

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	3232
Ημερομ. Καταθέσεως:	29-10-13

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Θέμα: οι Χρυσοί δρόμοι της Φωτιάς

Χρυσό το πληρώσαμε το σόου της επανεκκίνησης του Σαμαρά στην Ολυμπία Οδό! Λίγες ημέρες πριν από το... πανηγύρι, η κυβέρνηση αποζημίωσε τους μεγαλοεργολάβους, όλων των ημιτελών οδικών αξόνων, με 500 εκατομμύρια αναγνωρίζοντας για το Δημόσιο ευθύνες στην καθυστέρηση των έργων... που δεν είχε.

Η μεγάλη... συμφωνία επετεύχθη λίγες εβδομάδες πριν από το μεγαλοπρεπές σόου, που έστησαν οι Αντώνης Σαμαράς, Βαγγέλης Βενιζέλος και οι αρμόδιοι υπουργοί Κωστής Χατζηδάκης και Σταύρος Καλογιάννης, στην Ολυμπία Οδό τον περασμένο Απρίλη, σε μια προσπάθεια να πείσουν τους Έλληνες πως η «ανάσταση» των έργων και η ανάκαμψη της οικονομίας όλο και.. κοντοζυγώνει!

Οι αποζημιώσεις, όμως, αυτές που χαρακτηρίστηκαν ως ικανοποίηση «Απαιτήσεων Παρελθόντος Κατασκευαστή» προκαλούν...

Στην εφημερίδα Το Χωτί παρουσιάστηκαν τέσσερις συμβάσεις αποζημίωσης για τους οδικούς άξονες Μαλιακός – Κλειδί, Ε65, Ολυμπία Οδός και Ιόνια Οδός, ενώ παραθέτονται, επιπροσθέτως, έγγραφα του 2011, με τα οποία εξετάζονται οι ίδιες απαιτήσεις και κρίνονται εκτός.. τόπου και χρόνου!

Περί το 2010 οι τράπεζες διέκοψαν τη χρηματοδότηση της κατασκευής των παραπάνω οδικών αξόνων. Λίγους μήνες μετά, οι εργολάβοι κινούνται κατά του δημόσιου και ζητούν βαρύτατες αποζημιώσεις, αποδίδοντας ευθύνες στο τελευταίο. Ήταν Σεπτέμβριος 2011 όταν η πολιτεία αρνούσαν κατηγορηματικά να υποκύψει στις πιέσεις τους. Κι όμως, δυο χρόνια μετά, ο Αντώνης Σαμαράς σε μια προσπάθεια να εξυπηρετήσει τους εργολάβους και να στήσει την «επανεκκίνηση» της κυβέρνησης του έκανε την υπέρβαση. Έδωσε για ζημιές και δαπάνες επανέναρξης των έργων αλλά και για τμήματα που πιθανότατα δεν θα κατασκευαστούν ποτέ(!) τα ακόλουθα ποσά:

- 223 εκατ. ευρώ στην Ολυμπία Οδό.
- 83,5 εκατ. ευρώ στην Οδό Κεντρικής Ελλάδας / Ε65.
- 106,5 εκατ. ευρώ στη Νέα Οδό και
- 84 εκατ. ευρώ στον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου / Μαλακός – Κλειδί.

Οι δυο συμβάσεις υπογράφηκαν στις 5 Μαρτίου 2013 και οι άλλες δυο στις 12 Απριλίου 2013. Και στις 4 περιπτώσεις προβλέφθηκε να δοθεί κάτι στο χέρι... προκαταβολή και έτσι με διαδικασίες άμεσες –και χωρίς οι νέες συμβάσεις να έχουν κυρωθεί από το ελληνικό κοινοβούλιο- δόθηκαν «μέχρι το τέλος του μηνός» 60 εκατομμύρια στην πρώτη εταιρεία, 39,2 εκατομμύρια στη δεύτερη, 25,8 εκατ. στην τρίτη και 25 εκατ. ευρώ στην τέταρτη!

Οι συμβάσεις αυτές δεν έχουν πάει ακόμα στη Βουλή. Το ελληνικό δημόσιο έχει αντιμετωπίσει το ίδιο ζήτημα και παλιότερα. Και σε δυο περιπτώσεις έκρινε απαγορευτική την ικανοποίηση κάθε αξίωσης των μεγαλοεργολάβων.

Σύμφωνα με τις έγγραφες απαντήσεις που δόθηκαν στους παραχωρησιούχους το 2011, δεν αναγνωρίστηκε το «Γεγονός Καθυστερήσης», το οποίο επικαλέστηκαν και τότε οι κατασκευαστές, καθώς «από την Έναρξη Παραχώρησης προτείνονται από τον Παραχωρησιούχο συνεχείς αλλαγές χάραξης και διαφοροποίησης του Βασικού Σχεδιασμού, πέραν όσων έχουν ήδη εγκριθεί με υπουργικές αποφάσεις», όπως χαρακτηριστικά τονίζεται. Επίσης, στα ίδια έγγραφα αναφέρεται πως οι αλλαγές αυτές δεν υποστηρίζονται επαρκώς συμβατικά και τεχνικά και έχουν ως αποτέλεσμα:

- Καθυστερήση υποβολής και έγκρισης μελετών.
- Πρόσθετες απαλλοτριώσεις και διαφοροποίηση των κτηματολογίων με το δημόσιο να προχωρεί σε επιτάξεις γης, που όπως αποδείχτηκε αργότερα –μετά τη σύνταξη των μελετών- δεν χρειάζονταν...
- Ανάγκη νέων περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων.

Ως εκ τούτου, όπως υπογράμμισε τότε το ελληνικό δημόσιο, «η άποψη σας περί αποκλειστικής ευθύνης του Δημοσίου, λόγω οφειλών προς τον Παραχωρησιούχο, για την αναστολή χρηματοδότησης του έργου από τις δανειστριες τράπεζες είναι αντισυνταγματική και καταχρηστική και δεν γίνεται αποδεκτή. Αντίθετα θεωρούμε ότι με τις συνεχείς προσφυγές σας και τις εκ μέρους σας απαιτήσεις αποζημιώσεων, προσπαθείτε να δημιουργήσετε βαρύ κλίμα εις βάρος του Δημοσίου. Αναμφίβολα όμως έχετε δημιουργήσει δυσμενές κλίμα εις βάρος του έργου, προκαλώντας αντίστοιχες ανησυχίες στις τράπεζες με αποτέλεσμα την αναστολή της χρηματοδότησης»!

Η κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου όμως, είχε άλλη άποψη. Στις συμβάσεις αναφέρει ότι πρέπει να στηριχτούν οι κατασκευαστές γιατί η κρίση... χτύπησε και τους ίδιους και τα έσοδα από τα διόδια, τα οποία συνεχίζουν(!) να εισπράττουν ακόμη και σήμερα. Μάλιστα όπως υπογραμμίζεται «η τυχόν καταγγελία των συμβάσεων παραχώρησης, η οποία δεν είναι στις επιλογές του Δημοσίου, πέραν της άμεσης επιβάρυνσης του προϋπολογισμού με αποζημιώσεις, θα οδηγήσει σε δικαστικούς αγώνες με άγνωστη οικονομική κατάληξη»! Και κάπως έτσι τα παραδώσαμε όλα... Ψυχή και χρήμα! Ας δούμε, τώρα, τα βασικά σημεία των τεσσάρων νέων συμβάσεων αποζημίωσης...

ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ

Σύμφωνα με την πρώτη σύμβαση αποζημίωσης, που φέρει ημερομηνία 12 Απριλίου 2013, οι κατασκευαστές του έργου –**Άκτωρ ΑΤΕ, J&P ΑΒΑΞ ΑΕ, Vincil Construction Grand Projects, Hoc-htief Solutions AG, Τεχνική ΑΕ και ΧΘΗΝΑ ΑΕ**- ζήτησαν περίπου 206 εκατ. ευρώ! Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ενέκρινε τα 145 εκατομμύρια και η ελληνική κυβέρνηση τους έδωσε τελικά για «δαπάνες επανεκκίνησης» 130 εκατομμύρια ευρώ.

Οι συγκεκριμένοι εργολάβοι ζήτησαν εκτός από τις «Απαιτήσεις Παρελθόντος Κατασκευαστή» και αποζημίωση «εξ αιτίας της επιρροής του πληθωρισμού στη δαπάνη του Κατ' Αποκοπή Τμήματος λόγω της μεταχρονολογημένης εκτέλεσης του αντικειμένου των εργασιών», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο έγγραφο αλλά χωρίς να ορίζεται συγκεκριμένο ποσό! Μια πρωτοφανής αίτηση, η οποία όχι μόνο δεν είχε γίνει δεκτή από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό αλλά και δεν συναντάται σε καμία από τις άλλες τρεις συμβάσεις αποζημίωσης... Απ' ότι φαίνεται ο πληθωρισμός χτύπησε κόκκινο μόνο στην...

Πελοπόννησο!

Το δημόσιο, φυσικά, δέχτηκε και αυτή την απαίτηση και έδωσε επιπλέον 93 εκατομμύρια ευρώ! Το σύνολο, αν κάνετε τους υπολογισμούς, εκτοξεύεται στα 223

εκατομμύρια «προσπερνώντας» ακόμη και το «ονειρικό» για τους εργολάβους ποσό των 206 εκατομμυρίων!

Στο χέρι και μέχρι τέλος του μηνός οι κατασκευαστές έλαβαν βάσει της συμφωνίας 60 ζεστά εκατομμύρια ευρώ με τις ευλογίες του δημοσίου! Στα απίστευτα της σύμβασης; Τα 20 εκατομμύρια ευρώ που θα πάρουν ως αποζημίωση οι κατασκευαστές για μελλοντικά έργα!

Ενδεικτικά στο σύνολο της αποζημίωσης που κατέβαλε το ελληνικό δημόσιο, περιλαμβάνονται: οι απώλειες ανελαστικών εξόδων κατασκευαστή ύψους 57,3 εκατομμυρίων, απώλειες λοιπών λειτουργικών δαπανών που αφορούν στα υπαίθρια έργα ύψους 28,9 εκατομμύρια και οι δαπάνες – έξοδα κατασκευαστή κατά την περίοδο της αναστολής εργασιών (1-7-2011 ως 31-3-2013) ύψους 43,9 εκατομμυρίων ευρώ.

ΟΔΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΕ / Ε65

Στην περίπτωση αυτή η σύμβαση μεταξύ δημοσίου και μεγαλοεργολάβων υπεγράφη στις 15 Μαρτίου 2013. Κατασκευαστές του συγκεκριμένου έργου είναι οι **Ferrovial Agroman SA, Dragados SA και Terna ΑΕ**. Οι συγκεκριμένοι απαίτησαν καταβολή αποζημιώσεων ύψους – περίπου- 160 εκατομμυρίων ευρώ. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός ενέκρινε ποσό κοντά στα 99 εκατομμύρια και η κυβέρνηση τους έδωσε τελικά 83,5 εκατομμύρια ευρώ.

Οι συγκεκριμένοι εργολάβοι ακολούθησαν την ... πεπατημένη ζητώντας πέρα από την πληρωμή της επανεκκίνησης του έργου και την «αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής τους ισορροπίας η οποία διαταράχτηκε και λόγω της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών», όπως τονίζεται στο έγγραφο! Λες και μόνο αυτοί ζημιώθηκαν στη χώρα... Λες και χιλιάδες άλλοι επαγγελματίες δεν έχουν δικαίωμα στην «χρηματοοικονομική ισορροπία»!

Για την... ανισορροπία, πάντως, της απόφασης οι εργολάβοι αναμένετε να λάβουν 39,2 εκατομμύρια ευρώ άμεσα και «... δίνοντας, μέχρι το τέλος του τρέχοντος μηνός» όπως αναφέρει το υπουργείο. Μεσα σε δεκαπέντε μέρες θα έτρεχαν να στρώσουν χαλί τα ευρώ για τους εργολάβους!

Επιπλέον, στο άρθρο 20 της συγκεκριμένης σύμβασης αναφέρεται ότι «το δημόσιο δηλώνει και ο Παραχωρησιούχος αποδέχεται(σ.σ: αυτό έλειπε) ότι ... θα υποχρεούται να καταβάλλει αποζημίωση λόγω μείωσης του αντικειμένου του Έργου ίση με το 8,63% του τμήματος Μελετών – Κατασκευών»! Με απλά λόγια; Θα τους πληρώσουμε και για όσα τμήματα δεν κατασκευαστούν, τελικά! Απίστευτο;

Ενδεικτικά στο συνολικό ποσό που τελικά δόθηκε, περιλαμβάνονται: 767 χιλιάδες ευρώ για την καθυστέρηση έναρξης του έργου, 28,8 εκατομμύρια για την αδυναμία παράδοσης σε ελεύθερη χρήση του χώρου εκτέλεσης του έργου, 10,4 εκατομμύρια για τη διατάραξη της συνέχειας εκτέλεσης των εργασιών κ.α.

ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΕ/ ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ

Σύμβαση τρίτη. Υπεγράφη στις 15 Μαρτίου 2013 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των κατασκευαστικών **Ferrovial Agroman SA, Dragados SA και Τερνα ΑΕ**. Οι τελευταίοι φυσικά

και ζήτησαν για «επανεκκίνηση» και «χρηματοοικονομική ισορροπία» το ποσό των 193,5 εκατομμυρίων ευρώ.

Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός... κατέβασε (και καλά) την απαίτηση στα 125,5 εκατομμύρια και η κυβέρνηση, μάλλον με χαρά, τους έδωσε 106,5 εκατομμύρια ευρώ. Τα πρώτα 25,8 εκατομμύρια δόθηκαν ζεστά και με το γνωστό «άμεσα και ει δυνατόν ως το τέλος του τρέχοντος μήνα»!

Αυτό που προκαλεί και στη συγγραμμένη σύμβαση, είναι το κομμάτι του έλεγχου! Σε κάθε μια από αυτές αναφέρεται ότι τα σχετικά παραστατικά- δικαιολογητικά θα ελέγχουν από ορκωτούς λογιστές και, αμέσως μετά, από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου. Έτσι και στις τέσσερις συμφωνίες αποζημίωσης το ελληνικό δημόσιο από τη μια εμπιστεύεται την έκθεση του Ανεξαρτήτου Μηχανικού, ο οποίος, όπως είχε αποκαλύψει στις 7 Ιουλίου το Χωνί, πληρώνεται από τους ίδιους τους παραχωρησιούχους για να τους ελέγχει, και από την άλλη ξεκινά να πληρώνει χωρίς να λάβει καν το τελικό πόρισμα των ορκωτών ελεγκτών που, ούτως ή άλλως, συνεργάζονται με τις εταιρείες... Αλλά τι ψάχνουμε;

Υπήρχε περίπτωση υπηρεσία που πήρε απόφαση να στηρίξει «άμεσα και ει δυνατόν ως το τέλος του τρέχοντος μήνα» τους εργολάβους, να κάνει νέους έλεγχους;

Ενδεικτικά, στο ποσό που θα δοθεί στους εργολάβους, περιλαμβάνεται: η αδυναμία παράδοσης σε ελεύθερη χρήση του χώρου εκτέλεσης του έργου ύψους 34,7 εκατομμυρίων ευρώ, η διατάραξη της συνέχειας στην εκτέλεση των εργασιών ύψους 11,5 εκατομμυρίων, το κόστος επανεκκίνησης ύψους 16,2 εκατομμυρίων ευρώ και άλλα.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΙΛΙΟΥ ΔΕ ΤΑ ΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΛΕΙΔΙ

Συμφώνα με την τέταρτη και τελευταία σύμβαση, που υπεγράφη στις 12 Απριλίου 2013, οι κατασκευαστές –Hochtief Solutions AG, Άκτωρ ATE, Vinci Constructions Grands Projects, J&P Αβας και ΑΕΓΕΚ- ζητούν αποζημίωση ύψους 160,8 εκατομμυρίων ευρώ. Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός όρισε το ποσό στα 98 εκατομμύρια και το ελληνικό δημόσιο «έπεσε» λίγο πιο κάτω, στα 84 εκατομμύρια ευρώ με τα πρώτα 25 εκατομμύρια να δίνονται άμεσα!

Και σε αυτή την περίπτωση προβάλλεται ως λόγος η «επανεκκίνηση» των έργων και η αποκατάσταση της «χρηματοοικονομικής ισορροπίας»... Βεβαίως και σ' αυτή την υπόθεση το (τότε ενιαίο) υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προσέτρεξε σε... βοήθεια των κατασκευαστριών εταιρειών με στόχο να «συμβάλλει άμεσα και αποφασιστικά στην αντιμετώπιση της βαθιάς ύφεσης της εθνικής οικονομίας, της δραματικής μείωσης των κυκλοφοριακών φόρτων και εσόδων των έργων» (σσ: μάλλον από την –προσδοκώμενη- αύξηση εσόδων από την επιβολή βαρύτατων φόρων στα καύσιμα πληρώσαμε και την απώλεια στα διόδια λόγω μη κίνησης οχημάτων)!

Ενδεικτικά, να αναφέρουμε πως στο σύνολο τη αποζημίωσης εμπεριέχονται: οι δαπάνες-έξοδα κατασκευαστή που συνέβησαν μέχρι την 1^η Ιουνίου 2011 ύψους 24,5 εκατομμυρίων ευρώ, οι δαπάνες – έξοδα κατασκευαστή που συνέβησαν κατά την περίοδο μερικής αναστολής εργασιών από την 1^η Ιανουαρίου 2011 ως την 31^η Δεκεμβρίου 2012 ύψους 34,2 εκατομμυρίων, η αποζημίωση λόγω επικαιροποίησης του κατ' αποκοπή τμήματος εξαιτίας μεταγενέστερης κατασκευής των εργασιών ύψους 15 εκατομμύρια ευρώ και άλλα.

Κατόπιν τούτων διαμορφώνονται τα εξής ερωτήματα που χρήζουν πειστικών απαντήσεων από τον αξιότιμο κο. Πρωθυπουργό και τους αρμόδιους υπουργούς:

- Γιατί ενώ το 2011 απορρίφθηκε με επιχειρήματα κάθε αξίωση των κατασκευαστών, η κυβέρνηση Σαμαρά- Βενιζέλου, δυο χρόνια μετά, δέχτηκε και... καλοπλήρωσε την «κρίση» των εργολάβων;
- Για ποιο λόγο ήταν τελικά απαραίτητες αυτές οι συμβάσεις αφού τελικά οι αποζημιώσεις καταβάλλονται με βάση διατάξεις των συμβάσεων Παραχώρησης;
- Ποια όργανα και φορείς της ελληνικής Πολιτείας ρωτηθήκαν για τη νομιμότητα των εν λόγω συμφωνιών και του περιεχομένου τους;
- Γιατί οι συμβάσεις αυτές δεν δόθηκαν στη δημοσιότητα πριν αρχίσουν να εκταμιεύονται τα πρώτα ποσά για την αποπληρωμή των αποζημιώσεων;