



ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθ. Πρωτ. ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 5

Ημερομηνία καταθέσεως 6-10-11

ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: Τραγική η κατάσταση στα δημόσια έργα και στις συμβάσεις παραχώρησης των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της χώρας

Η απελπιστική κατάσταση στον τομέα των δημοσίων έργων της χώρας επιβεβαιώνεται καθημερινά. Τα εργοτάξια έκλεισαν το ένα μετά το άλλο, τα νέα μεγάλα έργα που δημοπρατήθηκαν την τελευταία διετία μετριούνται στα δάχτυλα του ενός χεριού, αλλά και σε όσα δημοπρατήθηκαν οι εργολάβοι καθυστερούν πολύ να εγκατασταθούν.

Ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές, το Β' τρίμηνο του 2011 σε σύγκριση με το αντίστοιχο του 2010, παρουσίασε μείωση κατά 40%, ενώ ο δείκτης παραγωγής οικοδομικών έργων παρουσιάζει μία συγκλονιστική μείωση 60%, τη διετία Ιανουάριος 2009 – Ιανουάριος 2011, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων περικόπτεται συνεχώς. Όμως είναι γνωστό ότι οι δημόσιες επενδύσεις αποτελούν ισχυρό όπλο για την αντιμετώπιση της βαθιάς ύφεσης στην οποία βρίσκεται η χώρα μας από διετίας, καθώς έχουν υψηλό πολλαπλασιαστή.

Υπάρχει τεράστια καθυστέρηση από πλευράς Δημοσίου στην εξόφληση των κατασκευαζόμενων έργων, μικρών και μεγάλων, που χρηματοδοτούνται από το ΕΣΠΑ, τον ΘΗΣΕΑ, το ΕΤΕΡΠΣ. Πολύ μεγάλο μέρος των ΟΤΑ έχει ουσιαστικά κηρύξει στάση πληρωμών.

Η ρευστότητα στις εργοληπτικές και οικοδομικές επιχειρήσεις είναι ανύπαρκτη. Τα χρέη είναι δυσβάσταχτα, όπως και τα φορολογικά βάρη. Ίδια κατάσταση επικρατεί και στις μελέτες του Δημοσίου. Είναι ενδεικτικό ότι εκκρεμεί η ανάθεση μελετών του Κτηματολογίου από το καλοκαίρι του 2009!

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών είχε εξαγγείλει, από το τέλος του 2009, νέο θεσμικό πλαίσιο για την παραγωγή δημοσίων έργων, το οποίο μάλιστα εγκρίθηκε δύο φορές από το Υπουργικό Συμβούλιο. Παρ' όλα αυτά ουδέποτε κατατέθηκε στην Βουλή ενώ ορισμένες ρυθμίσεις του, όπως η δημιουργία ανεξάρτητης αρχής για τα δημόσια έργα και η προσφορά δωρεάν μελέτης στο Δημόσιο, αποτελούν νόμο του Κράτους με πρωτοβουλία άλλων Υπουργείων (Ανταγωνιστικότητας και ΠΕΚΑ αντίστοιχα)!

Ωριμα έργα υποδομής τα οποία είχαν δρομολογηθεί ή δημοπρατηθεί, κατόπιν σοβαρής προεργασίας από τη Νέα Δημοκρατία και τα οποία μπορούσαν να συμβάλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη, όπως ενδεικτικά: η επέκταση των οδικών αξόνων Αττικής, το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου, ο εκσυγχρονισμός του αερολιμένα Χανίων, ο άξονας Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη, παραμένουν στάσιμα επί δύο (2) ολόκληρα χρόνια! Είναι ενδεικτικό επίσης ότι για την Γ' Φάση του λιμένα Ηγουμενίτσας, προϋπολογισμού 110 εκατομμυρίων ευρώ, που είχε δημοπρατηθεί το καλοκαίρι του 2009, ακυρώθηκε αναίτιως ο διαγωνισμός μόλις ανέλαβε το ΠΑΣΟΚ και χρειάστηκε 1½ χρόνος για να επαναδημοπρατηθεί, ως Φάση Γ₁ όμως, καθώς είναι μειωμένος ο προϋπολογισμός του έργου κατά 50 εκατομμύρια. Ο δε ανάδοχος του έργου δεν έχει ακόμα εγκατασταθεί.

Τεράστιες καθυστερήσεις παρουσιάζονται και στα έργα του Μετρό, τόσο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και όλες οι εργολαβίες βρίσκονται εκτός κάθε χρονοδιαγράμματος. Άλλωστε πολύ πρόσφατα, απαντώντας σε Ερώτησή μας στη Βουλή, ο αρμόδιος Υφυπουργός παραδέχτηκε τον ορατό κίνδυνο απώλειας κονδυλίων ύψους 400 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, λόγω καθυστερήσεων στο Μετρό! Υπενθυμίζεται ότι επί Νέας Δημοκρατίας το δίκτυο Μετρό σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη είχε τεθεί σε πρώτη προτεραιότητα και υλοποιείτο το μεγαλύτερο μέτωπο έργων Μετρό που είχε γίνει ποτέ στην Ελλάδα.

Σε πλήρη ακινησία βρίσκονται από την αρχή του έτους και οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι οι οποίοι υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης: η Ιόνια οδός (και ο οδικός άξονας Αθήνα – Μαλιακός), οι άξονες Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, Μαλιακός – Κλειδί και ο αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Ελλάδος (Ε-65). Όλες οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν κυρωθεί από τη Βουλή το 2007, περιέχουν όρους επωφελείς για το Ελληνικό Δημόσιο και αποτελούν την μεγαλύτερη επένδυση στη χώρα, προϋπολογισμού 8,5 δις ευρώ.

Τον Ιανουάριο του 2010, πριν από 20 μήνες, η πολιτική ηγεσία του ΥΠΥΜΕΔΙ είχε ανακοινώσει ότι προτίθετο να *«αναθεωρήσει τις συμβάσεις παραχώρησης»* των πέντε μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της χώρας και να *«μειώσει τα διόδια»*.

Έκτοτε, οι ίδιες εξαγγελίες επανελήφθησαν δεκάδες φορές, δυστυχώς χωρίς κανένα απολύτως αντίκρισμα μέχρι τώρα, ενώ συνέβαλαν τα μέγιστα στο κίνημα «δεν πληρώνω». Τον Απρίλιο του 2011, πριν την μεγάλη έξοδο των κατοίκων της Αθήνας και των άλλων αστικών κέντρων για τις γιορτές του Πάσχα, είχαμε νέες υπουργικές εξαγγελίες: Ο τότε Υπουργός Υποδομών εκτιμούσε ότι εντός μίας εβδομάδας θα είχαν συμφωνήσει και οι Τράπεζες στην αναθεώρηση των συμβάσεων! Τίποτα απολύτως δεν έγινε.

Στις αρχές Ιουνίου του 2011 ο Υπουργός ΥΜΕΔΙ έσπευσε να ανακοινώσει τη θετική κατάληξη του διαλόγου για ένα ενδιάμεσο *«σύμφωνο συναντίληψης»* με τους πέντε παραχωρησιούχους. Όμως τα εν λόγω μνημόνια, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των Τραπεζών είναι άνευ σημασίας. Γι' αυτό άλλωστε παρήλθαν άπρακτοι άλλοι τέσσερις μήνες.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι, στις αρχές του 2011, είχε ανακοινωθεί πως το Δημόσιο επρόκειτο να δημιουργήσει ειδικό λογαριασμό, ύψους 500 εκατ. ευρώ, υπό μορφή εγγύησης, ώστε να «ξεπαγώσουν» τα δάνεια των Τραπεζών προς τους παραχωρησιούχους. Δυστυχώς ούτε αυτό έχει γίνει. Παράλληλα θα δημιουργείτο Ανώνυμη Εταιρεία, με σκοπό την τιτλοποίηση των μελλοντικών εσόδων από τα διόδια (προφανώς για να αποδοθούν στη μείωση του χρέους). Ούτε η Εταιρεία αυτή συστήθηκε!

Η προκλητική αδράνεια του ΥΠΥΜΕΔΙ ανάγκασε την Κυβέρνηση να δώσει τη σχετική αρμοδιότητα στο Υπουργείο Οικονομικών, όπως είχε επιχειρήσει και έξι μήνες νωρίτερα, χωρίς κανένα αποτέλεσμα. Ενώ ο κ. Βενιζέλος δήλωνε στα τέλη Αυγούστου ότι *«είναι θέμα ημερών»* οι θετικές εξελίξεις στην επανεκκίνηση των συμβάσεων, τελικά πέρασαν άλλοι δύο μήνες και δεν υπάρχει ούτε καν μία σχετική ανακοίνωση!

Οι «αναθεωρήσεις» των συμβάσεων έχουν παραπεμφθεί στις καλένδες, ενώ τα διόδια εισπράττονται κανονικά, άγνωστο από ποιόν, καθώς το ΥΠΥΜΕΔΙ αρνείται να δώσει τα σχετικά στοιχεία.

Για τη Νέα Δημοκρατία τα έργα αυτά είναι απολύτως αναγκαία για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας και θα πρέπει να επανεκκινήσουν.

Την τραγική εικόνα στα έργα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των συμβάσεων παραχώρησης, δίνουν τα στοιχεία του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας», του μεγαλύτερου προγράμματος του ΕΣΠΑ, του οποίου οι απορροφήσεις ανέρχονται σε ποσοστό μόλις 19,5%.

Συνέπεια όλων αυτών είναι να κλείνουν οι τεχνικές εταιρείες, η μία μετά την άλλη και η ανεργία στον τεχνικό κόσμο (μηχανικούς, τεχνίτες, οικοδόμους και σε δεκάδες άλλα παρεμφερή επαγγέλματα) να έχει εκτιναχθεί στα ύψη.

Επερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Σε ποιους λόγους οφείλεται η απραξία του Υπουργείου Υποδομών, η οποία έχει οδηγήσει σε τέλμα το σύνολο των δημοσίων έργων στη χώρα;
2. Προτίθεται να αποδώσει στις τεχνικές εταιρείες τα οφειλόμενα από το Υπουργείο Υποδομών ποσά, ώστε αυτές να αντιμετωπίσουν τα σοβαρότατα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί την τελευταία διετία;
3. Ποιό είναι το χρονοδιάγραμμα επανεκκίνησης των εργασιών στους αυτοκινητόδρομους που υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης;
4. Εάν τελικώς αναθεωρηθούν οι συμβάσεις παραχώρησης, σε ποιά κατεύθυνση αυτό θα γίνει;
5. Ποιά νέα έργα «ωρίμασαν» την τελευταία διετία από το Υπουργείο Υποδομών και ποιά από αυτά έχουν δημοπρατηθεί;
6. Ποιό είναι το νέο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων στο Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, μετά τις απίστευτες καθυστερήσεις της τελευταίας διετίας;
7. Σε ποιούς λόγους οφείλεται η εξαιρετικά χαμηλή απορρόφηση που παρουσιάζει το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» του Υπουργείου Υποδομών;

Οι επερωτώντες βουλευτές:

Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 2011

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης

Φαγγιάννης

Καρασίδης Γεώργιος
Γιαννάκης Μιχάλης

Δημήτρης Τσουμάνης

Πηλιωνάκης Παναγιώτης
Μηκίρης Μιχάλης

Μάξιμος Χαράκοπουλος

Ταβάνης Κ.

Μιχάλης Λέβης

Χρήστος Ζωσιμ

Ευκλείδης Καραγιάννης

Τσιάνης Κωνσταντίνος

Κωνσταντίνος Παπαγιάννης

Κωνσταντίνος Μανουράκης

Γιώργος Βλάχος

Γιώργος Καραφάνης

Θεόδωρος Λεονταρίδης