαστήματος 2001-2010 η έκπτωση που δόθηκε στα έργα με συνεννόηση ήταν 7,14% και στα έργα χωρίς συνεννόηση 29,31%.

Στα σιδηροδρομικά έργα και στον Προαστιακό του χρονικού διαστήματος 2001-2010 η έκπτωση που δόθηκε στα έργα με συνεννόηση ήταν 1,66% και στα έργα χωρίς συνεννόηση 29,73%.

Στο ΜΕΤΡΟ η έκπτωση που δόθηκε στα έργα με συνεννόηση ήταν 5,96% και στα έργα χωρίς συνεννόηση 21,17%.

Στα λοιπά δημόσια έργα του χρονικού διαστήματος 2001-2010 η έκπτωση που δόθηκε στα έργα με συνεννόηση ήταν 9,67% και στα έργα χωρίς συνεννόηση 29,97%.

Στα έργα του χρονικού διαστήματος 2011-2013 η έκπτωση που δόθηκε στα έργα με συνεννόηση ήταν 12,32% και στα έργα χωρίς συνεννόηση 30,81%.

Διαπιστώνουμε από τα ανωτέρω στοιχεία ότι η επιβάρυνση του Ελληνικού λαού ανά έργο ήταν εξαιρετικά μεγάλη. Μια επιβάρυνση που διανεμήθηκε στις τσέπες των εργολάβων, είτε αυτοί κέρδιζαν τον διαγωνισμό του έργου είτε όχι. Διότι διαπιστώνει η Εισήγηση ότι οι εργολάβοι ελάμβαναν αποζημίωση απλά και μόνο με την συμμετοχή τους στην διαγωνιστική διαδικασία ή ακόμα χειρότερα, ακόμα και όταν, σε συνεννόηση με τους υπολοίπους, δεν συμμετείχαν. Ελάμβαναν δηλαδή την μίζα τους για να εξασφαλιστεί η σιωπή τους.

Σύμφωνα με την Εισήγηση της Επιτροπής Ανταγωνισμού ανάμεσα στα ελεγκτέα έργα είναι και τα ακόλουθα (τα περισσότερα εκ των οποίων συμπεριλαμβάνονται στα έργα που χειραγωγήθηκαν από το

καρτέλ των Εργολάβων):

1. Σιδηροδρομική γραμμή Ροδοδάφνη – Ψαθόπυργος - Παναγοπούλα
2. Σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέα - Δομοκός
3. Βόρειος Άξονας Κρήτης Γούρνες Χερσόνησος
4. Επέκταση αεροσταθμών αερολιμένας Χανίων
5. Περιφερειακή οδός Κατερίνης
6. Ανακαίνιση σιδηροδρομικής γραμμής ΣΚΑ – Πειραιάς
7. Κρηπίδωμα Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων ΟΛΘ 2011
8. Φάση Β Θριάσιο 2011
9. Εγγειοβελτιωτικά έργα από Γεωτρήσεις Λακκωνίων Ν. Λασιθίου 1991
10. Ολοκλήρωση Εργασιών οδικής σήραγγας στις Ράχες Τυμφρηστού 1994
11. Ευρεία παράκαμψη Πάτρας Ολοκλήρωση τμήματος Κ5-Κ6-Κ7-Α 1994
12. Κατασκευή τμήματος Κ4-Κ5 της Ευρείας παράκαμψης Πάτρας 1994
13. Τμήμα Μοναστήρι Αρχή Παράκαμψης Λάρισας μέχρι Οδικού άξονα Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη 1995
14. Τμήμα Παράκαμψης Λάρισας 1995
15. Τμήμα Αέρινο-Μ. Μοναστήρι 1995
16. Φράγμα Συκιάς 1996
17. Σήραγγα Δωδώνης 1997
18. Αυτοκινητόδρομος Άγιοι Θεόδωροι - Αλμυρός 1996
19. Παράκαμψη Ξάνθης ΑΚ Βανιάνου έως ΑΚ Βαφείκων και συνδετήρια οδός Πετροχωρίου Βανιάνου 1998
20. Παράκαμψη Αλεξανδρούπολης ΑΚ Μάκρης έως Βιομηχανική περιοχή Αλεξανδρούπολης 1998
21. Εθνική οδός Ανισόπεδος Κόμβος Ράλλη 1998
22. Οδικά και σιδηροδρομικά έργα Κακιά Σκάλα 1998

23. Σύνδεση Λιμένα Ηγουμενίτσας 1998
24. Κόμβος Ευρεία παράκαμψη Πατρών και διευθέτηση Ποταμού Γλαύκου 1999
25. Εγνατία Οδός τμήμα από κόμβο Ηγουμενίτσας έως κόμβο Σελλών 1999
26. Εγνατία Οδός Ανθοχώρι – Ανισόπεδος Κόμβος Μετσόβου 1999
27. Εγνατία Οδός Τμήμα Ν. Καρβάλη-Χρυσούπολη 1999
28. Συμπληρωματικά έργα ΠΑΘΕ τμήμα Σκοτίνα-Κατερίνη 1999
29. Εγνατία Οδός Κουλούρα-Κλειδί 2000
30. ΠΑΘΕ Τμήμα Αγ. Θεόδωροι-Αλμυρός 2000
31. Εγνατία Οδός Τμήμα Ποταμός Άραχθος έως Περιστέρι 2000
32. Κατασκευή έργων υποδομής τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου μεταξύ Τριών Γεφυρών και ΣΚΑ, ολοκλήρωση ΣΚΑ, έργα για πλήρη λειτουργία Τρεις Γέφυρες-ΣΚΑ-αεροδρόμιο 2001-2002
33. Κατασκευή έργων υποδομής τμήμα Ρέντης-ΣΚΑ-Τρεις Γέφυρες 2001
34. Κατασκευή έργων υποδομής τμήμα ΣΚΑ-Κιάτο 2002
35. ΠΑΘΕ τμήμα Μαλιακός-Κλειδί 2001
36. ΠΑΘΕ τμήμα Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα και Νότιο τμήμα Ιόνιας Οδού Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα
37. Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας από Σκάρφεια έως Παναγιά Εγνατίας Οδού
38. Οδικός Άξονας Κόρινθος – Τρίπολη - Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρα - Σπάρτη
39. Μετρό Θεσσαλονίκης
40. Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά
41. Μετρό Τμήμα Άγιος Δημήτριος Ελληνικό
42. Μετρό Τμήμα Άγιος Αντώνιος Ανθούπολη
43. Μετρό Τμήμα Αιγάλεω Χαϊδάρι
44. Μετρό Τμήμα Χολαργός-Νομισματοκοπείο-Αγία Παρασκευή
45. Μετρό Τμήμα Φρεαρ Ασωμάτων-Αιγάλεω
46. 14 Σχολικές Μονάδες Περιφέρεια Αττικής

47. 10 Σχολικές Μονάδες Περιφέρεια Αττικής
48. 16 Σχολικές Μονάδες Περιφέρεια Μακεδονίας
49. Νομαρχιακά Μέγαρα Τρικάλων και Κορίνθου
50. Αστυνομική Διεύθυνση Πειραιά
51. Νομαρχιακά Μέγαρα Φθιώτιδας και Αχαΐας
52. Δικαστικά Μέγαρα Πατρών-Ηρακλείου
53. 13 Αστυνομικές Διευθύνσεις
54. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
55. 3 Καταστήματα Κράτησης
56. Χωριό Τύπου στην ΣΕΛΕΤΕ 2002
57. Εγνατία οδός από σήραγγα Μετσόβου έως Ανισόπεδο Κόμβο Παναγίας 2008
58. Εγνατία οδός από Ανισόπεδο Κόμβο Σελλών έως σήραγγα Μετσόβου 2008
59. Εγνατία Οδός Τμήμα Ξάνθη Κομοτηνή από ΑΚ Βαφείκων έως ΑΚ Ιασμού 1998
60. Εγνατία οδός Τμήμα Ξάνθη Κομοτηνής από Ιασμού έως ΑΚ Εισόδου Κομοτηνής 1998
61. Εγνατία οδός Τμήμα Δερβέني - Νυμφόπετρα 1998
62. Ταμιευτήρας Κάρλας και συναφή έργα 1998
63. Εγνατία Οδός Λευκόπετρα Βέροια Κουλούρα 1998
64. Εγνατία Οδός Γέφυρα Μεσοβουνίου και Κρυσταλλοπηγής 1998
65. Εγνατία οδός τμήμα Ασπροβάλτα - Στρυμόνας 1998
66. Οδικό δίκτυο από σιδηροδρομικό σταθμό Κατερίνης και κατασκευή δυο διαβάσεων 2001
67. Ανατολικός κλάδος Ολυμπιακού Δακτυλίου 2002
68. Σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο - Ροδοδάφνη
69. Κάθετος άξονας Εγνατίας οδού Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή - Κορομηλιά
70. Ρέμα Εσχατιάς
71. Δερβέني-Σέρρες κάθετος άξονας Εγνατίας

Επειδή, η ζημιά του Ελληνικού Δημοσίου επιβάρυνε εξ ολοκλήρου τους Έλληνες πολίτες.

Επειδή, προκύπτουν σοβαρές ποινικές και αστικές ευθύνες για όλους τους εμπλεκόμενους στο καρτέλ των εργολάβων.

Επειδή, είναι αδιανόητο επί σειρά δεκαετιών η Πολιτική Ηγεσία της χώρας να μην είχε καταλάβει ότι δεκάδες εργολάβοι έστηναν τους διαγωνισμούς των Δημοσίων Έργων.

Σας ρωτάμε κ. Υπουργέ:

1. Πόσος ήταν ο αρχικός προϋπολογισμός για κάθε ένα από τα ελεγχόμενα έργα, πόσο ήταν ο τελικός προϋπολογισμός και με τι έκπτωση κέρδισε το έργο ο Εργολάβος ή η Κοινοπραξία που ανέλαβε το έργο;
2. Με δεδομένο ότι όπως διαπίστωσε η Επιτροπή Ανταγωνισμού τα εν λόγω έργα (ή όσα από αυτά τελικά κριθούν) αποτέλεσαν αντικείμενο παράνομης χειραγώγησης, πώς σκοπεύει η Πολιτεία να διεκδικήσει τα κλεμμένα από τους Εργολάβους;
3. Είχε γνώση η Πολιτική Ηγεσία για τις παράνομες συμφωνίες των εργολάβων;
4. Κατά την έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού βρέθηκαν έγγραφα ή άλλα στοιχεία από τα οποία προκύπτει με σαφήνεια ότι η Πολιτική Ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ ή άλλου Υπουργείου εμπλεκόμενου με τα Δημόσια Έργα είχε γνώση για τους στημένους διαγωνισμούς ή συμμετείχε στο στήσιμο διαγωνισμών προσφέροντας εργολαβίες σε προνομιακές τιμές κατόπιν συνεννόησης με τους Εργολάβους; Αν βρέθηκαν τέτοια έγγραφα ή επιστολές να μας προσκομιστούν καθώς δεν είναι δυνατόν να προστατεύονται από το επιχειρηματικό απόρρητο έγγραφα που αποδεικνύουν συμπαιγνία της Πολιτικής Ηγεσίας με Εργολάβους.
5. Δύνανται οι εμπλεκόμενοι και αργότερα καταδικασθέντες να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς του δημοσίου και ευρύτερου δημοσίου τομέα ;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος