

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	653 / 77
Ημερ. Κατάθεσης	19.8.13

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΘΕΜΑ: Η επανεκκίνηση των έργων Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων και οι προκαταβολές και οι αποζημιώσεις στους Μεγαλοεργολάβους-Παραχωρησιούχους.

Όταν, μετά την κακόγουστη επικοινωνιακή φιέστα στις 25 Απριλίου 2013 στην Ολυμπία Οδό, παρουσία του Πρωθυπουργού, του κ. Βενιζέλου και του εκπροσώπου της συγκυβερνώσας τότε ΔΗΜΑΡ, έσβησαν τα φώτα των ΜΜΕ της διαπλοκής, της συγκάλυψης και της παραπληροφόρησης, άρχισε να ξεφουσκώνει η αισιοδοξία και οι προσδοκίες για άμεση επανεκκίνηση των έργων. Έτσι, ο ίδιος ο αρμόδιος, ακόμη τότε, υπουργός κ. Χατζηδάκης, μιλώντας στις αρχές Ιουνίου από το βήμα συνεδρίου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, ομολόγησε ότι δεν έχουν κλείσει ακόμη οι συμφωνίες με τις Τράπεζες, Ελληνικές και ξένες, για τη χρηματοδότηση των έργων, ενώ αναμένονται ακόμη σε αυτό το σκέλος και «οι τελικές εγκρίσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής». Στη συνέχεια, όπως αποκαλύφθηκε αυτή τη φορά διά στόματος του επιτρόπου Περιφερειακής Πολιτικής Γιοχάνες Χαν, ύστερα από συνάντησή του με τον υπουργό Ανάπτυξης Κωστή Χατζηδάκη στο τέλος Ιουλίου στην Αθήνα, η ολοκλήρωση της διαπραγμάτευσης της Κομισιόν με την κυβέρνηση για τη χρηματοδότηση των έργων από τον Ιούλιο μετατέθηκε για τον Σεπτέμβριο και παράλληλα ο προσδιορισμός των πηγών χρηματοδότησης για την κατασκευή των έργων θα γίνει μέχρι το τέλος του έτους... Την αποκαθήλωση, όμως, των χρονοδιαγραμμάτων και την αλλαγή του σκηνικού αισιοδοξίας και τεχνητής κινητικότητας που καλλιεργήθηκε από την κυβέρνηση και προσωπικά από τον Πρωθυπουργό κ. Σαμαρά στη φιέστα της περασμένης Άνοιξης, την έκανε σε συνέντευξή του στα τέλη Ιουλίου ο νέος πλέον αρμόδιος υπουργός Υποδομών, Μεταφοράς και Δικτύων κ. Χρυσόχοϊδης, ο οποίος, όπως εύστοχα σημείωσε στο φύλλο της την 1^η Αυγούστου 2013 η εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», «κατεβάζει τις επικοινωνιακές ταμπέλες που μετά την άνοιξη έδιναν ραντεβού το καλοκαίρι, και εν συνεχεία τον Σεπτέμβρη, για την πλήρη επανεκκίνηση των τεσσάρων μεγάλων οδικών αξόνων». Στην ίδια συνέντευξη, όπως αναφέρει το ρεπορτάζ της «Ε», ο κ. Χρυσόχοϊδης, απαντώντας στο σχετικό ερώτημα αν τον ικανοποιεί η εικόνα των εργοταξίων, μετά τη συμφωνία του περασμένου Απριλίου, είπε πως «κανένας Έλληνας δεν είναι ικανοποιημένος». Όπως αναφέρεται δε στο παραπάνω δημοσίευμα, «ειδικότερα για την εικόνα που εμφανίζουν τα εργοτάξια το τελευταίο τρίμηνο, από το υπουργείο Υποδομών γίνεται λόγος για «χαμηλούς ρυθμούς» και «υποτυπώδεις εργασίες» στην «Ολυμπία Οδό», πλην του αφανούς έργου της επένδυσης σηράγγων, καθώς επίσης ότι «δεν είναι στο φουλ οι μηχανές» και ότι «θα μπορούσε να

διπλασιαστεί άμεσα ο ρυθμός κατασκευής των έργων στον άξονα Μαλιακός - Κλειδί και στα Τέμπη». Ακόμη, στο ίδιο δημοσίευμα αναφέρονται τα εξής αποκαλυπτικά:

« Ο κ. Χρυσοχοϊδης αποτινάσσει δεσμεύσεις χρονοδιαγραμμάτων για την επανεκκίνηση των έργων διαπιστώνοντας αφ' ενός μεν ότι δεν επιβεβαιώθηκαν οι εξαγγελίες του προκατόχου του Κ. Χατζηδάκη, ενώ εκτέθηκαν ο πρωθυπουργός Α. Σαμαράς και ο πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ στη φιέστα της περασμένης άνοιξης στην Ολυμπία Οδό, αφ' ετέρου δε τη δυσκολία και την πολυπλοκότητα του εγχειρήματος, μέχρι την τελική συμφωνία πλήρους επανεκκίνησης των έργων.

Ειδικότερα, εκκρεμούν τελικές αποφάσεις της Κομισιόν, προκειμένου να καθοριστεί το ύψος των κονδυλίων που θα χορηγηθούν ως επιδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως επίσης το ύψος των κονδυλίων του ΕΣΠΑ, που θα πρέπει να περικοπούν από άλλα έργα και να διοχετευτούν στους αυτοκινητοδρόμους, ως χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου.

Επίσης είναι προς αντιμετώπιση θέματα που άπτονται του ανταγωνισμού και της εσωτερικής αγοράς.

Παράλληλα οι σκληρές διαπραγματεύσεις μεταξύ κυρίως των παραχωρησιούχων και των συνολικά 50, λίγων εγχώριων και πολλών ξένων, τραπεζών συνεχίζονται σε τεντωμένο σχοινί, με απροσδιόριστη κατάληξη.

Ο Μ. Χρυσοχοϊδης δίνοντας το μήνυμα ότι πιστεύει πως θα υπάρξει τελική συμφωνία και τα έργα θα ξαναρχίσουν, δεν αποκλείει σε συνομιλητές του ακόμη και το ενδεχόμενο μιας ατυχούς κατάληξης, «η οποία θα ήταν καταστροφική όχι μόνο για τη χώρα και τα έργα, αλλά και για τις κατασκευαστικές εταιρείες και τις τράπεζες».

Ταυτοχρόνως ο κ. Χρυσοχοϊδης φέρεται να αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο περικοπής τμημάτων των έργων είτε ακόμη ιεράρχησης προτεραιοτήτων για την προώθηση των έργων ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες που θα εξασφαλιστούν. «Να ολοκληρώσουμε από τα έργα αυτά που κάνουμε με απλό τρόπο, στο πλαίσιο των αναγκών της χώρας», λέει ο υπουργός».

Αλλά, πέρα από τους Υπουργούς, και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, διαψεύδοντας τον εαυτό του, επιβεβαίωσε εμμέσως, όταν με την υπ' αριθμό Υ310/9-7-2013 απόφασή του παρατάθηκε έως τα τέλη Σεπτεμβρίου η θητεία του ειδικού διαπραγματευτή του δημοσίου με τις τράπεζες και τους Παραχωρησιούχους Ευθύμιου Βιδάλη, που έληξε την 1η Απριλίου 2013, ότι η επανεκκίνηση των έργων έχει ακόμη δρόμο μπροστά της, μέχρι να γίνει πραγματικότητα.

Το ρώτημα, βέβαια, που μπαίνει είναι, πως ο κ. Σαμαράς συμμετείχε με τον νυν Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησής του κ. Βενιζέλο, στα τέλη Απριλίου, στην κακόγουστη επικοινωνιακή φιέστα στην Ολυμπία Οδό, δηλώνοντας πανευτυχής, ότι «τα έργα στους αυτοκινητοδρόμους επανεκκίνησαν» και ότι «ότι τα δύσκολα τελείωσαν και αρχίζει η ανάπτυξη»; Γνώριζε την πραγματικότητα και συμμετείχε συνειδητά στην εξαπάτηση του Ελληνικού λαού, πιθανότατα για να δικαιολογηθούν οι υπογραφές από τους Υπουργούς του αποφάσεων εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ προς τους Μεγαλοεργολάβους ή εξαπατήθηκε από τον κ. Χατζηδάκη και τον κ. Βιδάλη; Αν, συμβαίνει το πρώτο, τότε επαληθεύονται όλες οι ενδείξεις, ότι η Κυβέρνησή του και ο ίδιος προσωπικά, διαψεύδοντας, όπως αναφέρουμε σε πρόσφατο δελτίο τύπου, παλαιότερες διαβεβαιώσεις του, πως «δεν τον κρατά ο Μπόμπολας» και «θα βάλει το μαχαίρι βαθιά», δίνει «γη και ύδωρ» στους Μεγαλοεργολάβους- Ιδιοκτήτες ΜΜΕ, προκειμένου να έχει τη στήριξή τους στην εφαρμογή των Μνημονιακών πολιτικών του. Αν συμβαίνει το δεύτερο, τότε πως ανανέωσε τη θητεία του κ. Βιδάλη, περιοριζόμενος μόνο στη διάσπαση του υπερυπουργείου του κ. Χατζηδάκη και στην αφαίρεση μ' αυτό τον τρόπο από τον κ.

Χατζηδάκη των αρμοδιοτήτων για τους Οδικούς Άξονες, καθώς και στην αντικατάσταση του κ. Καλογιάννη από τη θέση του Αναπληρωτή Υπουργού;

Ενώ, όμως, συμβαίνουν όλα τα παραπάνω και ο κ. Χρυσοχοϊδης, σύμφωνα με το παραπάνω δημοσίευμα της «Ε», «δεν αποκλείει ακόμη και το ενδεχόμενο μιας ατυχούς κατάληξης», ο ίδιος συνεχίζει την πολιτική του προκατόχου του και με την υπ' αριθμό πρωτ.: Α/1/00/06/02/19817/ 29 Ιουλίου 2013 απόφασή του εγκρίνει στο έργο της Ιόνιας Οδού τη διάθεση πίστωσης ποσού είκοσι πέντε εκατομμυρίων οκτακοσίων χιλιάδων ευρώ (25.800.000,00 €), ως αποζημίωση «λόγω δαπανών και εξόδων Κατασκευαστή εξ αιτίας Γεγονότων Καθυστερήσης»... Δηλαδή, οι υπουργοί αλλάζουν, αλλά οι κάνουλες των κρατικών ταμείων παραμένουν ανοιχτές και το χρήμα ρέει άφθονο στις τσέπες των μεγαλοεργολάβων-κατασκευαστών των έργων Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, παρά το γεγονός, όπως φαίνεται καθαρά από τα όσα αναφέρουμε παραπάνω, ότι δεν έχει επιτευχθεί ακόμη οριστική συμφωνία για την επανεκκίνηση των έργων, και παρά το γεγονός ότι η αναγνώριση αποζημιώσεων στους Παραχωρησιούχους των έργων είναι νομικά έωλη και έχει καταγγελθεί ως σκανδαλώδης, αντισυμβατική και χαριστική, τόσο στην Ελληνική Δικαιοσύνη, όσο και στα αρμόδια όργανα της Ε.Ε.

Όσο αφορά το εν λόγω θέμα, με την υπ' αριθμό 8026/691/5-3-2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε., αλλά και με άλλες Ερωτήσεις στη συνέχεια, είχαμε την ευκαιρία να τεκμηριώσουμε, ότι η συνεχιζόμενη είσπραξη των διοδίων (250 εκατομμύρια ευρώ ετησίως περίπου), παρά το μονομερές εκ μέρους των Παραχωρησιούχων «πάγωμα» των έργων, και η εκ μέρους των αρμοδίων υπουργών αναγνώριση αποζημιώσεων προς τους Παραχωρησιούχους για «Γεγονότα Καθυστερήσης» και για «Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου», με τη θετική γνωμάτευση του «Ανεξάρτητου Μηχανικού», αποτελεί μη σύννομη και επιλεκτική εφαρμογή των συμβάσεων Παραχώρησης 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, 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. 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!

Αλλά, πέρα από τις δικές μας καταγγελίες, στις οποίες οι αρμόδιοι υπουργοί δεν απάντησαν επί της ουσίας και αναγκάστηκα με την υπ' αριθμό 9473/825/10-4-2013 Ερώτηση & Α.Κ.Ε να επανέλθω, με κοινοποίηση στους Οικονομικούς Εισαγγελείς και τον επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης, χαρακτηριστικές είναι οι σχετικές καταγγελίες προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τους Οικονομικούς Εισαγγελείς και τους αρμόδιους υπουργούς, με εξώδικα διαμαρτυρίας, από τον ιδιοκτήτη της τεχνικής εταιρείας «Προοδευτική» κ. Κ. Κούτλα.

Ο κ. Κούτλας καταγγέλλει, ότι, αντί να κηρυχθούν έκπτωτοι οι Παραχωρησιούχοι, λόγω της μονομερούς από μέρους τους διακοπής εκτέλεσης των έργων και της υπέρβασης των χρονοδιαγραμμάτων εκτέλεσης των έργων, και να επιβληθούν οι προβλεπόμενες από τις συμβάσεις ποινικές ρήτρες, επιχειρείται με τις «διαπραγματεύσεις», που βρίσκονται σε εξέλιξη εδώ και 2 και πλέον χρόνια, η ουσιώδης τροποποίηση των Συμβάσεων Παραχώρησης, που ισοδυναμεί με σύναψη νέων συμβάσεων και αντίκειται τόσο στην

Ελληνική, όσο και στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Τέτοιες ουσιώδεις τροποποιήσεις, όπως καταγγέλλει ο κ. Κούτλας, είναι:

1. Η τροποποίηση του χρονοδιαγράμματος και η μεταβολή της οικονομικής ισορροπίας υπέρ του Παραχωρησιούχου, κατά τρόπο μη προβλεπόμενο στην αρχική σύμβαση.
2. Η παράνομη είσπραξη Διοδίων (ουσία κρατική ενίσχυση) εκ μέρους του Παραχωρησιούχου.
3. Οι παράνομες κι αντισυμβατικές τροποποιήσεις των συμβάσεων παραχώρησης, όσο αφορά την τροποποίηση (μείωση) του αντικειμένου των έργων, την τροποποίηση των όρων χρηματοδότησης και την επιμήκυνση του χρόνου παραχώρησης.

Ο κ. Κούτλας καταγγέλλει, επίσης, μεταξύ των άλλων, και τα ακόλουθα:

Α) Οι Παραχωρησιούχοι έχουν την αποκλειστική ευθύνη για το κυκλοφοριακό μοντέλο, για όλη την περίοδο της παραχώρησης, και, κατά συνέπεια, για την οικονομική τους προσφορά και το χρηματοοικονομικό μοντέλο του έργου. Επομένως, οποιαδήποτε μεταβολή του κυκλοφοριακού μοντέλου επί το δυσμενέστερο, που αυτόματα επηρεάζει το χρηματοοικονομικό μοντέλο του έργου επί το δυσμενέστερο, είναι γεγονός αποκλειστικής ευθύνης του Παραχωρησιούχου, ο οποίος δεν δικαιούται καμιάς αποζημίωσης από το Δημόσιο.

Β) Η εδαφική έκταση που καταλαμβάνουν τα έργα προσδιορίζεται αποκλειστικά και μόνο μετά την έγκριση των σχετικών μελετών, οπότε, τότε και μόνον τότε, το Δημόσιο είναι δυνατόν να διενεργήσει τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 17 του Συντάγματος. Επομένως, οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις ήταν δυνατόν να γίνουν μόνον μετά την έγκριση των μελετών εφαρμογής, οι οποίες είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του Παραχωρησιούχου. Έτσι, λοιπόν, η συμβατική πρόβλεψη, που αφορά την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων μέσα σε προθεσμία 12 μηνών μετά την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης καθίσταται ανενεργός.

Επομένως, για τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις έχει εφαρμογή μόνο η διαδικασία των σχετικών άρθρων των συμβάσεων (π.χ. άρθρο 12.1.5. της σύμβασης της Ολυμπίας Οδού)

Γ) Η ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης προβλεπόταν να επέλθει μετά από την εκπλήρωση σωρευτικά διαφόρων προϋποθέσεων εντός προθεσμιών, οι οποίες ήταν δύσκολο να επιτευχθούν, ενώ συγχρόνως προβλεπόταν ότι η ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης ήταν δυνατόν να παραταθεί με συμφωνία των συμβαλλομένων, με ποινή, στην περίπτωση αποτυχίας, την διάλυση της σύμβασης. Το Δημόσιο με τα αρμόδια όργανά του παρέλειψε τότε, με την απειλή της διάλυσης της σύμβασης πριν από την Ημερομηνία Έναρξής της, να συμφωνήσει με τον Παραχωρησιούχο σε μια τέτοια Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης, η οποία να του επιτρέπει χρονικά την εκπλήρωση όλων των συμβατικών του υποχρεώσεων, χωρίς να δημιουργούνται στον Παραχωρησιούχο απαιτήσεις για αποζημιώσεις.

Δ) Ότι ο «Ανεξάρτητος Μηχανικός», σύμφωνα με τις συμβάσεις, είναι ουσιαστικά «υπάλληλος» του Παραχωρησιούχου και στερείται της αρμοδιότητας να επιλύει τελεσίδικα τις μεταξύ των συμβαλλομένων (Παραχωρησιούχου, Δημοσίου) διαφορές, διότι αυτές επιλύονται κατά την σύμβαση, εάν μεν πρόκειται για τεχνικές διαφορές, από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, ιδιαίτερα δε, εάν οι διαφορές είναι οικονομικής φύσεως ή για αποζημιώσεις από γεγονότα βλαπτικά για το Δημόσιο, από το Διαιτητικό Δικαστήριο, όπως προβλέπεται στα σχετικά άρθρα των Συμβάσεων. Κατά συνέπεια, οι αποφάσεις αποζημιώσεων για «Γεγονότα Καθυστέρησης» και για «Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου» των αρμοδίων υπουργών, που στηρίζονται στις θετικές γνωμοδοτήσεις του «Ανεξάρτητου Μηχανικού», δεν είναι σύννομες και σύμφωνες με τα προβλεπόμενα από τις Συμβάσεις Παραχώρησης.

Πέρα, όμως, από τον κ. Κούτλα, όπως αναφέρει σε δημοσίευσμά της στις 29 Μαΐου η «Ελευθεροτυπία», ιδιαίτερα επικριτικός για τη συμφωνία επανεκκίνησης των μεγάλων οδικών έργων εμφανίστηκε και ο πρόεδρος της ένωσης των μικρομεσαίων εργοληπτών (ΠΕΣΕΔΕ) κ. Σαββίδης, σε συνέντευξη τύπου που παραχώρησε, λέγοντας αφ' ενός μεν ότι η επαναδημοπράτηση των έργων, μετά το πάγωμα των εργασιών στο οποίο προχώρησαν τράπεζες και ανάδοχοι, θα ήταν συμφερότερη λύση για το Δημόσιο, αφ' ετέρου δε ότι η κυβέρνηση σπεύδει να αναγνωρίσει εργολαβικές αποζημιώσεις ύψους 353,3 εκατ. ευρώ, χωρίς να εξηγεί σε τι συνίσταται η ευθύνη του Δημοσίου και ποιοι υπουργοί και κρατικοί λειτουργοί ευθύνονται για αυτή τη ζημιά. Όπως αναφέρεται στο ίδιο δημοσίευμα, ειδική αναφορά έγινε κατά τη συνέντευξη της διοίκησης της ΠΕΣΕΔΕ στην εταιρεία SALFO Α.Ε. των Γ. Σαλπέα και Γ. Φωτεινού. Η συγκεκριμένη εταιρεία κατέχει σε τρία από τα έργα (Μορέας, Ολυμπία Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου) ρόλο ανεξάρτητου μηχανικού και σε άλλα δύο (Ε65, Ιόνια Οδός) ρόλο τεχνικού συμβούλου για λογαριασμό των παραχωρησιούχων. Τα ερωτήματα που τέθηκαν αφορούσαν το πόσο ανεξάρτητοι είναι οι «ανεξάρτητοι μηχανικοί» στα έργα με συμβάσεις παραχώρησης και εάν και κατά πόσο στις διαπραγματεύσεις της συμφωνίας επανεκκίνησης λειτούργησαν ως μοχλός πίεσης διόγκωσης των εργολαβικών αποζημιώσεων. Σημειώνεται ότι στα τέσσερα έργα το Δημόσιο αναγνώρισε αποζημιώσεις 353,3 εκατ. ευρώ, έναντι 719,9 εκατ. ευρώ που ζητούσαν οι εργολάβοι, αφού ενδιάμεσως ο «ανεξάρτητος μηχανικός» αναγνώρισε εργολαβικές αποζημιώσεις ύψους 473,9 εκατ. ευρώ.

Αλλά και στο πέμπτο έργο, τη Σύμβαση Παραχώρησης του Μωρέα, οι καταγγελίες δεν λείπουν. Όπως αποκάλυψε η «Ελευθεροτυπία» σε δημοσίευσμά της στις 19 Ιουνίου 2013, η OLAF (Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης) ερευνά αν ήταν εσκεμμένη, εκ μέρους των ελληνικών δημόσιων υπηρεσιών, η πολύμηνη καθυστέρηση έγκρισης της τροποποίησης των περιβαλλοντικών όρων του έργου Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρα-Σπάρτη (Μορέας), εξαιτίας της οποίας προκλήθηκε αναβολή της ημερομηνίας παράδοσης του έργου, αλλά και ενεργοποίηση ρήτρας υπέρ της Παραχωρησιούχου κοινοπραξίας «Μορέας Α.Ε.», για αποζημιώσεις 68 εκατομμυρίων ευρώ από το ελληνικό κράτος. Όπως αναφέρεται στο δημοσίευμα της «Ελευθεροτυπίας», η έρευνα της OLAF ανοίγει πελώριο θέμα προς διερεύνηση για τις εργολαβικές αποζημιώσεις στα τέσσερα μεγάλα οδικά έργα (Ολυμπία Οδός, Μαλιακός-Κλειδί, Ιόνια Οδός και Ε-65). Το ελληνικό Δημόσιο εγκρίνει εργολαβικές απαιτήσεις συνολικού ύψους 355,3 εκατ. ευρώ, για την περιβόητη επανεκκίνηση των έργων, αφ' ενός μεν χωρίς επιβαρύνσεις κατασκευαστών και τραπεζών, που προχώρησαν στο «πάγωμα» των έργων, αφ' ετέρου δε χωρίς να αναζητούνται και να καταλογίζονται ευθύνες μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών του Δημοσίου για την παραβίαση των συμβατικών χρονοδιαγραμμάτων (απαλλοτριώσεις, δικαστικές αποφάσεις, αρχαιολογικές ανασκαφές, μετακινήσεις δικτύων κ.ά.). Στο ίδιο θέμα αναφέρεται και εκτενές ρεπορτάζ του περιοδικού HOT DOC (Τεύχος 33), προσθέτοντας, ότι η Κ.Υ.Α, με την οποία εγκρίθηκε η τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων του έργου «κρατήθηκε καλά κρυμμένη στα συρτάρια της Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του ΥΠΕΚΑ μέχρι τον Ιανουάριο του 2011». Όπως αναφέρει το ρεπορτάζ του περιοδικού, ως ημερομηνία έκδοσης της Κ.Υ.Α. φέρεται η 11-1-2011, ενώ μεταξύ των υπογραφών των πέντε υπουργών που υπέγραψαν την απόφαση είναι και εκείνη της υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης Κατερίνας Μπατζελή, η οποία όμως είχε εγκαταλείψει την καρέκλα του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης στις 7 Σεπτεμβρίου 2010. Κάτι που επιβεβαιώνει, ότι η απόφαση είχε παρθεί πολύ νωρίτερα από τον Ιανουάριο του 2011.

Τον έλεγχο της OLAF έφερε στη δημοσιότητα ο ευρωβουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, Νίκος Χουντής, ο οποίος κατέθεσε σχετική ερώτηση στην Κομισιόν, επισημαίνοντας παράλληλα ότι το θέμα αυτό ενδεχομένως προκάλεσε την αιφνίδια διακοπή των εργασιών στον κεντρικό άξονα Πελοποννήσου από τον Νοέμβριο του 2012 μέχρι και σήμερα. Η έρευνα της OLAF, σύμφωνα με τον κ. Χουντή, ξεκίνησε με βάση καταγγελία για σωρεία οικονομικών

παραβάσεων, που έγινε από Κίνηση Πολιτών της Πελοποννήσου προς την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ενώ στην υπόθεση ενεπλάκη και το Παράρτημα Έρευνας Απάτης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, που ενημέρωσε την OLAF. Ο ευρωβουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ καλεί την Κομισιόν να προχωρήσει σε αναλυτική ενημέρωση για τη συγκεκριμένη υπόθεση και να απαντήσει τι συνέπειες θα υπάρξουν σε περίπτωση που οι καταγγελίες αυτές αποδειχθούν βάσιμες.

Η «Μορέας Α.Ε.», με μετοχική σύνθεση Άκτωρ Α.Ε. του ομίλου Λ. Μπόμπολα (71,67%), J&P-ΑΒΑΞ των επιχειρηματιών Ιωάννου-Παρασκευαΐδη (15%) και Ιντρακόμ Α.Ε. του Σ. Κόκκαλη (13,33%), είχε καλλιεργήσει το μύθο ότι, παρά την κρίση, είναι η μόνη κοινοπραξία που ξεπέρασε τα εμπόδια και προχώρησε προς την ολοκλήρωση του έργου, καθώς υπολείπεται η κατασκευή τμημάτων του Περιμετρικού Καλαμάτας και του μεγάλου κλάδου Λεύκτρα-Σπάρτη, τα οποία θα είναι έτοιμα κατά πάσα πιθανότητα μέσα στο 2014.

Ο μύθος αυτός, όμως, έσπασε από την αποκάλυψη της «Ε», ότι η κοινοπραξία βρίσκεται σε μετωπική σύγκρουση με το ελληνικό Δημόσιο, διεκδικώντας σε διαδικασία διεθνούς διαιτησίας, τα έξοδα της οποίας για τις αμοιβές της επιτροπής διαιτησίας ανήλθαν, όπως προκύπτει από την με αριθμό πρωτοκόλλου ΕΠΠ/Π2/Φ16/15037 της 4/4/2013 απόφαση του πρώην αναπληρωτή υπουργού Υποδομών Σταύρου Καλογιάννη, συνολικά στα 239.311 ευρώ, πρόσθετες αμοιβές ύψους 50,5 εκατομμυρίων ευρώ για συμβατικές καθυστερήσεις στο έργο... Ισχυρό όπλο μάλιστα στη «φαρέτρα» της Κοινοπραξίας στις διεκδικήσεις της από το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί ένα μέχρι πρόσφατα πολιτικό πρόσωπο πρώτης γραμμής, ο πρώην υφυπουργός και βουλευτής του ΠΑΣΟΚ Ντίνος Ρόβλιας, ο οποίος ορίστηκε από την Κοινοπραξία ως νομικός της εκπρόσωπος στην επιτροπή διαιτησίας. Η παρουσία του κ. Ρόβλια στην υπόθεση ως εκπροσώπου της κοινοπραξίας Μορέας Α.Ε. ασφαλώς συνάδει με τον επαγγελματικό του ρόλο, αφού είναι έμπειρος νομικός σε τεχνικά θέματα και μεγάλες συμβάσεις. Ταυτοχρόνως, όμως, είναι αξιοσημείωτη η συμμετοχή του ως «αντιπάλου» του ελληνικού Δημοσίου, λόγω της πολύχρονης και νωπής πολιτικής παρουσίας του στο δημόσιο βίο. Μέχρι τον Ιούνιο του 2012, ο κ. Ρόβλιας ήταν υφυπουργός Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας στην κυβέρνηση του Γ. Παπανδρέου, όπως επίσης βουλευτής ΠΑΣΟΚ συνεχώς από το 2004 μέχρι το 2012... Πέραν τούτων, όμως, το όνομα του κ. Ρόβλια υπήρχε στα ημερολόγια του Χριστοφοράκου, ενώ το όνομά του είχε εμπλακεί και στην αμαρτωλή σύμβαση 994/2005 του Προαστιακού σιδηροδρόμου, με αναδόχους τη Siemens και τους «εθνικούς εργολάβους», των οποίων υπήρξε, και πριν την ενασχόλησή του με την πολιτική, νομικός εκπρόσωπος σε διάφορες υποθέσεις, χωρίς η Εξεταστική Επιτροπή της Βουλής για την υπόθεση της Siemens να εξετάσει το ρόλο του κ. Ρόβλια στο τεράστιο αυτό σκάνδαλο.

Τώρα πλέον, καθώς η αποζημίωση των 68 εκατ. ευρώ, που ήδη έχει πάρει, ελέγχεται από την OLAF, ο μύθος της κοινοπραξίας «Μορέας Α.Ε.», ότι είναι η μόνη κοινοπραξία που ξεπέρασε τα εμπόδια και προχώρησε προς την ολοκλήρωση του έργου κατέρρευσε και αυτός....

ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ ΕΡΩΤΑΣΤΕ:

1)Γιατί επί δυο και πλέον χρόνια παίζεται αυτή η αισχρή 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 αρμόδιοι Υπουργοί θα ανακοινώνουν «Μνημόνια Συναντίληψης» , «καταρχήν συμφωνίες» και «τελικές συμφωνίες» με τους Παραχωρησιούχους, που ποτέ δεν επαληθεύονται και ποτέ δεν εφαρμόζονται;

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

Δεκέμβριο, και η «τελική συμφωνία», που ανακοίνωσε επίσης ο κ. Χατζηδάκης τον περασμένο Απρίλιο.

- Να κατατεθεί, επίσης, η επιστολή του πρώην Πρωθυπουργού κ. Παπαδήμου προς τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jose-Manuel Barroso για το θέμα της επανεκκίνησης των έργων των Μεγάλων Οδικών Αξόνων.

2) Γιατί ο Πρωθυπουργός κ. Σαμαράς συμμετείχε με τον νυν Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησής του κ. Βενιζέλο, στα τέλη Απριλίου, στην κακόγουστη επικοινωνιακή φιέστα στην Ολυμπία Οδό, δηλώνοντας πανευτυχής, ότι «τα έργα στους αυτοκινητοδρόμους επανεκκίνησαν» και ότι «ότι τα δύσκολα τελείωσαν και αρχίζει η ανάπτυξη»; Γνώριζαν, τόσο ο Πρωθυπουργός κ. Σαμαράς, όσο και ο Αντιπρόεδρος κ. Βενιζέλος, την πραγματικότητα και συμμετείχαν συνειδητά στην εξαπάτηση του Ελληνικού λαού, ή εξαπατήθηκαν από τον κ. Χατζηδάκη και τον κ. Βιδάλη; Πως δικαιολογούνται, σε κάθε περίπτωση, οι μετέπειτα αποφάσεις του κ. Πρωθυπουργού και η ανανέωση της θητείας του κ. Βιδάλη;

3) Γιατί δεν καταγγέλθηκε εξ αρχής η αντισυμβατική συμπεριφορά των Παραχωρησιούχων για το μονομερές, με την επίκληση της αναστολής της χρηματοδότησης από τις τράπεζες, «πάνωμα» των έργων και γιατί δεν επιβλήθηκαν 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 των Συμβάσεων; Δεν αποτελεί αυτό «Γεγονός Αθέτησης Παραχωρησιούχου»;

4) Γιατί οι αρμόδιοι Υπουργοί νομιμοποιούν αντισυμβατικές συμπεριφορές, υπογράφοντας την άμεση καταβολή τεράστιων αποζημιώσεων προς αυτούς για καθυστερήσεις, χωρίς να εφαρμόζονται οι Συμβάσεις και χωρίς να ακολουθείται η προβλεπόμενη από αυτές διαδικασία επίλυσης διαφορών; Έτσι αντιλαμβάνονται την προάσπιση του Δημοσίου Συμφέροντος; Τι έχουν ν' απαντήσουν στις καταγγελίες του κ. Κούτλα για το θέμα αυτό;

5) Ποιος είναι ο ρόλος του «Ανεξάρτητου Μηχανικού» και γιατί οι αρμόδιοι υπουργοί, καταργώντας την προβλεπόμενη από τις Συμβάσεις Παραχώρησης διαδικασία επίλυσης διαφορών, στηρίζονται στις γνωμοδοτήσεις του και υπογράφουν, όπως καταγγέλλει και ο κ. Κούτλας, παράνομες αποφάσεις, με τις οποίες δίνονται αποζημιώσεις εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ στους Παραχωρησιούχους; Δεν στερείται, βάσει των συμβάσεων, ο «ανεξάρτητος μηχανικός» της αρμοδιότητας να επιλύει τελεσίδικα τις μεταξύ των συμβαλλομένων (Παραχωρησιούχου, Δημοσίου) διαφορές; Δεν προβλέπεται από τις Συμβάσεις να επιλύονται οι διαφορές, εάν μεν πρόκειται για τεχνικές διαφορές, από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, ιδιαίτερα δε, εάν οι διαφορές είναι οικονομικής φύσεως ή για αποζημιώσεις από γεγονότα βλαπτικά για το Δημόσιο, από το Διαιτητικό Δικαστήριο; Κατά συνέπεια, οι αποφάσεις αποζημιώσεων για «Γεγονότα Καθυστερήσης» και για «Γεγονότα Ευθύνης Δημοσίου» των αρμοδίων υπουργών, που στηρίζονται στις θετικές γνωμοδοτήσεις του «Ανεξάρτητου Μηχανικού», μπορεί να θεωρηθούν ότι είναι σύμφωνες και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις Συμβάσεις Παραχώρησης;

6) Πόσο ανεξάρτητοι είναι οι «ανεξάρτητοι μηχανικοί» στα έργα των Συμβάσεων Παραχώρησης και τι έχουν να απαντήσουν οι αρμόδιοι υπουργοί στις καταγγελίες της ένωσης των μικρομεσαίων εργοληπτών (ΠΕΣΕΔΕ), ότι οι «ανεξάρτητοι μηχανικοί» λειτουργήσαν ως μοχλός πίεσης για τη διόγκωση των εργολαβικών αποζημιώσεων στις

διαπραγματεύσεις της συμφωνίας επανεκκίνησης; Ειδικότερα, πως απαντούν, επίσης, οι αρμόδιοι υπουργοί στις παραπάνω σαφείς αιχμές της ΠΕΣΕΔΕ για την εταιρεία SALFO Α.Ε. των Γ. Σαλπέα και Γ. Φωτεινού, η οποία κατέχει σε τρία από τα έργα (Μορέας, Ολυμπία Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου) ρόλο ανεξάρτητου μηχανικού και σε άλλα δύο (Ε65, Ιόνια Οδός) ρόλο τεχνικού συμβούλου για λογαριασμό των παραχωρησιούχων;

7) Δεδομένου ότι στις συμβάσεις προβλεπόταν, ότι η ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης ήταν δυνατόν να παραταθεί με συμφωνία των συμβαλλομένων, με ποινή, στην περίπτωση αποτυχίας, την διάλυση της σύμβασης, γιατί το Δημόσιο, με τα αρμόδια όργανά του, παρέλειψε, όπως καταγγέλλει ο κ. Κούτλας, με την απειλή της διάλυσης της σύμβασης πριν από την Ημερομηνία Έναρξής της, να συμφωνήσει με τον Παραχωρησιούχο σε μια νέα Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης, η οποία να του επιτρέπει χρονικά την εκπλήρωση όλων των συμβατικών του υποχρεώσεων, χωρίς να δημιουργούνται στον Παραχωρησιούχο απαιτήσεις για αποζημιώσεις;

8) Ο «ειδικός διαπραγματευτής» κ. Βιδάλης, που ορίστηκε από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, 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 Μεγαλοεργολάβους κατασκευαστές και τις τράπεζες;

9) Οι επιχειρούμενες αλλαγές στις Συμβάσεις Παραχώρησης δεν συνιστούν, όπως καταγγείλαμε με προηγούμενη Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε. και όπως καταγγέλλει ο κ. Κούτλας, 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.

10) Όσο αφορά τις απαλλοτριώσεις, ισχύουν οι καταγγελίες Κούτλα, ότι η συμβατική πρόβλεψη, που αφορά την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων μέσα σε προθεσμία 12 μηνών μετά την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης καθίσταται ανενεργός, δεδομένου ότι το Δημόσιο ήταν δυνατόν να διενεργήσει τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 17 του Συντάγματος, μόνο μετά την έγκριση των σχετικών μελετών, οι οποίες είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του Παραχωρησιούχου;

11) Προτίθενται ο κ. Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί να στείλουν στην Δικαιοσύνη, στην Εισαγγελέα Διαφθοράς, στον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης κ. Λ. Ρακιντζή και στους Οικονομικούς Εισαγγελείς όλες τις Συμβάσεις Παραχώρησης και κάθε σχετική καταγγελία, όπως αυτές του κ. Κούτλα και της ΠΕΣΕΔΕ, προκειμένου αυτοί να εξετάσουν το σύννομο των ενεργειών του «ειδικού διαπραγματευτή» κ. Βιδάλη και όλων των εμπλεκόμενων πολιτικών και κρατικών αξιωματούχων; Σε ποιο σημείο βρίσκονται, ως προς τη διερεύνησή τους, οι καταγγελίες του κ. Κούτλα;

- Να κατατεθούν τα εξώδικα διαμαρτυρίας του κ. Κούτλα προς τους αρμόδιους Υπουργούς και κάθε σχετικό έγγραφο.

12) Έχουν στείλει οι αρμόδιοι Υπουργοί στη Δικαιοσύνη, στην Εισαγγελέα Διαφθοράς, στον Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης κ. Λ. Ρακιντζή και στους Οικονομικούς Εισαγγελείς τις καταγγελίες για την πολύμηνη καθυστέρηση έγκρισης της τροποποίησης των περιβαλλοντικών όρων του έργου Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρα-Σπάρτη (Μορέας), εξαιτίας της οποίας προκλήθηκε αναβολή της ημερομηνίας παράδοσης του έργου, αλλά και ενεργοποίηση ρήτρας υπέρ της Παραχωρησιούχου κοινοπραξίας

«Μορέας Α.Ε.», για αποζημιώσεις 68 εκατομμυρίων ευρώ από το Ελληνικό Κράτος; Εάν όχι, προτίθενται ο κ. Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί του να το κάνουν; Γνωρίζουν τίποτα σχετικά με την έρευνα που διενεργεί για την υπόθεση αυτή η OLAF (Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης);

-Να κατατεθεί κάθε σχετικό έγγραφο ή στοιχείο επί του θέματος αυτού.

13) Πως κρίνει, ως Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης κ. Βενιζέλος τη στάση του πρώην Υπουργού και Βουλευτή και νυν μέλους του Κινήματος κ. Ρόβλια να αναλάβει το ρόλο του νομικού εκπροσώπου της Κοινοπραξίας «Μορέας» στην Επιτροπή Διαιτησίας σε διεκδικήσεις της 50,5 εκατομμυρίων ευρώ από το Ελληνικό Δημόσιο και ενώ, πριν και μετά την ενασχόλησή του με την Πολιτική, υπήρξε νομικός εκπρόσωπος «των εθνικών εργολάβων»-μελών της εν λόγω Κοινοπραξίας σε διάφορες υποθέσεις τους; Ισχύει και σ' αυτή την περίπτωση το «ό,τι είναι νόμιμο είναι και ηθικό»; Προτίθεται να διαγράψει τον κ. Ρόβλια από μέλος του ΠΑΣΟΚ;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Βουλευτής Αχαΐας

ΓΓ Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος