

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

6095
8-5-18

Ερώτηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: Το σκάνδαλο των 744 χιλιομέτρων

Μεταξύ 2000-2014 η Ε.Ε. διέθεσε 5,6 δισ. για 84 έργα ΣΔΙΤ συνολικού κόστους 30 δισ. Η Ελλάδα πήρε το 60% των συνολικών ευρωπαϊκών συνεισφορών σε ΣΔΙΤ (3,3 δισ.) για τους αυτοκινητοδρόμους, των οποίων το κόστος ανά χιλιόμετρο, μετά την αναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων, αυξήθηκε μέχρι 69%, ενώ το αντικείμενο των έργων μειώθηκε κατά 55%!

Μια ακόμη έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) αποκαθήςωσε προ ημερών τον κυρίαρχο νεοφιλελεύθερο μύθο δεκαετιών για την αποτελεσματικότητα των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, των περίφημων ΣΔΙΤ, στη χρηματοδότηση των δημοσίων έργων.

Τα ελληνικά ΜΜΕ έδωσαν μεγάλη προβολή στο κραυγαλέο «φούσκωμα» του κόστους τριών ελληνικών αυτοκινητοδρόμων με ΣΔΙΤ μήκους 744 χλμ. που έλεγξε το ΕΕΣ, αλλά δεν «πρόσεξαν» το βασικό, πανευρωπαϊκό συμπέρασμα της έκθεσης: ότι οι ΣΔΙΤ «δεν μπορούν να θεωρούνται οικονομικά βιώσιμη επιλογή για την κατασκευή έργων δημοσίων υποδομών»! Συστήνει μάλιστα στην Κομισιόν να σταματήσει τη συγχρηματοδότησή τους από κοινοτικούς πόρους μέχρι να επανεξεταστεί απ' το μηδέν το θεσμικό τους πλαίσιο.

Το ΕΕΣ φωτογραφίζει ένα πανευρωπαϊκό σκάνδαλο διασπάθισης δημοσίου χρήματος, στο οποίο υπάρχει λεόντεια ελληνική συμμετοχή. Το αποτέλεσμα, λέει το ΕΕΣ, ήταν «να δαπανηθούν κατά τρόπο μη αποδοτικό και αναποτελεσματικό 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ». Από αυτή τη «μη αποδοτική» δαπάνη, το 1,2 δισ. ήταν το πρόσθετο δημόσιο κόστος της «επανεκκίνησης» των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων, το 36% του οποίου (422 εκατ.) κάλυψε η Ε.Ε. Τα υπόλοιπα (705 εκατ.) ήταν το «νταβατζηλικί» που πλήρωσε το Ελληνικό Δημόσιο στους «εθνικούς» εργολάβους. Κι αυτό χωρίς να αποτιμηθεί το κόστος της καθυστέρησης, που φτάνει μέχρι 52 μήνες!

Σημειωτέον ότι το ΕΕΣ δεν περιέλαβε στην ανάλυσή του το γεγονός ότι η πραγματική ιδιωτική δαπάνη στα ΣΔΙΤ είναι ασήμαντη, περί το 10%, ενώ το υπόλοιπο της «ιδιωτικής» χρηματοδότησης καλύπτεται από δάνεια με την εγγύηση του Δημοσίου και από τα εκχωρημένα για δεκαετίες έσοδα των διοδίων.

Κατόπιν τούτων καλείσθε να απαντήσετε στα κάτωθι ερωτήματα:

1^ο Γιατί πιστεύετε ότι η Κομισιόν υπερασπίζεται με γραφειοκρατική ακαμψία την επιλογή της να συγχρηματοδοτήσει την «επανεκκίνηση» των κολλημένων για πέντε χρόνια ελληνικών αυτοκινητοδρόμων και να συνεχίσει να πριμοδοτεί την αγορά ΣΔΙΤ;

Μήπως διότι στις κατ' ευφημισμό εθνικές οδούς, που είναι πια ιδιωτικές οδοί, συμμετέχουν εκτός από το εγχώριο κατασκευαστικό καρτέλ (ΑΚΤΩΡ, J&P ΑΒΑΞ, ΑΙΘΗΝΑ, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, Intracom κ.α.), μεγάλοι κατασκευαστές του σκληρού πυρήνα της Ε.Ε. (VINCI - Γαλλία, Cintra και GRUPO - Ισπανία, Hochtief - Γερμανία) και ως εκ τούτου η Κομισιόν δεν ήθελε να τους κόψει το «παντεσπάνι»;

Μήπως επειδή η Κομισιόν έχει επιδείξει και στο παρελθόν ύποπτη «ευαισθησία» στις πιέσεις του ελληνικού κατασκευαστικού καρτέλ;

Μήπως δεν ήταν κορυφαία ένδειξη ήταν ότι, έπειτα από προσφυγή του κατ' ελάχιστον τότε ενδιαφερόμενου «εθνικού εργολάβου», επέβαλε αλλαγή του νόμου για τον βασικό μέτοχο το 2005 και ουσιαστική κατάργηση της συνταγματικής διάταξης για το ασυμβίβαστο εργολάβου και ιδιοκτήτη ΜΜΕ;

Άρα, γιατί η Κομισιόν, που συνήθως βγάζει φλύκταινες με τις κρατικές ενισχύσεις, δεν βλέπει πρόβλημα...;

Τι συμπεραίνει κανείς από αυτά; Το συμπέρασμα για τον απλό πολίτη που για διαδρομή 280 χλμ. Αθήνα - Αργίριο, π.χ., πληρώνει διόδια 30 ευρώ, 1 ευρώ+ ανά δέκα χιλιόμετρα, είναι πως πιάνεται μεγάλο κορόιδο.

Επειδή, το συμπέρασμα για τις κρατικές ερχές δεν μπορεί να είναι κανένα άλλο, παρά ότι λόγοι δημοσίου συμφέροντος, τεκμηριωμένοι από ένα υπεράνω υποψίας ευρωπαϊκό όργανο, επιβάλλουν την ανάκτηση των ιδιωτικών «εθνικών» οδών από το Δημόσιο, έχετε την βούληση να επιβάλλετε προς όφελος του Δημοσίου και των χρηστών αυτή την πολιτική, όταν πια απεδείχθη ότι είναι μαϊμού ΣΔΙΤ, ενώ στην πράξη εκτελέστηκαν ως δημόσια έργα;

Δεν επιβάλλεται ένα τυπικά και ουσιαστικά τεράστιο δημόσιο έργο, όπως η Εγνατία, να μη χαριστεί σε ιδιώτες, απλώς γιατί έτσι λέει το Μνημόνιο;

Εν τέλει, απαντήστε καθαρά:

1^ο Έχετε σχεδιάσει την ανάκτηση των ιδιωτικών «εθνικών» οδών από το Δημόσιο;

2^ο Με ποιο τρόπο θα απαλλαγούμε από το μαϊμού ΣΔΙΤ, αφού στην πράξη τα έργα εκτελούνται ως Δημόσια; Είναι βούλησή σας, να πράξετε κάτι τέτοιο;

3^ο Είναι στις προθέσεις σας να μην χαριστεί η Εγνατία οδός σε ιδιώτες;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος