

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	2868/205
Ημερομ. Καταθέσεως	25-5-15

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ & ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Κοινοποίηση: Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου
Οικονομικούς Εισαγγελείς,
Εισαγγελέα κατά της Διαφθοράς

Θέμα: «Σχετικά με τις Νέες Αναθεωρημένες Συμβάσεις Παραχώρησης (Σ.Π.) των τεσσάρων (4) Οδικών Αξόνων (Ν. 4219/2013-ΦΕΚ Α' 269/2013) και τις πληροφορίες για νέα αναθεώρησή τους»

Στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου προηγούμενων Κοινοβουλευτικών Συνόδων, είχα καταθέσει σειρά Ερωτήσεων & Α.Κ.Ε. για την Αναθεώρηση των Αρχικών Σ.Π. των τεσσάρων (4) Οδικών Αξόνων, καταγγέλλοντας σωρεία παρανομιών και αντισυμβατικών συμπεριφορών, τις οποίες η κυβερνητική πλειοψηφία, χρησιμοποιώντας τη Βουλή σαν πλυντήριο σκανδάλων, «νομιμοποίησε» με την ψήφιση τον Δεκέμβριο του 2013 του παραπάνω νόμου, μέσω του οποίου, δόθηκαν σκανδαλωδώς στους κρατικοδίαιτους και διαπλεκόμενους επιχειρηματίες, που κατασκευάζουν τα σχετικά έργα, επί πλέον δισεκατομμύρια ευρώ, την ώρα που περικόπτονταν άγρια οι μισθοί και οι συντάξεις, την ώρα που οι επιχειρήσεις στέναζαν από έλλειψη ρευστότητας, την ώρα που οι απλοί Έλληνες γονάτιζαν από την υπερφορολόγηση και κάθε είδους χαράτσια και την ώρα που κατεδαφιζόταν το κοινωνικό κράτος.

Μετά την ψήφιση του παραπάνω νόμου, δεν είχα άλλη επιλογή από το να κάνω στις 27/1/2014 σχετική «Καταγγελία» στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς και Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού) για παραβίαση από την Ελληνική Δημοκρατία σειράς άρθρων των Ευρωπαϊκών Συνθηκών. Επίσης, στις 4/6/2014 κατέθεσα «ΥΠΟΜΝΗΜΑ» στην 26η ΠΤΑΙΣΜΑΤΟΔΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ, που με κάλεσε να καταθέσω για το μεγάλο αυτό σκάνδαλο, με συνημμένες όλες τις Κοινοβουλευτικές μου παρεμβάσεις.

Όμως, δεν ήμουν ο μόνος Βουλευτής του Ελληνικού Κοινοβουλίου, που αντιτάχθηκε στην ψήφιση του παραπάνω νόμου, αφού σύσσωμη η αντιπολίτευση, πλην ελαχίστων ανεξαρτήτων Βουλευτών, τον καταψήφισε, αλλά αυτός τελικά πέρασε από τη Βουλή με την ισχνή πλειοψηφία 148 Βουλευτών και με την επιστράτευση γι αυτό, ακόμη και του προηγούμενου Πρωθυπουργού, Αντώνη Σαμαρά και του Αντιπροέδρου της τότε κυβέρνησης, Ευάγγελου Βενιζέλου. Παρακάτω, σταχυολογώ από τα Πρακτικά της Βουλής εκτεταμένα αποσπάσματα από τις σχετικές αγορεύσεις της σημερινής Προέδρου της Βουλής, κ. Ζωής Κωνσταντοπούλου, του σημερινού υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού, κ. Γεωργίου Σταθάκη, του σημερινού υπουργού Άμυνας, κ. Πάνου Καμμένου, του σημερινού υφυπουργού Επικρατείας, κ. Τέρενς Κουίκ, των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ/ΕΚΜ, κ. Ουζουνίδου Ευγενίας (εισηγήτριας εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ/ΕΚΜ), κ. Κυριακάκη Βασιλείου και κ. Γεωργίου Πάντζα και των Βουλευτών των ΑΝ.ΕΛ, κ. Γιοβανόπουλου Κωνσταντίνου (εισηγητή των ΑΝ.ΕΛ), κ. Χρυσοβελώνη Μαρίνας και κ. Ραχήλ Μακρή, σημερινής Βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: ...Τι εγκαινιάζαν, κύριε Υπουργέ, ο κ. Βενιζέλος και ο κ. Σαμαράς στις 25.4.2013, εάν σήμερα ψηφίζονται συμβάσεις υπογραφείσες από εσάς; Ποιον κοροϊδεύετε και γιατί δεν ορρωδείτε και φέρνετε αυτές τις συμβάσεις στη Βουλή να κυρώνονται από το Κοινοβούλιο –βεβαίως, είναι ελάχιστοι οι παριστάμενοι Βουλευτές κάθε φορά- ούτως ώστε να διαχέετε όχι τις πολιτικές, αλλά τις ποινικές ευθύνες που συνεπάγονται αυτού του είδους οι επί ζημία του δημοσίου αποφάσεις σας;

Πρόκειται για ενέργειες και συμβάσεις σκανδαλωδώς επωφελείς διαχρονικά για τους «γνωστούς – αγνώστους» υμετέρους εργολάβους, καναλάρχες και επενδυτές με τα λεφτά των άλλων, των φορολογουμένων, οι οποίες μάλιστα δεν έρχονται στη Βουλή ολόκληρες. Διότι, όπως γνωρίζετε, αναφέρουν και μνημονεύουν η κάθε μία πλήθος προσαρτημάτων. Η πρώτη οκτώ προσαρτήματα. Η δεύτερη έξι προσαρτήματα. Η τρίτη έξι προσαρτήματα. Η τέταρτη επτά προσαρτήματα, τα οποία δεν φέρνετε, βεβαίως, διότι δεν θέλετε να τα δούμε. Όπως δεν θέλετε να μας πείτε γιατί συνυπογράφει αυτό το νομοσχέδιο ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Ποιες είναι δηλαδή εκείνες οι προβλέψεις που αφορούν το Υπουργείο του και γι' αυτό ζητήσατε και αναζητήσατε την υπογραφή του.

...Εσείς, όμως, μεριμνάτε για άλλους. Μεριμνάτε για τους συνήθως πλουτίζοντες, γι' αυτούς που είναι συνυπογράφοντες και προσυπογράφοντες ως παραχωρησιούχοι αντισυμβαλλόμενοι σας: την εταιρεία Hochtief, που την γνωρίζουμε από το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, τον γνωστό ΆΚΤΩΡΑ του κ. Μπόμπολα, τη ΝΕΑ ΟΔΟ και βεβαίως γι' αυτούς είναι αφειδής η μέριμνά σας.

Με αυτό το νομοσχέδιο φροντίσατε να λάβει το ελληνικό δημόσιο νέο δάνειο, για να εξυπηρετήσετε αυτούς. Φροντίσατε να αναλάβει το δημόσιο δαπάνη ύψους δισεκατομμυρίων ευρώ, που θα έπρεπε να αναζητά από τους προηγούμενους αντισυμβαλλόμενούς του. Φροντίσατε, επίσης, να εξοικονομήσετε φοροαπαλλαγές, σαν να μην ήσαν αρκετές εκείνες οι φοροαπαλλαγές τις οποίες απολαμβάνουν οι ίδιοι.

Αλήθεια, τι έγινε ο κ. Μπόμπολας και οι καταθέσεις του στη λίστα Λαγκάρντ; Να αρκεστούμε στην κατάθεση του κ. Βενιζέλου, την οποία έχουμε περιλάβει και στη γνώμη μας τα μέλη της Επιτροπής Προκαταρκτικής Εξέτασης, ο οποίος διαβεβαίωνε ότι ο κ. Μπόμπολας μπορεί να εξηγήσει από τις άλλες δραστηριότητές του στα δημόσια έργα ή στη ναυτιλία τι γίνεται; Το καταθέτω στα Πρακτικά.

Ή να θυμηθούμε τον κ. Σαχινίδη που αφηγείτο πώς γνώρισε τον κ. Μπόμπολα στο Υπουργείο σε διάφορες συναντήσεις; Γι' αυτούς μεριμνάτε. Για τους πολίτες αδιαφορείτε και φροντίζετε να ζημιώνετε και το ελληνικό δημόσιο, διότι για άλλη μία φορά προβλέπετε προνομιακές ρήτρες για τους ιδιώτες και εξόφληση του δημοσίου στην τελευταία γραμμή των εξυπηρετούμενων.

Αυξάνετε τα διόδια και αδιαφορείτε για τους κατοίκους περιοχών οι οποίοι αναγκάζονται να πληρώνουν τίμημα δυσπροσέγγιστο, να μην πω απροσέγγιστο, οι οποίοι από πάνω δίδονται ποινικά αλλά και καταδιώκονται με αστικές αγωγές τις οποίες εξαπολύουν οι αντισυμβαλλόμενοι σας.

Είναι πρότασή μας και θυμάμαι ότι ο κύριος Υπουργός, ο κ. Αθανασίου –κρίμα που δεν ήρθε, αν και έχει βάλει την υπογραφή του, δεν ξέρω για ποιο λόγο- είχε δεσμευθεί ότι θα εξέταζε την εξάλειψη του αξιοποίνου για τις κινητοποιήσεις αγροτών αλλά και κατοίκων περιοχών όπου υπάρχουν διόδια και οι οποίοι περιορίζονται στο δικαίωμά τους της ελευθερίας κίνησης και ελεύθερης πρόσβασης στο χώρο δουλειάς και στο χώρο κατοικίας τους....

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ:Στον τρόπο με τον οποίο χειρίστηκε τις διαπραγματεύσεις η Κυβέρνηση είναι σαφές το εξής: Θεώρησε ότι με την κρίση του 2008 δεν άλλαξε τίποτα στις τράπεζες. Οι τράπεζες πρέπει να συμπεριφερθούν στα συγκεκριμένα έργα ακριβώς όπως πριν.

Τους παραχωρησιούχους τους αντιμετώπισε ακριβώς με τον ίδιο τρόπο. Μπορεί να αλλάξει η χρηματοδοτική σύνδεση, για παράδειγμα να ανέβει η συμμετοχή του δημοσίου στο 55% των έργων, αλλά η σύνδεση του παραχωρησιούχου, των μετόχων θα μείνει ίδια όπως πριν. Δεν θα αυξηθεί το δημόσιο. Δεν θα πάει στο 55%, ενώ αυξήθηκε από 20% σε 50% η συμμετοχή του. Οι παραχωρησιούχοι θα μείνουν ίδιοι, ανέπαφοι.

Τρίτον, η ιδέα ότι οι εργολάβοι θα μείνουν ανέπαφοι, με την έννοια του κόστους των έργων, του κόστους μελετών, του κόστους των εργατικών που μόλις ανέφερε ο κύριος Υπουργός ότι είναι 30%, ότι θα είναι τα ίδια

όπως πριν. Δεν τίθεται θέμα επαναδιαπραγμάτευσης του κόστους, λες και οι τσιμεντοβιομηχανίες, οι εργαζόμενοι που έχουν χάσει το 40% των μισθών, οι φτηνές τιμές σε δεκάδες από τα οικοδομικά υλικά φτηνότερες από το 2006, η κερδοφορία των εργολάβων και πολλά άλλα, είναι ανέπαφα.

Η ιδέα, λοιπόν, της σκληρής κριτικής που κάνουμε στην Κυβέρνηση είναι ότι προσεγγίζει το θέμα ως να μην άλλαξε τίποτα. Προσεγγίζει, δηλαδή, το θέμα και λέει ότι το μόνο που αλλάζει είναι ο τρόπος χρηματοδότησης των έργων.

Και αυτό είναι ένα τραγικό λάθος, διότι πρώτον δεν εξοικονομεί πόρους υπέρ του δημοσίου. Μία έκπτωση στα κοστολόγια των έργων της τάξεως του 15%, 20%, συγγνώμη θα το πω ευθέως, είναι 1,6 δισεκατομμύρια στο σύνολο των έργων. Αυτό είναι καθοριστικό, διότι αλλάζει όλη την έννοια της βιωσιμότητας των έργων.

Η βιωσιμότητα των έργων είναι το δεύτερο και μεγάλο πρόβλημα, διότι η αλλαγή στο χρηματοδοτικό κενό προκύπτει από τη μη βιωσιμότητα των έργων, πλέον. Άλλαξε ο κόσμος μετά το 2008 και τα έργα κατέρρευσαν. Γιατί; Διότι δεν είναι βιώσιμα.

Οι μελέτες και οι συμβάσεις του 2006 και 2007 προέβλεπαν αύξηση του ΑΕΠ 3,5% για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια και εν συνεχεία αύξηση του όγκου των μετακινήσεων από αυτούς τους δρόμους. Ισχύει αυτό; Όχι. Με τα νέα δεδομένα που αρχίζει και προεγγράφει, -50% και -60% όγκο, είναι βιώσιμα τα έργα; Ποιος μπορεί να το εγγυηθεί;

Για να γίνουν τα έργα βιώσιμα χρειάζεται τουλάχιστον τρεις προϋποθέσεις: Πρώτον, βεβαίως αλλαγή του χρηματοδοτικού μοντέλου, βεβαίως άλλη πολιτική διοδίων από αυτή που είχαμε αποφασίσει το 2007 –θα εξηγήσω στη συνέχεια ποια είναι αυτή– και τρίτον και βασικό πρέπει να υπάρξει ένα μίγμα χρηματοδότησης και μία πολιτική διοδίων, εν προκειμένω, η οποία να ανταποκρίνεται στα σημερινά κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα και όχι στα προηγούμενα. Τίποτα από αυτά δεν έχει συμβεί με αυτές τις συμβάσεις που έρχονται. Ακριβώς το αντίθετο. Μένουν όλα ίδια και αλλάζει μόνο το χρηματοδοτικό κενό.

Ας το δούμε πώς το αλλάζει. Με τρεις τρόπους.

Πρώτον, υποκαθιστά την ιδιωτική χρηματοδότηση στις τράπεζες –οι μισές την «έκαναν», έφυγαν– με δημόσια χρηματοδότηση.

Δεύτερον, μεταφέρει την αποζημίωση του δημοσίου στο τέλος της σύμβασης. Προηγούνται οι ιδιώτες. Μέχρι τώρα, η σύμβαση προέβλεπε παράλληλη αποζημίωση και των δύο.

Και το τρίτο που κάνει είναι να προσφέρει πλήρη δημόσια εγγύηση για την αποδοτικότητα των ιδιωτικών κεφαλαίων. Επαναλαμβάνω, πλήρη δημόσια εγγύηση για την αποδοτικότητα των ιδιωτικών κεφαλαίων. Κοινώς, αν τα έργα πέσουν έξω –που θα πέσουν έξω– το δημόσιο θα αποζημιώσει πλήρως την ιδιωτική συμμετοχή, την περιορισμένη, τη μισή ιδιωτική συμμετοχή, που παραμένει στα έργα.

Αυτός ο τρόπος διακανονισμού εγείρει θέματα, δηλαδή ότι είναι σαν να μη συμβαίνει τίποτα, σαν να μη συνέβη κρίση, σαν να μην πρέπει να επιμεριστούμε το κόστος, τις δαπάνες, τη ζημιά, να μην πρέπει να βρούμε ένα νέο τρόπο εκκίνησης

Άρα, η βασική θεωρία η δική μας λέει το εξής: Οι συμβάσεις έπρεπε να συνεχιστούν ριζικά αναθεωρημένες σε όλα τους τα σκέλη και στο κόστος. Δηλαδή και στον τρόπο χρηματοδότησης και στην πολιτική των διοδίων και στον τρόπο με τον οποίο θα γίνει και στα χρονοδιαγράμματα απόσβεσης, προκειμένου να αποκτήσουν μία υπόσταση στην οποία όλα τα μέρη πληρώνουν αυτό που τους αναλογεί ως κόστος και αναπροσαρμόζονται όλες οι συμβάσεις στα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα της χώρας. Αυτό είναι κρίσιμο, απόλυτο. Δεν έγινε και αυτή είναι σκληρή και αδιαπραγμάτευτη κριτική από την πλευρά τη δική μας...

Τι έπρεπε να γίνει; Πρώτον, ενεργοποίηση της αρχής της ευθύνης, λόγω της έκτακτης κατάστασης της κρίσης του 2008, όχι μονόπλευρα από την πλευρά του δημοσίου. Συμμερίζομαι το γεγονός ότι οι τράπεζες όποτε θέλουν φεύγουν. Οι τράπεζες, όμως, έχουν βάλει χρήματα και έχουν συμφέρον, εφόσον συνέβη αυτό που συνέβη, να καθίσουν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και να επαναδιαπραγματευθούν με νέους όρους τη συνέχιση των έργων.

Άρα, η καθολική αρχή δεν είναι μονόπλευρη. Είναι μονόπλευρη, ως προς τη δυνατότητα που έχουν κάποιοι να αποχωρήσουν, είναι όμως και διαπραγματευτικό χαρτί του δημοσίου για να συνεχίσει η διαπραγμάτευση με τους όρους που θέλουμε εμείς. Η καθολική αρχή, λοιπόν, εφόσον έβαζε στο πλαίσιο αναθεώρηση πλήρως των συμβάσεων, πρέπει να βάλει όλα τα στοιχεία μέσα.

Δεύτερον, το θέμα του κόστους είναι καίριο, βασικό και δεν με καλύπτει ο Υπουργός, όπως του απάντησα και στην Επιτροπή. Είναι καίριο ζήτημα, διότι δεν υπάρχει κανείς σε αυτόν τον κόσμο, όπως μελετητικό γραφείο, εργολαβική εταιρεία, κατασκευαστικές εταιρείες, εταιρείες που προμηθεύουν τσιμέντα και ασφαλτο κλπ, που να μην έχει αναπροσαρμοστεί στις σημερινές συνθήκες και να μην έχει αναπροσαρμόσει και τις τιμές του και τα κοστολόγια και την κερδοφορία του.

Υπάρχει και μία ιδιαίτερη πτυχή εδώ -την υπέδειξα και στον Υπουργό κάποια στιγμή- για το πώς γίνονται τα ιδιωτικά έργα το 2013. Γίνονται με τον ίδιο τρόπο που γίνονταν το 2006; Μπορώ να επικαλεστώ πολλά από τα μεγάλα ιδιωτικά έργα που έχουν γίνει στην Αθήνα. Υπάρχουν ιδιαίτερες τεχνικές αναπροσαρμογής και τις εφαρμόζουν στον ιδιωτικό τομέα. Δεν φέρνω κάτι καινούριο. Αν συζητήσετε με κάποια από τα σοβαρά μελετητικά γραφεία για το πώς αποτυπώνουν πλέον το κόστος κατασκευής ενός μεγάλου έργου στην Αθήνα, ενός μεγάλου κτηρίου, θα δείτε ότι έχουν εξελίξει πολύ τις τεχνικές να προσαρμόζουν τα δεδομένα στις σημερινές συνθήκες.

Η επίκληση του δημόσιου τιμολογίου είναι λίγο παραπλανητική, διότι εγώ ξέρω δημόσια έργα -και ξέρω πολλά- που βγαίνουν στην τιμή με το δημόσιο τιμολόγιο, όπως το αεροδρόμιο στα Χανιά με έκπτωση 40%, 42%, 38%. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι το δημόσιο τιμολόγιο φτιάχνεται με ένα τρόπο που ακολουθεί τον τιμάριθμο του καταναλωτή και ίσως υπερβολικά προσκολλάται σε αυτό υπερβολικά πολύ. Εν προκειμένω, η πραγματικότητα της αγοράς και η οικονομία δείχνει ότι τα κοστολόγια των έργων σήμερα είναι σαφώς μειωμένα σε σχέση με το παρελθόν. Και αυτό είναι απλή οικονομική λογική. Δεν μπορεί να ισχύει το ανάποδο, το οποίο ισχυρίζονται οι συμβάσεις, τις οποίες υπερασπίζεται ο κύριος Υπουργός.

Ένα άλλο θέμα είναι ο τρόπος με τον οποίο γίνονται οι αποζημιώσεις. Δεν αμφισβητώ ότι τις αποζημιώσεις τις αποφάσισε κάποιος, ακόμα και ο ανεξάρτητος. Εντούτοις, και οι αποζημιώσεις έπρεπε να αποτελούν μέρος της οικονομικής επαναδιαπραγμάτευσης του συνολικού πακέτου, με αμοιβαίες υποχωρήσεις και από τις δύο μεριές, άρα χαμηλότερες αποζημιώσεις.

Τρίτον, κλείνω με το θέμα των διοδίων. Οι επιλογές που κάνει η Κυβέρνηση να διατηρήσει τα διόδια ως να μην συνέβη τίποτα σε αυτή τη χώρα, είναι εντελώς κοινωνικά μη αποδεκτές. Τα διόδια είναι εκτός τόπου και χρόνου και η διατήρηση ίδιων διοδίων σημαίνει ότι μία μεγάλη μερίδα δεν συμμετέχει πλέον στους δρόμους, δεν μπορεί να τα πληρώσει. Υπάρχει από παντού μία πολύ μεγάλη αντίδραση, κυρίως επειδή ανεβαίνουν πολύ τα κοστολόγια. Θα αναφερθώ σε ένα συγκεκριμένο θέμα. Ένα φορτηγό για να πάει και να έρθει Θεσσαλονίκη θέλει 300 ευρώ. Συνεπώς, η πολιτική των διοδίων έπρεπε να προσαρμοστεί.

Πέραν, όμως, από το κοινωνικό είναι βαθιά αντιεμπορική. Σήμερα αν υπήρχε πραγματικά μέριμνα για μία βιωσιμότητα αυτών των δρόμων με πραγματικούς όρους, θα έπρεπε να διόδια να μειωθούν στο σύνολο των αυτοκινητοδρόμων και να αυξηθεί ο όγκος αυτών που κινούνται. Γι' αυτό επιμένουμε ότι τα έργα δεν είναι βιώσιμα.

Συνεπώς, οι προτάσεις ήταν σαφείς. Η διαπραγμάτευση είναι μονομερής. Άλλαξε μόνο το χρηματοδοτικό σκέλος, ενώ υπήρχαν περιθώρια για μία μεγάλη αναπροσαρμογή των έργων, για μία προσαρμογή της πολιτικής των εσόδων στη σημερινή κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα και συμβάσεις, οι οποίες θα μπορούσαν και να ολοκληρώσουν τα έργα και ταυτόχρονα να είναι συμβατά με την κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα.

Γι' αυτό, θα καταψηφίσουμε τις συγκεκριμένες συμβάσεις...

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: (Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλά αλλάζουν μέσα σε αυτήν την Αίθουσα. Τρόικες έρχονται. Βλέπουμε το ΠΑΣΟΚ με τη Νέα Δημοκρατία να γίνονται συνέταιροι... Απευθύνομαι περισσότερο στους παλιούς συναδέλφους και ιδιαίτερα στους δύο από τη Νέα Δημοκρατία, τον Προεδρεύοντα και τον κ. Κωνσταντόπουλο. Ακούγοντας τον Υπουργό ήταν σαν να άκουγε κανείς τον κ. Σουφλιά ή παλαιότερα τον κ. Λαλιώτη.

Ένα πράγμα δεν αλλάζει: η στήριξη των εκάστοτε Υπουργών Δημοσίων Έργων, Χωροταξίας, κλπ, με τους εργολάβους. Είναι απίθανο πράγμα. Η ίδια ομιλία, οι ίδιοι δρόμοι, τα ίδια έργα, στους ίδιους εργολάβους, με νέες συμβάσεις. Αυτή είναι η αλήθεια. Η συνέχεια της διαπλοκής και της ελληνικής πολιτικής πραγματικότητας: Λαλιώτης, Σουφλιάς και η μοίρα έπεσε σε σας, κύριε Χρυσόχοϊδη.

Ποια είναι η αλήθεια; Η αλήθεια είναι ότι ουσιαστικά όλα αυτά γίνονται για να εξυπηρετηθούν συγκεκριμένοι εργολάβοι, οι οποίοι ελέγχουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Είναι οι ίδιοι εργολάβοι, οι οποίοι αύριο θα αναλάβουν την επιχείρηση σπύλωσης της αντιπολίτευσης ή ενίοτε και της συμπολίτευσης, όταν τολμάει κανείς Βουλευτής να μιλήσει.

Ήμουν από εκείνους που το βράδυ που έπεσε η Νέα Δημοκρατία το 2009, στην ΕΡΤ –όσο υπήρχε ΕΡΤ- είπα ότι την ώρα που ο Καραμάνλης, ο Πρωθυπουργός, μιλούσε για τη διαπλοκή και τους νταβατζήδες, κάποιοι άλλοι χόρευαν τσάμικο μαζί με τους εργολάβους. Ήταν ο κ. Σουφλιάς αυτός. Αυτό το έργο συνεχίζεται σήμερα.

Ποια είναι η πραγματικότητα; Η πραγματικότητα είναι ότι δανειοδοτήσεις δεν υπάρχουν για κανέναν, ούτε για μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ούτε για μικρούς εργολάβους, ούτε για μεσαίους, ούτε για μεγάλους, οι οποίοι δεν έχουν τη δύναμη της εξουσίας και των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

Αντίθετα, δανειοδοτήσεις για τους εργολάβους, τους εθνικούς προμηθευτές, υπάρχουν πάντα. Φτάσαμε σε σημείο προχθές ο κ. Μπόμπολας να πάρει δάνειο για τον ΠΗΓΑΣΟ, την ώρα που ο ΠΗΓΑΣΟΣ κλείνει, ο κ. Ψυχάρης-Περιστερής ή Περιστερής-Ψυχάρης το ίδιο για το δημοσιογραφικό Οργανισμό Λαμπράκη, ο οποίος κλείνει! Αυτοί είναι συνέταιροι στα έργα και γι' αυτούς σήμερα καθόμαστε μέχρι τις 12 το βράδυ να νομοθετήσουμε.

Θα έπρεπε εδώ ουσιαστικά να είχαν καταπέσει όλα. Θα έπρεπε να είχαν καταπέσει οι συμβάσεις τις οποίες δεν ακολούθησαν. Είναι συμβάσεις που είχαν συγκεκριμένες υποχρεώσεις, σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα να φέρουν εις πέρας. Τα πήρανε, τα φάγανε, κατέπεσαν οι συμβάσεις, τις εγγυήσεις δεν τις παίρνουμε πίσω. Δεν τους κρίνουμε ως αποτυγχόντες στους διαγωνισμούς για τους αποκλείσουμε, όπως θα γινόταν σε οποιονδήποτε διαγωνισμό σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου! Αντίθετα, καθόμαστε τώρα και εξευτελίζουμε το πολιτικό σύστημα νομοθετώντας για το πώς θα τους ξαναδώσουμε τα έργα. Το αποτέλεσμα είναι συγκεκριμένο.

Προχθές στον Προϋπολογισμό, οι συνάδελφοι της κυβερνητικής πλειοψηφίας –οι συνέταιροι ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία- ψήφισαν τον προϋπολογισμό. Οι φόροι που θα πληρώσει ο ελληνικός λαός από εκεί που δεν έχει είναι 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Σήμερα νομοθετούμε τα διόδια. Αποτέλεσμα; Είναι 3,144 δισεκατομμύρια ευρώ που θα πάρουν πάλι οι εργολάβοι για να κάνουν τα ίδια έργα που ποτέ δεν θα ξαναποδώσουν. Δεν θα μπορέσουν, κύριε Υπουργέ, τα έργα αυτά να αποδοθούν.

Μπορεί να καταθέτετε έγγραφα του Ράιχενμπαχ, του Φούχτελ –και δεν ξέρω ποιου άλλου- αλλά το θέμα είναι ότι εδώ υπάρχει μια πραγματικότητα που την ελέγχουν. Ελέγχουν ουσιαστικά την Αρχαιολογική Υπηρεσία, που θα σταματήσει το έργο, ελέγχουν τις περιβαλλοντικές μελέτες, που θα σταματήσουν το έργο, ελέγχουν τα πάντα. Το αποτέλεσμα είναι το ίδιο. Μια ομάδα λίγων εργολάβων που ελέγχουν Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης έχουν καταφέρει στα δημόσια έργα τις εκπτώσεις του 40% και του 50% να τις περιορίσουν στο 5%.

Εμείς δεν είμαστε με κανέναν εργολάβο. Θα θέλαμε, όμως, να δούμε γιατί αποκλείστηκαν οι άλλοι. Γιατί κάποιοι άλλοι εργολάβοι δεν μπορούν να πάνε στην Εθνική Τράπεζα ή στην Τράπεζα Πειραιώς ή στην Τράπεζα Πίστωσης και να πάρουν εκείνη την πιστωτική δυνατότητα για να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς παρ' ότι έχουν τις εγγυήσεις; Διότι δεν τους θέλουν, για να μην πέσουν οι εκπτώσεις στα επίπεδα που ήταν στο παρελθόν, στο 40% και στο 50%!

Το αποτέλεσμα είναι οι εκπτώσεις στο 5% να σημαίνουν απώλεια 35% έως 45% για τον ελληνικό λαό και από τα ΕΣΠΑ και από τα χρηματοδοτούμενα προγράμματα υπέρ εκείνων που ελέγχουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, οι οποίοι πτωχεύουν τα εκδοτικά τους εργαλεία, για να απειλούν την εκάστοτε κυβέρνηση να τους βοηθήσει για να τα ξανακτίσουν.

Αυτή είναι η αλήθεια με ονόματα και επίθετα. Έως πότε θα γίνεται αυτό το νταραβέρι; Έως πότε θα προχωράμε σ' αυτές τις συμφωνίες;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση, την οποία φέρνετε και την οποία καλείται να ψηφίσει η ελληνική Βουλή, είναι ακόμα ένα copyright της σχέσεως πολιτικής της Μεταπολίτευσης με τη διαπλοκή. Τα ίδια ακριβώς που έκανε ο Λαλιώτης, ο Σουφλιάς κάνετε σήμερα κι εσείς με την άδεια της τρόικας.

Τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα είναι αυτοχρηματοδοτούμενα έργα και σημαίνει ότι θα πρέπει να αποδίδουν ουσιαστικά στη χρηματοδότησή τους. Εδώ καταργείται η έννοια του αυτοχρηματοδοτούμενου. Εδώ ουσιαστικά δίνονται ξανά δημόσια έργα και φτάνουν τα διόδια μέχρι και την Κηφισιά. Σε λίγο θα επαναφέρετε τα διόδια στη

Συγγρού, λίγο πιο πάνω από τη Νέα Δημοκρατία. Όμως, εκεί, βέβαια, δεν πληρώνετε ρεύμα και νοίκια, γιατί τα πληρώνουν οι «νταβατζήδες».

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, λοιπόν, λέμε ακόμη μια φορά –έστω και ρομαντικά- «όχι».....

...Πιο πάνω από τους συμβούλους, πιο πάνω από το Ελεγκτικό Συνέδριο, πιο πάνω απ' όλους τους θεσμούς που έχουμε καθιερώσει εδώ μέσα, υπάρχει ένας παράγοντας που λέγεται κ. Τουρκολιάς. Εάν ο κ. Τουρκολιάς θέλει να εκτελέσει πέντε εργολάβους για να μείνουν οι δύο, τους εκτελεί και εν συνεχεία το καρτέλ των εργολάβων παραμένει ισχυρότατο και μάλιστα η Επιτροπή Ανταγωνισμού επί δύο χρόνια δεν βγάζει και αποτέλεσμα.

Το αποτέλεσμα είναι ένα, ότι από το 50% των εκπτώσεων έφτασε στο 5%. Το επαναλαμβάνω, διότι εδώ πρόκειται περί ποινικού αδικήματος.

Όσον αφορά στο θέμα που ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, δεν παίζουμε τις κουμπάρες, τους εργολάβους παίζουμε, τους συγκεκριμένους επώνυμους εργολάβους οι οποίοι πλέον αποτελούν μια οργανωμένη εγκληματική ομάδα που παίρνει συγκεκριμένα έργα, τα μοιράζουν μεταξύ τους και έχουν αφήσει απ' έξω την υπόλοιπη αγορά. Οι τραπεζίτες παίζουν το ρόλο του αποκλεισμού.

Είναι βέβαιο ότι τα έργα τα οποία εγκαινιάζονται, εγκαινιάζονται μόνο για την τηλεοπτική κάμερα. Θα θυμίσω στον κ. Βορίδη την πρώτη εμφάνισή του ως Υπουργού μαζί με τον κ. Σαμαρά στη Μεσσηνία. Τι έγινε με αυτό το έργο; Ούτε ο Παττακός με το μυστρί δεν είχε εγκαινιάσει τέτοιου είδους έργα! Και τότε υπήρχε μόνο η YENEΔ να τα προβάλλει. Το έργο αυτό προχώρησε;

Όλα αυτά τα έργα σταματάνε, μέχρις ότου πάρουν τις προκαταβολές και εξαφανιστούν οι εργολάβοι. Από εκεί και πέρα, εμείς θα παραμένουμε με το νόμο της σιωπής. Από την ομιλία που κάναμε οι Ανεξάρτητοι Έλληνες στη Βουλή, όλοι οι Βουλευτές, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και εγώ γράφτηκαν ογδόντα λέξεις! Το αστείο δε είναι ότι σαράντα λέξεις γράφτηκαν στα «ΝΕΑ» και σαράντα λέξεις στις υπόλοιπες εφημερίδες. Βέβαια, με τη σημερινή παρουσία κάποιοι κερδίσανε άλλες εκατό εκπομπές στην «Ανατροπή». Αυτή είναι η αλήθεια.

ΤΕΡΕΝΣ-ΣΠΕΝΣΕΡ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΙΚ:

Σήμερα, ήμουν στα διόδια της Αγίας Τριάδας στις Θερμοπύλες, λίγο πριν από τη Λαμία, εκεί όπου όλοι οι φορείς -επιμελητήρια, ΚΤΕΛ, φορτηγατζήδες, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Περιφέρεια- κατέβηκαν σε συγκέντρωση διαμαρτυρίας. Ξέρετε, μιλάμε για έναν από τους νομούς που είναι όμηροι. Οι άνθρωποι δεν μπορούν να κινηθούν μέσα στον ίδιο το νομό τους, αν δεν πληρώσουν διόδια και έρχονται και άλλα. Είναι οι άνθρωποι οι οποίοι τον Ε65 τον βλέπουν με κιάλια, διότι μέσα σε όλα «μπακλαβοποιήθηκε» ο Ε65. Φτιάχνονται ορισμένα τμήματα, όμως αφήνουν έξω την Λαμία. Εκεί συνάντησα και τον φορτηγατζή, ο οποίος μου είπε ότι «εγώ για να πάω τώρα στη Θεσσαλονίκη και να γυρίσω πίσω θέλω 245 ευρώ». Εκεί συνάντησα και ανθρώπους του ΚΤΕΛ που λένε ότι θα υπάρξει επιβάρυνση πάνω στην τιμή των εισιτηρίων μετά από τις αυξήσεις των διοδίων.

Ταυτόχρονα, σκεπτόμουν τι ηλίθιος είμαι να μην πάρω την οικογένειά μου και να πάω στο Υπουργείο και να πω: «Μου δίνετε μια εθνική οδό, να πληρώνουν δυο, τρία χρόνια διόδια οι οδηγοί όλων των κατηγοριών -ερασιτέχνες και επαγγελματίες- και μετά εγώ να σας τον φτιάξω;». Ό,τι γίνεται δηλαδή στο θέμα Κορίνθου-Πατρών. Ωραία τα έχουν πάρει. Και αφού τα πήραν πολύ ωραία επί τρία χρόνια, τώρα θέλουν να φτιάξουν και το δρόμο.

Επιπλέον, έχουμε βεβαίως και το θέμα της μείωσης της αυτοχρηματοδότησης από το 50% στο 20%, ένας μπιναμάς 8,2% -τα ξέρετε- κάτι που δεν το ακούω σε κανένα κανάλι. Εύλογο.

Το κακό ξέρετε ποιο είναι; Ότι ο Κώστας Καραμανλής, ο τότε Πρωθυπουργός της Νέας Δημοκρατίας, είχε μιλήσει τρώγοντας σουβλάκια και κεμπάπ, για νταβατζήδες, και η συνέχειά του, η Νέα Δημοκρατία του Σαμαρά, τους έχει στα όπα-όπα και τους δίνει και τον χριστουγεννιάτικο μπιναμά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μόνο μία θέση σε ό,τι αφορά το εθνικό με ιδίους πόρους έργο, το οποίο θα γίνει από την Πάτρα μέχρι την Ολυμπία.

Εμείς δεν θα λέγαμε όχι, αλλά θέλουμε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένη δέσμευση σε ό,τι αφορά την χρηματοδότηση εξ ιδίων πόρων, εθνικών πόρων. Γιατί είχα ακούσει ότι το 2013 θα ήταν έτοιμος ο δρόμος αυτός, αλλά το 2013 τελειώνει και τώρα ακούμε ότι θα ξεκινήσει το 2016. Απλά το λέω για το άρθρο 5. Θέλουμε αυτές τις απόλυτα γραπτές διαβεβαιώσεις.

Κατ' αρχήν οφείλω να τονίσω ακόμα, ότι οι εθνικοί εργολάβοι καταργούν ήδη τις δικές τους συμβάσεις που αφορούν την υποχρέωση να έχουν παράλληλα μεριμνήσει για τους διπλανούς, για τους παράλληλους

δρόμους. Υπάρχουν σημεία των αυτοκινητόδρομων όπου υπάρχουν στροφές καρμανιόλες και σε άλλα σημεία δεν υπάρχουν καν παράλληλοι δρόμοι. Είναι για αυτούς που πάλευε ο Απόστολος Γκλέτσος στην περιοχή της Στυλίδας.

Η ιστορία δυστυχώς επαναλαμβάνεται με τους ίδιους πρωταγωνιστές, Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ. Τότε ήταν το όνομα «Σουφλιάς», σήμερα είναι «Χρυσοχοϊδης» το όνομα, αν και υποπτεύομαι ότι από πίσω κρύβεται και ο Κωστής Χατζηδάκης.

Να υπενθυμίσω ότι ο κ. Σουφλιάς στην κυβέρνηση Καραμανλή χόρεψε και μάλιστα για πάρτι των εργολάβων, τσάμικο, καλαματιανό, δεν θυμάμαι. Υποθέτω ότι ο κ. Χρυσοχοϊδης εάν αποφασίσει να χορέψει τους εργολάβους, θα χορέψει χορό ανατολίτικο, μια που, όπως είπε, είναι περήφανος Έλληνας που θα γίνει στην Αθήνα το τζαμί. Πρέπει να διαλέξει και τους αντίστοιχους κούκους....

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ:Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στις τροποποιημένες συμβάσεις παραχώρησης, τις οποίες φέρνετε για κύρωση στη Βουλή, ο ΣΥΡΙΖΑ είχε αντιταχθεί και τις είχε καταψηφίσει, διότι τα χαρακτηριστικά τους, κι εν τέλει οι παθογένειές τους, ήταν:

Πρώτον, πρόχειρος σχεδιασμός και μελέτη. Εθνικό συνολικό σχέδιο για την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών δεν υπήρχε και δεν υπάρχει. Σε ποιο σχεδιασμό εντάσσονται αυτά τα έργα που άφησαν στην άκρη την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου; Ποιες ανάγκες εξυπηρετούν; Εξακολουθούν να ισχύουν αυτές οι ανάγκες; Το μόνο σχέδιο που υπάρχει είναι η υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων και η μόνη επιδίωξη, η εξυπηρέτηση της διαπλοκής των εργολάβων, των προμηθευτών ή των τραπεζιτών.

Δεύτερον, επιλογή συμβάσεων που ανήγαγαν το μηχανισμό της ιδιωτικής χρηματοδότησης σε κυρίαρχο για την κατασκευή υποδομής της χώρας.

Τρίτον, συμβάσεις με πολυπληθή συμβαλλόμενα μέρη, με διαφορετικά και αντικρουόμενα πολλές φορές συμφέροντα.

Τέταρτον, επιλογή ενός χρηματοδοτικού μοντέλου και χρηματοδότησης, που στηριζόμενο στη νεοφιλελεύθερη αντίληψη της δύναμης της κυριαρχίας των αγορών και της παγκοσμιοποίησης, ήταν σαφές ότι θα δημιουργούσε προβλήματα.

Πέμπτον, αδιαφορία για την παγκόσμια εμπειρία των συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων, που είχαν αρνητικά αποτελέσματα ακόμα και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Φθάνουμε, λοιπόν, στο 2011, όπου οι παραχωρησιούχοι διέκοψαν τις εργασίες κατασκευής των έργων.

Εσείς ανεχθήκατε να σταματήσουν τα έργα. Δεν προχωρήσατε ούτε σε προειδοποίηση καταγγελίας. Αρχίσατε την επαναδιαπραγμάτευση και βασική σας αρχή αποτέλεσε η ανάληψη της πλήρους ευθύνης από την μεριά του ελληνικού δημοσίου της διακοπής των εργασιών, ενώ αποτελούσε βασική συμβατική υποχρέωση του παραχωρησιούχου να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση του έργου. Το δημόσιο απεμπόλησε το βασικό του «ατού», την καταγγελία των συμβάσεων!

Και βρισκόμαστε σήμερα με τις τροποποιημένες συμβάσεις που φέρνετε προς κύρωση στη Βουλή, με τις οποίες γίνονται τα εξής:

Πρώτον, περικοπή φυσικού αντικείμενου κατά 250 και πλέον χιλιόμετρα, 93 χιλιόμετρα της κεντρικής οδού και 168 χιλιόμετρα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.

Δεύτερον, επιπλέον χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου της τάξης των 2 δισεκατομμυρίων.

Τρίτον, ανάληψη από πλευράς δημοσίου όλου του ρίσκου, επιχειρηματικού και τραπεζικού.

Τέταρτον, επινόηση και επιβολή μηχανισμού ανακύκλωσης που στην πραγματικότητα είναι μηχανισμός εξασφάλισης των κερδών των παραχωρησιούχων με χρήματα των φορολογουμένων.

Πέμπτον, αποδοχή και συνομολόγηση από μεριάς του ελληνικού δημοσίου καθολικής ανωτέρας βίας, η οποία φαίνεται σαν να υπάρχει μόνο για τους εμπλεκόμενους με τις συμβάσεις παραχώρησης και όχι για κάθε επιχειρηματία που έχει ήδη κλείσει ή βλέπει να φθίνει η επιχείρησή του.

Θα μου επιτρέψετε να τα πάρουμε ένα-ένα και αντιστρόφως.

Πρώτον, η διάταξη και η συνομολόγηση της καθολικής ανωτέρας βίας εισάγει νέα δεδομένα με πολύ ευρύτερες επιπτώσεις τόσο στα ίδια τα έργα όσο και σε άλλα έργα. Είναι άκρως επικίνδυνο και επιβλαβές για το δημόσιο συμφέρον, γιατί δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια σχετική διάταξη που να αποκλείει μελλοντική

επίκληση ανωτέρας βίας, με βάση την οικονομική κρίση, στην πορεία των συγκεκριμένων έργων, ενώ σας επισημάναμε ήδη ότι υπάρχει κίνδυνος να αιτηθούν οι παραχωρησιούχοι νέες αποζημιώσεις.

Δεύτερον, υπάρχει μία απόλυτη ανατροπή της κατανομής των κινδύνων χρηματοδότησης της αρχικής σύμβασης. Υποτίθεται ότι ένα μέρος του αρχικού ρίσκου των παραχωρησιούχων θα αναλάμβανε το ελληνικό δημόσιο. Εμείς υποστηρίζουμε ότι αναλάβετε όχι μόνο ένα μέρος, αλλά το ρίσκο όλων πλην του κατασκευαστικού, το οποίο σήμερα είναι και ελάχιστο αφού τα δυσχερέστερα τμήματα σε κάποιες συμβάσεις έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί -Μαλιακός-Κλειδί, Ολυμπία- ή έχουν περικοπεί και τα αναβάλλετε για το μέλλον (Ε65).

Επιπλέον, εξασφαλίζεται ένα μέρος του κέρδους των παραχωρησιούχων, με συνέπεια οι συμβάσεις, που καλούμαστε να κυρώσουμε, να είναι επωφελείς για τους παραχωρησιούχους και επιβλαβείς για το ελληνικό δημόσιο.

Εσείς αναφέρετε, κύριε Υπουργέ, στην Επιτροπή ότι η Ισπανική Κυβέρνηση επέλεξε να δώσει άτοκα δάνεια στους παραχωρησιούχους. Εμείς τι παραπάνω να προσθέσουμε; Γιατί δεν πήρατε το παράδειγμα από την Ισπανία όπου το δημόσιο δάνεισε, έστω και άτοκα; Δεν δανείστηκε για να χαρίσει στους παραχωρησιούχους. Καταδέσατε τροπολογία -για την οποία θα μιλήσουμε αναλυτικά αύριο- με την οποία το ελληνικό δημόσιο, καθ' υπέρβαση όλων των υπόλοιπων προβλέψεων, αναλαμβάνει και εγγυάται το δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, τα έξοδα και τους τόκους. Από την είσπραξη των εσόδων, αφού ο παραχωρησιούχος καλύψει τις δανειακές του ανάγκες, το κόστος συντήρησης, το δείκτη απόδοσης των κεφαλαίων του που κινείται γύρω στο 8% έως και 10%, μετά απ' αυτά, ό,τι περισσέψει θα το εισπράξει το δημόσιο μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης.

Οι τράπεζες και οι παραχωρησιούχοι, χωρίς καμία συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου, είχαν προσδιορίσει από κοινού τον αποδεκτό οριακό εμπορικό κίνδυνο με μειωμένες κυκλοφοριακές προβλέψεις κατά 15% έως 20% του παραχωρησιούχου ο οποίος δεν θα διέκοπτε τη χρηματοδότηση. Μετά απ' αυτό, δεν θα έπρεπε να αναληφθεί από το δημόσιο η χρηματοδοτική κάλυψη αυτού του ποσού πτώσης της κυκλοφορίας, αλλά και πέραν αυτού; Θα κάνω μία αναφορά για τις τράπεζες, γιατί και εδώ αντιφάσκετε, κύριοι της Κυβέρνησης. Πριν την κρίση ο δανεισμός ήταν τρία δισεκατομμύρια ευρώ με επιτόκια 1% έως 2% και σήμερα ο δανεισμός είναι 1,7 δισεκατομμύρια ευρώ με επιτόκιο 3% έως 6,5%. Στα στοιχεία που μας δώσατε προ μηνός αναφέρετε ρητά ότι οι τράπεζες ζήτησαν να δανειοδοτήσουν με βάση το ρίσκο του έργου και όχι με βάση το ρίσκο της χώρας. Στην Επιτροπή επιχειρηματολογήσατε, κύριε Υπουργέ, για το ρίσκο της χώρας. Πέραν από την προφανή αντίφαση, πώς είναι δυνατό να αυξάνεται το επιτόκιο και να το δέχεστε από τουλάχιστον τις μισές τράπεζες που δεν θα υπήρχαν αν το δημόσιο δεν τις είχε ανακεφαλαιοποιήσει και μάλιστα για αναπτυξιακά έργα;

Δεύτερον, ενώ μειώθηκε η έκταση του τραπεζικού δανεισμού, συνεχίζετε να μην έχετε εγγυήσεις από τις τράπεζες ότι θα χρηματοδοτήσουν αυτά τα έργα. Θα πάρετε, δηλαδή, εγγυήσεις μετά από την ψήφιση του νομοσχεδίου από τη Βουλή; Αυτό είναι δυνατόν;

Τρίτον, έχετε υπογράψει τις συμβάσεις όπου υπάρχουν κενά στα ποσά. Υπάρχει κενό στο ποια τράπεζα εγγυάται τη δεσμευτική επένδυση. Τονίζουμε ότι οι δανειακές συμβάσεις είχαν συναφθεί μεταξύ των παραχωρησιούχων και των δανειστών, χωρίς εγγύηση του δημοσίου, όπως περήφανα δήλωνε το 2007 ο κ. Σουφλιάς.

Κυρίες και κύριοι, τριάμισι με τέσσερα δισεκατομμύρια «ζεστό» χρήμα είναι η απευθείας συμμετοχή του δημοσίου, όταν στις αρχικές συμβάσεις προβλέπονταν 2,3 δισεκατομμύρια και τώρα η κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού για μικρότερο αντικείμενο -και βεβαίως χωρίς να συνυπολογίζουμε τι χάνει το ελληνικό δημόσιο- είναι τουλάχιστον 7 με 8 δισεκατομμύρια, όπως αποτυπώνεται από την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης των εσόδων των διοδίων.

Τα 1,2 δισεκατομμύρια θα αφαιρεθούν από το ΕΣΠΑ, με αποτέλεσμα την απένταξη μικρών και μεσαίων έργων της περιφέρειας, μεγαλύτερης έντασης εργασίας από τα μεγάλα, που θα έδιναν «ανάσα» και ζωή στις περιοχές αυτές...

Για τις αποζημιώσεις καθυστέρησης έναρξης παραχώρησης: Γιατί δεν διεκδικήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έξω βεβαίως και πέρα από τα τρέχοντα προγράμματα του ΕΣΠΑ, αφού η καθυστέρηση αυτή προέκυψε από την εξέταση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των καταγγελιών και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διέταξε τη μη πραγματοποίηση οιασδήποτε ενέργειας που θα δέσμευε μελλοντικά την Επιτροπή;

Αποζημιώσατε με προκαταβολικές αναθεωρήσεις τόσο το Μορέα όσο και την Ολυμπία της τάξης του 12% ετησίως και τελικά το ποσό αποζημίωσης διαμορφώθηκε στα 68,5 εκατομμύρια ευρώ περίπου για τον Μορέα και στα 91 εκατομμύρια ευρώ για την Ολυμπία, χωρίς να διεκδικήσετε τουλάχιστον τους τόκους αυτής της προκαταβολικής είσπραξης. Για την Ολυμπία μια και τώρα μειώνεται το οικονομικό αντικείμενο δε θα πρέπει να αναπροσαρμόσετε μια ανάλογη μείωση απ' αυτή την αποζημίωση;

Για τις συμφωνίες αποζημίωσης παρελθόντος κατασκευαστή: **Απαράδεκτη η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε με τις συμφωνίες αυτές αφού ουσιαστικά έγιναν και συνομολογήθηκαν μόνο από τον υπογράφοντα Υπουργό πράγματα –παρατεταμένη ανωτέρα βία- τα οποία θα δεσμεύουν το δημόσιο στο διηνεκές. Είναι βέβαια απλό. Έτσι φτιάχνονται και οι μονόδρομοι και τα αδιέξοδα.**

Κατ' αρχήν σημειώνεται ότι σημαντικό ποσό των αποζημιώσεων αυτών αφορά το κόστος της αναστολής των εργασιών το οποίο εμείς θεωρούμε ότι κακώς ανέλαβε κατ' αποκλειστικότητα το δημόσιο, αφού η σχετική εντολή για διακοπή δεν δόθηκε από το δημόσιο. Δεν μας είπατε, βεβαίως, τίποτα σχετικά με το λόγο για τον οποίο οι πολιτικές ηγεσίες του Υπουργείου μόλις τον Αύγουστο του 2010 -περισσότερα από 3 χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης και αφού είχαν πλέον τεκμηριωθεί τα γεγονότα καθυστέρησης- αποφάσισαν, με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου, να εφαρμόσουν τη διαδικασία απαλλοτριώσεων των ολυμπιακών έργων για την επίσπευσή τους.

Δεύτερον, οι συμφωνίες, αυτές όπως οι ίδιες αναφέρουν, αφορούν αποζημιώσεις που προβλέπονται με συγκεκριμένα άρθρα των συμβάσεων στα οποία δίνεται ο ορισμός του γεγονότος καθυστέρησης κι οι αποζημιώσεις περιόδου μελετών κατασκευαστών. Γιατί δεν ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία από τις συμφωνίες παραχώρησης; Επιπλέον, στις συμφωνίες αυτές περιλαμβάνονται αποζημιώσεις που ουδεμία σχέση έχουν μ' αυτά τα άρθρα.

Αναγνωρίζετε αποζημιώσεις για λατομεία όταν ήταν κίνδυνος του παραχωρησιούχου. Αποδεχθήκατε να αποζημιώνετε έξοδα πριν από την επέλευση γεγονότων καθυστέρησης και υιοθετήσατε δείκτες τιμών καταναλωτή για υπολογισμούς μελλοντικών εξόδων που δεν έχουν καμμία σχέση μ' αυτούς που προβλέπετε εσείς οι ίδιοι με την ΕΛΣΤΑΤ.

Με κανένα τρόπο δεν λάβατε υπόψη σας τη νέα οικονομική πραγματικότητα στη χώρα και τη βίαιη εσωτερική υποτίμηση στην οποία εσείς την υποβάλλατε.

Στην Επιτροπή θέσαμε πολλά και συγκεκριμένα θέματα για τα οποία δεν πήραμε καμμία απάντηση και για τα οποία δυστυχώς εδώ δεν μπορούμε να επεκταθούμε. Επιφυλασσόμαστε όμως. Θα επανέλθουμε με κοινοβουλευτικές διαδικασίες.

Μας είπατε στην Επιτροπή ότι στις συμβάσεις των έργων παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων το κατασκευαστικό αντικείμενο προσδιορίζεται με ακρίβεια με επιμερισμό σε γεωγραφικές ενότητες και ομάδες ομοειδών εργασιών. Αν ήταν έτσι δε θα είχαμε το πρόβλημα της ΛΕΑ στον αυτοκινητόδρομο Αιγαίου με την έκθεση της ΕΒΕΛ και τη δημοσιονομική διόρθωση που επιβλήθηκε. **Τονίζουμε ότι η ΛΕΑ αποτελεί κραυγαλέα περίπτωση παραβίασης κάθε διαδικασίας ανάθεσης.**

Μας είπατε ότι το αντικείμενο των ομοειδών εργασιών αναλύεται περαιτέρω σε επιμέρους εργασίες που αντιστοιχίζονται με τα άρθρα των επίσημων αναλυτικών τιμολογίων του δημοσίου ΑΤΟΕ. **Καμμία τέτοια αντιστοίχιση δεν ισχύει.**

Μας είπατε ότι το προσυμφωνημένο σταθερό στη σύμβαση τίμημα καταβάλλεται σε επιμέρους πιστοποιήσεις, πληρωμές, επικαιροποιημένο με το δείκτη τιμών καταναλωτή για το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης έως την πληρωμή και διατηρείται σταθερό σε πραγματικές τιμές.

Δεν γίνεται καμία πληρωμή επικαιροποίησης, εκτός από περιπτώσεις που προβλέπεται, παραδείγματος χάρη στις περιπτώσεις αποζημίωσης λόγω γεγονότος καθυστέρησης. **Η όποια αναθεώρηση είναι ενσωματωμένη στο τίμημα μελετών κατασκευών. Το τίμημα μελετών κατασκευών μπορεί να επικαιροποιηθεί μόνο σε περίπτωση καθυστέρησης έναρξης παραχώρησης.**

Επιπλέον, τα όσα αναφέρετε για την αναθεώρηση του τιμήματος των εργασιών παραχώρησης με βάση το δείκτη τιμών καταναλωτή σημειώνω ότι δεν έχουν κανένα νόημα και καμιά πρακτική σημασία, δεδομένου ότι η αναθεώρηση του κατασκευαστικού αντικειμένου περιλαμβάνεται στο τίμημα μελετών και κατασκευών. Η σύγκριση μεταξύ της αναθεώρησης ενός δημοσίου έργου και ενός έργου παραχώρησης είναι επί άλλης βάσης,

πέραν των ανωτέρω, επιπλέον γιατί τα έσοδα από τα δημόσια έργα τα εισπράττει το ελληνικό δημόσιο και όχι οι παραχωρησιούχοι.

Κυρίες και κύριοι, το μόνο πράγμα των αρχικών συμβάσεων που δεν αλλάξατε είναι τα διόδια. Φτάσατε πλέον να βάζετε διόδια ακόμα και στον αστικό ιστό των πόλεων. Θα φέρω το παράδειγμα της επιβολής πλευρικών διοδίων στους ανισόπεδους κόμβους Κρυονερίου και της Βαρυμπόμπης, σε μία συνοικία που τα επόμενα χρόνια εκτιμάται ότι από τις πέντε χιλιάδες κατοίκους θα φτάσει τις οκτώ με δέκα χιλιάδες.

Με την ενέργειά σας αυτή ζητάτε από τους κατοίκους του Δήμου Διονύσου και Κηφισιάς, για ένα κομμάτι του αυτοκινητόδρομου που κατασκευάστηκε με δαπάνες του ελληνικού δημοσίου, το οποίο διέρχεται Αθήνα – Βόρεια Προάστια και το οποίο παρεχωρήθη στη Νέα Οδό, να πληρώσουν επιλεκτικά διόδια. Και όχι μόνο θα έχουν οικονομική επιβάρυνση, αλλά με μαθηματική ακρίβεια θα οδηγήσετε σε κυκλοφοριακό χάος όλες τις συνοικίες πέριξ του αυτοκινητόδρομου και όχι μόνο, πράγμα που ο κοινός νους δεν κατανοεί.

Όπως είπα στην αρχική ομιλία μου, ελπίζω πως οι ανακοινώσεις σας στην Επιτροπή για το θέμα του εναλλακτικού δικτύου, για το θέμα της αναλογικής χρέωσης και το θέμα των μεγάλων εκπτώσεων θα τηρηθούν γραπτώς.

Κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω αν αντιληφθήκατε τι μας είπατε, γιατί αυτό που μας είπατε προϋποθέτει ότι, πρώτον, θα ολοκληρωθεί το σύνολο του δικτύου των παράπλευρων δρόμων του ΠΑΘΕ, τουλάχιστον, δηλαδή απαιτούνται κάποια χρόνια και δεύτερον, θα δρομολογηθεί λύση αναλογικής χρέωσης και στη συνέχεια θα αυξηθούν τα διόδια.

Τέλος, τι θα κάνουμε εμείς, κύριοι. Αναγνωρίζουμε ότι πρέπει άμεσα να προωθηθεί η ουσιαστική επανεκκίνηση των εργασιών στους υπ' όψιν οδικούς άξονες, ώστε να σταματήσει και η προϊούσα απαξίωση των εκτελεσμένων έργων, διασφαλίζοντας όμως ότι αυτό σε κάθε περίπτωση δεν θα συντελεστεί σε βάρος του δημοσίου.

Για το σκοπό αυτό απαιτείται:

Πρώτον, η ακύρωση ως μη σύνομων των πρόσφατων συμφωνιών για τις αποζημιώσεις του παρελθόντος, στις οποίες έχει οδηγηθεί η Κυβέρνηση με τους παραχωρησιούχους.

Δεύτερον, η συστηματική και εξαντλητική καταγραφή όλης της εμφανούς και κρυμμένης άμεσης και έμμεσης χρηματοοικονομικής συμβολής του δημοσίου στις νέες συμβάσεις παραχώρησης και τα καταρτιζόμενα μοντέλα, γιατί για εμάς η δημόσια συμμετοχή αυξάνεται στο ύψος του 55% των έργων.

Τρίτον, η ακριβής πρόβλεψη των όρων υλοποίησης της πραγματικής συμβολής του δημοσίου και πάντως η διασφάλιση της θέσης του δημοσίου, ώστε να μην καθίσταται ως χρηματοδότης τελευταίας καταφυγής, χωρίς μάλιστα τα ανάλογα της συμβολής του δικαιώματα, οικονομικά, διαχειριστικά και συμμετοχικά στο σχήμα.

Τέταρτον, άμεση εγκατάσταση ηλεκτρονικών αναλογικών διοδίων, μείωση του ύψους των διοδίων, σημαντικές απαλλαγές για κοινωνικές κατηγορίες με βάση το εισόδημα και τον τόπο διαμονής τους.

..Πέμπτον και τελειώνω, κυρία Πρόεδρε, επανασχεδιασμός του χρονοδιαγράμματος ολοκλήρωσης και αποπληρωμής των έργων.

Μιλήσαμε και χθες αναλυτικά, αλλά θα περιοριστώ μόνο να επαναλάβω κάτι τραγικό για την κοινωνία και επιβαρυντικό για το Δημόσιο. Όταν παρουσιάζονται ζημίες, τις φορτώνεται στις πλάτες του το Δημόσιο και όταν παρουσιάζονται κέρδη, πετάτε το Δημόσιο στην άκρη.

Υπάρχει ο πίνακας του άρθρου 26.2.7, όπου αποτυπώνεται ο διαμερισμός των εσόδων των διοδίων κατά την περίοδο λειτουργίας των αυτοκινητόδρομων μεταξύ των παραχωρησιούχων και του Δημοσίου. Αφού το Δημόσιο εξασφαλίζει 6% κέρδος στους παραχωρησιούχους, χωρίς αυτό να εισπράξει τίποτα, τα επιπλέον του 6% κέρδη και μέχρι 7% μοιράζονται κατά 90% στον παραχωρησιούχο και μόνο το 10% πηγαίνει στο Δημόσιο. Η μοιρασιά σε βάρος του Δημοσίου συνεχίζεται μέχρι το ποσοστό κέρδους του παραχωρησιούχου να φθάσει στο 10,5%, λες και δεν διέσωσε προηγουμένως το Δημόσιο τον πτωχευμένο παραχωρησιούχο και πρέπει να του εξασφαλίζει όσο το δυνατόν περισσότερα κέρδη.

Για τον ίδιο λόγο μετατρέψατε την υποχρέωση εγκατάστασης και λειτουργίας σύγχρονου ηλεκτρονικού συστήματος εισπραξης και διαχείρισης διοδίων σε απλή υποβολή μελέτης, η οποία θα πρέπει να εγκριθεί από το Δημόσιο και τους δανειστές, οι οποίοι για πρώτη φορά παίρνουν συμβατικό ρόλο και ισχύ, εγκρίνοντας, γιατί σύμφωνα με την παγκόσμια εμπειρία, το σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων με δίκαιη αναλογική χλιομετροχρέωση

μειώνει τα έσοδα έως και 30%. Επομένως, μεταβάλλει δυσμενώς το χρηματοοικονομικό μοντέλο. Αυτός είναι ο λόγος και έχουμε μόνο υποβολή μελέτης.

Στο ίδιο σκεπτικό κινείται ότι: Πρώτον, μειώσατε τις ποινικές ρήτρες που μπορούν να επιβληθούν στον Παραχωρησιούχο. Δεύτερον, αποδέχεστε ετήσιο κόστος συντήρησης και λειτουργίας ανά χιλιόμετρο μεταξύ 164.000 ευρώ με 193.000 ευρώ, όταν στα ορεινά τμήματα της Εγνατίας αυτό το κόστος δεν ξεπέρασε τις 90.000 ευρώ με 100.000 ευρώ. Και ξέρουμε ότι -Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει- οι εταιρείες συντήρησης είναι και αυτές δικές τους.

Για τελευταία φορά, κυρίες και κύριοι, κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου -όχι μόνο εμείς, αλλά και ο ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος -φαντάζομαι- δεν σας αντιπολιτεύεται- ότι δεν θα ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες μέχρι το 2015....

.....Κυρίες και κύριοι, η επιλογή σας για τη μείωση του φυσικού αντικείμενου της Ολυμπίας -που καταχρηστικά εξακολουθεί να έχει τον τίτλο «Ολυμπία»- και η μετατροπή του κομματιού Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα σε δημόσιο έργο αποδεικνύει ότι δυνατότητες υπάρχουν και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σας το έχουμε τονίσει και σε άλλα νομοσχέδια. Άλλου είδους είναι οι περιορισμοί που τίθενται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σας ρωτήσαμε στην Επιτροπή για την Ιόνια Οδό και το επαναλαμβάνουμε και εδώ γιατί δεν μας απαντήσατε. Αφού το ελληνικό δημόσιο θα έπρεπε στην περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης να καταβάλει 156 εκατομμύρια ευρώ, γιατί επιλέξατε να συνεχιστεί το έργο ως σύμβαση παραχώρησης και να μην μετατραπεί κι αυτό σε δημόσιο; Ποιο είναι το σκεπτικό σας; Μήπως το γεγονός ότι με τα διόδια της Ιονίας Οδού επιδοτείτε και τον Ε65; Βέβαια, η επιδότηση αυτή και η οικονομική διασύνδεση των δύο έργων καθιστούν τον έτσι και αλλιώς προβληματικό διαχειριστικό έλεγχο σε ανυπέρβλητη πρόβλημα, με μοναδικό χαμένο το ελληνικό δημόσιο.

Θα αναφέρω μια κουβέντα για το άρθρο 4, σχετικά με την παλιά Ολυμπία που καταχρηστικά διατηρεί -ως είπα- τον τίτλο της. Το κόστος καθυστέρησης έχει συμφωνηθεί στα 97 εκατομμύρια ευρώ. Βέβαια το ποσό αυτό αφορά το σύνολο του αρχικού τιμήματος, δηλαδή των 2 δισεκατομμυρίων ευρώ. Γιατί τώρα που μειώνεται το φυσικό αντικείμενο δεν μειώσατε το ποσό αυτό;

Σας τονίσαμε και στην Επιτροπή ότι αποζημιώσατε τις κατασκευαστικές κοινοπραξίες χωρίς παραστατικά στοιχεία με αυθαίρετους υπολογισμούς και παραδοχές. Το εναπομείναν φυσικό αντικείμενο του έργου έχει πλέον καθοριστεί πλήρως τόσο στα υφιστάμενα τμήματά του όσο και στα νέα; Υπάρχει σε κάποιο έγγραφο αναλυτική, λεπτομερής καταγραφή αυτού;

Θα μου επιτρέψετε και ένα σχόλιο γιατί, κύριε Υπουργέ, και χθες αναφέρατε κατ' επανάληψη τον κατασκευαστικό τομέα ως κλάδο που έχει πληγεί από την κρίση. Να συμπεράνουμε ότι ο μεγαλοκατασκευαστικός τομέας είναι κλάδος και όλοι οι άλλοι τομείς που έχουν πληγεί από την κρίση είναι απλώς συντεχνίες που δεν θέλουν να χάσουν τα κεκτημένα τους; Δηλαδή όλοι οι άλλοι κλάδοι, οι συντεχνίες κατά την προσφιλή σας έκφραση, πρέπει να μάθουν να ζουν και να αμείβονται σύμφωνα με την οικονομική πραγματικότητα της Ελλάδας του 2013, ενώ ο μεγαλοκατασκευαστικός κλάδος θα αμείβεται με τις κεκτημένες τιμές του 2007;...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές της Συγκυβέρνησης, κύριε Υπουργέ, μας λέτε στη σελίδα 4 της σύμβασης στην παράγραφο ε' με τίτλο «Επιλογή επανεκκίνησης έργων» ότι «τα συμβαλλόμενα μέρη εισήλθαν σε διαπραγματεύσεις» και παρακάτω ότι «το ελληνικό δημόσιο εισήλθε στη διαπραγμάτευση με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον». Αυτό θα δείξω ότι είναι ένα μεγάλο ψέμα. Εδώ θα αναφερθώ στα τέσσερα στοιχεία του σκανδάλου που υπήρξαν μέχρι σήμερα με τις συμβάσεις του '07 και πώς αυτό ολοκληρώνεται με τη σημερινή σύμβαση.

Το πρώτο στοιχείο του σκανδάλου, λοιπόν, που είναι αντίθετο στο δημόσιο συμφέρον, είναι ότι προσήλθατε σε αυτήν την διαπραγμάτευση -ας την ονομάσουμε έτσι- χωρίς να αξιοποιήσετε το βασικό όρο της σύμβασης του '07 που στο άρθρο 7 έλεγε ότι ο παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή -το τονίζω αυτό, ανά πάσα στιγμή- η απαραίτητη χρηματοδότηση για την πλήρη και προσηκούσα εκτέλεση του έργου.

Πώς, λοιπόν, ολόκληρο ελληνικό δημόσιο διαπραγματεύεται με τους παραχωρησιούχους, απεμπολώντας το βασικό ατού των συμβάσεων του '07;

Δεν είναι μόνο αυτό, αλλά αντίθετα αναγνωρίσατε ως αποτέλεσμα αυτής της διαπραγμάτευσης ευθύνη του δημοσίου για την καθυστέρηση των έργων, ενώ αν ενεργοποιούσατε τις ρήτρες που έλεγε η παλιά σύμβαση για την ευθύνη του παραχωρησιούχου για την αναστολή των έργων, ενδεχομένως μέσα από τη διαπραγμάτευση θα είχατε όφελος και όχι ζημιά. Ούτε καν όμως μπαίνετε στον κόπο να μας δείξετε σήμερα μία μελέτη μέσα από έναν συμψηφισμό των οφειλών των παραχωρησιούχων προς το δημόσιο για τη ζημιά που υπέστη το δημόσιο και ενδεχομένως των οφειλών του δημοσίου προς τους παραχωρησιούχους αν αυτό θα ήταν αρνητικό ή θετικό για το δημόσιο. Δεν μας το εξηγείτε.

Σήμερα επικαλείστε στην αιτιολογική έκθεση της σύμβασης, στην παράγραφο ε', όπου λέει «επιλογή επανεκκίνησης έργων», ότι υπήρξε παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας. Ποιο είναι αυτό; Η κρίση. Το γεγονός «Ανωτέρας Βίας» -το βάζετε και με κεφαλαία γράμματα για να το καταλάβουμε- το λέτε για αυτούς που έβγαζαν παράλληλα εκείνα τα χρόνια τα λεφτά στην Ελβετία, που ήταν στις λίστες Λανγκάρντ, που δεν πλήρωσαν φόρους γι' αυτά, που έπαιρναν περιουσία του δημοσίου στη Χαλκιδική αξίας 20 δισεκατομμυρίων για 15 εκατομμύρια από το δημόσιο, που πήραν ένα «δανειάκι» ύψους 98 εκατομμυρίων ευρώ, όταν κανένας Έλληνας πολίτης δεν μπορούσε να πάρει ένα τέτοιο δάνειο. Αλλά δεν υπήρξε «ανωτέρα βία» γι' αυτούς που δεν είχαν να πληρώσουν το ρεύμα τους και τα φάρμακά τους. Δεν επικαλείστε «ανωτέρα βία» για τους τριάμισι εκατομμύρια ανασφάλιστους για να τους καλύψετε.

Το δεύτερο στοιχείο του σκανδάλου είναι πως αυτά τα χρόνια που δεν γίνονταν τα έργα οι παραχωρησιούχοι έχουν εισπράξει από το δημόσιο και από τα διόδια ποσά μεγαλύτερα από το κόστος των έργων που έχουν κατασκευάσει, όταν η σύμβαση του 2007 προέβλεπε είσπραξη διοδίων μόνο όταν ολοκληρώνονταν τα έργα και όταν υπήρχαν ασφαλείς παράδρομοι.

Το τρίτο στοιχείο του σκανδάλου είναι πως το δημόσιο πληρώνει, αντί να πληρώνουν οι παραχωρησιούχοι, τα λεγόμενα swaps. Τι είναι τα swaps; Είναι οφειλές των παραχωρησιούχων προς τις τράπεζες για εξασφάλιση των επιτοκίων από διακυμάνσεις, η αντιστάθμιση κινδύνου. Αυτά τα πλήρωνε και τα πληρώνει το δημόσιο.

Το τέταρτο, τελευταίο, στοιχείο του σκανδάλου είναι ότι αυτά τα χρόνια που γίνονταν αυτά, περάσατε νομοθετικές ρυθμίσεις ώστε οι εταιρείες να προσφεύγουν απευθείας εναντίον των πολιτών που κινητοποιούνται για τα διόδια, που δεν έχουν να πληρώσουν και ποινικοποιήσατε και αυτές τις κινητοποιήσεις.

Σήμερα ολοκληρώνεται το σκάνδαλο με πέντε στοιχεία. Πρώτον, καταβάλλετε ποινικές ρήτρες για τις καθυστερήσεις ως ευθύνη δήθεν του δημοσίου. Καταβάλλετε αποζημιώσεις με διάφορες αιτιολογίες, όπως αρχαιολογικά, απαλλοτριώσεις κλπ, προς τους παραχωρησιούχους, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Δεύτερον, χρηματοδοτείτε τα έργα σήμερα με δημόσιο χρήμα, δηλαδή το 60%-65% του συνόλου του κόστους θα είναι δημόσιο χρήμα.

Τρίτον, το δημόσιο πλέον εγγυάται για τα δάνεια.

Τέταρτον, λέτε ότι με αυτήν τη σύμβαση θα καλύψετε απώλειες των εσόδων από το μερίδιο του δημοσίου από τα διόδια. Θα το εκχωρήσετε και αυτό στους παραχωρησιούχους, που σίγουρα θα έχουν απώλεια εσόδων, διότι θα πέφτει ακόμα παραπέρα η κίνηση με τις αυξήσεις «φωτιά» που βάζετε από 1η Ιανουαρίου και στο μέλλον.

Πέμπτον, δεν υπάρχει καμιά ουσιαστική δέσμευση -και το τονίζω- των παραχωρησιούχων για το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων. Λένε πως θα ολοκληρωθούν στο τέλος του 2015. Θυμίζω -και να ληφθεί υπόψη εδώ- γιατί δεν υπάρχει ουσιαστική δέσμευση: Διότι με τη θέσπιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση μακροοικονομικής αιρεσιμότητας θα παρακρατούνται λεφτά από το ΕΣΠΑ, το οποίο χρηματοδοτεί μέρος τους κόστους των έργων, όταν η χώρα είναι εκτός δημοσιονομικών στόχων.

Επίσης, στη σελίδα 9 της σύμβασης γράφετε ότι «η κατάσταση στις διεθνείς και εγχώριες χρηματοπιστωτικές αγορές έχει οδηγήσει σε δραστική μείωση του ενδιαφέροντος των τραπεζών για να χρηματοδοτήσουν τέτοια έργα».

Δηλαδή, πού είναι οι εγγυήσεις που προσφέρουν οι παραχωρησιούχοι γι' αυτή τη σύμβαση ότι θα ολοκληρωθεί; Ακόμα και για την επανεκκίνηση των έργων δεν έχουμε ουσιαστικές δεσμεύσεις.

Πώς, λοιπόν, ισχυρίζεστε ότι σε περίπτωση καταγγελίας των συμβάσεων, είτε το 2010 είτε ακόμα και σήμερα, αυτό θα απέβαινε σε βάρος του δημοσίου; Κάνατε συγκεκριμένες μελέτες; Κάποια έργα προγραμματίζονταν ως ιδιωτικά και στην παρούσα σύμβαση λέτε ότι θα αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία των συμβάσεων. Αυτός είναι ο στόχος της σημερινής κύρωσης. Η χρηματοδότηση, όμως, θα συνεχιστεί με ιδιωτικά

δανειακά κεφάλαια, όταν τελικά τα έργα θα εκτελεστούν ουσιαστικά ως δημόσια; Πώς γίνεται για έργα που θα εκτελεστούν ουσιαστικά με δημόσιο χρήμα, τα κέρδη να είναι ιδιωτικά; Αυτά τα πράγματα πρέπει να εξηγήσετε σε μας αλλά και στον ελληνικό λαό.

Κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας θα αναφέρω τις θέσεις μας: Πρώτον, λέμε «ναι» στην επανεκκίνηση των έργων, αλλά με πλήρη διαφάνεια και απόλυτη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος που εσείς δεν παρέχετε. Δεύτερον: Ακόμα και μετά την κύρωση αυτή, δεν θα παραιτηθούμε από τον έλεγχο των συμβάσεων. Όταν θα έλθουμε στην κυβέρνηση, θα ζητήσουμε πλήρη απολογισμό, έλεγχο σε βάθος και απόδοση ευθυνών που τυχόν θα αποδειχθούν.

Τρίτον, θα στηρίξουμε τους πολίτες που διώκονται για τα διόδια και στην πράξη και εδώ μέσα, ώστε οι πολίτες να απαλλαγούν απ' όσες διώξεις έχουν ξεκινήσει και να καταργηθούν οι σχετικοί νόμοι.

Τέταρτον: Δραστική μείωση των τιμών των διοδίων, κατάργηση των περιττών διοδίων και μείωση για τις ευπαθείς ομάδες και τους εργαζόμενους που πάνε στη δουλειά τους καθημερινά πληρώνοντας πολλές φορές όλο το μισθό τους για τα διόδια και με προοπτική να αποδώσουμε τους δρόμους ως δημόσιο αγαθό στο λαό αυτής της χώρας....

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΤΖΑΣ:

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το πάρτι των εθνικών εργολάβων στα δημόσια έργα συνεχίζεται. Πάρτι με πακέτα-δωράκια εκατομμυρίων ευρώ στους κατασκευαστικούς ομίλους, πάρτι που μετά τη ψήφιση του σημερινού νομοσχεδίου η τσέπη των μεγαλοεργολάβων θα φουσκώσει ακόμα περισσότερο, την ίδια ώρα που οι πολίτες και οι επιχειρήσεις στενάζουν από τις μνημονιακές σας πολιτικές. Την ίδια ώρα που το κράτος έχει αναδειχθεί στο μεγαλύτερο «μπαταχτοή» και χρωστάει εκατομμύρια ευρώ σε υγιείς επιχειρήσεις.

Δεν έχετε αλλάξει ούτε στο ελάχιστο ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία. Τα ίδια που κάνατε όλα αυτά τα χρόνια και χρεοκοπήσατε τη χώρα, τα ίδια εξακολουθείτε και κάνετε σήμερα. Συγκαλύπτετε την ισχυρή οικονομική ολιγαρχία των εθνικών εργολάβων εις βάρος των πολιτών. Επικαλείστε την υποτιθέμενη ανάπτυξη με μισθούς 300 ευρώ σε μεγάλα εργοτάξια, ξεπουλώντας το δημόσιο συμφέρον, φτάνει να διασφαλιστεί η κερδοφορία κάποιων. Ληλατείτε το δημόσιο χρήμα, κλείνοντας τα μάτια σε στημένους διαγωνισμούς και σκανδαλώδεις συμβάσεις. Με φουσκωμένους προϋπολογισμούς και κοστολογήσεις σε τιμές του 2006 ενεργοποιείτε 60% αύξηση στις τιμές των διοδίων, με τη συμβολή του δημοσίου να υπερβαίνει το 55%. Οι εταιρείες συνεχίζουν να εισπράττουν διόδια για έργα που δεν έχουν ποτέ εκτελεστεί, με ρήτρες οι οποίες δεν ενεργοποιήθηκαν ποτέ, έρχεστε σήμερα και βάζετε ρήτρα στο ίδιο το κράτος....

....Γιατί όλα αυτά; Για να εξασφαλιστεί η κερδοφορία της ιδιωτικής κερδοσκοπίας, όλων αυτών, δηλαδή, που συνεργαστήκατε όλα αυτά τα χρόνια και καταστρέψατε τη χώρα. Πρόκειται για ληστεία. Πρόκειται για σκάνδαλο. Πρόκειται για ένα σχέδιο που πέρα από την οικονομική του διάσταση έχει και το στοιχείο του ελέγχου των μαζών.

Κυρίες και κύριοι της Συγκυβέρνησης, σήμερα γίνεται ακόμα πιο αντιληπτό για ποια ανάπτυξη κόπτεστε πραγματικά, για την ανάπτυξη των λίγων γιατί αυτές οι συμβάσεις είναι αντιαναπτυξιακές για τους πολλούς. Είναι συμβάσεις οι οποίες πρέπει να ακυρωθούν και να επανεξεταστούν από το μηδέν. Είναι συμβάσεις που κρύβουν τις διαδρομές του χρήματος. Είναι συμβάσεις που τροφοδοτούν την μαύρη τρύπα και το φαύλο κύκλο της υπάρχουσας κατάστασης, όπου ο πολίτης καθημερινά και για πολλά χρόνια πληρώνει διόδια για ανύπαρκτα έργα χωρίς να γνωρίζει που έχουν πάει τα χρήματα αυτά. Είναι συμβάσεις οι οποίες θα επανεξεταστούν σε λίγα χρόνια με ακόμα περισσότερες αυξήσεις και με ακόμα περισσότερους σταθμούς διοδίων.

Αυτή είναι η πολιτική σας, το ξεπούλημα και η εκποίηση δημοσίων αγαθών, η διαπλοκή μέσω ευνοϊκών συμβάσεων υπέρ των λίγων, η business κάτω από το τραπέζι με τα συμφέροντα που σήμερα σας χειραγωγούν και εξαρτάτε από αυτά. Όλες οι κυβερνήσεις σας κινούνται στην ίδια στρατηγική. Όλες οι κυβερνήσεις σας κινούνται στη στρατηγική του χάους και της κομπίνας, στη στρατηγική του παραλόγου για τους πολλούς και του κέρδους για τους λίγους....

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ:

....Θέλω να μου εξηγήσετε, λοιπόν, μιας και βλέπω να λαμβάνετε το λόγο έτσι, να κάνουμε μία αντιπαράθεση, γιατί τους αφήνατε τόσα χρόνια να εισπράττουν διόδια ενώ εγκατέλειψαν τα έργα; Αυτή είναι μία ερώτηση

και ακούστε, αλλά προσέξτε, όμως, ποια είναι η αντίφαση. Είμαστε στην Επιτροπή –αξίζει τον κόπο να τα ακούει και ο κόσμος- και ρωτάω τον εκπρόσωπο των ελληνικών τραπεζών, κατά το διάστημα που σταμάτησαν τα έργα, πόσα χρήματα εισέπραξαν οι τράπεζες από τα διόδια; Ξέρετε τι απάντηση πήρα καταγεγραμμένη στα Πρακτικά; Μου απάντησε ο εκπρόσωπος των ελληνικών τραπεζών ότι αυτή η ερώτηση δεν χρήζει απαντήσεως. Δεν μας απάντησε, λοιπόν, ο εκπρόσωπος των ελληνικών τραπεζών.

Σε ποιο στοιχειωδώς δομημένο κράτος, σε μια επιτροπή που θα λειτουργούσε -αλλά πρέπει να λειτουργεί η επιτροπή και εδώ δεν λειτουργούν οι επιτροπές- θα τολμούσε άνθρωπος να έρθει να δώσει εξηγήσεις και να πει «Δεν απαντώ»; Στο ύπατο εξεταστικό κέντρο, σε μια βουλή και να λέει ο τραπεζίτης «Δεν απαντώ»;Απάντηση, λοιπόν, αγαπητές φίλες και αγαπητοί φίλοι, δεν πήραμε για το αν έπαιρναν χρήματα από τα διόδια οι τράπεζες και έπαιρναν. Όπως δεν πήραμε απάντηση γιατί εγκατέλειψαν τα έργα. Κανένας δεν έκρινε με δικαστική απόφαση αν ίσχυε ή αν ίσχυσε ή αν συνέτρεξε, εν πάση περιπτώσει, αυτός ο θεσμός της ανωτέρας βίας. Ποτέ! Είπαν «ανωτέρα βία» και τα παράτησαν έτσι. Ποιοι; Πού είναι οι ρήτρες και τα δικαιώματα που έπρεπε να ασκήσει το ελληνικό δημόσιο τότε και δεν τα άσκησε;

Έφταιγε ο Έλληνας πολίτης που εγκατέλειψε το έργο ο «x» εργολάβος; Έφταιγε ο Έλληνας πολίτης που δεν μπόρεσε να βγάλει χρήματα ο τραπεζίτης που δάνειζε τον εργολάβο και υπολόγιζε σε έσοδα; Γιατί να πληρώσει σήμερα ο Έλληνας πολίτης και να αποζημιώνονται σήμερα για τις καθυστερήσεις οι εργολάβοι; Γιατί; Ποιος θα μας δώσει μια λογικοφανή εξήγηση -λογική δεν μπορεί να περιμένω- μια εξήγηση που στέκει σε επίπεδο αξιοπρέπειας;

Γιατί να προχωρούμε σήμερα και να αναθέτουμε στους ίδιους ανθρώπους οι οποίοι εγκατέλειψαν τα έργα, να τους αποζημιώνουμε για αυτόν το λόγο, τώρα να κάνουν διακόσια χιλιόμετρα λιγότερα και εμείς να εμφανιζόμαστε ως δήθεν κακοί που τάχα δεν θέλουμε το αναπτυξιακό έργο; Δεν θέλουμε το αναπτυξιακό έργο; Δεν θέλουμε να γίνει επιτέλους το «Πάτρα-Κόρινθος», να σταματήσει αυτή η γάγγραινα εκεί και να χάνουμε ένα χωριό κάθε χρόνο από ανθρώπους που θυσιάζονται στο Μολώχ της ασφάλτου; Ποιος δεν το θέλει;

Έλεγε προηγουμένως ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ κ. Γκόκας για το μνημόνιο συναντίληψης που υπέγραψε ο κ. Ρέππας. Τηρήθηκε;Εκεί οι δεσμεύσεις που ανέλαβε το ελληνικό κράτος για να κυνηγήσει τους εργολάβους που θα εγκατέλειψαν το έργο τηρήθηκαν;Δεν τηρήσατε τα δικαιώματα που οφείλατε, για να προστατεύσετε το μέσο Έλληνα πολίτη, του οποίου αύριο θα κυνηγήσετε την πρώτη του κατοικία.....

.....Λέμε ότι τώρα το ελληνικό Δημόσιο έρχεται τρίτο στη σειρά να πάρει χρήματα. Πρώτα θα πάρει ο εργολάβος, μετά θα πάρει η τράπεζα. Αν περισσέψουν, θα πάρει το ελληνικό Δημόσιο. Αν δεν περισσέψουν χρήματα, θα πληρώσουν και οι νησιώτες για την αποπεράτωση των εθνικών οδών μέσω των φόρων. Θα πληρώσουμε όλοι, ακόμη και εκείνοι που δεν οδηγούμε. Ακόμη και εκείνοι που δεν έχουν αυτοκίνητα θα πληρώσουν με φόρο την αποπεράτωση των έργων. Μακάρι να γίνουν κάποτε, αλλά μακάρι να γίνουν με τρόπο διαφανή, διαυγή, χρήσιμο για τον τόπο! Αυτό θέλουμε και εμείς, αλλά θέλουμε τη διαφάνεια, θέλουμε να βρούμε την άκρη.....

.....Θέλω να τους κοιτάξω στα μάτια αυτούς τους κυρίους και να τους πω «ως τότε»; Δεν χορτάσατε τόσα χρόνια χρήματα από τον ελληνικό λαό; Δεν βλέπετε σήμερα σε ποια κατάσταση οδηγήθηκε ο μέσος κοινωνικός ιστός και ο μέσος πολίτης; Αν δεν το βλέπετε, φοβάμαι ότι θα το δείτε αργά ή γρήγορα με έναν άλλο τρόπο»...

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε βαριές κουβέντες τις τελευταίες μέρες, με αφορμή τις συζητούμενες συμβάσεις παραχώρησης.

Κάποιοι καταλογίζουν στον κ. Σαμαρά απόλυτη ταύτιση με τη διαπλοκή. Άλλοι χαρακτηρίζουν τον κ. Χρυσόχοϊδη ως «υπάλληλο των εργολάβων». Κάποιοι, που είναι περισσότερο κοντά στα πολιτική παρασκήνια, διαπιστώνουν απομάκρυνση Καραμανλή από τις επιλογές Σαμαρά. Ας μην ξεχνάμε, βέβαια, ότι ο Κώστας Καραμανλής ήταν εκείνος ο οποίος μίλησε, σε ανύποπτο χρόνο, για τους «νταβατζήδες» της πολιτικής, τους διαπλεκόμενους επιχειρηματίες και εργολάβους, για το αντικείμενο δηλαδή της σημερινής μας συζήτησης.

Τι νόημα έχουν, άραγε, σήμερα όλα αυτά; Συνιστούν ύβρεις, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας- ΠΑΣΟΚ ή μήπως αποτελούν αυταπόδειχτες διαπιστώσεις, όπως ισχυρίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ; Αν θέλουμε να πάμε τη συζήτηση παραπέρα, οφείλουμε να αναρωτηθούμε από πού πηγάζουν όχι οι χαρακτηρισμοί που ακούσαμε,

αλλά οι πράξεις που βλέπουμε, τις οποίες αρκεί να αξιολογήσουμε για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε την ουσία της πολιτικής τους.

Ξεκινάμε, λοιπόν, από το χρόνο που συζητείται η κύρωση των τεσσάρων τροποποιημένων συμβάσεων παραχώρησης για τους μεγάλους οδικούς άξονες. Το πρόβλημα υπάρχει εδώ και τουλάχιστον τρία χρόνια, αλλά το νομοσχέδιο έρχεται προς συζήτηση στο τέλος του 2013, λίγες μέρες δηλαδή πριν τη λήξη της προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Αφήνω στην άκρη την προφανή σκοπιμότητα συμπίεσης του πολιτικού χρόνου. Προφανώς, δεν θέλατε να υπάρξει αρκετός χρόνος για να εξεταστεί το παρόν νομοσχέδιο διεξοδικά στη Βουλή. Βέβαια, ο ίδιος ο κ. Χρυσοχοϊδης είχε άφθονο χρόνο να μελετήσει όλες τις προβλέψεις των συμβάσεων παραχώρησης, σε αντίθεση, βεβαίως, με του Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ.

Άρα, αύριο δεν θα μπορεί να μας πει ότι δεν πρόλαβε να διαβάσει το μνημόνιο, όπως είχε κάποτε ισχυριστεί. Έχει, επομένως, ακεραία την ευθύνη και για τις τέσσερις τροποποιημένες συμβάσεις, όπως πολιτικά υπεύθυνοι είναι βεβαίως και όλοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ που θα τις υπερψηφίσουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Συγκυβέρνησης, ακόμα όμως και μια χρονικά συμπιεσμένη συζήτηση, όπως είναι η σημερινή, δεν μπορεί να δημιουργήσει σε καμία περίπτωση σύγχυση για τα πραγματικά μεγέθη των συμβάσεων ή να συσκοτίσει την αλήθεια των επιλογών σας. Εδώ τα ζητήματα είναι στην κυριολεξία τεράστια, τόσο μεγάλα που δεν είναι δυνατόν να κρυφτούν με τίποτα.

Όμως, η αλήθεια είναι ότι τα έργα αυτά ξεκίνησαν το 2007 ως εν μέρει αυτοχρηματοδοτούμενα έργα. Αυτό σημαίνει ότι, δυστυχώς, ανέλαβαν και οι ίδιοι οι πολίτες ως χρήστες την άμεση χρηματοδότησή τους, μέσω των διοδίων, πριν καν ασφαλοστρωθεί ένα μέτρο αυτοκινητοδρόμου. Τα διόδια εισπράττονται, λοιπόν, εδώ και χρόνια μόνον όμως από τους εργολάβους, χωρίς κανένα κομμάτι των έργων αυτών να έχει ολοκληρωθεί.

Σήμερα οι πολίτες καλούνται να πληρώσουν ακόμα περισσότερα για αυτοκινητοδρόμους που δεν υπάρχουν, καθώς οι αναθεωρημένες συμβάσεις περιλαμβάνουν αύξηση των σταθμών διοδίων, ξεκινώντας από την 1/7/2014, αλλά και αύξηση του μέσου κόστους ανά χιλιόμετρο από την 1 Ιανουαρίου 2014.

Αυτό ήταν το πρώτο αποτέλεσμα της λεγόμενης σκληρής διαπραγμάτευσης του κυρίου Υπουργού. Γι' αυτό, προφανώς, έχουν μόνο τη Συγκυβέρνηση να ευγνωμονούν οι κάτοικοι της Αττικής, οι οποίοι θα πληρώνουν πλέον διόδια ακόμα και μέσα σε αστικές περιοχές.

Το δεύτερο αποτέλεσμα αυτής της, δήθεν, νικηφόρας διαπραγμάτευσης είναι η πλήρης κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού των αυτοκινητοδρόμων από το ελληνικό δημόσιο ύψους 1,7 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Και αυτή η απόλυτα επωφελής για τους εργολάβους δέσμευση προήλθε από τη λεγόμενη σκληρή διαπραγμάτευση του κ. Χρυσοχοϊδη. Για αυτή τη μεγάλη επιτυχία θα πρέπει τώρα να τον ευγνωμονούν όλοι οι Έλληνες φορολογούμενοι!

Η τρίτη συνέπεια από τις τροποποιήσεις, αποτέλεσμα και αυτή της σκληρής δουλειάς του κ. Χρυσοχοϊδη, είναι η εξαίρεση δύσκολων κομματιών δρόμων που πλέον είναι για τους εργολάβους όχι ιδιαίτερως κερδοφόρα. Με άλλα λόγια εκείνοι είχαν αναλάβει για παράδειγμα κάποια ορεινά οδικά τμήματα, αλλά τώρα άλλαξαν γνώμη και δεν θέλουν πλέον. Προσοχή, όμως, δεν θέλουν να συνεισφέρουν οικονομικά στην κατασκευή τους. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι δεν θέλουν να συμμετάσχουν και στην εκμετάλλευσή τους, το αντίθετο.

Γι' αυτό και ο κ. Χρυσοχοϊδης μετά από τη δήθεν σκληρή διαπραγμάτευση άφησε ανοιχτό να προστεθούν όσα από αυτά τα κομμάτια κατασκευαστούν σαν δημόσια έργα για να μπορέσουν να τα λειτουργήσουν οι παραχωρησιούχοι μαζί με τα υπόλοιπα. Τι σημαίνει να τα λειτουργήσουν; Σημαίνει πολύ απλά νέα διόδια και νέες επιβαρύνσεις των οδηγών για δημόσιους δρόμους τους οποίους θα έχουν ήδη πληρώσει ως φορολογούμενοι.

Και μιας και μιλούμε για διόδια, ας δούμε ένα ακόμα αποτέλεσμα της λεγόμενης σκληρής διαπραγμάτευσης του κυρίου Υπουργού. Το δημόσιο, λοιπόν, μπαίνει ως εγγυητής των μελλοντικών εσόδων των εργολάβων παραχωρώντας μέρος των δικών του εσόδων από διόδια για να καλυφθούν τα κέρδη τους, εφόσον οι κυκλοφορίες είναι κατώτερες των προβλεπομένων.

Και πόσα είναι τα έσοδα των εργολάβων που καλύπτει το γαλαντόμο δημόσιο παραχωρώντας δικά του δικαιώματα είσπραξης διοδίων; Ακούστε! Είναι 7,5 δισεκατομμύρια για τους εργολάβους. Εγώ αναρωτιέμαι -και θεωρώ ότι δικαίως αναρωτιέμαι- εάν όλα τα παραπάνω είναι αποτελέσματα σκληρής διαπραγμάτευσης του

Υπουργού κ. Χρυσοχοΐδη, τι άλλο θα είχαν να δουν τα μάτια μας με μια ενδοτική στάση της συγκυβέρνησης; Τι άλλο, λοιπόν, θα απέμενε για να δώσετε; Το ερώτημα βέβαια, στην προκειμένη περίπτωση είναι απολύτως ρητορικό.

Το μόνο που απέμεινε να δώσετε ήταν μία παράσταση. Και αυτή, λοιπόν, τη δώσατε τον περασμένο Απρίλιο στο εργοτάξιο της υποτιθέμενης Ολυμπίας Οδού. Το συγκεκριμένο τηλεοπτικού σόου με τον κ. Σαμαρά και τον κ. Βενιζέλο με φόντο ένα ψεύτικο εργοτάξιο το θυμόμαστε όλοι. Ήταν η περίφημη επανέναρξη των έργων για έναν αυτοκινητόδρομο ανύπαρκτο μέχρι σήμερα, από τον οποίο το μόνο που έχουν κάνει έως τώρα οι εργολάβοι είναι να εισπράττουν 650 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα μισά από τα διόδια. Υπογραμμίζω ότι αυτά είναι από τα στοιχεία της ίδιας της Ολυμπίας Οδού.

Είναι οι ίδιοι οι παραχωρησιούχοι που επέλεξαν να κατασκευάσουν μόλις 100 χιλιόμετρα από Κόρινθο έως Πάτρα και να σφετεριστούν τα 100 χιλιόμετρα του τμήματος Αθήνα-Κόρινθος και τα διόδια που εισπράττουν εδώ και πέντε χρόνια, διότι πάρα πολύ απλά εσείς το επιτρέψατε.

Κανείς, όμως, δεν θα μπορούσε να περιμένει κάτι διαφορετικό από εσάς, γιατί απλούστατα δεν είστε σε θέση να πράξετε κάτι διαφορετικό.....

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Με το νομοσχέδιο που κατέθεσε η Συγκυβέρνηση δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για τη μεγαλύτερη ίσως πλειοδοσία εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος που συντελέστηκε στη σύγχρονη ελληνική ιστορία. Ταυτόχρονα, αποκαλύπτεται η νομοθετική σας ανικανότητα και το ερώτημα «ποιος κυβερνά αυτόν τον τόπο;» βρίσκει αδιαμφισβήτητη απάντηση.

Πλέον ούτε οι επικοινωνιολόγοι ούτε ο επιχειρούμενος αποπροσανατολισμός μέσω των κατευθυνόμενων και διαπλεκόμενων Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης δεν δύνανται να σας παρέχουν άλλοθι. Η αλαζονεία σας οδηγεί στην παραδοχή ότι ζητήσατε από τους νομικούς σας συμβούλους να απευθυνθούν στους εργολάβους για να μπουρνευθούν συγκεκριμένες διατάξεις.

Γιατί δεν λέτε καθαρά ότι η χώρα διοικείται από εργολάβους, καναλάρχες του εσωτερικού και τους τοκογλύφους του εξωτερικού και εσείς βρίσκεστε στη μέση για να συμβιβάσετε τις απαιτήσεις και να εκποιείτε ό,τι γενιές Ελλήνων δημιούργησαν με θάσανα και θυσίες;

Την ώρα που οι νομικοί σας σύμβουλοι απευθύνονται στους παραχωρησιούχους για τις διατάξεις του νομοσχεδίου που καταθέσατε, η Κυβέρνησή σας διαλύει τις κρατικές δομές ελέγχου και εξασφάλισης του δημοσίου χρήματος.

Αναλυτικότερα, κλείσατε έναν κερδοφόρο δημόσιο φορέα, το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας, γιατί διέθετε τη δυνατότητα ελέγχου των συγκεκριμένων έργων στους αυτοκινητόδρομους.

Μην κρύβεστε πίσω από το δάκτυλό σας. Το κλείσατε γιατί είχε γνώσεις διαχείρισης, διοικητική εμπειρία και την υποδομή για τη διασφάλιση των εσόδων των διοδίων. Το κλείσατε με τη δικαιολογία της μείωσης των δαπανών και στην ουσία στερήσατε την τελευταία δυνατότητα του δημοσίου να διατηρήσει τον έλεγχο από τα έσοδα των διοδίων.

Παράλληλα, για να καλύψετε την αποδόμηση του ελεγκτικού ιστού προς όφελος των «ημετέρων» εργολάβων, εφευρίσκατε τον όρο του «ανεξάρτητου μηχανικού», ο οποίος όμως δεν είναι δημόσιος υπάλληλος και δεν έχει καμμία υποχρέωση να προασπίσει το δημόσιο συμφέρον. Αυτό δεν σας το λέμε μόνο εμείς, αλλά και ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, που υπογράμμισε ότι για έργα με τόσο μεγάλα ποσοστά χρηματοδότησης του δημοσίου πρέπει να εμπλέκονται και οι αρμόδιοι μηχανικοί του δημοσίου.

Όλες αυτές οι ενέργειες συντελούνται για να καλύψουν την ουσία, η οποία είναι ότι νομοθετείτε για να ορίσετε μόνο τις υποχρεώσεις του ελληνικού δημοσίου, χωρίς να ενδιαφέρεσθε να αναφέρετε έστω και μία υποχρέωση των εργολάβων. Η πρωτοβουλία σας οδηγεί το δημόσιο να αναλάβει όλα τα ρίσκα -και το ρίσκο της κατασκευής και το ρίσκο της χρηματοδότησης και το ρίσκο που προκύπτει από τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου- και φυσικά, παρόλο που αναλαμβάνει όλο αυτό τον κίνδυνο, παράλληλα πρέπει να πληρώνει τον εργολάβο, χωρίς ο τελευταίος να έχει καμμία απολύτως υποχρέωση.

Συγχαρητήρια, λοιπόν! Δεν μπορούμε να φανταστούμε ευνοϊκότερη διάταξη για τους εργολάβους, ακόμη και αν κατέθεταν απευθείας τις νομοθετικές τους προτάσεις στο Κοινοβούλιο!

Το δεύτερο γεγονός που επιχειρείτε να αποκρύψετε από τον ελληνικό λαό είναι ότι το πραγματικό κόστος των έργων οδοποιίας είναι πολύ μικρότερο των προϋπολογισθέντων. Για να το πετύχετε αυτό, χρησιμοποιείτε

αδιαφανείς και ομιχλώδεις διαδικασίες ανάθεσης, αλλά και εποπτείας. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Αττικής Οδού. Όσο και αν ο ιδιοκτήτης του ΑΚΤΩΡΑ -που, όλως τυχαίως, τις περισσότερες φορές επιλέγεται στους διαγωνισμούς των έργων- υποστηρίζει ότι δεν έχει κερδίσει από την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, που από το 2003 καρπώνεται, αρκεί η στοιχειώδης μόνο λογική και μερικές απλές μαθηματικές πράξεις για να αντιληφθούμε κατά πόσο ο μεγαλοεργολάβος καναλάρχης έχει επωφεληθεί από αυτό. Δυστυχώς, για το ελληνικό δημόσιο ποιος ξέρει για πόσα χρόνια ακόμη θα του ανήκει!

Είναι καιρός, κύριε Υπουργέ, να σταματήσετε να αρνείστε τις ευθύνες σας και να μας απαντήσετε σε κάποιες ιδιαίτερα σημαντικές ερωτήσεις. Απαντήστε μας αν το ποσοστό χρηματοδότησης των παρουσών συμβάσεων καλύπτεται αν όχι πλήρως, πάντως στο μεγαλύτερο μέρος τους από το ρευστό που πληρώνει το ελληνικό δημόσιο, χωρίς να υπολογίζονται καν τα έσοδα από τα διόδια.

Πείτε μας το εξής: Αν το έργο αυτό είχε δημοπρατηθεί κατά τις κλασικές μεθόδους των δημοσίων έργων, θα αρκούσαν τα χρήματα του δημοσίου για να κατασκευαστεί πλήρως χωρίς την επιβολή διοδίων ή άλλων δαπανών; Μήπως τα έργα οδοποιίας που εκτελούνται με το σύστημα των συμβάσεων κατά παραχώρηση υπερκαλύπτονται για τις πραγματικές δαπάνες από τη συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου και μόνο; Μήπως τελικά δεν είναι έργα κατά παραχώρηση, αλλά καθαρά δημόσια έργα;

Ακόμη και αν το αμφισβητούν αυτό οι εργολάβοι, έχοντας φροντίσει βέβαια να προσκομίζουν τα δικά τους στοιχεία που τους εξυπηρετούν, με τη συνενοχή σας, ποιος μπορεί να αμφισβητήσει τα στοιχεία που αναφέρονται και υποστηρίζουν ότι οι εργολάβοι της Αττικής Οδού αποκόμισαν σχεδόν τα τριπλάσια έσοδα από τον αρχικό προϋπολογισμό του έργου;

Αν διαφωνείτε για τα παραπάνω, να καταθέσετε τους πλήρεις φακέλους των έργων για να δούμε από πού προκύπτει ή όχι διασπάθιση δημοσίου χρήματος εν καιρώ λιτότητας και αυτοκτονίας των πολιτών λόγω ανέχειας.

Τα έργα αυτά, λοιπόν, δεν μπορεί υπό τις ισχύουσες προϋποθέσεις να θεωρούνται έργα κατά παραχώρηση, εκτός και αν εσείς αντιλαμβάνεσθε τον όρο «παραχώρηση» ως δωρεά. Ως άλλοθι των ενεργειών σας προβάλλετε τον ισχυρισμό της ανωτέρας βίας, ειδικεύοντας μάλιστα τον όρο και αποδίδοντας σε αυτόν την αιτία για την οποία οι τράπεζες δεν χορηγούσαν τα συμφωνημένα δάνεια λόγω οικονομικής κρίσης.

Επί του ισχυρισμού αυτού έχει νομολογηθεί από τον Άρειο Πάγο ότι η οικονομική κρίση δεν συνιστά ανωτέρα βία. Όσον αφορά δε τις ελληνικές τράπεζες, θα πρέπει να θυμάστε ότι κατ' ουσίαν οι τράπεζες είναι κρατικές και ήδη έπρεπε και τυπικά να έχουν περιέλθει υπό κρατικό έλεγχο. Οι ελληνικές τράπεζες οφείλουν την ύπαρξή τους αποκλειστικά στο ελληνικό δημόσιο και στους Έλληνες πολίτες, που τις έχουν δανειοδοτήσει με πάνω από 200 δισεκατομμύρια ευρώ μέσω της ανακεφαλαιοποίησής τους και είναι απορίας άξια η μη δέσμευσή τους να δανειοδοτήσουν με 1 ή με 1,5 δισεκατομμύριο προς όλους όσους μιλούν για ανάπτυξη στην συγκυβέρνηση και βλέπουν, βέβαια, το μικρομεσαίο επιχειρηματία να στενάζει μέσα στην οικονομική δυσπραγία.

Ως εκ τούτου, η δανειοδότηση από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και από τις ελληνικές, αλλά και ξένες τράπεζες θα μπορούσε να μην είναι καν απαραίτητη για να εκτελεστούν τα έργα. Μπορεί, βέβαια, να βελτιώνει την οικονομική κατάσταση των εργολάβων, αλλά δεν προκύπτει ότι ήταν αναγκαία για την εκτέλεση των έργων. Τα έργα γίνονται με τα λεφτά των Ελλήνων φορολογουμένων και οι μεγαλοεργολάβοι εισπράττουν τα έσοδα από τα διόδια εις τους αιώνες των αιώνων.

Τα στοιχεία αυτά σας τα έχει τονίσει και ο κ. Σπίρτζης, Πρόεδρος του ΤΕΕ, που είναι και ο θεσμοθετημένος τεχνικός σύμβουλος του κράτους, σε αντίθεση με το ΙΟΒΕ, που επικαλείσθε όποτε σας εξυπηρετεί.

Τελικά, η μόνη ανωτέρω βία που υφίσταται είναι αυτή της πολιτικής σας, που στρέφεται καθαρά έναντι των πολλών για να εξυπηρετήσει τους λίγους κομματικούς σας φίλους. Αντί να υποχρεώσετε τους εργολάβους να προχωρήσουν στην εκτέλεση των έργων ως όφειλαν, τους επιτρέψατε να διακόψουν τις εργασίες εδώ και τρία και πλέον χρόνια, οδηγώντας τα έργα σε τέλμα, τη στιγμή που αυτοί συνέχιζαν όμως να εισπράττουν διόδια για ημιτελείς δρόμους-καρμανιόλες στους οποίους έχουν χάσει τη ζωή τους χιλιάδες συμπολίτες μας.

Αντί να καλέσετε, λοιπόν, τους εργολάβους να συνεχίσουν τα έργα, ποιούσατε την νήσσαν και ύστερα από τρία χρόνια θυμηθήκατε ότι υπήρχε ανωτέρα βία, διότι τάχα οι τραπεζίτες δεν ανταποκρίθηκαν στις συμβατικές τους υποχρεώσεις δανειοδότησης των έργων.

Αντί να τους επιβάλλετε τις ανάλογες ποινικές ρήτρες εκ της διακοπής και της μη ολοκλήρωσης των έργων, που όφειλαν να ολοκληρωθούν μέχρι το 2011 και της κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών των εργολάβων, εσείς τους επιβραβεύσατε και από πάνω με λεφτά του ελληνικού κράτους!....

.....Θεωρήσατε επιτυχία να πάρετε από το ΕΣΠΑ ενάμισι δισεκατομμύριο από μικρά και μεσαία έργα, νεκρώνοντας όλη την περιφέρεια. Υπολογίζατε -αλήθεια- το ύψος των ποσών από τα χιλιόμετρα που αφαιρέσατε από τις ισχύουσες συμβάσεις;

Όμως, πέρα από τα παραπάνω εκτεταμένα αποσπάσματα από τα Πρακτικά της Βουλής, έχει ενδιαφέρον τι έλεγε για τις Νέες Συμβάσεις Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, κατά τη συζήτηση στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής, ο τότε Πρόεδρος του ΤΕΕ και σημερινός Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρήστος Σπίρτζης. Ο κ. Σπίρτζης, λοιπόν, στην ομιλία του στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής των Ελλήνων στις 4/12/2013, κατά την κατάθεση των απόψεων των επίσημων φορέων του κράτους επί των Νέων Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, ενώ τα έβαλε κατά πάντων, από τους Υπουργούς που προώθησαν τις αρχικές Συμβάσεις Παραχώρησης «με μελέτες στο πόδι» και «χωρίς να έχει προσδιοριστεί το τεχνικό αντικείμενο και οι προϋπολογισμοί», μέχρι τις Τράπεζες, που σταμάτησαν τη χρηματοδότηση των έργων, δεν αναφέρθηκε στις ευθύνες των Παραχωρησιούχων- μεγαλοεργολάβων για το σταμάτημα των έργων και για τα εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, που εισέπραξαν από το Δημόσιο ως αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις, που σημειώθηκαν στις απαλλοτριώσεις και λόγω της αρχαιολογίας.

Και εμμέσως πλην σαφώς τάχθηκε υπέρ της υπογραφής των Νέων Συμβάσεων Παραχώρησης, αντί της επαναδημοπράτησης, λέγοντας ότι: «σε τυχόν επαναδημοπράτηση θα είχαμε επανάληψη της περίπτωσης της υποθαλάσσιας της Θεσσαλονίκης, όπου πληρώθηκαν αποζημιώσεις πολλών εκατομμυρίων, χωρίς να γίνει ούτε ένα μέτρο έργου». Εξάλλου, ο κ. Σπίρτζης, κατά την τελετή παράδοσης-παραλαβής του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, επιβεβαίωσε τη στενή του σχέση με τον προκάτοχό του υπουργό κ. Χρυσόχοϊδη, που προώθησε τις Νέες Συμβάσεις Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, όταν εξαίρεσε τον κ. Χρυσόχοϊδη από την αυστηρή κριτική που άσκησε εναντίον της απελθούσας κυβέρνησης, αλλά και εναντίον όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων και υπουργών, λέγοντας χαρακτηριστικά τα εξής: «Και εδώ θα ήθελα πραγματικά να εξαιρέσω την πολιτική ηγεσία του υπουργείου για τον Μιχάλη Χρυσόχοϊδη και την υπόλοιπη πολιτική ηγεσία που συνεργαστήκαμε ως Τεχνικό Επιμελητήριο. Δυστυχώς, αυτό δεν ισχύει για την υπόλοιπη απερχόμενη κυβέρνηση και τις προηγούμενες κυβερνήσεις».

Επίσης, όπως αναφέρει δημοσίευμα στις 17 Ιανουαρίου 2015 της ιστοσελίδας «<http://proinoslogos.gr>», με τίτλο: «Στα έργα της Ιόνιας Οδού χθες ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, Χρ. Σπίρτζης», «Προεκλογική επίσκεψη στο έργο της Ιόνιας Οδού πραγματοποίησε χθες ο υποστηρικτής από τον ΣΥΡΙΖΑ, πρόεδρος του ΤΕΕ Ελλάδος κ. Χρήστος Σπίρτζης συνοδευόμενος από τον Πρόεδρο Χρ. Παπαβρανούση και μέλη του Τμήματος Ηπείρου» και ότι «η αντιπροσωπεία είχε συνάντηση με τους υπεύθυνους των εργοταξίων της κατασκευάστριας εταιρίας, και όπως δήλωσε ο κ. Σπίρτζης, η Ιόνια Οδός μπορεί να ολοκληρωθεί εντός των χρονοδιαγραμμάτων που έχουν τεθεί».

Οι παραπάνω εκτεταμένες αναφορές μας στις θέσεις και τις απόψεις, που είχαν εκφράσει ενώπιον της Βουλής σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές για τις Νέες Συμβάσεις Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, μπορεί να ήταν κουραστική, αλλά ήταν επιβεβλημένη, γιατί είμαστε πάλι θεατές στο ίδιο έργο(!!!) -Πάλι οι εργολάβοι, όπως αναφέρουν επανειλημμένα δημοσιεύματα, απειλούν να σταματήσουν τα έργα(!!!), παρά το γεγονός ότι η Κυβέρνηση, όπως αποδεικνύουν αποφάσεις του αρμόδιου Υπουργού, δημοσιευμένες στη «Διαύγεια», αλλά και «Εντολές Πληρωμής» που τις ακολούθησαν, δημοσιευμένες επίσης στη «Διαύγεια», την ώρα που «ξύνει τον πάτο του βαρελιού» και δεσμεύει αποθεματικά διαφόρων Φορέων, για να πληρώσει τους Δανειστές μας, είναι απόλυτα συνεπής στις πληρωμές της προς τους μεγαλοεργολάβους των Συμβάσεων Παραχώρησης, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στις οφειλές του Δημοσίου προς τους μικρούς εργολάβους, προμηθευτές, επιχειρήσεις κ.λ.π., πληρώνοντας τους δυο (2) προηγούμενους μήνες σ' αυτή την προνομιά τάξη πάνω από εκατό πενήντα (150) εκατομμύρια ευρώ για δόσεις της Χρηματοδοτικής Συμβολής του

Δημοσίου, της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, αλλά και για διάφορες άλλες Αποζημιώσεις (!!!)

-Πάλι τα έργα δεν πρόκειται να τελειώσουν εντός των χρονοδιαγραμμάτων και απαιτούνται νέες παρατάσεις...

-Πάλι θα δοθούν στους εργολάβους νέες αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις που σημειώνονται...

-Πάλι η Κυβέρνηση, όπως ανέφερε σε επανειλημμένες δηλώσεις του ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Χρήστος Σπίρτζης, **συνομιλεί με τους εργολάβους για νέα Αναθεώρηση των Συμβάσεων**, που, με το πρόσχημα της μείωσης των τιμών των διοδίων, θα πάμε σε επέκταση του χρόνου παραχώρησης **«στα 40 με 45 χρόνια»**, όπως δήλωσε ο κ. Σπίρτζης, χωρίς να αναθεωρηθούν όλες εκείνες οι σκανδαλώδεις πτυχές των Συμβάσεων, που προώθησε η προηγούμενη Κυβέρνηση και κατήγγελλαν οι σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά η Κυβέρνηση φέρεται, ότι είναι πρόθυμη να συμφωνήσει και στην Αναθεώρηση της Σύμβασης Παραχώρησης του «Μωρέα», που ήταν η μόνη που δεν είχε αναθεωρηθεί από τις πέντε (5) Συμβάσεις Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων, στη λογική της Αναθεώρησης των άλλων τεσσάρων (4) Σ.Π., όπως συμφώνησε με τους εργολάβους η προηγούμενη Κυβέρνηση, προωθώντας το Σχέδιο Αναθεώρησης της Αρχικής Σ.Π. του «Μωρέα» στο Ελεγκτικό Συνέδριο για Γνωμοδότηση.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Προτίθεται η Κυβέρνηση να προχωρήσει σε νέα Αναθεώρηση των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων Οδικών Αξόνων, σύμφωνα με τις δηλώσεις του Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Σπίρτζη, παρά τις καταγγελίες που έκαναν προηγουμένως σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές και παρά τις απόψεις που είχαν εκφράσει, ως προς την κατεύθυνση που έπρεπε να κινείται η Αναθεώρηση των Συμβάσεων από την προηγούμενη κυβέρνηση;

2) Γιατί, ένα και κάτι χρόνο από την προηγούμενη Αναθεώρηση, τίθεται και πάλι θέμα νέας Αναθεώρησης; Ποιος είχε την πρωτοβουλία γι αυτό; Ποιο είναι το «**νέο μοντέλο του υπουργείου Υποδομών, πάνω στο οποίο θα κληθούν σε επαναδιαπραγμάτευση των όρων των συμβάσεων οι παραχωρησιούχοι των πέντε μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, αλλά και οι δανείστριες τράπεζες**», όπως δήλωσε στις 16/5/2015 ο αναπληρωτής υπουργός Υποδομών - Μεταφορών και Δικτύων κ. Σπίρτζης;

3) Γιατί η Κυβέρνηση ανέχεται τις απειλές των μεγαλοεργολάβων για νέο «πάγωμα» των έργων και όπως η προηγούμενη που κατήγγελλε, υποκύπτει στους εκβιασμούς τους, διαπραγματευόμενη μαζί τους νέα Αναθεώρηση, που με το πρόσχημα της μείωσης των τιμών των διοδίων, θα παρατείνει το χρόνο Παραχώρησης **«στα 40 με 45 χρόνια»**, όπως δήλωσε ο κ. Σπίρτζης; Συνάδει μια τέτοια Αναθεώρηση με τις θέσεις που είχαν τα κόμματα της σημερινής Κυβέρνησης για την προηγούμενη Αναθεώρηση των Συμβάσεων Παραχώρησης;

4) Προσωπικά ο υπουργός Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας & Τουρισμού, κ. Γεώργιος Σταθάκης, συμφωνεί με τις απόψεις, που εξέφρασε δημόσια ο Αναπληρωτής Υπουργός του για παράταση του χρόνου Παραχώρησης **«στα 40 με 45 χρόνια»**, προκειμένου να δεχθούν οι Παραχωρησιούχοι τη μείωση των τιμών των διοδίων; Συνάδει αυτό, με τα όσα είχε εκφράσει ο ως άνω στη Βουλή, κατά τη συζήτηση της προηγούμενης Αναθεώρησης;

5) Πως είναι δυνατό ο κ. Σπίρτζης, μιλώντας μάλιστα στον τηλεοπτικό σταθμό «MEGA», του κ. Μπόμπολα, να επαναλαμβάνει το επιχείρημα του κ. Χρυσοχοϊδη, αλλά και όλων των προηγούμενων υπουργών, ότι, δηλαδή: **«δεν είναι επιλογή της Κυβέρνησης η καταγγελία των υφιστάμενων συμβάσεων, γιατί το κόστος της ολοκλήρωσης των πέντε αυτοκινητοδρόμων θα είναι μεγαλύτερο»;** Δεν είναι έωλο, αν όχι αβάσιμο, σύμφωνα με τις παραπάνω τοποθετήσεις στελεχών και Βουλευτών της Κυβέρνησης στη Βουλή, το εν λόγω επιχείρημα; Ποια διαπραγματευτική ισχύ μπορεί να έχεις σε μια νέα διαπραγμάτευση, όταν εκφράζει δημόσια τέτοια θέση ο αρμόδιος Υπουργός; Η επιλογή των προηγούμενων κυβερνήσεων να μην καταγγείλουν τις Συμβάσεις, μετά το μονομερές και αντισυμβατικό «πάγωμα» των έργων δεν οδήγησε σε πολύ μεγαλύτερο κόστος για το Δημόσιο, χωρίς να επιτευχθεί, όπως φαίνεται από τις νέες καθυστερήσεις, η ολοκλήρωση των έργων; Ως εκ τούτου, θα υποκύψει και αυτή η κυβέρνηση στους εκβιασμούς των μεγαλοεργολάβων;

5) Που οφείλονται οι νέες καθυστερήσεις, που καθιστούν ανέφικτη την ολοκλήρωση των έργων εντός των χρονοδιαγραμμάτων, δηλαδή, μέχρι το τέλος του 2015; Ποια είναι η πρόοδος των έργων και ποιες αποκλίσεις υπάρχουν στα χρονοδιαγράμματα της κάθε Σύμβασης Παραχώρησης ξεχωριστά; Όσο αφορά την Ιόνια Οδό, εξακολουθεί ο κ. Σπίρτζης να έχει την ίδια άποψη που είχε εκφράσει στις 17 Ιανουαρίου 2015, σαν Πρόεδρος τότε του ΤΕΕ, ότι: **«η Ιόνια Οδός μπορεί να ολοκληρωθεί εντός των χρονοδιαγραμμάτων που έχουν τεθεί»;** Αν «όχι», τι μεσολάβησε από τότε;

-Να κατατεθούν οι σχετικοί πίνακες με τα χρονοδιαγράμματα και τις αποκλίσεις που υπάρχουν από αυτά, ξεχωριστά για κάθε Σύμβαση Παραχώρησης.

6) Τα Ορόσημα καταβολής των δόσεων της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου και της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου είναι σύμφωνα με την πρόοδο των έργων, με τα ποσοστά εκτέλεσης των οποίων συνδέονται;

- Να κατατεθούν όλες οι Αποφάσεις, όπως και οι αντίστοιχες Εντολές Πληρωμής, καταβολής των δόσεων της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου και της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, καθώς και η επιτευχθείσα σε κάθε δόση αντίστοιχη πρόοδος (ποσοστό εκτέλεσης) των έργων κάθε Σύμβασης Παραχώρησης ξεχωριστά.

7) Πως είναι δυνατό τους δυο (2) προηγούμενους μήνες, που η Κυβέρνηση «ξύνει τον πάτο του βαρελιού» και δεσμεύει αποθεματικά διαφόρων Φορέων, για να πληρώσει τους Δανειστές μας, οι Υπουργοί της να υπογράφουν Αποφάσεις για την Πληρωμή των δόσεων της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου και της Πρόσθετης Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, αλλά και διαφόρων άλλων Αποζημιώσεων προς τους μεγαλοεργολάβους-Παραχωρησιούχους, όταν υπάρχουν τεράστιες καθυστερήσεις στις πληρωμές υποχρεώσεων του Δημοσίου προς άλλους εργολάβους, προμηθευτές, επιχειρήσεις κ.λ.π.; Γιατί αυτή η διαφορετική μεταχείριση, που δεν συνάδει με τις διακηρύξεις του Πρωθυπουργού αλλά και της νυν Κυβέρνησης και παραπέμπει σε εποχές, που τα διαπλεκόμενα αυτά συμφέροντα υπαγόρευαν κυβερνητικές αποφάσεις, ακόμη και νομοθετικές πρωτοβουλίες κυβερνήσεων, όπως αυτή της Αναθεώρησης, υπέρ των συμφερόντων τους, των Συμβάσεων Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων τον Δεκέμβριο του 2013;

-Να κατατεθούν οι Αποφάσεις έγκρισης Πληρωμών των υπουργών και όλες οι Εντολές Πληρωμών τους τελευταίους τρεις(3) μήνες για όλες τις Συμβάσεις Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων.

8) Που βρίσκεται η διερεύνηση από τη Δικαιοσύνη του μεγάλου σκανδάλου των Αναθεωρημένων Συμβάσεων Παραχώρησης των τεσσάρων (4) μεγάλων Οδικών Αξόνων, που βρισκόταν στην 26η ΠΤΑΙΣΜΑΤΟΔΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ,

στην οποία στις 4/6/2014 κατέθεσα «ΥΠΟΜΝΗΜΑ», με συνημμένες όλες τις Κοινοβουλευτικές μου παρεμβάσεις; Υπάρχει σε εξέλιξη, εκτός της παραπάνω, άλλη διερεύνηση από πλευράς Δικαιοσύνης, που να αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων, δεδομένου, ότι ο προηγούμενος αρμόδιος υπουργός κ. Χρυσοχοϊδης, είχε πει επί λέξει στη Βουλή, ότι: «Έστειλα στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου όλες τις συμβάσεις και όλα τα προσαρτήματα. Έστειλα στους Οικονομικούς Εισαγγελείς όλες τις συμβάσεις. Τα έστειλα στους Εισαγγελείς της Διαφθοράς και στον Εθνικό Συντονιστή της Διαφθοράς. Τα έστειλα στην Αρχή για το ξέπλυμα μαύρου χρήματος. Τα έστειλα στον «OLAF», με τον οποίο ασχολούνται ορισμένοι από εσάς. Τα έστειλα στο Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο»;

9) Τώρα, που ο ΣΥΡΙΖΑ είναι κυβέρνηση, θα προχωρήσει, όσον αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης των Οδικών Αξόνων, «σε πλήρη απολογισμό, έλεγχο σε βάθος και απόδοση ευθυνών που τυχόν θα αποδειχθούν», όπως είχε πει ο Βουλευτής του, κ. Βασίλειος Κυριακάκης, ότι θα έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ, όταν θα έλθει στην κυβέρνηση ή ο εν λόγω Βουλευτής εξέφραζε προσωπικές απόψεις; Αν μου πείτε, ότι συμβαίνει το τελευταίο, τότε ο Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Γεώργιος Πάντζας, που είπε: «Είναι συμβάσεις οι οποίες πρέπει να ακυρωθούν και να επανεξεταστούν από το μηδέν. Είναι συμβάσεις που κρύβουν τις διαδρομές του χρήματος», άραγε, εξέφραζε προσωπικές απόψεις;

10) Θα υπάρξει νομοθετική πρωτοβουλία για την εξάλειψη του αξιοποίνου για τις κινητοποιήσεις αγροτών αλλά και κατοίκων περιοχών, όπου υπάρχουν διόδια και οι οποίοι περιορίζονται στο δικαίωμά τους της ελευθερίας κίνησης και ελεύθερης πρόσβασης στο χώρο δουλειάς και στο χώρο κατοικίας τους, που όπως είχε πει η σημερινή Πρόεδρος της Βουλής, κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου, ήταν πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ, την οποία ο προηγούμενος Υπουργός Δικαιοσύνης, κ. Αθανασίου, είχε δεσμευθεί ότι θα εξέταζε, αλλά δεν το έκανε;

11) Όσο αφορά στη Σύμβαση Παραχώρησης της «Ολυμπίας Οδού», έχει επιλυθεί το πρόβλημα των διασταυρώσεων με το σιδηροδρομικό δίκτυο, για το οποίο ο κ. Σπίρτζης είπε, ότι: «για 14 χρόνια δεν έχει καθοριστεί, τι θα συμβεί στα τμήματα των οδικών αξόνων, που διασταυρώνονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο» και ότι: «παραμένει άλυτο το θέμα με τις γραμμές του ΟΣΕ, καθώς, ακόμη δεν έχει συμφωνηθεί, εάν θα γίνει από τους ιδιώτες ή την ΕΡΓΟΣΕ»; Ποιος, τελικά, ευθύνεται γι αυτή την κατάσταση; Έχει προβληματισθεί ο κ. Σπίρτζης, γιατί το θέμα αυτό παραμένει «άλυτο» για τόσα χρόνια; Ας ρίξει μια ματιά στις υπ' αριθμό 8026/691/5-3-2013 και 9473/825/10-4-2013 Ερωτήσεις μας & Α.Κ.Ε., στις οποίες έθετα το θέμα και οι αρμόδιοι τότε Υπουργοί απαξιούσαν να μου απαντήσουν. Δεν προβληματίζει τον κ. Σπίρτζη το γεγονός, ότι είναι οι ίδιοι εργολάβοι και στην «Ολυμπία Οδό» και στην ΕΡΓΟΣΕ και ότι, όπως αναφέρω στην υπ' αριθμό «8026/691/5-3-2013» Ερώτηση & Α.Κ.Ε., 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»;

12) Όσον αφορά τη Σύμβαση Παραχώρησης του «Μωρέα», προτίθεται η κυβέρνηση να προωθήσει για ψήφιση στη Βουλή την Αναθεωρημένη Σύμβαση, που εστάλη στο Ελεγκτικό Συνέδριο για Γνωμοδότηση ή θα προκρίνει άλλο μοντέλο Αναθεώρησης της Σύμβασης; Αν γίνει το πρώτο, συνάδει αυτό με τις παραπάνω θέσεις και απόψεις, που είχαν εκφράσει ενώπιον της Βουλής σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές; Αν η κυβέρνηση προκρίνει το δεύτερο, το νέο μοντέλο Αναθεώρησης θα είναι σύμφωνο με όσα είπαν, όπως αναφέρουμε παραπάνω, ενώπιον της Βουλής σημερινοί Υπουργοί και Κυβερνητικοί Βουλευτές, ότι έπρεπε να περιλαμβάνει η Αναθεώρηση των άλλων τεσσάρων (4) Συμβάσεων Παραχώρησης, που ψήφισε τον Δεκέμβριο του 2013 η προηγούμενη κυβερνητική πλειοψηφία ή θα περιλαμβάνει μόνο τη μείωση των τιμών των διοδίων, με επέκταση του χρόνου παραχώρησης «στα 40 με 45 χρόνια», όπως δήλωσε ο κ. Σπίρτζης;

- Να κατατεθεί το Σχέδιο Σύμβασης που εστάλη στο Ελεγκτικό Συνέδριο για Γνωμοδότηση και όλη η σχετική αλληλογραφία με το Ελεγκτικό Συνέδριο.

- Να κατατεθούν οι τυχόν υπάρχουσες Αποφάσεις για πληρωμή οποιουδήποτε είδους Αποζημιώσεων στον

Παραχωρησιούχο του «Μωρέα», καθώς και οι Αποφάσεις Διαιτησίας για διαφορές που έχουν παραπεμφθεί σε Διαιτησία.

13) Όσον αφορά στο Ελεγκτικό Συνέδριο, που γνωμοδότησε υπέρ της σύναψης των Αναθεωρημένων Συμβάσεων των τεσσάρων(4) Οδικών Αξόνων, γνωρίζει ο αρμόδιος υπουργός, ότι μεταξύ των εμπλεκομένων στην υπόθεση **MAN** είναι και ο πρώην Πρόεδρος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, κ. Ιωάννης Καραβοκύρης, ο οποίος, μετά τη συνταξιοδότησή του, τοποθετήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση, τον περασμένο Δεκέμβριο, στη θέση του Προέδρου του ΑΣΕΠ; Η εν λόγω τοποθέτηση του κ. Καραβοκύρη στην ευαίσθητη θέση του Προέδρου του ΑΣΕΠ ήταν δεοντολογικά η πρέπουσα, ενώ, καλώς ή κακώς, ο κ. Καραβοκύρης έχει αυτή τη δικαστική εκκρεμότητα; Όσο αφορά την υπόθεση **MAN**, σε ποιο στάδιο βρίσκεται από πλευράς δικαστικής διερεύνησης; Υπάρχει καμιά εξέλιξη ή έχει και αυτή η δύσοσμη υπόθεση τη συνήθη δικαστική βραδυπορία, που έχουν όλες οι υποθέσεις, στις οποίες εμπλέκονται «βαριά ονόματα»;

- Να κατατεθεί η **διάταξη** για το άνοιγμα των λογαριασμών των 45 εμπλεκομένων του ...τρίτου κατά σειρά Ανακριτή, που πήρε τη σκυτάλη στη δικαστική διερεύνηση της παραπάνω υπόθεσης **MAN**, την οποία ζητήσαμε και με την υπ' αριθμό **5198/642/7-1-2014** Ερώτησή μας & Α.Κ.Ε., αλλά ο προηγούμενος αρμόδιος υπουργός κ. **Αθανασίου** αρνήθηκε να μας την δώσει, επικαλούμενος την «**αρχή της μυστικότητας**» της Ανακριτικής διαδικασίας, που σε άλλες όμως υποθέσεις, όπως αναφέραμε και στην υπ' αριθμό **2529/13-5-2015** Ερώτησή μας, **δεν τηρείται** και οι δικογραφίες γίνονται «**φύλλο φτερό**» σε τηλεοπτικές εκπομπές, ενώ δεν χορηγούνται στοιχεία τους σε Βουλευτές του Ελληνικού Κοινοβουλίου, που τα ζητούν στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού τους Ελέγχου.

14) Έχει βγει το Πόρισμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού, που αναφέρει παραπάνω ο σημερινός Υπουργός Άμυνας στην ομιλία του στη Βουλή για το καρτέλ των εργολάβων, οι οποίοι έφτασαν τις εκπτώσεις στα Δημόσια έργα από το 50% στο 5%;

-Να κατατεθεί το παραπάνω Πόρισμα της Επιτροπής Ανταγωνισμού, στην περίπτωση που αυτό έχει βγει.

15) Όσο αφορά τη Σύμβαση Παραχώρησης της «Αττικής Οδού», στο οποίο αναφέρθηκε, όπως αναφέρουμε παραπάνω, η σημερινή Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ραχήλ Μακρή, τι προτίθεται να πράξει ο αρμόδιος πλέον σήμερα υπουργός, κ. Γεώργιος Σταθάκης, ο οποίος τον Ιανουάριο του 2013 σε δηλώσεις του στο «**Πρώτο Θέμα της Κυριακής**» είχε δηλώσει, ότι: «**πρέπει να γίνει καταγγελία της σύμβασης ή μια νέα συμφωνία με τον παραχωρησιούχο, προκειμένου τα έσοδα να πηγαίνουν υπέρ του Δημοσίου**»;

Ο ερωτών βουλευτής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας των «ΑΝ.ΕΛ.»

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος