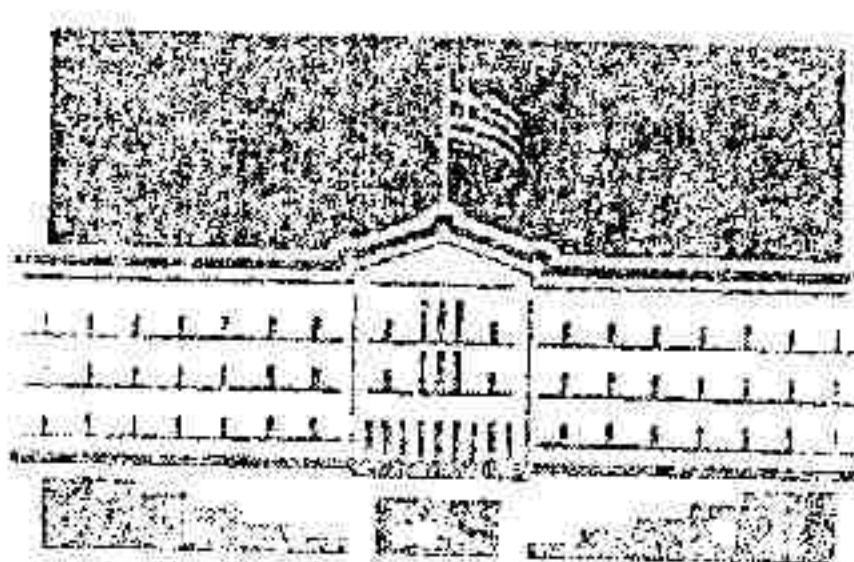
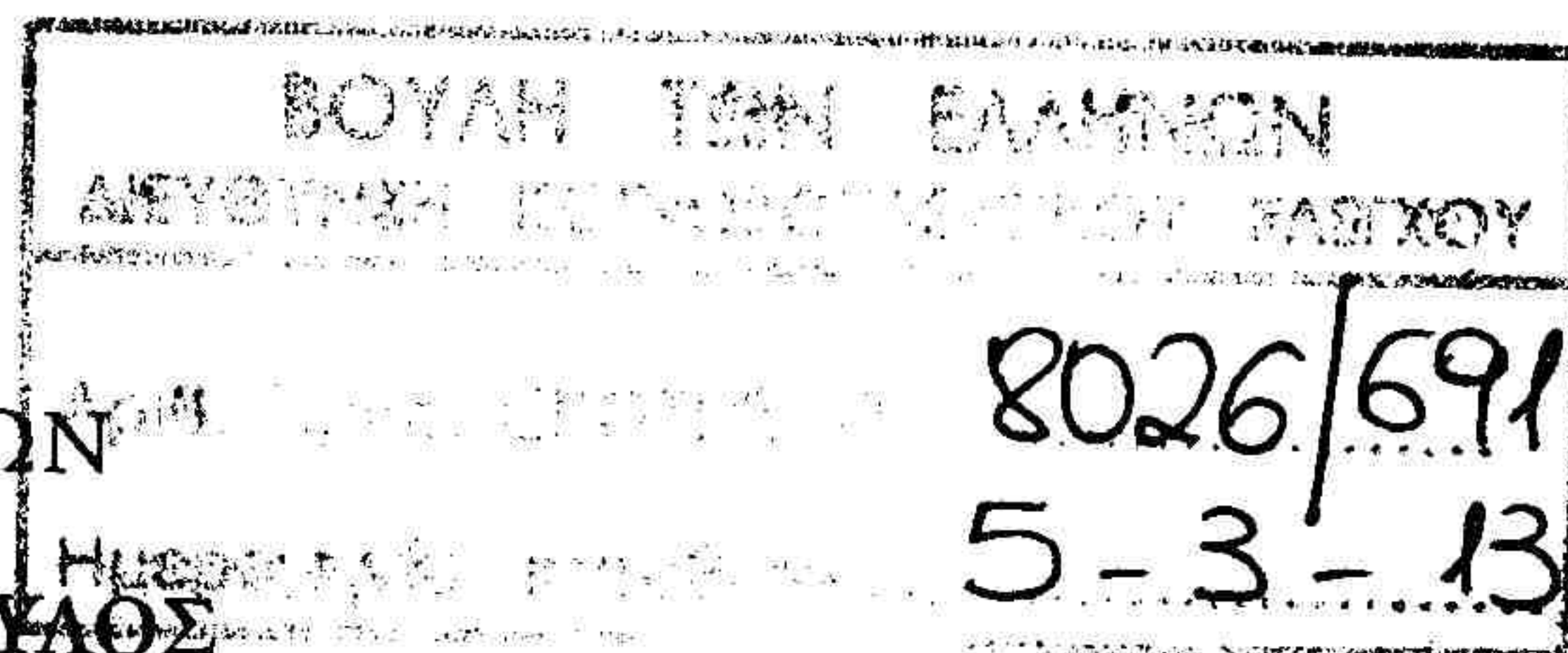




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Βουλευτής Ν. Αχαΐας - Πάτρας



ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε.
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ
ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΤΥΩΝ
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Κοινοποίηση: Οικονομικούς Εισαγγελείς κ.κ. Γρ. Πεπόνη και Σπ. Μουζακίτη
και τον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης

ΘΕΜΑ: Υλοποίηση Συμβάσεων Παραχώρησης Αυτοκινητοδρόμων
Σύμβαση της «Ολυμπίας Οδού»

Α) Δρόμοι στρωμένοι με... ευρώ αποδεικνύονται οι τύποις «συγχρηματοδοτούμενοι» αυτοκινητόδρομοι.

Κερδισμένοι ως τώρα, παρά την οικονομική κρίση, είναι οι εργολάβοι, που έχουν σταματήσει τα έργα εδώ και δύο χρόνια, με το «επιχείρημα» ότι οι τράπεζες σταμάτησαν τη δανειοδότησή τους, ενώ είναι άγνωστο το ύψος των ιδίων κεφαλαίων που έχουν διαθέσει.

Συνεχίζουν, όμως, να εισπράττουν την κρατική χρηματοδότηση και τα έσοδα από τα διόδια...

Για το σύνολο των έργων, η συμβολή του Δημοσίου, από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, ανέρχεται σε 1,6 δισ. ευρώ.

Οι εργολάβοι, που δεν έχουν κάνει ούτε τα μισά έργα, έχουν ήδη πάρει περίπου 1 δισ. ευρώ, ποσό που ξεπερνά τα 1,8 δισ. μαζί με τα έσοδα από τα διόδια.

Επιπλέον απαίτησαν και πήραν από το Δημόσιο αποζημιώσεις 280 εκατ. ευρώ για... καθυστερήσεις, αφού οι καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις και στις αρχαιολογικές ανασκαφές... μεταφράζονται σε αποζημιώσεις, ενώ οι καθυστερήσεις οι δικές τους μένουν, παρά τις ποινικές ρήτρες που προβλέπονται στις συμβάσεις, χωρίς συνέπειες γι αυτούς!!!

Ακόμη, προέκυψαν αστοχίες των μελετών σε σημαντικά τμήματα των αυτοκινητόδρομων, όπως η περιοχή του Καϊάφα, ο βιότοπος της αρκούδας και η Κλόκοβα, που χρειάζονται ανασχεδιασμό και επομένως πρόσθετα κονδύλια. Όπως πάμε, τα απαιτούμενα πρόσθετα κονδύλια θα ξεπεράσουν τις χρηματοδοτικές υποχρεώσεις του Δημοσίου, καλύπτοντας και μέρος της συμμετοχής των τραπεζών και ενδεχομένως των εργολάβων.

Αυτό, όμως, σημαίνει, ότι τα έργα θα κρατικοποιηθούν, αλλά τα διόδια θα παραμείνουν ιδιωτικά!

Όμως, οι κυβερνήσεις, όλες οι κυβερνήσεις, παραμένουν θεατές και αφήνουν να εφαρμόζονται οι συμβάσεις μόνο στα σημεία που συμφέρουν τους εργολάβους, ενώ

για τα υπόλοιπα, που δεν τους συμφέρουν, όχι μόνο δεν εφαρμόζονται τα συμβατικώς προβλεπόμενα, αλλά γίνονται «διαπραγματεύσεις», με σταματημένα τα έργα εδώ και δυο χρόνια, για την αναθεώρηση των συμβάσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των «παραχωρησιούχων» και των τραπεζών, που είναι δεσμευμένοι από τις συμβάσεις για τη χρηματοδότηση των έργων!

Και ποιες είναι οι απαιτήσεις αυτές; Οι «παραχωρησιούχοι» και οι τράπεζες επιδιώκουν, στα πλαίσια των «διαπραγματεύσεων», που έχουν ξεκινήσει οι προηγούμενοι αρμόδιοι υπουργοί και συνεχίζει δυστυχώς και ο σημερινός ΥπερΥπουργός κ. Χατζηδάκης, «την επαναδιαπραγμάτευση» του περιεχομένου των συμβάσεων, που κατά τα άλλα έχουν κυρωθεί με νόμο από την βουλή των Ελλήνων, σε τρεις βασικούς άξονες :

1. Μερική αλλαγή του φυσικού αντικείμενου των έργων
2. Τροποποίηση των όρων χρηματοδότησης
3. Επιμήκυνση του χρόνου παραχώρησης

Όλες, όμως, οι ανωτέρω επιχειρούμενες αλλαγές συνιστούν ουσιαστική τροποποίηση μιας δημόσιας σύμβασης κατά τη διάρκεια της ισχύος της, που ισοδυναμεί με τη σύναψη νέας σύμβασης, που δεν είναι επιτρεπτή, τόσο από το Εθνικό, όσο και από το Κοινοτικό Δίκαιο!!!

Αλλά, ας πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά τους, για να γίνει κατανοητό τι προβλέπουν οι «Συμβάσεις Παραχώρησης των Αυτοκινητοδρόμων», που υπογράφηκαν το 2007, πως εξελίχθηκε η υλοποίησή τους και τι επιδιώκεται με την αναθεώρησή τους.

α) Κύρωση των συμβάσεων από τη Βουλή

Οι συμβάσεις κυρώθηκαν με νόμο από τη Βουλή.

Η κύρωση των Συμβάσεων από τη Βουλή αποσκοπούσε στο να κατοχυρωθεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από τον Παραχωρησιούχο και να τεθούν οι κανόνες δικαίου που διέπουν τη λειτουργία του έργου (ύψος διοδίων τελών, τρόπος καταβολής, κλπ).

Παράλληλα, η κύρωση των συμβάσεων από τη Βουλή χρησιμοποιήθηκε, ώστε να εισαχθούν παρεκκλίσεις από την κείμενη νομοθεσία, ώστε να διευκολυνθεί και να επιταχυνθεί η υλοποίηση των έργων (π.χ. επίσπευση χορηγήσεως αδειών, απαλλοτριώσεις, περιβαλλοντικά ζητήματα, φορολογικές ελαφρύνσεις, κλπ.). Άλλο, βέβαια, το ότι αυτές οι ρυθμίσεις, όχι μόνο δεν επιτάχυναν τις διαδικασίες, αλλά χρησιμοποιήθηκαν στις περιπτώσεις των απαλλοτριώσεων, των αρχαιολογικών ανασκαφών και της μετακίνησης των δικτύων των Ω.Κ.Ω., στα οποία συμπεριλαμβάνεται και η σιδηροδρομική γραμμή, για την πληρωμή τεράστιων αποζημιώσεων για καθυστερήσεις στον Παραχωρησιούχο, αλλά και για την απ' ευθείας ανάθεση σ' αυτόν συμπληρωματικών εργασιών πολλών εκατομμυρίων ευρώ!!!!...

β) Βασικά στοιχεία των Συμβάσεων Παραχώρησης

• Οι Παραχωρησιούχοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση της χρηματοδότησης, με ίδια και δανειακά κεφάλαια, της κατασκευής των νέων τμημάτων των έργων και της λειτουργίας και συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων για τριάντα έτη, με αναμενόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης υψηλότερο του υφιστάμενου στο υπόλοιπο εθνικό δίκτυο της χώρας. «Ο Παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση διαθέσιμη για την πλήρη και

προσήκουσα εκτέλεση του Έργου» και «Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις» είναι οι δανειακές συμβάσεις των Παραχωρησιούχων με τις τράπεζες για τη χρηματοδότηση των Έργων, που υπογράφηκαν ταυτόχρονα με την υπογραφή της κάθε Σύμβασης και έχουν χαρακτηριστεί σαν τέτοιες από το Δημόσιο.

Στη χρηματοδότηση συμβάλλει και το Δημόσιο με την καταβολή στον Παραχωρησιούχο του «Συμβατικής Συμβολής», που προβλέπεται σε κάθε Σύμβαση Παραχώρησης, αλλά και με την παραχώρηση στον Παραχωρησιούχο του δικαιώματος είσπραξης διοδίων. Η καταβολή των δόσεων της «Συμβατικής Συμβολής» του Δημοσίου συνδέεται με την επίτευξη εκ μέρους του Παραχωρησιούχου των «Οροσήμων» (Αποκλειστικές Τμηματικές Προθεσμίες κ.λ.π.), που ορίζονται στην προσφορά και συμφωνούνται ρητά με άρθρο της κάθε Σύμβασης Παραχώρησης.

- Οι Παραχωρησιούχοι θα εισπράττουν διόδια για όλη την περίοδο παραχώρησης από τα ολοκληρωμένα τμήματα έργων, που είτε κατασκευάστηκαν από τον ίδιο, είτε από το Ελληνικό Δημόσιο.

- Επιπλέον, στις «πλεονασματικές» συμβάσεις (Αυτ/Αιγαίου, Ιόνια Οδός, Ολυμπία Οδός) προβλέπεται απόδοση μέρους των εσόδων, που ο παραχωρησιούχος εισπράττει από τα διόδια. Η απόδοση αυτή μπορεί να φτάσει, στο τελικό στάδιο της παραχώρησης, ως και το 90% επί των εσόδων. Μάλιστα, στις συμβάσεις αυτές προβλέπεται και περαιτέρω επιστροφή εσόδων στο Δημόσιο, εφόσον ο ιδιώτης έχει εισπράξει τη ζητηθείσα, από την προσφορά του, απόδοση των ιδίων κεφαλαίων.

Οι «ελλειμματικές» συμβάσεις, δηλαδή οι συμβάσεις που το κόστος των έργων δεν καλύπτεται από τα διόδια των χρηστών (Ε-65, Μορέας), διέπονται από άλλο χρηματοοικονομικό μοντέλο. Σε αυτές, το Δημόσιο οφείλει να συμπληρώσει με επιδότηση τα έσοδα των ιδιωτών, ανάλογα με το ύψος του κυκλοφοριακού κινδύνου που έχει αναλάβει ο καθένας, στο πλαίσιο της αρχικής σύμβασης.

Σύμφωνα με τις παραδοχές του 2007, τα έσοδα του Δημοσίου από διόδια για τις 30ετείς Συμβάσεις Παραχώρησης θα προσέγγιζαν τα 20 δισ. ευρώ, ενώ των παραχωρησιούχων τα 40 δισ. ευρώ.

- Για τις απαλλοτριώσεις και τις αρχαιολογικές ανασκαφές, οι συμβάσεις του 2007 μεταξύ άλλων προβλέπουν:

- Ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων μέσα σε ένα χρόνο (ακόμη δεν ολοκληρώθηκαν)

- Εκτέλεση των αρχαιολογικών ανασκαφών μέσα σε ένα εξάμηνο (συνήθως χρειάζεται τουλάχιστον τετραετία).

- Σε κάθε Σύμβαση Παραχώρησης υπάρχουν η «Συνολική προθεσμία της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών T1», εντός της οποίας ο Παραχωρησιούχος οφείλει να εκτελέσει και ολοκληρώσει τις Μελέτες και τις Κατασκευές, και οι «Αποκλειστικές Τμηματικές Προθεσμίες», που συναρτώνται με την ολοκλήρωση συγκεκριμένων υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου (Τμήματα του Έργου).

- Σε άρθρα της κάθε Σύμβασης Παραχώρησης ορίζονται ή απαριθμούνται:

- α) Τα «Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου» και τα «Γεγονότα Καθυστερήσης», που αποζημιώνονται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα αντίστοιχα άρθρα της Σύμβασης Παραχώρησης.

- β) Τα «Γεγονότα Αθέτησης Δημοσίου» και τα «Γεγονότα Αθέτησης Παραχωρησιούχου», που η συνδρομή ενός ή περισσότερων των οποίων παρέχουν

το δικαίωμα αντιστοίχως στον Παραχωρησιούχο ή το Δημόσιο να καταγγείλει τη Σύμβαση Παραχώρησης.

γ) Υλοποίηση των Συμβάσεων Παραχώρησης

Με βάση τις αρχικές συμβάσεις, η **Ολυμπία Οδός** θα έπρεπε να έχει παραδοθεί στις **4/2/2012**, ο **Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας(E65)** στις **31/12/2011**, η **Ιόνια Οδός** στις **18/4/2011**, ο **Μαλιακός-Κλειδί** στις **5/3/2011** και ο **Μορέας** στις **3/7/2011**.

Σύμφωνα, όμως, με τα όσα περιλαμβάνονται στην απάντηση από το αρμόδιο υπουργείο πρόσφατης Ερώτησης Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, τα **ποσοστά υλοποίησης του φυσικού αντικειμένου** είναι ανά Σύμβαση τα ακόλουθα:

i) Ολυμπία Οδός: 28.9%

ii) E65: 17%

iii) Ιονία Οδός: 30,54%

iv)Μαλιακός-Κλειδί:75%

v) Μορέας:83%

Αυτές οι τεράστιες καθυστερήσεις οφείλονται εν μέρει στις καθυστερήσεις, όπως αναφέρουμε παραπάνω, των απαλλοτριώσεων και των αρχαιολογικών εργασιών, αλλά και στις αστοχίες των μελετών που προέκυψαν σε σημαντικά τμήματα των αυτοκινητόδρομων, κυρίως, όμως, στο ότι **οι Παραχωρησιούχοι έχουν σταματήσει, εδώ και δυο(2) χρόνια, τις εργασίες σε 4 οδικούς άξονες(Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας E65, Μαλιακός-Κλειδί, Ολυμπία Οδός), με εξαίρεση το Μορέα. Οι λόγοι, τους οποίους επικαλούνται οι Παραχωρησιούχοι για το ιδιότυπο αυτό «πάγωμα» των έργων, είναι οι παραπάνω αναφερόμενες καθυστερήσεις και η αναστολή της χρηματοδότησης από τις τράπεζες, οι οποίες, χρησιμοποιώντας σαν δικαιολογία την οικονομική κρίση, διέκοψαν την χορήγηση των δανείων που, βάσει των «Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων» που είχαν υπογράψει, όφειλαν να χορηγούν για την εκτέλεση των έργων.**

Σημειωτέον, ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης προβλέπουν τις διαδικασίες, που ακολουθούνται σε τέτοιες περιπτώσεις, και τις ενδεχόμενες για τους Παραχωρησιούχους εκ μέρους του Δημοσίου αποζημιώσεις, που συνεπάγονται οι καθυστερήσεις που σημειώθηκαν, πλην, όμως, επουδενί δεν δικαιολογούν «πάγωμα» των έργων, που αποτελεί μια ακραία, αντισυμβατική και εκβιαστική ενέργεια από μέρους των Παραχωρησιούχων, η ανοχή της οποίας από το Κράτος δείχνει τη διαχρονική υποταγή του στους μεγαλο- εργολάβους κατασκευαστές των έργων και στα συμφέροντά τους....

Αντί το Κράτος από την πρώτη στιγμή να προσφύγει στις προβλεπόμενες από τις Συμβάσεις Παραχώρησης διαδικασίες για **«Γεγονότα Αθέτησης Παραχωρησιούχου»**, όπως προφανώς είναι το «πάγωμα» των έργων και η αναστολή της χρηματοδότησής τους από τις Δανείστριες Τράπεζες, οι αρμόδιοι υπουργοί ανέχτηκαν αυτή την αντισυμβατική συμπεριφορά, άρχισαν τις **«διαπραγματεύσεις»** με τους Παραχωρησιούχους για την επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων, νομιμοποιώντας τις απαιτήσεις τους και απεμπολώντας τα συμφέροντα του Δημοσίου!

Έτσι, στις 11 Ιουνίου 2011 ο τότε Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων **Δημήτρης Ρέππας** ανακοίνωσε «τη θετική κατάληξη του διαλόγου για τη διαμόρφωση **Μνημονίου Συναντίληψης** με τους παραχωρησιούχους και τις δανειοδοτούσες Τράπεζες, προκειμένου να δοθούν οριστικές λύσεις στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πέντε μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι»...Όμως, παρά την

υπογραφή του «Μνημονίου Συναντίληψης», τα έργα παρέμειναν «παγωμένα» και τη σκυτάλη των «διαπραγματεύσεων» ανέλαβε ο κ. Βορίδης, ο οποίος, σε συνέντευξη τύπου που παραχώρησε τον Απρίλιο του 2012 στο περιθώριο του συνεδρίου «TRA 2012», ανέφερε, ότι «στόχος μας είναι να έχουμε μία συνολική συμφωνία για στο τέλος Ιουλίου, να λάβουμε την έγκριση από την Ε.Ε. και να επικυρωθεί στη Βουλή τον Οκτώβριο».

Ο τότε υπουργός Υποδομών σημείωσε επίσης, ότι «οι συζητήσεις μεταξύ του δημοσίου και των παραχωρησιούχων δείχνουν ότι υπάρχει η δυνατότητα τα έσοδα του Δημοσίου από τα διόδια να χρησιμοποιηθούν για την χρηματοδότηση των παραχωρησιούχων». Πρακτικά, όπως είπε, «θα πρόκειται για ταμειακή διευκόλυνση προς τους παραχωρησιούχους» (κάτι αντίστοιχο έχει συμβεί στην Ισπανία). Βέβαια, ο κ. Βορίδης δεν ανέφερε, ότι μιλάμε για ποσό 20 δις ευρώ, στα οποία, όπως αναφέρουμε παραπάνω, θα προσέγγιζαν τα έσοδα του Δημοσίου από διόδια, σύμφωνα με τις παραδοχές του 2007, κατά τη διάρκεια των 30 ετών ισχύος των Συμβάσεων Παραχώρησης.

Στο χωρό των «διαπραγματεύσεων» ενεπλάκη μέχρι και ο Πρωθυπουργός κ. Παπαδήμος, ο οποίος σε επιστολή του στον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jose-Manuel Barroso έθεσε «ως προτεραιότητα, για την ανάπτυξη της απασχόλησης στην Ελλάδα, την απεμπλοκή των έργων στους 4 από τους 5 αυτοκινητοδρόμους της Ελλάδας». Στην εν λόγω επιστολή του ο κ. Παπαδήμος, μεταξύ άλλων, αναφέρει:

«Μετά τη συμφωνία πάνω στις γενικές αρχές που θα διέπουν αυτές τις διαπραγματεύσεις (οι οποίες επίσης παρουσιάστηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή) και αφού προσδιορίστηκαν λεπτομερώς όλα τα σχετικά τεχνικά, νομικά και οικονομικά θέματα, οι διαπραγματεύσεις έχουν πλέον επικεντρωθεί στα εξής τρία ζητήματα:

α. τον πιθανό περιορισμό του μεγέθους των έργων και την κατάληξη των συμφωνιών για τις απαιτούμενες αποζημιώσεις, λόγω των καθυστερήσεων

β. την επίτευξη ενός εσωτερικού δείκτη ανταποδοτικότητας ούτως ώστε τα έργα να είναι οικονομικά βιώσιμα, τόσο για το κράτος, όσο και για τους αναδόχους.

Αυτό θα εξαρτηθεί, εν μέρει, από το κόστος της διαθέσιμης χρηματοδότησης χρέους για τα έργα και τη συμβολή του «Εργαλείου Επιμερισμού Κινδύνου», που θα είναι το κλειδί σε αυτή την περίπτωση

γ. στον τρόπο με τον οποίο οι Τράπεζες θα αντιμετωπίσουν την έκθεσή τους σε αυτά τα έργα, γεγονός που εξαρτάται από την ικανότητα των αναδόχων και των κατασκευαστικών εταιριών να εξυπηρετήσουν τις οφειλές τους με ένα λογικό κόστος. Οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανόν να οριστικοποιηθούν μέχρι το καλοκαίρι 2012 και οι αναθεωρημένες Συμβάσεις Εκχώρησης ενδέχεται να εγκριθούν από το ελληνικό Κοινοβούλιο τον Οκτώβριο 2012».

Δηλαδή, ο κ. Παπαδήμος προανήγγειλε, κατά τον πιο επίσημο τρόπο τη συνθηκολόγηση και την υποταγή του Κράτους στις απαιτήσεις των μεγαλοκατασκευαστών και των τραπεζών, που με αφορμή την κρίση θέλουν να υπαναχωρήσουν από τις αρχικές τους συμφωνίες και τις Συμβάσεις που έχουν υπογράψει, ελαχιστοποιώντας τους κινδύνους που έχουν αναλάβει και μεγιστοποιώντας τα κέρδη τους!!!

Μετά τις επαναληπτικές εκλογές του Ιουνίου 2012, οι «διαπραγματεύσεις» σταμάτησαν. Πέρασε ένας μήνας απραγίας και η Τρόικα άρχισε να ρωτάει τι γίνεται με τις διαπραγματεύσεις, καθώς τα έσοδα του δημοσίου από τα διόδια αποτελούν τη βάση του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων, και άσκησε έντονη πίεση για την επανεκκίνηση των συνομιλιών. Τελικώς, αυτές ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο, όταν

ορίστηκε «ειδικός διαπραγματευτής» από την κυβέρνηση. Η τρόικα είχε ζητήσει αποτελέσματα έως τα τέλη Σεπτεμβρίου, όμως τέτοιες εξελίξεις δεν υπήρξαν μέχρι τις **12 Δεκεμβρίου 2012**, που ο υφυπουργός κ. Χατζηδάκης ανακοίνωσε, ότι έχει επιτευχθεί μια «**καταρχήν συμφωνία**» με τους παραχωρησιούχους για τη συνέχιση των εργασιών.

Σύμφωνα με όσα ανακοινώθηκαν, τα σημεία στα οποία στηρίχθηκε η συμφωνία Δημοσίου – κατασκευαστών είναι:

1. «Περιορίστηκαν» οι διεκδικήσεις (claims) των παραχωρησιούχων

Το συνολικό ποσό στο οποίο «**συμβιβάστηκαν**» το Ελληνικό Δημόσιο και οι Παραχωρησιούχοι, για τις διεκδικήσεις των τελευταίων, που αφορούν τις καθυστερήσεις στην κατασκευή των έργων (καθυστέρηση στις απαλλοτριώσεις, αρχαιολογία) ανέρχεται περίπου στα **280 εκατ. Ευρώ**. **2. Προσαρμόζεται («κουρεύεται») το τεχνικό αντικείμενο των έργων**

Κάποιοι αυτοκινητόδρομοι, μέσω της μείωσης του φυσικού αντικειμένου, αποτέλεσαν την «Ιφιγένεια» για την «καταρχήν συμφωνία» Δημοσίου – κατασκευαστών για τη συνέχιση των εργασιών.

Οι δυο πλευρές συμφώνησαν να «**κουρέψουν**» το **20%** του φυσικού αντικειμένου, με χαμένους την **Ολυμπία Οδό** και τον **Ε-65** (Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας).

Πρόκειται για το τμήμα **Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα** της Ολυμπίας Οδού και των τμημάτων **Τρίκαλα - Εγνατία** και **Λαμία - Ξυνιάδα** του **Ε - 65**.

Το υπόλοιπο **80%** των έργων θα προχωρήσει «κανονικά». Συνολικά, πρόκειται να υλοποιηθούν **956 χλμ.**, από τα **1.204 χλμ.** που προβλέπονταν αρχικά.

3. Η πολιτική διόδων δεν αλλάζει

Θα εφαρμοστούν οι ρυθμίσεις που προβλέπουν οι συμβάσεις.

Οι παραχωρησιούχοι φέρουν τον κίνδυνο του κυκλοφοριακού φόρτου που επιδρά στα οικονομικά τους αποτελέσματα.

Δηλαδή, το αποτέλεσμα των «διαπραγματεύσεων» ήταν οι μεγαλο-εργολάβοι να αποζημιωθούν για τις καθυστερήσεις, αλλά να μην υποστούν καμιά συνέπεια για το διετές «πάγωμα» των έργων, και επί πλέον να την «πληρώσουν» και τα έργα, τα οποία περικόπτονται κατά **20%, με μεγάλο χαμένο κυρίως την Ολυμπία Οδό, η οποία θα σταματήσει στην Πάτρα(!!!) , απόφαση που δημιουργεί πλήθος ερωτηματικών για την σκοπιμότητά της και ξεσήκωσε δικαιολογημένα θύελλα διαμαρτυριών από τους φορείς και τους κατοίκους της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.**

Ωστόσο, η συνέχιση των εργασιών εξαρτάται από τις τράπεζες και την ΕΕ, στις οποίες αποτίνονται Δημόσιο και Παραχωρησιούχοι για την επίτευξη της οριστικής συμφωνίας.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του υπουργείου Μεταφορών, οι διαπραγματεύσεις με τις τράπεζες και την ΕΕ θα ολοκληρώνονταν ως το Φεβρουάριο, οπότε τα έργα θα ξεκινούσαν τον Απρίλιο, αφότου οι νέες συμβάσεις κυρωθούν από τη Βουλή. Όμως, αυτές οι προβλέψεις φαίνεται ήδη ότι διαψεύστηκαν, αφού αφενός οι Τράπεζες διεκδικούν το δικό τους μερίδιο, για να συμφωνήσουν στη συνέχιση της χρηματοδότησης, και αφετέρου φαίνεται, ότι δεν έχει επέλθει ακόμη και η συμφωνία των Βρυξελλών για τις αλλαγές στις Συμβάσεις...

Οπότε, θα έχουμε νέες καθυστερήσεις στην επανέναρξη των έργων και νέες παραχωρήσεις του Δημοσίου, αυτή τη φορά προς τις Τράπεζες, οι οποίες επιδιώκουν την κάλυψη από το Δημόσιο του «χρηματοδοτικού κενού», που ισχυρίζονται, ότι δημιουργείται από την πτώση των εισπράξεων από διόδια, αλλά και την αύξηση των επιτοκίων δανεισμού...

Πέραν, όμως, των καθυστερήσεων και των δυσμενών για το Δημόσιο, αλλά και για τα ίδια τα έργα εξελίξεων, στις οποίες καταλήγουν οι «διαπραγματεύσεις» θα έχουμε και μεγάλες απώλειες κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, αφού ήδη, και μόνο για την Ολυμπία Οδό, με την υπ' αριθμό Α.Π. 3697/2-11-2011 Πράξη της «ΕΙΔΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε.Π «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», ο συνολικός προϋπολογισμός της πράξης μειώνεται από 957.972.822,92€ σε 862.400.728,69€, ενώ η επιλέξιμη δημόσια δαπάνη μειώνεται από 731.889.093€ σε 603.265.245,56€ και η συγχρηματοδοτούμενη δαπάνη μειώνεται από 511.370.909,28€ σε 421.501.427,07€. Επίσης, σύμφωνα με την ίδια Πράξη, από τα 220.516.599,81€(!!!) που προβλέπονται για αγορά εδαφικών εκτάσεων (απαλλοτριώσεις), μόνο τα 60.326.524,56€ είναι επιλέξιμες δαπάνες....

Αλλά η κακοδιαχείριση και το πάρτι των μεγαλο-εργολάβων δεν σταματά εδώ, αφού, μέσω του κόλπου των συμπληρωματικών συμβάσεων, που μπορούν να φθάσουν μέχρι και του 50% της αρχικής Σύμβασης, το Δημόσιο έχει μέχρι σήμερα καταβάλει, όπως αναφέρει ο κ. Χατζηδάκης σε απάντηση ερώτησης Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, για συμπληρωματικές εργασίες:

- Για την Ολυμπία Οδό: 9,13 εκατομ. €, ενώ «εκτιμάται», ότι θα καταβληθούν για τοπικές τροποποιήσεις της χάραξης(λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων) ακόμη 12 εκατ. € .

- Για τον Μορέα: 13 εκατομ. €

- Για Μαλιακό-Κλειδί: Ο κ. Χατζηδάκης αναφέρει στην παραπάνω απάντησή του, ότι «το Δημόσιο μέχρι σήμερα δεν έχει καταβάλει στον Παραχωρησιούχο δαπάνη για πρόσθετες εργασίες», αλλά η αλήθεια είναι ότι ήδη έχουν εγκριθεί 169 εκατ. € για την κατασκευή Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης στις τρεις σήραγγες, η οποία δεν είχε προβλεφθεί στην αρχική σύμβαση, και ήδη δόθηκαν 160 εκατ. €.

Και βέβαια μπαίνει το ερώτημα, αν ισχύει το ίδιο και για τις άλλες Συμβάσεις Παραχώρησης , οπότε θα δοθούν και εκεί ανάλογα ποσά, με την υπογραφή των απαιτούμενων συμπληρωματικών συμβάσεων....

Β) Όπως αναφέρουμε παραπάνω, η Ολυμπία οδός ήταν , μαζί με τον Ε65, η μεγάλη χαμένη των αυτοκινητοδρόμων, αφού, σύμφωνα με την παραπάνω «καταρχήν συμφωνία» «κουρεύτηκε» το τόσο ζωτικό για την ανάπτυξη της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας τμήμα της, το τμήμα Πάτρα - Πύργος – Τσακώνα.

Η απόφαση αυτή δημιουργεί τεράστια ερωτηματικά για τη σκοπιμότητά της, ενώ ξεσήκωσε, όπως αναφέρουμε παραπάνω, θύελλα διαμαρτυριών.

Για το λόγο αυτό, θα κάνουμε ιδιαίτερη αναφορά στη σημαντική αυτή Σύμβαση και την εξέλιξή της, προκειμένου να καταδείξουμε τους λόγους των καθυστερήσεων, αλλά και το πάρτι της κακοδιαχείρισης, που οδήγησαν στη δυσμενή εξέλιξη της περικοπής του φυσικού της αντικειμένου.

Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Γιώργος Σουφλιάς, σε Συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε το 2005, για να ανακοινώσει ότι η Ολυμπία Οδός μπαίνει στη τελική ευθεία υλοποίησής της, ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

- «Ο οδικός άξονας Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα & Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα είναι ένα έργο στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου και έργο ζωής και ασφάλειας για τους πολίτες των περιοχών αυτών».

- «Ο συγκεκριμένος δρόμος ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και οι προδιαγραφές του είναι καλύτερες από αυτές που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Από την αρχική προκήρυξη προβλεπόταν το πλάτος του να είναι 24,5 μέτρα, όποια κι ήταν η χάραξη. Τελικά, ο δρόμος θα έχει πλάτος 26,5 μέτρα, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε ρεύμα και με διαχωριστικό διάζωμα ανάμεσα στα δύο ρεύματα. Σύμφωνα με τους ειδικούς, ο δρόμος αυτός θα εξυπηρετεί άνετα, με πλήρη ασφάλεια, υπερτριπλάσια κίνηση από τη σημερινή και θα επιτρέπει σε όλα τα σημεία του την ανάπτυξη ταχύτητας 120 χλμ. την ώρα.»

- «Ο σημερινός δρόμος έχει εκατέρωθεν ζώνες που είναι ήδη απαλλοτριωμένες, και καλύπτουν τις ανάγκες του νέου αυτοκινητοδρόμου».

- «Τα 120 χλμ. του τμήματος Κόρινθος – Πάτρα, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μεσαίο διαχωριστικό διάζωμα. Ο αυτοκινητόδρομος αυτός θα έχει πλάτος 26,5 μέτρα με εξαίρεση το τμήμα Έξοδος Πάτρας – Διόδια Ρίου μήκους 6 χλμ που θα διαθέτει 4 λωρίδες κυκλοφορίας (αστικού τύπου) ανά κατεύθυνση με συνολικό πλάτος 33,15μ.

- «Τα 163,7 χλμ., του τμήματος Πάτρα – Πύργος- Αλφειός - Τσακώνα, με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) και μεσαίο διαχωριστικό διάζωμα».

Διαβάζοντας, όμως, στο επίσημο site της «Ολυμπίας Οδού» την «**ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΕΡΓΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΟΔΟΥ**», βλέπουμε τα εξής:

« **Οι κατασκευαστικές δραστηριότητες εστιάζονται:**

α). Στην κατασκευή των νέων τμημάτων αυτοκινητοδρόμου συνολικού μήκους 284 χιλιομέτρων

- Στα 120 χιλιόμετρα του τμήματος **Κορίνθου-Πατρών**, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση, και διαχωριστικό διάζωμα.

- Στα 164 χιλιόμετρα των τμημάτων **Πατρών-Πύργου** και **Αλφειού-Τσακώνας**, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση και διαχωριστικό διάζωμα για το πρώτο τμήμα, και δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με διαχωριστικό διάζωμα για το δεύτερο τμήμα.»

Δηλαδή, υπάρχει διαφορά ως προς τις λωρίδες κυκλοφορίας, που θα έχει ο αυτοκινητόδρομος. Συγκεκριμένα, ο κ. Σουφλιάς έλεγε, ότι στο μεν τμήμα Κορίνθου-Πατρών θα υπάρχουν 3 λωρίδες κυκλοφορίας, στα δε τμήματα Πατρών-Πύργου και Αλφειού-Τσακώνας 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), ο δε Παραχωρησιούχος λέει, ότι στο μεν τμήμα Κορίνθου-Πατρών θα υπάρχουν δύο λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση, στα δε τμήματα Πατρών-Πύργου και Αλφειού-Τσακώνας αντιστοίχως 2 λωρίδες κυκλοφορίας και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης(ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση για το πρώτο και 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση για το δεύτερο, χωρίς δηλαδή λωρίδα έκτακτης ανάγκης(ΛΕΑ)...

Επειδή η παραπάνω διαφορά στις λωρίδες κυκλοφορίας μεταφράζεται σε πολλά εκατομμύρια ευρώ, ερευνήσαμε το θέμα και από τα επίσημα ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ της συζήτησης(29-11-2007) της Κύρωσης της εν λόγω Σύμβασης Παραχώρησης καταγράφουμε τα εξής:

α) ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας σελίδες 1938-9 των Πρακτικών)

- « Αναλυτικότερα, από την κατασκευή αυτών των τμημάτων, των διακοσίων ογδόντα τρία κόμμα επτά χιλιομέτρων, τα εκατόν είκοσι χιλιόμετρα στο τμήμα **Κόρινθος-Πάτρα**, θα κατασκευαστούν ως εξής: Τέσσαρις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση στα πρώτα είκοσι χιλιόμετρα από τον κόμβο της Τριπόλεως μέχρι το **Κιάτο**. Σε μήκος έξι χιλιομέτρων, με πέντε λωρίδες κυκλοφορίας θα κατασκευαστεί το τμήμα από την **Πάτρα** μέχρι τα διόδια του **Ρίου**. Όλο το υπόλοιπο τμήμα των τριών λωρίδων κυκλοφορίας, ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα ασφαλείας τύπου **New Jersey** θα έχει, όπως προείπα, συνολικό πλάτος είκοσι έξι κόμμα πέντε μέτρα»

- « Στα εκατόν εξήντα τρία χιλιόμετρα του τμήματος **Πάτρα-Πύργος-Αλφειός-Τσακώνα**, το πρώτο θα έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, το δε υπόλοιπο, το κομμάτι, δηλαδή, **Αλφειός-Τσακώνα** θα έχει δυο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση».

β) ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, σελίδα 1940 των Πρακτικών)

- «Σε ό,τι αφορά τα τεχνικά στοιχεία, η πρόβλεψη της σύμβασης δεν είναι για τρεις λωρίδες, όπως ακούστηκε, είναι για δυο λωρίδες και τη λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας. Ουσιαστικά, δηλαδή, δύομισι λωρίδες, δυο, γιατί η λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας δεν είναι λωρίδα που κυκλοφορούν αυτοκίνητα, είναι μόνο για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει ήδη συμφωνήσει, όπως ακούσαμε, να γίνουν τα τεχνικά έργα υποδομής με την πρόβλεψη να μπει και η τρίτη λωρίδα. Εμείς ρωτάμε: **Γιατί θα πρέπει**, εφόσον το έργο από τη στιγμή που θα τελειώσει, ουσιαστικά θα είναι κορεσμένο από την κίνηση που θα έχει, **να αρχίσουμε το ράβε-ξήλωνε και μετά από μερικά χρόνια άντε πάλι από την αρχή να ξαναφτιάχνουμε έργα οδοποιίας».**

- «Επίσης, για τις τρεις σήραγγες που προβλέπονται στο έργο, προβλέπονται αποκλειστικά δυο λωρίδες, χωρίς λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας.

Αυτό και με διεθνή στάνταρντς, θεωρείται επικίνδυνο.

Δεν μπορείς να έχεις μία σήραγγα, στην οποία δεν υπάρχει λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας σε περίπτωση ατυχήματος»

γ) ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος-Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σελίδα 1958 των Πρακτικών)

- «Έρχομαι στο «ράβε-ξήλωνε» για τα έργα, κύριε Κουβέλη, που τα κάνουμε πλάτους τριάντα τριών μέτρων και είπατε μάλιστα, ότι το **Αλφειός-Τσακώνα** με διεθνή στάνταρντς **θα έπρεπε να είναι όχι με δυο λωρίδες, αλλά με τρεις**. Κύριε Κουβέλη, με τα διεθνή στάνταρντ το κομμάτι **Αλφειός-Τσακώνα** έπρεπε να είναι μόνο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και το πολύ-πολύ να είχε ένα πλαϊνό ενός μέτρου».

- «Στα υπόλοιπα, κύριε Σπηλιόπουλε, το κομμάτι **Κόρινθος-Κιάτο** είναι με τέσσαρις λωρίδες. Το υπόλοιπο κομμάτι είναι με τρεις λωρίδες και λέμε τρεις, διότι η **Λ.Ε.Α.** έχει συνήθως πλάτος δύο με 2,20. Εδώ το πλάτος της τρίτης λωρίδας είναι τρία μέτρα και οι μελέτες δείχνουν ότι, έτσι όπως κατασκευάζουμε το δρόμο, αντέχει ο δρόμος τριπλάσια κίνηση από τη σημερινή, να κινούνται τα αυτοκίνητα με άνεση και με ταχύτητα εκατόν είκοσι χιλιομέτρων. Τι θα έπρεπε να κάνουμε δηλαδή;»

Το συμπέρασμα που βγαίνει από τις παραπάνω αναφορές στα Πρακτικά της Βουλής, ως προς τις λωρίδες κυκλοφορίας που πρέπει να έχει ανά κατεύθυνση η «Ολυμπία Οδός», είναι το εξής:

α) Τμήμα Κόρινθος-Κιάτο : 3 λωρίδες κυκλοφορίας και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης

β) Τμήμα Κιάτο-Πάτρα: 2 λωρίδες κυκλοφορίας και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης, πλάτους όμως τριών μέτρων και όχι 2,20.

γ) Τμήμα Πάτρα-Πύργος –Αλφειός : 2 λωρίδες κυκλοφορίας και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης, πλάτους όμως τριών μέτρων και όχι 2,20. Σε μήκος έξι χιλιομέτρων, από την Πάτρα μέχρι τα διόδια του Ρίου, θα υπάρχουν 4 λωρίδες κυκλοφορίας και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης, πλάτους όμως τριών μέτρων και όχι 2,20.

δ) Τμήμα Αλφειός-Τσακώνα : 1 λωρίδα κυκλοφορίας και 1 λωρίδα έκτακτης ανάγκης, πλάτους όμως τριών μέτρων και όχι 2,20.

Γιατί, λοιπόν, ο Παραχωρησιούχος στο επίσημο site του έχει αυτές τις διαφορές, ως προς τις λωρίδες κυκλοφορίας, που πρέπει να κατασκευάσει;

Είναι ένα ερώτημα, που μεταφράζεται σε πολλά εκατομμύρια ευρώ και στο οποίο πρέπει να απαντήσει ο αρμόδιος υπουργός, καταθέτοντας και τα σχετικά αποσπάσματα της τεχνικής περιγραφής του έργου ή/και κάθε άλλο σχετικό στοιχείο της σύμβασης.

Ένα άλλο σημείο, που δημιουργεί πολλά ερωτηματικά είναι το θέμα των απαλλοτριώσεων, το οποίο αφενός προκάλεσε μεγάλες καθυστερήσεις στο έργο, που είχαν σαν συνέπεια την πληρωμή τεράστιων αποζημιώσεων στον Παραχωρησιούχο και αφετέρου στοίχισε στο Δημόσιο, όπως προκύπτει από την παραπάνω υπ' αριθμό Α.Π. 3697/2-11-2011 Πράξη της «ΕΙΔΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε.Π «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» το ιλιγγιώδες ποσό των 220.516.599,81€ (!!!).

Τι συνέβη και, ενώ ο κ. Σουφλιάς δήλωνε, όπως αναφέρουμε παραπάνω, ότι «ο σημερινός δρόμος έχει εκατέρωθεν ζώνες που είναι ήδη απαλλοτριωμένες, και καλύπτουν τις ανάγκες του νέου αυτοκινητοδρόμου», οι υπόλοιπες απαλλοτριώσεις καθυστέρησαν και στοίχισαν τόσο πολύ;

Όπως επισημαίνει το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας σε πρόσφατη ανακοίνωσή του, είχε στηθεί πάρτι με τις απαλλοτριώσεις, η εκδίκαση των οποίων αφενός καθυστέρησε υπερβολικά και αφετέρου επεδίκασε τεράστια ποσά για αποζημιώσεις.

Πέραν τούτου, οι καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις χρησιμοποιήθηκαν από τον Παραχωρησιούχο αφενός ως μηχανισμός παραγωγής αποζημιώσεων προς όφελός του και αφετέρου ως δικαιολογία για τη διακοπή των εργασιών. Όμως, σε περίπτωση συνδρομής «Γεγονότος Καθυστερήσεως», όπως οι καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις, ο Παραχωρησιούχος οφείλει να ενημερώσει εγγράφως και λεπτομερώς το Δημόσιο, αναφέροντας και την αιτούμενη αποζημίωση, και να εφαρμοστούν τα προβλεπόμενα στο άρθρο 26 της Σύμβασης Παραχώρησης. Γιατί, λοιπόν ο Παραχωρησιούχος δεν προχώρησε από την πρώτη στιγμή στη διεκδίκηση αποζημιώσεων από το Δημόσιο, εφόσον υπήρχε συγκεκριμένος μηχανισμός διαιτησίας;

Γιατί περίμενε μέχρι να φτάσει η κατάσταση σε οριακό σημείο; Δεν ήξερε, ότι, χωρίς καταγγελία της Σύμβασης, οι καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις δεν μπορούν να αποτελέσουν λόγο διακοπής των εργασιών; Δεν ήξερε επίσης, ότι η αναστολή της χρηματοδότησής του από τις τράπεζες δεν μπορεί, με βάση τη Σύμβαση, ν' αποτελέσει λόγο διακοπής των εργασιών, αφού αυτός έχει την ευθύνη και το βάρος της χρηματοδότησης των έργων και γι αυτό το λόγο έχει καταθέσει και είναι μέρος

της Σύμβασης τις «Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις», που έχει υπογράψει με τις τράπεζες;

Όπως φαίνεται, λοιπόν, από τις εξελίξεις, ο Παραχωρησιούχος, έχοντας εξασφαλίσει την ανοχή του Δημοσίου στις αντισυμβατικές του ενέργειες και τη μη επιβολή των προβλεπομένων από τη Σύμβαση ποινικών ρητρών, αλλά και τη μη καταγγελία ακόμη της Σύμβασης εκ μέρους του Δημοσίου, χρησιμοποίησε τις καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις σαν μηχανισμό παραγωγής αποζημιώσεων, αλλά και σαν μέσο εκβιασμού του Δημοσίου, για να πετύχει αναθεώρηση βασικών όρων της Σύμβασης προς όφελός του!

Σ' αυτό συνηγορεί και το γεγονός, ότι το μεγαλύτερο μέρος των απαλλοτριώσεων είχε ήδη διενεργηθεί, όταν διακόπησαν οι εργασίες, δεδομένου ότι ο Παραχωρησιούχος απίστευτα προκλητικά φρόντισε σε συγκεκριμένα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου, και μάλιστα αυτά που είναι απολύτως ορατά στους διερχόμενους τλαιπωρημένους πολίτες, να ολοκληρώσει τις εργασίες οδοστρώσεως, μέχρι τελικές στρώσεις 3Α, και μετά να διακόψει τις εργασίες, χωρίς να ολοκληρωθούν και οι ασφαλικές εργασίες...

Σ' αυτό, επίσης, συνηγορούν και οι τεράστιες αποζημιώσεις, που δέχτηκε το Κράτος να δώσει στον Παραχωρησιούχο, αφού πέραν από τα 91,1 εκατομμύρια ευρώ, που του έδωσε ο κ. Χατζηδάκης με την παραπάνω «καταρχήν συμφωνία» του Δεκεμβρίου του 2012, με απόφαση(αριθμ. Πρωτοκ.Α2/00/00/01/19947/15-2-2013), την οποία υπογράφει ο αναπληρωτής υπουργός Σταύρος Καλογιάννης, εγκρίθηκε η διάθεση στην «Ολυμπία Οδό» 25,7 εκατ. €, «ως αποζημίωση για έσοδα από διόδια» (μέχρι το τέλος του 2011), που υπολογίζεται ότι... «έχασε» η κοινοπραξία λόγω της μη λειτουργίας μεγάλου αριθμού σταθμών διοδίων που προέβλεπε η σύμβαση, αλλά εξ αιτίας των καθυστερήσεων δεν κατέστη δυνατό να λειτουργήσουν(!!!)...

Η αιτιολόγηση της άμεσης καταβολής των χρημάτων, που αναφέρεται στην παραπάνω απόφαση του κ. Καλογιάννη αποτελεί πρόκληση για τη σημερινή δημοσιονομική πραγματικότητα, αλλά και για τον απλό επιχειρηματία, στον οποίο το κράτος καθυστερεί να καταβάλει οφειλές για πραγματικώς προσφερθείσες υπηρεσίες κι όχι για αμφίβολης νομιμότητας αποζημιώσεις...

Αναφέρει, λοιπόν, η προκλητική αυτή απόφαση, για την οποία πρέπει να επιληφθούν άμεσα οι Οικονομικοί Εισαγγελείς:

«Την περίοδο αυτή συνεχίζονται με εντατικούς ρυθμούς οι συζητήσεις μεταξύ Δημοσίου και παραχωρησιούχου». Προϋπόθεση, όμως, για την επανεκκίνηση του έργου «αποτελεί η διασφάλιση της κατ' ελάχιστον απαιτούμενης ρευστότητας προς διατήρηση της βιωσιμότητας του παραχωρησιούχου (πληρωμή τόκων δανείων και swaps)». Έτσι, «παρίσταται η ανάγκη να καλυφθούν οι ανελαστικές δαπάνες του παραχωρησιούχου για την πληρωμή ασφαλιστρών αντιστάθμισης κινδύνου(swaps), προκειμένου να αποφευχθεί πτωχευτικό γεγονός, που δεν θα επιτρέψει την επιτυχή ολοκλήρωση των σε εξέλιξη διαπραγματεύσεων»(!!!)....

Αν είναι ποτέ δυνατό να δίνονται 25,7 εκατ. € 'μ' αυτό τον τρόπο και ενώ έχουν ήδη δοθεί για τον ίδιο λόγο 91,1 εκατομμύρια ευρώ, αφού στο ποσό αυτό, βάσει των όσων ανακοινώθηκαν από τον κ. Χατζηδάκη, «συμβιβάστηκε» ο Παραχωρησιούχος, ως προς τις αποζημιώσεις τις οποίες αξιώνει, λόγω των καθυστερήσεων στις απαλλοτριώσεις και την αρχαιολογία. Πως είναι δυνατό, μετά τον υποτιθέμενο συμβιβασμό του, ο Παραχωρησιούχος να επανέρχεται με το υπ' αρ. πρωτ. SER/GBG/0035/2013/28.01.2013 έγγραφό του και να αξιώνει αποζημίωση για

συνδρομή «Γεγονότων Καθυστερήσεως» και «Γεγονότων Ευθύνης Δημοσίου», για τα οποία ήδη είχε αποζημιωθεί;

Αλλά τα «δώρα» προς τον Παραχωρησιούχο της «Ολυμπίας Οδού» δεν σταματούν εδώ, αφού είναι γνωστό, ότι προωθείτο και η υπογραφή «Μνημονίου» μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ και του Παραχωρησιούχου για την απ' ευθείας ανάθεση σ' αυτόν των απαιτούμενων μετακινήσεων και προσαρμογών της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα, ο προϋπολογισμός των οποίων υπερβαίνει τα 200 εκατ. € (!!!).

Μάλιστα, οι «Οικολόγοι- Πράσινοι», σε συνέντευξη που παραχώρησαν στην Πάτρα στις 3 Νοεμβρίου 2010 κατήγγειλαν αυτό το «εκκολαπτόμενο σκάνδαλο απευθείας αναθέσεων επιπλέον έργων ύψους 200 εκατ. ευρώ στην ιδιωτική κοινοπραξία του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου Πάτρας». Δεν γνωρίζουμε τι απέγινε με το «Μνημόνιο» αυτό, αλλά χωρίς τις εργασίες αυτές δεν μπορεί να τελειώσει το έργο και είναι σίγουρο, ότι, αν δεν έχει υπογραφεί το εν λόγω «Μνημόνιο», θα βρεθεί τρόπος να δοθούν απ' ευθείας στους μεγαλο-εργολάβους της «Ολυμπίας Οδού» ακόμη 200 εκατ. € (!!!)...

Όπως είναι σίγουρο, ότι θα δοθούν πολλά ακόμη εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης(Λ.Ε.Α.) στις σήραγγες και αυτής της Σύμβασης, όπως έγινε και στην περίπτωση της Σύμβασης Μαλιακός-Κλειδί, που αναφέρουμε παραπάνω, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τα παραπάνω αποσπάσματα από τα Πρακτικά της Βουλής, δεν προβλέπεται από τη Σύμβαση η κατασκευή Λ.Ε.Α. στις σήραγγες.

Μετά τα παραπάνω, δεν είναι δυνατό να έχει κανείς αμφιβολίες για τους λόγους που εκτροχιάστηκε η Σύμβαση χρονικά και οικονομικά και φτάσαμε στη σημερινή κατάσταση. Ενώ το έργο ήδη έπρεπε να βρίσκεται σε λειτουργία, έχει τελειώσει μόνο το 28,9% του φυσικού του αντικειμένου και η Κυβέρνηση, αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις στην ανάπτυξη της περιοχής και υπηρετώντας, όχι το Δημόσιο συμφέρον, αλλά τα συμφέροντα των μεγαλο-εργολάβων και των τραπεζών, αποφάσισε να «κουρευτεί» το 20% του φυσικού αντικειμένου της Σύμβασης και η «Ολυμπία Οδός» να σταματήσει στην Πάτρα, αφήνοντας την κατασκευή στα υπόλοιπα τμήματά της, Πάτρα- Πύργος-Αλφειός- Τσακώνα, στην αβεβαιότητα έωλων υποσχέσεων...

Γι αυτό το έγκλημα υπάρχουν υπεύθυνοι, που πρέπει να λογοδοτήσουν στο λαό της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, αλλά και στη Δικαιοσύνη!...

ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ ΕΡΩΤΩΝΤΑΙ Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ:

Γιατί επί δυο χρόνια παίζεται αυτή η φαρσοκωμωδία των «διαπραγματεύσεων» μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχων για την επανέναρξη των εργασιών στα έργα κατασκευής των Αυτοκινητοδρόμων, που μονομερώς και αντισυμβατικά σταμάτησαν οι Παραχωρησιούχοι;

Μέχρι τότε οι Υπουργοί θα ανακοινώνουν «Μνημόνια Συναντίληψης» και «καταρχήν συμφωνίες» με τους Παραχωρησιούχους, που ποτέ δεν εφαρμόζονται;

Να κατατεθούν το «Μνημόνιο Συναντίληψης», που υπέγραψε ο κ. Ρέπας τον Ιούνιο του 2011, και η «καταρχήν συμφωνία», που ανακοίνωσε ο κ. Χατζηδάκης τον

περασμένο Δεκέμβριο. Να κατατεθεί, επίσης, η επιστολή του π. Πρωθυπουργού κ. Παπαδήμου προς τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jose-Manuel Barroso

2) Γιατί δεν καταγγέλθηκε εξ αρχής η αντισυμβατική συμπεριφορά των Παραχωρησιούχων για το μονομερές «πάγωμα» των έργων και γιατί δεν επεβλήθησαν οι προβλεπόμενες από τις Συμβάσεις ποινικές ρήτρες;

Δικαιολογείται από τις Συμβάσεις Παραχώρησης αναστολή της χρηματοδότησης από τις τράπεζες, όταν υπάρχουν οι «Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις», που έχουν υπογράψει οι Παραχωρησιούχοι με τις τράπεζες και αποτελούν μέρος της Σύμβασης;

Δεν αποτελεί αυτό «Γεγονός Αθέτησης Παραχωρησιούχου»;

3) Γιατί οι αρμόδιοι Υπουργοί νομιμοποιούν αντισυμβατικές συμπεριφορές, «διαπραγματευόμενοι» με τους Παραχωρησιούχους και υπογράφοντας την άμεση καταβολή τεράστιων αποζημιώσεων προς αυτούς για καθυστερήσεις, ενώ οι Παραχωρησιούχοι εξακολουθούν να κρατούν «παγωμένα» τα έργα;

Έτσι αντιλαμβάνονται την προάσπιση του Δημοσίου Συμφέροντος;

Να κατατεθούν, για κάθε Σύμβαση, τα «έγγραφα αιτήματα» των Παραχωρησιούχων για συνδρομή «Γεγονότων Καθυστερήσης» και «Γεγονότων Ευθύνης Δημοσίου», για τα οποία Δημόσιο και Παραχωρησιούχοι «συμβιβάστηκαν» στο ποσό των 280 εκατομ. ευρώ, συνολικά για όλες τις Συμβάσεις. Να αναφερθεί πως επιμερίζεται το ποσό «συμβιβασμού» των 280 εκατομ. ευρώ σε κάθε Σύμβαση.

4) Πως είναι δυνατό, στην περίπτωση της Ολυμπίας Οδού, μετά τον υποτιθέμενο συμβιβασμό του, ο Παραχωρησιούχος να επανέρχεται και να αξιώνει αποζημίωση για συνδρομή «Γεγονότων Καθυστερήσης» και «Γεγονότων Ευθύνης Δημοσίου», για τα οποία ήδη είχε αποζημιωθεί; Είναι ποτέ δυνατό Υπουργός να ανέχεται τέτοιες συμπεριφορές και να υπογράφει την άμεση καταβολή αποζημιώσεων τέτοιου ύψους με τέτοιες προκλητικές και απαράδεκτες αιτιολογήσεις;

Δεν πρέπει να επέμβει άμεσα η Δικαιοσύνη για τη δύσοσμη αυτή υπόθεση;

Να κατατεθεί το υπ' αριθμό πρωτοκόλλου SER/GBG/0035/2013/28.01.2013 έγγραφο του Παραχωρησιούχου, το οποίο αναφέρεται στην παραπάνω απόφαση του κ. Καλογιάννη.

5) Πως εξηγεί ο αρμόδιος Υπουργός τις διαφορές, ως προς τις λωρίδες κυκλοφορίας, που έχει ο Παραχωρησιούχος στο επίσημο site του σαν συμβατικό του αντικείμενο, σε σχέση με αυτές που, όπως αναφέρουμε παραπάνω, πρέπει να κατασκευάσει; Σε πόσα εκατομμύρια ευρώ μεταφράζονται αυτές και ποιος επωφελείται από αυτό; Να κατατεθούν τα σχετικά αποσπάσματα της τεχνικής περιγραφής του έργου ή/και κάθε άλλο σχετικό στοιχείο της σύμβασης, που προσδιορίζουν την πραγματική συμβατική υποχρέωση του Παραχωρησιούχου, ως προς τον αριθμό των λωρίδων κυκλοφορίας και το πλάτος αυτών για κάθε τμήμα, καθώς και για τις διαστάσεις του διαχωριστικού διαζώματος και για το πλάτος του πλαϊνού κάθε κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

6) Ο «ειδικός διαπραγματευτής» που ορίστηκε από την κυβέρνηση δεν είδε τίποτα από όσα σκανδαλώδη έγιναν και γίνονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης των Αυτοκινητοδρόμων ή αυτός ορίστηκε, για να «διαπραγματευθεί» τους όρους της

«συνδιαλλαγής» του πολιτικού συστήματος με τους μεγαλο-εργολάβους κατασκευαστές και τις τράπεζες;

7) Οι επιχειρούμενες αλλαγές στις Συμβάσεις Παραχώρησης δεν συνιστούν ουσιώδη τροποποίηση μιας δημόσιας σύμβασης κατά τη διάρκεια της ισχύος της, που ισοδυναμεί με τη σύναψη νέας σύμβασης, που δεν είναι επιτρεπτή, τόσο από το Εθνικό, όσο και από το Κοινοτικό Δίκαιο;

Έχει γίνει δεκτό αυτό από την Ε.Ε.;

Να κατατεθεί η τυχόν υπάρχουσα σχετική αλληλογραφία.

8) Θα γίνει και στις άλλες Συμβάσεις Παραχώρησης ό,τι έγινε και στη Σύμβαση του Μαλιακός-Κλειδί για την κατασκευή Λ.Ε.Α. στις σήραγγες;

Αν ναι, έχουν υπολογιστεί τα απαιτούμενα επί πλέον ποσά για κάθε Σύμβαση;

Να κατατεθεί κάθε σχετικό έγγραφο.

9) Έχει υπογραφεί το «Μνημόνιο» μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ και Παραχωρησιούχου της Ολυμπίας Οδού, που αναφέρουμε παραπάνω, για την απ' ευθείας ανάθεση σ' αυτόν των απαιτούμενων μετακινήσεων και προσαρμογών της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα, ο προϋπολογισμός των οποίων υπερβαίνει τα 200 εκατ. €;

Αν ναι, να κατατεθεί το υπογραφέν «Μνημόνιο», αν όχι, με ποιο τρόπο προτίθεται να αντιμετωπίσει το αρμόδιο Υπουργείο το θέμα της εκτέλεσης των εν λόγω εργασιών, χωρίς τις οποίες δεν μπορεί να τελειώσει το έργο;

10) Μέχρι σήμερα, σε ποιο ποσό ανέρχεται ανά Σύμβαση οι απώλειες κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, όπως αυτή που αναφέρουμε παραπάνω, λόγω των καθυστερήσεων;

11) Με ποια κριτήρια αποφασίστηκε το «κούρεμα» του 20% του φυσικού αντικείμενου των δυο Αυτοκινητοδρόμων και ιδιαιτέρως της Ολυμπίας Οδού; Έχουν αντιληφθεί ο Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί, ότι με την απόφαση αυτή ο λεγόμενος Δυτικός Άξονας της Ελλάδας καταδικάζεται σε απαξίωση, της οποίας οι επιπτώσεις θα οδηγήσουν τις Περιφέρειες που ανήκουν σε αυτόν, με κυρίαρχη θέση αυτή της Δυτικής Ελλάδας, σε κοινωνικό και οικονομικό μαρασμό για τα επόμενα χρόνια, με μη αντιστρεπτές επιπτώσεις;

Πιστεύει κανείς ότι οι διαδοχικές διακηρύξεις της Κυβέρνησης για το Στρατηγικό Ρόλο που θα παίξει η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας στην ανάπτυξη της Χώρας, μέσω της Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων, μπορεί να έχει οποιοδήποτε αντίκρισμα με την ακολουθεύμενη πολιτική στο θέμα της Ολυμπίας Οδού;

Μετά το παραπάνω «κούρεμα» του 20% των αυτοκινητοδρόμων, σε πόσα εκατ. αντιστοιχεί στη μείωση των κατασκευαστικών δαπανών για κάθε Σύμβαση, σε απόλυτα μεγέθη;

Αντιστρόφως, πόσα εκατ. ευρώ έχουν εκταμιευτεί ως σήμερα;

Θα υπάρξει υπέρβαση δαπανών για κάποιους αυτοκινητοδρόμους;

12) Σε τι ποσά έφθασαν ανά Σύμβαση οι αποζημιώσεις των ιδιοκτητών των εκτάσεων που απαλλοτριώθηκαν;

Είναι μέσα στα λογικά πλαίσια αυτά τα ποσά;

Ειδικότερα, όσο αφορά την Ολυμπία Οδό, δεν είδε, ούτε άκουσε κανέναν Υπουργό ή άλλος αρμόδιος Δημόσιος Λειτουργός για το πάρτι, που στήθηκε με τις απαλλοτριώσεις, ιδιαιτέρως στις περιοχές Κορινθίας και Αιγιαλείας;

Πώς κρίνουν οι αρμόδιοι Υπουργοί το ιλιγγιώδες ποσό στο οποίο έφθασαν οι απαλλοτριώσεις στην Ολυμπία Οδό, με το δεδομένο ότι ο κ. Σουφλιάς είχε δηλώσει, όπως αναφέρουμε παραπάνω, ότι «ο σημερινός δρόμος έχει εκατέρωθεν ζώνες που είναι ήδη απαλλοτριωμένες, και καλύπτουν τις ανάγκες του νέου αυτοκινητοδρόμου»;

Ποιες ενέργειες έχει κάνει η Κυβέρνηση για να διερευνηθούν πιθανές ευθύνες που προκύπτουν για το θέμα των απαλλοτριώσεων στην Ολυμπία Οδό, με δεδομένο το κόστος που αυτές επέφεραν στο Δημόσιο;

13) Σε τι ύψος ανέρχονται ανά Σύμβαση τα ποσά, που τυχόν εισέπραξαν οι Παραχωρησιούχοι, χωρίς την προσκόμιση φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας, με βάση τη σχετική Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου στο τέλος του περασμένου έτους;

14) Ποια θα είναι η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων στην κατασκευή των οδικών αξόνων, με δεδομένο ότι η ίδια εξαιρέθηκε από το “κούρεμα” των Ελληνικών ομολόγων, επειδή αντιμετωπίστηκε ως αναπτυξιακός φορέας και όχι ως τυπικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα;

15) Ποια είναι η απορρόφηση του ΕΣΠΑ για το Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων; Προτίθεται το ΥΠΑΝΥΠ να χρησιμοποιήσει σχετικά κονδύλια για την κατασκευή των οδικών αξόνων, δεδομένης της σημασίας τους για την ανάπτυξη της ύφεσης και τη μακροχρόνια ανάπτυξη της Χώρας;

16) Είναι πραγματικά απαγορευτικός παράγοντας το κώλυμα στο τμήμα της Λίμνης Καϊάφα για την ολοκλήρωση των υπόλοιπων τμημάτων στο τμήμα Πύργος-Τσακώνα;

17) Προτίθενται ο κ. Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί να στείλουν στην Δικαιοσύνη, στον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης κ. Α. Ρακιντζή και στους Οικονομικούς Εισαγγελείς κ.κ. Γρ. Πεπόνη και Σπ. Μουζακίτη την σύμβαση, κάθε σχετικό ερώτημα, όπως και κάθε καταγγελία, προκειμένου αυτοί να εξετάσουν το σύννομο των ενεργειών του «ειδικού διαπραγματευτή» κ. Βιδάλη και όλων των εμπλεκόμενων πολιτικών και κρατικών αξιωματούχων;

Εάν ναι να κατατεθούν τα σχετικά διαβιβαστικά έγγραφα.

Εάν όχι γιατί αρνούνται;

18) Έχουν ασχοληθεί οι επιθεωρητές δημοσίων έργων;

19) Έχει επιληφθεί ο Συνήγορος του πολίτη;

20) Έχει επιληφθεί ο επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης;

21) Έχει διαταχθεί δικαστική έρευνα;

22) Έχει ασχοληθεί η επιτροπή ανταγωνισμού της ΕΕ;

23) Έχει κάνει ελέγχους το ΣΔΟΕ;

24) Έχει κάνει ελέγχους η Επιθεώρηση Εργασίας;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικογόπουλος