

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

| | |
|-----|--------|
| ΠΑΒ | 966 |
| | 3/4/15 |

Σχετικά με άρθρο δημοσιευμένο στην εφημερίδα «ΕΜΠΡΟΣ», ημερομηνίας 14 Φεβ. 2015, με θέμα την ανάγκη αναζήτησης ευθυνών για την κατασπατάληση των πόρων του Ελληνικού Δημοσίου από τον ύποπτο χειρισμό ορισμένων κρατικών λειτουργιών σε μια σειρά από συμβάσεις δημοσίων έργων υπέρ επώνυμου μεγαλοεργολάβου.

Ο Αναφέρων Βουλευτής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Αναζητούνται ποινικές ευθύνες για τα έργα του

Αντίστροφα μετρά ο χρόνος προκειμένου να καθίσει στο σκαμνί ο «εθνικός εργολάβος» Γιώργος Μπόμπολας και η κατασκευαστική κουστωδία - παρωδία που έχει στήσει, λεηλατώντας τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων.

Η αρχή θα γίνει με την απόδοση στο πρόσωπό του ποινικών ευθυνών για τον πακτωλό εκατομμυρίων ευρώ που ενθυλάκωσε, παρανόμως όπως αποδεικνύεται, από το κρατικό ταμείο, ώστε να επανεκκινήσει ο όμιλός του και οι εταιρείες - βιτρίνα που έχει δημιουργήσει, τα παγωμένα από το 2010 δημόσια έργα στους αυτοκινητοδρόμους της χώρας.

Παράλληλα, θα αναζητηθούν και οι πολιτικοί που «πίεσαν», προκειμένου να δοθούν, υπό την μορφή αποζημιώσεων, πάνω από 700 εκατ. ευρώ, μόνο για το 2013, σε κατασκευαστικές κοινοπραξίες, προκειμένου να επαλειουργήσουν τα εργοτάξιά τους.

Στο στόχαστρο των αρμόδιων δικαστικών αρχών βρίσκεται ο πρώην υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, Μιχάλης Χρυσοχοϊδής, ο οποίος υπέγραψε αποικιοκρατικού τύπου συμβάσεις με τις εταιρείες συμφερόντων του «εθνικού νταβατζή» (σύμφωνα με τον Κώστα Καραμανλή).

Όπως την απόφαση να υπάρξει **πρόσθετη χρηματοδότηση** των συγκεκριμένων έργων με **1,044 δισ. ευρώ**, η οποία σταδιακά θα υπερέβαινε τα 1,5 δισ., ώστε να μην χρειασθεί να βάλει το χέρι στην τσέπη ο μεγαλοεργολάβος, μέχρι την **παραχώρηση της δυνατότητας αύξησης των διοδίων**.

Στο Συμβούλιο της Επικρατείας, όπου εξετάζεται ο φάκελος «Μπόμπολα», κατά πλήρη προτεραιότητα, μετά την αποχώρηση από το υπουργείο Δικαιοσύνης του επικεφαλής του παραδικαστικού κυκλώματος Χαράλαμπου (Μπάμπη) Αθανασίου, το κλίμα είναι ιδιαίτερα βαρύ για τον κατασκευαστή.

Οι δικαστικοί που απασχολούνται με την υπόθεση ήδη κάνουν φύλλο και φτερό τους λόγους που οδήγησαν τους αρμόδιους πολιτικούς και κρατικούς παράγοντες να τροποποιήσουν προ διετίας **(μέσω φωτογραφικών ρυθμίσεων και διατάξεων)** τις αρχικές συμβάσεις για τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους.

Ειδικότερα, το σκέλος της δραστηκής μείωσης των ποινικών ρητήρων που όφειλε να καταβάλει ο συγκεκριμένος μεγαλοεργολάβος αλλά και άλλες εταιρείες, σε περίπτωση **υπέρβασης της προβλεπόμενης προθεσμίας με δική του υπαιτιότητα**.

Τα στοιχεία που έχουν συγκεντρωθεί μέχρι στιγμής, είναι αρκούντως ενοχοποιητικά, τόσο για τον ίδιο, όσο και γι' αυτούς που συναινέσαν στο να απαλλαγεί ουσιαστικά, από τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Επίσης, θα αναζητηθούν τα αίτια για το γεγονός ότι το κράτος ούτε επέβαλε τα προβλεπόμενα χρηματικά πρόστιμα ούτε κατήγγειλε τις συμφωνίες με τον Άκτωρ και τις θυγατρικές του, παρότι αιτιοδεδειγμένα, ο όμιλος αθέτησε τους όρους τους.

Αξιζει να σημειωθεί ότι στο αρμόδιο Δ' Τμήμα του ΣΤΕ, τα μέλη του αναρωτιούνται για ποιο λόγο δεν επιβλήθηκαν οι κυρώσεις που προβλέπουν οι αρχικές συμβάσεις του 2007, σε περίπτωση μη τήρησης των προβλεπόμενων προθεσμιών.

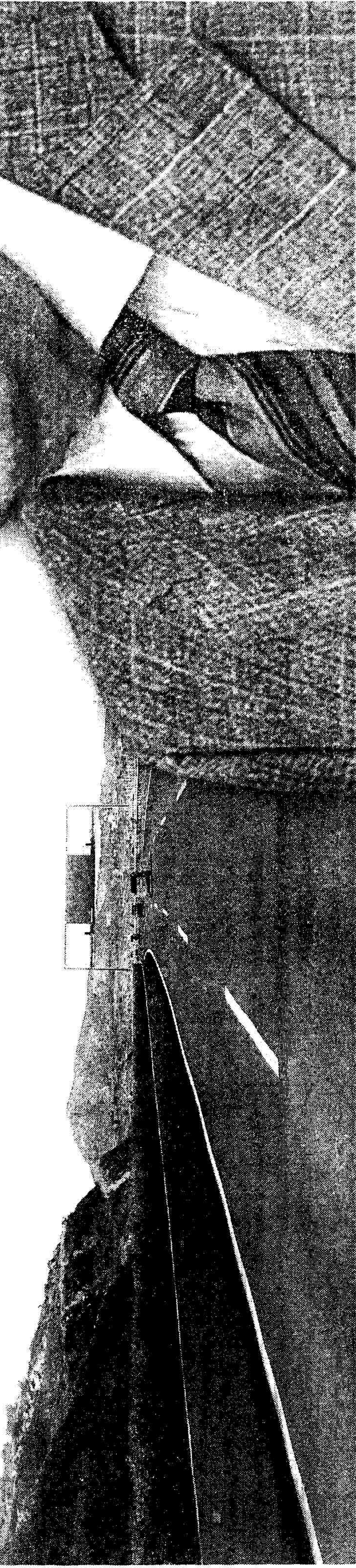
Πράγματι, τα περισσότερα έργα στις εθνικές και επαρχιακές οδούς, που ανέλαβαν κοινοπραξίες όπου κυριάρχο ρόλο είχε ο Μπόμπολας, έπρεπε να έχουν παραδοθεί σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, κάτι που δεν έγινε.

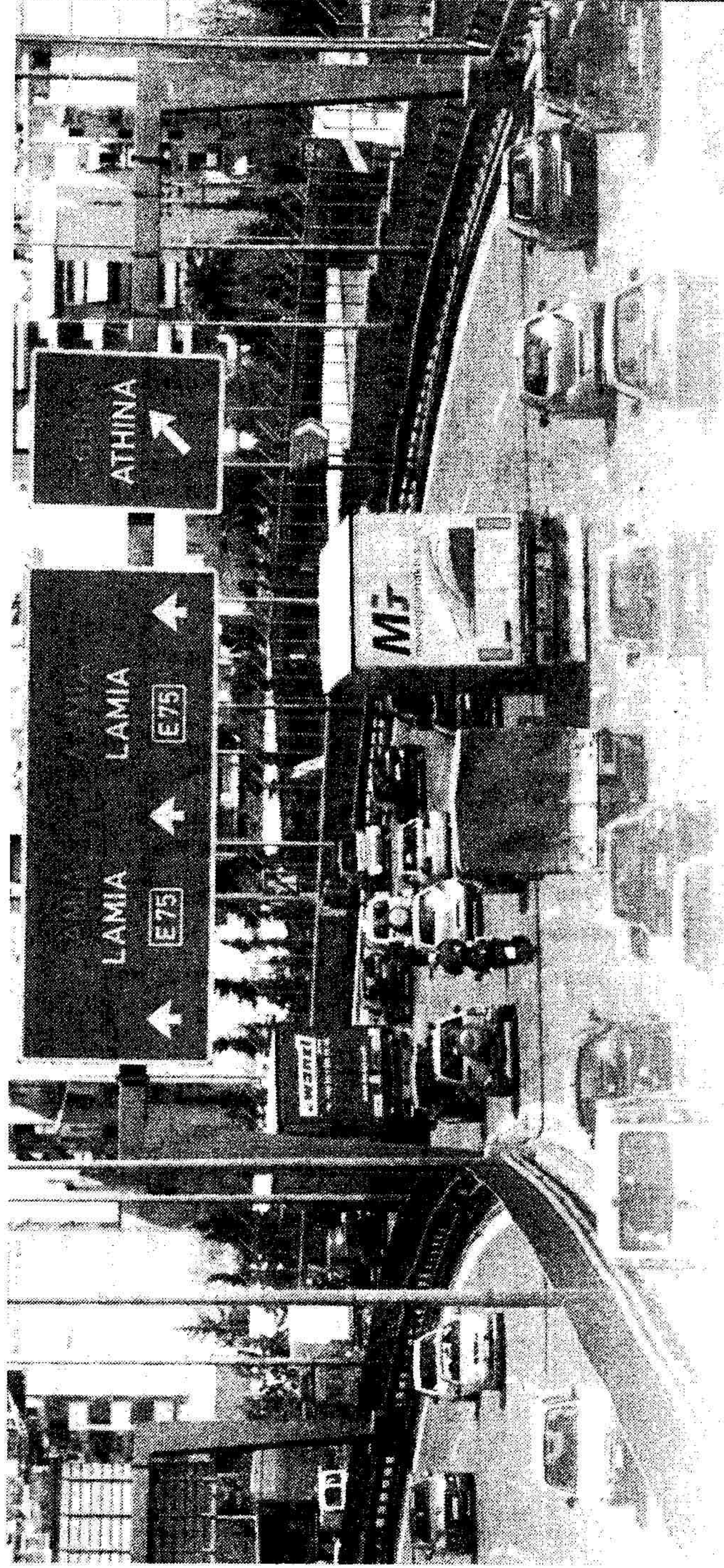
Έτσι, φτάσαμε στον αιόλυτο παραλογισμό, όχι μόνο να αποζημιώνεται ο μεγαλοεργολάβος για τα έργα που έπρεπε από το 2010 να δοθούν σε λειτουργία, αλλά και να ενισχύεται με εκατοντάδες δισ. ευρώ για να προχωρήσει στην ολοκλήρωση αυτών που άφησε μισοτελειωμένα.

Σφίγγει

Ο ΚΑΛΩΣ

γύρω από τον
«εθνικό εργοστάσιο»





Ευθύνες Χρυσοχοϊδη

Σύμφωνα με δικαστικούς κύκλους, πολλά ερωτηματικά που χρήζουν άμεσης απάντησης από την πρώην πολιτική και υπηρεσιακή ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών, προκαλεί και το παράδοξο να εισηγρούνται διόδια οι κατασκευαστικές εταιρείες, για οδικά έργα που δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Στο σημείο αυτό κάνουν λόγο για χαρακτηριστικές πράξεις που προσκρούουν σε σωρεία διατάξεων των Ευρωπαϊκών και Ελληνικών νομοθετικών κανόνων.

Την ίδια άποψη εκφέρουν και για την δαπάνη λειτουργίας των λεγόμενων «ηλεκτρονικών διοδίων», που με τις αποφάσεις Χρυσοχοϊδη (νόμος 4219/2013), την αγορά και εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού πλήρωσε το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ κανονικά τα σχετικά έξοδα έπρεπε να τα έχει αναλάβει η ανάδοχος εταιρεία.

Κάτι που ποτέ δεν έγινε...

να δώσουν πρόσθετες χρηματικές εγγυήσεις ό τι θα τα παραδώσουν εμπρόθεσμα.

Λαιμπτώμοι οι εθνικές οδοί

Αλλά και τα έργα που εκτελέστηκαν από τις διάφορες κατασκευαστικές κοινοπραξίες, όπου «χοροστάτους» ο όμιλος Μπόμπολα, είναι γεμάτα από παγίδες θανάτου.

Σύμφωνα με έκθεση - φωτιά της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας, μόνο στους νομούς Βοιωτίας και Φθιώτιδας, κατά μήκος των δύο ρευμάτων της Εθνικής οδού, έχουν εντοπισθεί πάνω από 40 σημεία - καρμανιόλες.

Όπως περιγράφεται σ' αυτήν, υπάρχουν «επικίνδυνες ανωμαλίες του οδοστρώματος, απροειδοποίητες στενώσεις, ρωγμές, καθιζήσεις, απότομες αλλαγές λωρίδας, έλλειψη διαγράμμισης, τοίχια χωρίς προστασία με σθηθαία, έλλειψη σηματοδότησης κ.ά.».

Στο Συμβούλιο της Επικρατείας, εξετάζεται ο φάκελος «Μπόμπολα», κατά πλήρη προτεραιότητα, μετά την αποχώρηση από το υπουργείο Δικαιοσύνης του επικεφαλής του παραδικαστικού κυκλώματος Χαράλαμπου (Μπαμπή) Αθανασίου

φτάσαμε στον απόλυτο παραλογισμό, όχι μόνο να αποζημιώνεται

ο μεγαλοεργολάβος για τα έργα που έπρεπε από το 2010 να δοθούν σε λειτουργία, αλλά και να ενισχύεται με εκατοντάδες δισ. ευρώ για να προχωρήσει στην ολοκλήρωση αυτών που άφησε μισοτελειωμένα

οποία αναφερόταν ρητά πως οι ανάδοχοι των αυτοκινητοδρόμων έχουν την αρμοδιότητα και την ευθύνη «ανάπτυξης του συστήματος».

Ιδιαίτερα τονίζονταν σ' αυτήν ότι λαμβάνοντας υπόψη την χρηματοοικονομική ισορροπία του έργου και την ανάγκη μη δυσμενούς μεταβολής του χρηματοοικονομικού μοντέλου, η εταιρεία έπρεπε από ιδίους πόρους να αγοράσει και να τοποθετήσει την υποδομή.

Στην πραγματικότητα, όμως, τίποτε από τα παραπάνω δεν τηρήθηκε, ενώ με νεότερες τροποποιήσεις, αυξήθηκαν τα δόδια από 0,003 ευρώ ανά χιλιόμετρο σε 0,04 ευρώ ανά χλμ.

Το οξύμωρο είναι, σύμφωνα με το ΣΤΕ, ότι οι επίμαχες αναθέσεις δημοσίων έργων στον Άκτωρ και στους συνεταιίρους του, συγχρηματοδοτήθηκαν από κονδύλια του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, που **προέρχεται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης**, πλην της κρατικής συμμετοχής.

Ήδη, οι Σύμβουλοι Επικρατείας ερευνούν αν παραβιάζεται η Ευρωπαϊκή νομοθεσία, όσον αφορά στις τροποποιήσεις των αρχικών συμβάσεων με τέτοιο τρόπο που να συνιστούν την σύναψη νέων συμβάσεων, αφού αλλάζουν τους ορισθέντες οικονομικούς κανόνες και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των δημοσίων έργων.

Αλλά και το Ελεγκτικό Συνέδριο θεωρεί ότι πρέπει να ελεγχθούν εκ βάθρων όλες οι συμβάσεις παραχώρησης τμημάτων των **Εθνικών οδών Αθηνών - Θεσσαλονίκης, Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας, Πάτρας - Πύργου και Λαμίας - Ξυνιάδας**.

Κι αυτό γιατί οι εταιρείες που ανέλαβαν την κατασκευή τους δεν ικανοποίησαν την απαίτηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων που χρηματοδοτεί τα έργα.

κυρίως από το ύψος των Αγίων Θεοδώρων προς την Λαμία, οριακά γεωμετρικά στοιχεία επικλίσεων, ακόμη και μικρές κατολισθήσεις.

Το ειδικό κλιμάκιο μηχανικών της περιφέρειας που έκανε τους σχετικούς ελέγχους, ενημέρωσε την αρμόδια εταιρεία για τον κίνδυνο απώλειας ανθρώπινων ζωών, που μπορεί να προκαλέσουν όλα αυτά τα προβλήματα στον νότιο κύριο οδικό άξονα της χώρας.

Περίεργως, όμως, αν και **έχουν ζητήσει την ποινική δώξη των αρμοδίων της εταιρείας** για την σειρά παραλείψεων που «ανακάλυψαν» και την απροθυμία αυτής να τις αποκαταστήσει άμεσα, το σχετικό πόρισμα δεν στάληθε ακόμη στον Εισαγγελέα.

Εκείνο, όμως, που ανησυχεί ιδιαίτερα τον «εθνικό εργολάβο» είναι ότι την θέση του αναπληρωτή υπουργού Υποδομών ανέλαβε **ο μηχανικός Χρήστος Σπύρτζης**, που έχει διατελέσει και πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας.

Με το συγκεκριμένο πρόσωπο οι σχέσεις του είναι σχεδόν εχθρικές, καθώς ο νέος υπουργός έχει ταχθεί ουκ ολίγες φορές υπέρ της καταγγελίας της σύμβασης για την Αττική οδό.

Συγκεκριμένα, σε ημερίδες που έχει διοργανώσει το ΤΕΕ, έχει δηλώσει ότι «ο εν λόγω αυτοκινητόδρομος έχει υψηλές αποδόσεις για τους μετόχους λόγω του υψηλού αντιτίμου διοδίων και ως εκ τούτου θα πρέπει να επιστραφεί στο Δημόσιο».

Είναι μετά να μην κάθεται σε «αναμμένα κάρβουνα» ο ιδιοκτήτης του υπερμνημονιακού «Έθνους» και μεγαλομέτοχος του εντεθνικού καναλιού Mega:

Ρε, πώς αλλάζουν οι καιροί...

Γ. ΦΡΑΓΚΟΣ

Με τις αποφάσεις Χρυσοχοϊδη (νόμος 4219/2013), την αγορά και εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού των λεγόμενων «ηλεκτρονικών διοδίων» πλήρως το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ τα σχετικά έξοδα έπρεπε να τα έχει αναλάβει η ανάδοχος εταιρεία

Η Αττική οδός λόγω υψηλής κερδοφορίας πρέπει να επιστραφεί στο Δημόσιο