
Χρ. Σπίρτζης: Η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου αποτελεί δικαίωση για το πώς ολοκληρώθηκαν οι οδικοί άξονες

2018/03/21 09:27 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου αποτελεί πλήρη δικαίωση των όσων έχουμε πει για τις συμβάσεις της ΝΔ και τις αναθεωρήσεις, για τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων, για το ότι παραλάβαμε σταματημένα έργα, με όχι μόνο μεγάλα ποσά, **αλλά και με μεγάλες εκκρεμότητες, πάνω από 50%, στις απαλλοτριώσεις, στις αδειοδοτήσεις και στα αρχαιολογικά έργα**, δήλωσε στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

«Όπως έχουμε πει επανειλημμένα, οι διεκδικήσεις των παραχωρησιούχων ήταν πάνω από 1,2 δισ. και με την διαπραγμάτευση που πέτυχε η ελληνική κυβέρνηση κερδήθηκαν 764 εκατ. και η ΝΔ είχε το θράσος να χαρακτηρίσει το υπόλοιπο πανωπροίκια. Σήμερα επιβεβαιώνονται τα πανωπροίκια της ΝΔ και στις συμβάσεις των αυτοκινητοδρόμων.

Σημαντική, επίσης, αναφορά της Έκθεσης γίνεται για τη μεγάλη μείωση των φυσικών αντικειμένων που μας οδήγησε σε μεγάλες καθυστερήσεις και πολύχρονες διαπραγματεύσεις με τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Για τον άξονα Πάτρας - Πύργου και για τον Ε65 να σημειώσουμε ότι, σύμφωνα με την έκθεση, η μείωση των φυσικών αντικειμένων στην Ολυμπία Οδό ήταν κατά 45% και στον Ε65 κατά 55% και το κόστος αυξήθηκε στον Ε65 κατά 47% και στην Ολυμπία Οδό κατά 69%.

Η παραπάνω έκθεση και τα στοιχεία που παρουσιάζει δείχνουν το τι γινόνταν από τον παλαιοκομματισμό στα δημόσια έργα στην χώρα μας και στις αρχικές συμβάσεις και στις αναθεωρήσεις τους και αποτελούν την καλύτερη δικαίωση και για το πως ολοκληρώθηκαν τα έργα, αλλά και για τις θεσμικές αλλαγές που έχουν γίνει», δήλωσε ο κ. Σπίρτζης.

Η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους και τα ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, οι

συγχρηματοδοτούμενες από την ΕΕ συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) δεν μπορούν να θεωρούνται οικονομικά βιώσιμη επιλογή για την κατασκευή έργων δημόσιων υποδομών.

Οι πολλαπλές αδυναμίες και τα περιορισμένα οφέλη που χαρακτήριζαν τις ελεγχθείσες ΣΔΙΤ είχαν ως αποτέλεσμα να δαπανηθούν κατά τρόπο μη αποδοτικό και αναποτελεσματικό 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Επιπλέον, η οικονομική αποδοτικότητα και η διαφάνεια υπονομεύθηκαν σε μεγάλο βαθμό ιδίως από την απουσία σαφούς πολιτικής και στρατηγικής, την ανεπαρκή ανάλυση, την εγγραφή έργων ΣΔΙΤ ως στοιχείων εκτός ισολογισμού και τις μη ισορροπημένες ρυθμίσεις επιμερισμού των κινδύνων.

Κατά το διάστημα 2000-2014, η ΕΕ διέθεσε 5,6 δισεκατομμύρια ευρώ για 84 ΣΔΙΤ συνολικού κόστους 29,2 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Οι ελεγκτές εξέτασαν 12 ΣΔΙΤ που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ στη Γαλλία, την Ελλάδα, την Ιρλανδία και την Ισπανία στους τομείς των οδικών μεταφορών και των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), συνολικού κόστους 9,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η συνεισφορά της ΕΕ στις εν λόγω ΣΔΙΤ ανήλθε σε 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Συνολικά, διαπίστωσαν ότι οι ΣΔΙΤ παρείχαν στις δημόσιες αρχές τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις για υποδομές μεγάλης κλίμακας μέσω μιας ενιαίας διαδικασίας, αυξάνοντας όμως τον κίνδυνο ανεπαρκούς ανταγωνισμού και, κατά συνέπεια, αποδυναμώνοντας τη διαπραγματευτική θέση των αναθετουσών αρχών.

Επιπλέον, η πλειονότητα των ελεγχθεισών ΣΔΙΤ αντιμετώπισε σημαντικά προβλήματα κατά το στάδιο της κατασκευής, με επτά από τα εννέα ολοκληρωθέντα έργα (συνολικού κόστους 7,8 δισεκατομμυρίων ευρώ) να εμφανίζουν καθυστερήσεις διάρκειας έως και 52 μηνών, καθώς και σημαντική αύξηση του κόστους.

«Για την ολοκλήρωση των πέντε αυτοκινητόδρομων που ελέγχθηκαν στην Ελλάδα και την Ισπανία χρειάστηκαν πρόσθετα δημόσια κεφάλαια ύψους σχεδόν 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Περί το 30 % των κεφαλαίων αυτών (422 εκατομμύρια ευρώ) χορηγήθηκε από την ΕΕ», δήλωσε ο Oskar Herics, Μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για την έκθεση.

«Δεδομένου ότι τα δυνητικά οικονομικά οφέλη δεν επιτεύχθηκαν, το ποσό αυτό δαπανήθηκε με αναποτελεσματικό τρόπο».

Στην Ελλάδα (η οποία είναι μακράν ο μεγαλύτερος αποδέκτης συνεισφορών της ΕΕ,

έχοντας λάβει το 59% του συνολικού ποσού για όλη την ΕΕ, ή 3,3 δισεκατομμύρια ευρώ), **το κόστος ανά χιλιόμετρο των τριών αυτοκινητόδρομων που υποβλήθηκαν σε εξέταση** αυξήθηκε έως και κατά 69%, ενώ παράλληλα το αντικείμενο των έργων μειώθηκε έως και κατά 55%.

Οι κύριες αιτίες της αναποτελεσματικότητας των δαπανών ήταν η ανάγκη κάλυψης των χρηματοδοτικών ελλειμμάτων που προκλήθηκαν από την αναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων ΣΔΙΤ, η ελλιπής προετοιμασία των έργων από τους εταίρους του δημόσιου τομέα και, πρωτίστως, η υπογραφή συμβάσεων με ιδιώτες παραχωρησιούχους πριν από την επίλυση σημαντικών προβλημάτων.