

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους Υπουργούς
- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
-Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας

29.10.2012

ΘΕΜΑ: Σενάρια εγκατάλειψης, πριν τη συμβατική ημερομηνία ολοκλήρωσης, του έργου κατασκευής του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)

Σε συνέχεια των ερωτήσεών μας (με αρ. πρωτ. 2245/3.9.2010 και 14516/7.4.2011), υπό το φως των νέων εξελίξεων στο θέμα της πορείας κατασκευής του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) και με τα δημοσιεύματα σχετικά με την επικείμενη εγκατάλειψη του έργου, επανερχόμαστε στο μείζον ζήτημα της ανάγκης ολοκλήρωσης του οδικού άξονα Ε65 και της σύνδεσης της Κεντρικής Ελλάδας με την Δυτική.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα πανελλαδικής κυκλοφορίας εφημερίδων, ο διευθύνων σύμβουλος του ομίλου ΓΕΚ - ΤΕΡΝΑ (κατασκευάστρια εταιρία του Ε65, μαζί με τις ισπανικές ACS και Ferrovial), μιλώντας στο συνέδριο της International Herald Tribune έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου για εγκατάλειψη του έργου εκ μέρους του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Εάν κάτι τέτοιο συμβεί, σύμφωνα με τον δ/νοντα σύμβουλο, το ελληνικό Δημόσιο θα κληθεί να καταβάλλει αποζημιώσεις ύψους 850 - 980 εκ. ευρώ από εθνικούς πόρους, απαξιώνοντας παράλληλα υλοποιηθείσες υποδομές ύψους 400 εκ. ευρώ.

Σύμφωνα με την απαράδεκτη, από άποψης όρων, Σύμβαση Παραχώρησης που είχε υπογραφεί και ψηφιστεί σε θερινό Τμήμα της Βουλής (Ν. 3597/2007, ΦΕΚ 168 Α'/25.07.2007), το έργο θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί και να παραδοθεί προς χρήση στις 30.09.2013, δηλαδή σε 11 περίπου μήνες από σήμερα.

Υπενθυμίζεται ότι στη σύμβαση παραχώρησης του έργου προβλεπόταν ότι ο Αυτοκινητόδρομος θα έχει μήκος 174 χλμ, 14 ανισόπεδους κόμβους, σήραγγες και γέφυρες μεγάλου μήκους και μικρότερα τεχνικά, με παράλληλη κατασκευή παράπλευρου και κάθετου οδικού δικτύου κατά τόπους για την εξυπηρέτηση των περιοχών εκατέρωθεν του αυτοκινητόδρομου, κτίρια εξυπηρέτησης σηράγγων. Παράλληλα προβλεπόταν και η τοποθέτηση σταθμών διοδίων, τόσο μετωπικά όσο και πλευρικά του δρόμου, την εκμετάλλευση των οποίων η κυβέρνηση είχε «ευγενώς» δώσει, για όσο διάστημα προέβλεπε η σύμβαση, στον παραχωρησιούχο (30 έτη με ημερομηνία περαίωσης την 30.03.2038). Επίσης, υπενθυμίζεται ότι το πάγωμα του έργου τον Απρίλιο του 2011 είχε ως αποτέλεσμα την απόλυση εκατοντάδων εργαζομένων στην κατασκευή του, ειδικά στους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων που μαστίζονται από υψηλότατη ανεργία.

Με την υπ' αριθμ. 2530/29.4.2011 απάντησή του στη Βουλή, ο τότε Υφυπουργός Υποδομών ισχυριζόταν ότι, παρά το γεγονός ότι το Δημόσιο καταβάλλει κανονικά τη συμβατική Χρηματοδοτική Συμβολή του στο έργο, μόλις το 30% των εργασιών είχε κατασκευαστεί μέχρι τότε. Ο Υφυπουργός έκανε παράλληλα λόγο για πάγωμα εργασιών σε τμήματα του Ε65 εξαιτίας προσφυγών στο ΣτΕ, χωρίς όμως να αναφέρει πουθενά εάν έχουν ευθύνη για τις

τεράστιες καθυστερήσεις ο παραχωρησιούχος και οι κατασκευάστριες εταιρίες, εάν είναι συνεπείς στις συμβατικές τους υποχρεώσεις, και αν όχι, ποιες κυρώσεις έχουν επιβληθεί (ρήτρες κοκ).

Επειδή το έργο έχει παγώσει και ουδεμία εργασία εκτελείται, παρ' όλα αυτά η εταιρία συνεχίζει να εισπράττει υψηλό τίμημα διοδίων τελών στο ύψος των Θερμοπυλών (μετωπικά διόδια Αγίας Τριάδας), σταθμός που μάλιστα κατασκευάστηκε από το ελληνικό Δημόσιο και όχι από τον παραχωρησιούχο.

Επειδή και στις 19.03.2012, ο τότε Υπουργός ΥΠΟΜΕΔΙ τόνιζε ότι η επανεκκίνηση του έργου του Ε65 καθώς και της ΠΑΘΕ ανάγεται σε πολιτική προτεραιότητα της κυβέρνησης, ωστόσο σήμερα φαίνεται να έχουν αμφότερα εγκαταλειφθεί.

Επειδή, με αφορμή τα σενάρια για οριστική εγκατάλειψη των έργων στον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Ε65), αποδεικνύεται άλλη μια φορά η θέση του ΣΥΡΙΖΑ/ΕΚΜ, ότι στα μεγάλα δημόσια έργα, η εκχώρηση στον ιδιωτικό τομέα της παραγωγής κρίσιμων τομέων των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών, μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, είναι πολιτικά λανθασμένη επιλογή.

Επειδή τα Δημόσια Έργα Υποδομής, όπως είναι οι αυτοκινητόδρομοι, πρέπει ακριβώς να έχουν δημόσιο χαρακτήρα και να κατασκευάζονται στη βάση ενός δημοκρατικού σχεδιασμού και προγραμματισμού.

Για τους παραπάνω λόγους,

ερωτάται ο κ. Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

1. Επιβεβαιώνει ότι υπάρχει στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχέδιο για οριστική εγκατάλειψη του έργου του Ε65; Ποιες συνέπειες θα έχει σε οικονομικό επίπεδο η εφαρμογή ενός τέτοιου σχεδίου;
2. Ποιο συνολικό ποσό εκτιμάται ότι πρέπει να διαθέσει το ελληνικό Δημόσιο για την ολοκλήρωση των προβλεπομένων εργασιών του Αυτοκινητοδρόμου Ε65; Σε περίπτωση υποχώρησης του ΥΠΑΝ από το έργο, σε τι ύψος ανέρχονται οι οφειλόμενες αποζημιώσεις που θα πρέπει να καταβληθούν προς τον Παραχωρησιούχο και τις κατασκευάστριες εταιρίες;
3. Οι κατασκευάστριες εταιρίες και ο παραχωρησιούχος έχουν μέχρι σήμερα τηρήσει τις συμβατικές τους υποχρεώσεις απέναντι στο Δημόσιο; Εάν όχι, ποιες κυρώσεις έχουν επιβληθεί σε αυτούς; Το Δημόσιο από την πλευρά του έχει τηρήσει τους αντίστοιχους όρους της Σύμβασης;
4. Τι ποσοστό του συνολικού έργου έχει κατασκευαστεί μέχρι σήμερα (χιλιόμετρα, παράλληλες κατασκευές/υποδομές κοκ); Ποια έργα έχουν περαιωθεί και ποια βρίσκονται σε εκκρεμότητα;
5. Ποιοι τρόποι και εναλλακτικές αναζητούνται για τη συνέχεια -που θα τονώσει και την απασχόληση της περιοχής, δημιουργώντας θέσεις εργασίας- και ολοκλήρωση του έργου;
6. Θα σταματήσει η είσπραξη διοδίων στο Σταθμό Αγίας Τριάδας μέχρι την ολοκλήρωση του έργου; Θα διασφαλιστεί ότι δεν πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία νέοι Σταθμοί Διοδίων επί του οδικού άξονα Ε65, εάν δεν περαιωθούν οι εργασίες κατασκευής του;

Επίσης, ερωτάται ο κ. Υπουργός Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας:

- Πόσοι εργαζόμενοι έχουν απασχοληθεί στις εργασίες κατασκευής του Ε65 μέχρι σήμερα; Πόσοι εξ αυτών παραμένουν μέχρι σήμερα στις θέσεις τους και ποια μέριμνα έχει ληφθεί για όσους έχασαν τη δουλειά τους από το πάγωμα των εργασιών;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Ηρώ Διώτη, Λάρισας

Δημήτρης Γελαλής, Λάρισας

Παναγιώτα Δριτσέλη, Τρικάλων

Βασίλης Κυριακάκης, Φθιώτιδας

Νίκος Μιχαλάκης, Καρδίτσας

Αλέξανδρος Μεϊκόπουλος, Μαγνησίας

Γιώργος Σταθάκης, Χανίων