

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΙΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΘΕΜΑ: "ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ-ΔΩΡΟ ΥΨΟΥΣ 350 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ ΕΤΟΙΜΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΔΩΣΕΙ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ «ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ», ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ Λ.ΜΠΙΟΜΠΟΛΑ, Ι.ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΪΔΗ & Σ.ΚΟΚΚΑΛΗ"

Ο Υπουργός υποδομών Μιχάλης Χρυσοχοϊδης με αφορμή πολύ πρόσφατη επίσκεψή του στο πολύπαθο έργο της γέφυρας της Τσακώνας, ανακοίνωσε ότι είναι έτοιμη να προωθηθεί προς ψήφιση στη Βουλή νέα συμπληρωματική σύμβαση του έργου, δίνοντας το μήνυμα ότι η κυβέρνηση είναι έτοιμη να ανταποκριθεί σε σχετικό αίτημα των εργολάβων, που κατασκευάζουν τον κεντρικό άξονα Πελοποννήσου. Οι εν λόγω εργολάβοι εμφανίζουν λογαριασμό μαμούθ απωλειών μισού δις ευρώ και ζητούν αναπλήρωση των εσόδων από τις εισπράξεις διοδίων της τελευταίας τριετίας. Οι ζημίες που επικαλούνται προήλθαν από τη μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων στον άξονα Κορίνθου-Τρίπολης-Καλαμάτας, λόγω οικονομικής κρίσης.

Οι πολίτες υποχρεώνονται να πληρώσουν διπλό το λογαριασμό για τα δρομολόγια που έκαναν όλα τα προηγούμενα χρόνια στο συγκεκριμένο ημιτελή άξονα με ακριβά διόδια, αλλά και για τις μετακινήσεις που δεν μπόρεσαν να κάνουν λόγω οικονομικής αδυναμίας ως φορολογούμενοι με το νέο εργολαβικό «πανωπροίκι» των 350 εκατ. Ευρώ, που θα εκταμιευτεί απ' ευθείας από το Δημόσιο Ταμείο.

Με συμβατικά ερείσματα που έχουν θεμελιωθεί προ κρίσης, στην αρχή της σύμβασης του 2007, όπου υπάρχουν προβλέψεις επιδοτούμενης λειτουργίας του κεντρικού άξονα Πελοποννήσου για διάστημα 54 μηνών από την έναρξη της παραχώρησης, η κυβέρνηση, έπειτα από πολύμηνη διαπραγμάτευση με τους εκπροσώπους της κοινοπραξίας και ανεπιβεβαίωτο -ως προς την τεκμηρίωσή του- αίτημα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, που εμπλέκεται στη χρηματοδότησή του έργου, ετοιμάζεται να προχωρήσει σε κύρωση από τη Βουλή νέας αναθεωρημένης σύμβασης. Εμφανίζεται, λοιπόν, η σαφής εικόνα της κυβέρνησης να θυσιάζει τα συμφέροντα των δοκιμαζομένων πολιτών και να τα δίνει όλα στους εργολάβους, ορθώνοντας για λογαριασμό τους ασπίδα απόλυτης προστασίας των οικονομικών συμφερόντων τους. Παράλληλα, μηδενίζεται προς όφελος των εργολάβων το όποιο εργολαβικό ρίσκο στο υποτιθέμενο κατά τα άλλα αυτοχρηματοδοτούμενο έργο, που εκμεταλλεύεται η ως άνω ιδιωτική εργολαβική κοινοπραξία για τριάντα χρόνια. Η μετοχική σύνθεση της «Μορέας ΑΕ» είναι: «ΑΚΤΩΡ» με ποσοστό 71,67%, «J P – ΑΒΑΞ» με ποσοστό 15% και «Ιντρακόμ» με ποσοστό 13,33%.

Αξιοσημείωτο είναι, εξ' άλλου, ότι η εργολαβική κοινοπραξία φαίνεται να χρησιμοποιεί ως μοχλό πίεσης για την προώθηση της αναθεωρημένης σύμβασης τον ημιτελή δρόμο «Λεύκτρο-Σπάρτη», μήκους 47 χλμ, που έχει υλοποιηθεί σε ποσοστό 90%, ενώ παραμένουν σε εκκρεμότητα περίπου άλλα 6 χλμ για να τελειώσει και να δοθεί στην κυκλοφορία. Επίσης, σε πρόσφατη επίσκεψή του προς το ως άνω τμήμα του δρόμου, ειδικά στο σημείο διέλευσης ανάμεσα Ταΰγετο και Πάρνωνα, όπου και συνδέεται η ευρύτερη περιοχή με τον αρχαιολογικό χώρο της Μεσσήνης, πληροφορηθήκαμε ότι ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είπε πως: «το έργο είμαι βέβαιος ότι σε λίγους μήνες θα παραδοθεί στην κυκλοφορία, γιατί ολοκληρώνουμε τις διαδικασίες, προκειμένου να φέρουμε στη Βουλή τη νέα αναθεωρημένη σύμβαση».

Η κατασκευή της γέφυρας της Τσακώνας ξεκίνησε πριν από έξι χρόνια. Στο τέλος του 2014 αναμένεται να ολοκληρωθεί και να δοθεί στην κυκλοφορία η νέα τοξωτή γέφυρα της Τσακώνας. Η γέφυρα κατασκευάζεται ως δημόσιο έργο, προϋπολογισμού 19 εκατ. ευρώ από τις εκεί ήδη εγκατεστημένες εργολαβικές εταιρείες της κοινοπραξίας «ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ», η οποία, εν συνεχεία, θα αναλάβει τη συνολική λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου υπό ιδιωτική εκμετάλλευση. Ο δρόμος περνάει από την Τσακώνα με τοξωτή γέφυρα, συνολικά 11 χρόνια μετά από τις πρώτες κατολισθήσεις στην περιοχή, οι οποίες έγιναν το 2003, κόβοντας την Πελοπόννησο στη μέση και προκαλώντας αλληπάλληλους ανασχεδιασμούς κατασκευαστικών λύσεων, πάντα με ακριβοπληρωμένα έργα.

Η γέφυρα Τσακώνας αποτελεί το τελευταίο ανολοκλήρωτο κομμάτι του τμήματος Παραδείσια-Τσακώνα, του αυτοκινητοδρόμου Τρίπολη-Καλαμάτα. Πρόκειται για μια τοξωτή γέφυρα μήκους 400 μέτρων, προς γεφύρωση της περιοχής της μεγάλης κατολίσθησης του 2003. Είναι ένα έργο εξαιρετικής πολυπλοκότητας, τόσο ως προς τη θεμελίωσή του, όσο και ως προς την ανωδομή, που όπως τόνισε ο Υπουργός, σχεδιάστηκε και υλοποιείται από Έλληνες μηχανικούς & τεχνίτες.

Η γέφυρα είναι μέγιστου ελεύθερου ανοίγματος/ζεύξης 300 μέτρων, ενώ είναι η δεύτερη στην Ελλάδα υπερμεγέθους από πλευράς σχετικού ανοίγματος μετά τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων τοξωτών γεφυρών παγκοσμίως. Αποτελείται από δυο ακρόβαθρα και ένα μεσόβαθρο. Το άνοιγμα των 300 μέτρων γεφυρώνεται εν μέρει (40 μέτρα) με προτεταμένο φορέα και το υπόλοιπο του ανοίγματος (260 μέτρα) καλύπτεται με 2 χαλύβδινα τόξα, από τα οποία αναρτάται το σύμμετρο κατάστρωμα της γέφυρας. Η κατασκευή της γέφυρας ξεκίνησε το 2008, με προοπτική να ολοκληρωθεί σε 6 χρόνια.

Επειδή η νέα εργολαβική αποζημίωση της κοινοπραξίας «ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ» έρχεται παράλληλα και σε συνέχεια των πρόσθετων εργολαβικών αποζημιώσεων, συνολικού ύψους 2,2 δις ευρώ, που ενέκρινε η κυβέρνηση και εν συνεχεία η Βουλή, κυρώνοντας την περασμένη Άνοιξη νέες αναθεωρημένες συμβάσεις για την επανεκκίνηση των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων (βόρειος άξονας Πελοποννήσου, Ιόνια Οδός, άξονας κεντρικής Ελλάδας και Μαλιακός-Κλειδί).

Επειδή για την αναθεώρηση της σύμβασης μεταξύ Δημοσίου και «ΜΟΡΕΑΣ ΑΕ» οι εμπλεκόμενοι δεν έχουν μέχρι σήμερα ανοίξει επίσημα τα χαρτιά τους, προκειμένου να γίνει εφικτή μια έξωθεν αρμόδια επιβεβαίωση των όσων ισχυρίζονται.

Προκύπτουν εκ των άνω τα εξής ερωτήματα, τα οποία καλείστε να απαντήσετε, ως εξής:

1. Υπάρχει αντικειμενικός, ανεξάρτητος και αδιάβλητος μηχανισμός καταγραφής και ελέγχου διελεύσεων των οχημάτων από τον κεντρικό άξονα Πελοποννήσου, ώστε να μην επαφίεται μόνον στον παραχωρησιούχο η αποτίμηση των κυκλοφοριακών φόρτων, προκειμένου οι εν λόγω φόρτοι να υπολογίζονται με ακρίβεια ως προς τις εισπράξεις και τις πιθανότητες απώλειας εσόδων διοδίων;
2. Πώς δικαιολογείται η χάωδης διαφορά μεταξύ του αιτήματος αποζημίωσης-μαμούθ 500 εκατ. ευρώ, που πρόβαλε η εργολαβική κοινοπραξία και του επίσης εξαιρετικά υψηλού ποσού των 350 εκατ. ευρώ, που ετοιμάζεται να αποδεχθεί η κυβέρνηση;
3. Πώς συνδυάζεται η εικόνα διαρκούς μείωσης των κυκλοφοριακών φόρτων του αυτοκινητοδρόμου σε ποσοστό έως 40%, όπως εμφανίζει η πλευρά των εργολάβων, με παράλληλες κυβερνητικές ανακοινώσεις για θεαματικά αποτελέσματα του δρόμου στον τουρισμό και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, αλλά και με τον κο Χρυσόχοϊδη να έχει πρόσφατα δηλώσει στη Μεσσηνία, ότι «καταγράφεται κάθε χρόνο αύξηση στον τουρισμό»;
4. Με ποια νομική αλλά και λογική τεκμηρίωση μπορεί η οικονομική κρίση, στην οποία βυθίζεται η χώρα τα τελευταία χρόνια, να θεωρηθεί ως «ανωτέρα βία» υπέρ των εργολάβων, ώστε να ενεργοποιηθούν συμβατικές προβλέψεις επιδοτούμενης λειτουργίας;
5. Πώς είναι δυνατόν η όποια προστασία από τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης να αφορά αποκλειστικά και μόνον τους ιδιώτες εργολάβους, χωρίς να προστατεύονται τα συμφέροντα του Δημοσίου και των χρηστών;
6. Υπάρχει κωδικός απολογιστικών εργασιών του έργου κατασκευής της άνω αναφερθείσας γέφυρας της Τσακώνας; Αν ναι, ποιος είναι αυτός, ποιες είναι οι χρεώσεις και με ποια αιτιολογία;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του

Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ανατροπής