

## **Νέες «βολές» Χρ. Σπίρτζη κατά ΤΑΙΠΕΔ. «Ελπίζω να απελευθερωθεί γρήγορα η Εγνατία Οδός από το Ταμείο», δήλωσε στη Βουλή**

2018/09/21 08:52 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Εμμένει στην ρητορική κατά της ιδιωτικοποίησης της Εγνατίας Οδού και της μετοχικής μεταβίβασής του οδικού άξονα στο ΤΑΙΠΕΔ ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Μιλώντας στη Βουλή, ο υπουργός Μεταφορών δήλωσε ότι «ελπίζω να απελευθερωθεί γρήγορα η Εγνατία από το ΤΑΙΠΕΔ, για να κάνει, απερίσπαστα και προσηλωμένη, τη δουλειά που πρέπει να κάνει σε όλα τα έργα, σε όλη τη Βόρειο Ελλάδα».

Επίσης, ο κ. Σπίρτζης αναφέρθηκε - μεταξύ άλλων - στα πλεονεκτήματα από τα δορυφορικά / ηλεκτρονικά διόδια, υπογραμμίζοντας ότι επιδίωξη της κυβέρνησης είναι η μείωση των διοδίων, όπως και στη σημασία της λειτουργίας των κάθετων αξόνων του αυτοκινητοδρόμου.

### **Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του Χρ. Σπίρτζη στη Βουλή**

Έχουμε την έναρξη του Κάθετου Άξονα στην Εγνατία Οδό, στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης. Το σύνολο του έργου είναι το «Ξάνθη - Εχίνος - Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα». Έχουμε τον πρώτο διαγωνισμό, που περιλαμβάνει 8 χιλιόμετρα, που ολοκληρώθηκε και πρέπει να γνωμοδοτήσει η αρμόδια Επιτροπή. Όπως θα δείτε, το έργο εντάσσεται στη συνολική πολιτική που έχει η Κυβέρνηση για στενή συνεργασία των περιοχών της Βόρειας Ελλάδας με τους βόρειους γείτονές μας.

Αυτό σημαίνει ότι πρέπει, να έχουμε πλήθος και οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, για να συνδεόμαστε. Έχει ολοκληρωθεί ο κάθετος άξονας στην Περιφερειακή Ενότητα Ροδόπης την περασμένη χρονιά. Ολοκληρώθηκε μετά από δεκαετίες το μισό έργο του κάθετου άξονα στον Νομό Έβρου και ολοκληρώνεται το υπόλοιπο και ξεκινάμε και τον τρίτο άξονα στην Περιφερειακή Ενότητα Ξάνθης.

Το πρώτο τμήμα, πιστεύω, ότι είναι μεγάλη ανάσα για τους κατοίκους της ορεινής περιοχής της Περιφερειακής Ενότητας Ξάνθης, που θα δώσει και μια άλλη ώθηση και μια άλλη πνοή στην περιοχή, τουλάχιστον, μ' αυτά που παρατηρήσαμε, το μικρό χρόνο λειτουργίας στον κάθετο άξονα της Περιφερειακής Ενότητας Ροδόπης. Τα

υπόλοιπα στοιχεία του έργου και του διαγωνισμού θα σας τα παρουσιάσουν οι υπηρεσιακοί της Εγνατίας.

Απ' ό,τι βλέπω το ποσοστό της έκπτωσης είναι 50,73% σ' έναν προϋπολογισμό 40 εκατομμυρίων και κάτι παραπάνω. Το υπόλοιπο που μένει κι έχουμε γλιτώσει από την έκπτωση θα προωθηθεί στο να βγει το δεύτερο τμήμα του κάθετου άξονα, που είναι περίπου 11 χιλιόμετρα.

Αυτά ήθελα, να πω εγώ. Ό,τι άλλο θέλει η Επιτροπή μπορεί, να ρωτήσει.

### **Απαντήσεις στο πρώτο κύκλο ερωτημάτων που τέθηκαν από τα μέλη της επιτροπής**

Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να απαντήσω σε όλα τα ερωτήματα που τέθηκαν και από τις ερωτήσεις πιστεύω ότι πρέπει να γίνει μια συνεδρίαση ενημέρωσης των δράσεων του Υπουργείου γενικότερα με την Επιτροπή. Απλώς, θα μας βοηθήσετε, αν προηγουμένως προετοιμάζαμε συγκεκριμένη θεματολογία και ερωτήματα, ώστε να είναι πιο πλήρης η ενημέρωση για τα έργα που οι συνάδελφοι Βουλευτές θέλουν πιο αναλυτική ενημέρωση.

Πιστεύω, ότι κατανοούμε όλοι την αναγκαιότητα των Κάθετων Αξόνων στην Εγνατία, αλλά απ' ό,τι βλέπω δεν έγιναν ερωτήσεις σε σχέση με το έργο που παρουσιάζουμε σήμερα στην Επιτροπή, με εξαίρεση τον κ. Μάρδα, τα άλλα είναι γενικά θέματα ή είναι θέματα που αφορούν οδικά έργα σε όλη τη χώρα.

Όσον αφορά στο ερώτημα που τέθηκε, αν θα περνούν φορτηγά από τον Κάθετο Άξονα. Και στον Κάθετο Άξονα Ροδόπης και στον Κάθετο Άξονα Ξάνθης, ακόμη δεν περνούν ούτε λεωφορεία. Και δεν περνούν λεωφορεία, διότι δεν έχει να κάνει με το δικό μας οδικό δίκτυο, αλλά έχει να κάνει με το δίκτυο της φίλης, Γείτονος χώρας Βουλγαρίας. Δηλαδή, της σύνδεσης μέχρι το σημείο ένωσης και στη συνέχεια πρέπει να ληφθούν όλες οι απαραίτητες λειτουργίες και υπηρεσιών και άλλων παραγόντων και ασφάλειας και η διακρατική συμφωνία, προκειμένου να περνούν και λεωφορεία και φορτηγά. Δεν ανήκει όμως μέσα στη διακρατική συμφωνία ότι θα περνούν φορτηγά από αυτούς τους κάθετους άξονες.

Οι προδιαγραφές του δρόμου είναι για να περνούν φορτηγά ή έτσι θα κατασκευαστεί, αλλά δεν είναι μέσα στη διακρατική συμφωνία. Δηλαδή, για τα λεωφορεία τώρα κάνουμε διαπραγματεύσεις προκειμένου να επιτραπεί και από την πλευρά της Βουλγαρίας να διέρχονται λεωφορεία στον Κάθετο Άξονα.

Τώρα, θέλω να κάνω ένα γενικότερο σχόλιο για την «Εγνατία Α.Ε.», όχι για το δρόμο Εγνατία. Όπως γνωρίζετε, η «Εγνατία Α.Ε.», ενώ, τυπικά, ανήκει στους φορείς του Υπουργείου Υποδομών, ουσιαστικά, δεν ανήκει. Εδώ και αρκετά χρόνια, από την προηγούμενη Κυβέρνηση, οι μετοχές της «Εγνατία Α.Ε.» έχουν μεταβιβαστεί στο

ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο έχει και την ευθύνη και της λειτουργίας της Εγνατίας οδού – υπηρεσιακά και όχι μόνο.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι δεν είμαστε και ευχαριστημένοι από τον τρόπο λειτουργίας της Εγνατίας, με αυτό το καθεστώς, διότι επηρεάζεται άμεσα το έργο που έπρεπε η Εγνατία να έχει παράγει, μέσα από αυτήν την κατάσταση. Ελπίζω να απελευθερωθεί γρήγορα η «Εγνατία Α.Ε.» από το ΤΑΙΠΕΔ, για να κάνει, απερίσπαστα και προσηλωμένη, τη δουλειά που πρέπει να κάνει σε όλα τα έργα, σε όλη τη Βόρειο Ελλάδα.

Το δεύτερο, έχει να κάνει με τα διόδια στους Ευζώνους, εκεί, σε όλο το μήκος της Εγνατίας. Άλλωστε, αυτό είναι και το δεύτερο έργο, το οποίο θα το συζητήσουμε αναλυτικότερα. Δεν είναι θέμα τι σκεφτόμαστε να κάνουμε εμείς, για να αυξήσουμε ή να μειώσουμε τα διόδια.

Εμείς σκεφτόμαστε και προγραμματίζουμε να μειώσουμε τα διόδια σε όλη τη χώρα, με εξαίρεση αυτό που χειρίζεται το ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο επέβαλε συγκεκριμένες δράσεις και συγκεκριμένους Σταθμούς Διοδίων, με τον τρόπο που εκχωρήθηκε ο δρόμος της Εγνατίας για παραχώρηση και με το μοντέλο που το ΤΑΙΠΕΔ «έτρεξε» την παραχώρηση της Εγνατίας. Προφανώς, εκεί έχει μείνει πίσω και το έργο των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων. Υπάρχουν πολλές ευθύνες και για τον τρόπο που λειτουργεί η Εγνατία και για το ότι δεν έχουν γίνει Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, όλα αυτά τα χρόνια.

Ένα από τα επιχειρήματα που είχαν οι Θεσμοί, σε σχέση με το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων – γιατί και αυτό επιχειρήθηκε εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ, λίγο πριν βγούμε από το μνημόνιο – ήταν να εξαιρεθεί η Εγνατία από το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων. Κάτι, το οποίο δεν έγινε τελικά. Επομένως, καταλαβαίνετε, αυτός ο δυϊσμός και η εκχώρηση των μετοχών της «Εγνατίας Α.Ε.» στο ΤΑΙΠΕΔ, τι συνέπειες έχει, γενικότερα, για τα έργα στη Βόρειο Ελλάδα και για την ίδια την Εγνατία. Το ύψος των διοδίων υπολογίζεται από τους Συμβούλους του ΤΑΙΠΕΔ και στη συνέχεια, στέλνεται στο Υπουργείο και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή – στη DG MOVE- για έγκριση. Επομένως, δεν μπαίνει θέμα – από εμάς, τουλάχιστον, για αύξηση των διοδίων και στους Ευζώνους και γενικότερα.

Εμείς, αυτό που προγραμματίζουμε για τα διόδια, είναι:

– να προχωρήσει και να εγκατασταθεί, σε όλη τη χώρα, το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων, ώστε να έχουμε ένα πολύτιμο εργαλείο και για την κοινωνική πολιτική και για τη μείωση των διοδίων και προφανώς,

- να αναθεωρήσουμε τις συμβάσεις παραχώρησης, που ολοκληρώθηκαν, για να μπορέσουμε να μειώσουμε, σε όλη τη χώρα, τις τιμές των διοδίων και μάλιστα, πολύ.

Ο κ. Σκρέκας, η κύρια Καρακώστα και ο κ. Σιμορέλης έκαναν ερωτήσεις γύρω από τον Ε65. Για τον Ε65, δόθηκαν οι απαραίτητες εξηγήσεις και ολοκληρώθηκαν οι διαβουλεύσεις, για το νότιο τμήμα του Ε65 και εκτιμώ ότι, πολύ σύντομα, θα έχουμε τη χαρά να ξεκινήσει, να υπογραφούν οι απαραίτητες συμβάσεις και να ξεκινήσει η κατασκευή του. Όλο αυτό το χρονικό διάστημα, έγινε μια προσπάθεια, η οποία αφαιρεί μεγάλα βάρη από το ελληνικό δημόσιο. Π.χ., ενώ προβλεπόταν, στην προηγούμενη σύμβαση -τη Σύμβαση Παραχώρησης-, η επιδότηση λειτουργίας, μετά τις διαπραγματεύσεις που έγιναν, παραιτήθηκε ο παραχωρησιούχος από αυτό.

Άρα το νότιο και το βόρειο τμήμα του Ε65, όταν κατασκευαστούν και λειτουργήσουν, δεν θα έχουν επιδότηση λειτουργίας και θα είναι επί της ουσίας δύο τμήματα δημοσίου οδικού δικτύου, τα οποία θα πρέπει να λειτουργούν από τον παραχωρησιούχο του κεντρικού τμήματος του Ε65.

Επομένως, η απάντηση είναι ότι πολύ σύντομα για το νότιο τμήμα θα έχουμε έναρξη των εργασιών και για το βόρειο τμήμα έχουμε ξεκινήσει και έχουμε αποστείλει και στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αρκετά στοιχεία προκειμένου να διασφαλίσουμε τη χρηματοδότηση και να ξεκινήσει και το βόρειο τμήμα του Ε65.

Ναι, ναι, βεβαίως, για το βόρειο τμήμα υπάρχει. Υπάρχει, μετά το ξεμπλοκάρισμα, ας το πούμε έτσι, του νότιου τμήματος, είναι προφανές ότι το βόρειο τμήμα είναι ένα τμήμα του αυτοκινητόδρομου που αν δεν γίνει, τον αφήνει μισό. Άρα είναι θετικοί και στις ευρωπαϊκές διευθύνσεις και στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότηση.

Να μείνουμε στους αυτοκινητόδρομους και στις ερωτήσεις που έγιναν.

Ο κ. Τσιρώνης έθεσε ένα θέμα απ' ό,τι καταλαβαίνω για τους πλευρικούς δρόμους, τους αυτοκινητόδρομους ή για τις παλιές εθνικές οδούς, για τις εναλλακτικές διόδους. Κατ' αρχάς να πούμε ότι η δική μας άποψη είναι ότι υποχρεωτικά πρέπει να υπάρχουν εναλλακτικές οδεύσεις στις κύριες εθνικές οδούς για να μπορούν να διέρχονται οι πολίτες, αυτό δεν ισχύει όμως για τα βαριά οχήματα.

Γι' αυτό και έγινε μια πολύ προσεγμένη λεπτομερής δουλειά και οδήγησε στην έκδοση των απαραίτητων υπουργικών αποφάσεων για το σε ποια τμήματα του οδικού δικτύου σε όλη την Ελλάδα απαγορεύουμε τη διέλευση των βαρέων οχημάτων, γιατί γνωρίζετε πάρα πολύ καλά το κόστος σε ασφάλεια, σε ανθρώπινες ζωές, σε ατυχήματα που έχουν. Πρόσφατα μάλιστα είχαμε ένα τραγικό δυστύχημα στο Καπανδριτί, όπου μια συμπολίτης μας έχασε τη ζωή της και ήταν πολύτεκνη, είχε οκτώ παιδιά.

Δεν μπορούμε, όμως, εμείς σαν Υπουργείο να διασφαλίσουμε ότι τα φορτηγά αυτοκίνητα δεν θα περνούν από το παράπλευρο δίκτυο. Αυτό είναι δουλειά της τροχαίας και τουλάχιστον στην περιοχή του Καπανδριτίου, του κόμβου Αγίου Στεφάνου κ.λπ. η τροχαία δεν κάνει καθόλου καλά τη δουλειά της, για να μην πω ευρέως, παντού, να μην το κάνουμε οριζόντια, αλλά στην περιοχή είναι βέβαιο ότι δεν κάνει καθόλου καλά τη δουλειά της για όποιον περνάει από εκεί.

Πιστεύω ότι τα θέματα αυτά θα λυθούν με την ολοκλήρωση του ηλεκτρονικού αναλογικού συστήματος διοδίων όπου υποχρεωτικά τα φορτηγά θα έχουν τον εξοπλισμό για να μπορούμε να παρακολουθήσουμε το ότι δεν διέρχονται από το εθνικό δίκτυο που επιτρέπεται και πηγαίνουν από παραδρόμους θέτοντας σε κίνδυνο τη δημόσια ασφάλεια για να γλιτώσουν κάποιοι διόδια και να τα βάλουν στην τσέπη τους.

Δεν υπάρχει περιοχή της χώρας που δεν έχει εναλλακτική όδευση. Μπορεί να μην είναι σε κάποια σημεία δίπλα στο δρόμο, αλλά εναλλακτική όδευση υπάρχει. Δεν είναι παντού καλό το δίκτυο της εναλλακτικής όδευσης, αλλά τις περισσότερες φορές, κ. Τσιρώνη, δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου αυτό.

Επειδή έγιναν ερωτήσεις και για τα Τρίκαλα και για άλλα τμήματα του οδικού δικτύου, πρέπει να θυμίσω ότι οι αρμοδιότητες του Υπουργείου είναι μόνο για τις εθνικές οδούς και για κάποια τμήματα που είναι ορισμένα ή για έργα που έχουν να κάνουν με διακρατικές συμφωνίες. Τα περιφερειακά έργα, σαν κι αυτό που ρώτησε η κυρία Καρακώστα για την Πύλη Τρικάλων είναι της Περιφέρειας.

Δυστυχώς, η εθνική οδό Άρτας – Τρικάλων δεν ξέρω εάν έχετε εσείς υπόψη σας, αλλά εγώ δεν την έχω και, δυστυχώς, δεν υπάρχει. Ο εθνικός στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας δυστυχώς δεν υπήρχε, τώρα έγιναν οι δομές στο Υπουργείο για να υπάρχει, προκειμένου να μην έχουμε οριζόντιους άξονες, μόνο την Εγνατία και την Ολυμπία οδό. Στην Στερεά Ελλάδα και στην Θεσσαλία, που πρέπει να συνδέεται με την Ήπειρο, δεν υπήρχε ούτε στρατηγικός σχεδιασμός, ούτε καν προκαταρκτικές μελέτες ή έστω αναγνωριστικές μελέτες για να πούμε ότι το έχουμε σαν στόχο. Άρα, μάλλον είναι καλύτερα να σας ενημερώσει ο κ. Αγοραστός για το περιφερειακό έργο και να δούμε τι έχει στον σχεδιασμό η Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Θα ήθελα, όμως, να πω ότι πολύ εύκολα κάποιος Περιφερειάρχης, κάποιος Δήμαρχος λέει «το έστειλα στο Υπουργείο» για να αποφύγει τις απαντήσεις, αλλά να ξέρουμε και ποιανού αρμοδιότητα είναι κάθε φορά το κάθε τι.

Επίσης, να συνεχίσω την απάντηση στον κ. Τσιρώνη για το εάν κόβουν εικονικά τιμολόγια για να μπορούν να περνάνε από εκεί που έχουν απαγορεύσει. Θα πρέπει να πάτε πάλι στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών ή στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων στον κ. Πιτσιλή για να κάνει τους ελέγχους που πρέπει για τα εικονικά τιμολόγια.

Για το εάν θα πρέπει να έχουμε στα Σ.Ε.Α. σταθμούς για να διαφημίζονται τα τοπικά προϊόντα, που με ρώτησε ο συνάδελφος κ. Θεοφύλακτος, είναι κάτι που, προφανώς, πρέπει να το δούμε, αλλά δεν μπορεί να είναι οριζόντια η προδιαγραφή σ' αυτό το επίπεδο και άρα εναπόκειται στους φορείς που κάνουν τους διαγωνισμούς και τον συγκεκριμένο διαγωνισμό για την Εγνατία τον κάνει το ΤΑΙΠΕΔ.

Να ανταποκριθώ όποτε θέλετε για να κάνουμε μια ενημέρωση για την αποκατάσταση των ζημιών στους Δήμους Μαραθώνα, Ραφίνας και Μεγαρέων. Γίνεται, έτσι και αλλιώς, πολύ εντατική και επίπονη δουλειά για να βρεθούμε στο πλευρό των συμπολιτών μας.

Για τα θέματα της σήμανσης που ρώτησε ο συνάδελφος κ. Σιμορέλης, υπάρχει γενικότερο θέμα, δηλαδή εάν εξαιρέσετε τις εθνικές οδούς, στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο πραγματικά έχουμε πρόβλημα. Πρέπει να βρούμε μια διαδικασία ελέγχου και των Περιφερειών και των Δήμων για να βελτιώσουμε τη σήμανση στο οδικό δίκτυο.

Κερατσίνι – Δραπετσώνα: Νομίζω ότι δεν ανήκει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου η γέφυρα που λέτε. Δε λέω για τη σύνδεση, λέω για τη χρήση που είπατε κάτω από τη γέφυρα. Για τη σύνδεση είναι προγραμματισμένο να γίνει στο Σχιστό και όχι μόνο αυτό το έργο, γιατί, όντως, στην περιοχή υπάρχει πολύ μεγάλο πρόβλημα κυκλοφοριακού φόρτου. Οπότε, έχει προγραμματιστεί μια λύση που, πραγματικά, θα είναι πνοή για την περιοχή. Το ακριβές χρονοδιάγραμμα το έχουμε στο Υπουργείο,

δεν είμαι πρόχειρος τώρα να σας το πω.

Ευχαριστώ.

### **Απαντήσεις στο δεύτερο κύκλο ερωτημάτων που τέθηκαν από τα μέλη της επιτροπής**

Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε, καταρχάς να δώσω μια απάντηση στο συνάδελφο κ. Τζελέπη και να τον ευχαριστήσω που δικαιώνει τις απόψεις μας. Όντως ο δρόμος που ανέφερε, είναι πάρα πολλά χρόνια σε τραγική κατάσταση, όχι σε κακή απλά, είναι επικίνδυνη η κατάσταση του πως είναι ο δρόμος.

Φαίνεται και από αυτά που είπε, το πόσο καταστροφικό ήταν ότι η Εγνατία Οδός, πέρασε στο ΤΑΙΠΕΔ, οι μετοχές της, δηλαδή, η διαχείριση των μετόχων της και τις δυσλειτουργίες που υπάρχουν, παρά ταύτα όμως, στο τμήμα αυτό έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός, έχει υπογραφεί η σύμβαση και την επόμενη εβδομάδα ξεκινάνε οι εργασίες, είναι η εγκατάσταση του εργολάβου, στο Χριστός - Αμπέλα

Το ίδιο ισχύει για τα υπόλοιπα που ανέφερε ο συνάδελφος, σε σχέση με το τμήμα Καβάλα - Ασπροβάλτα κι όπως με τις άλλες εναλλακτικές οδεύσεις του οδικού δικτύου και τα βαριά οχήματα, είναι πλημμελέστατη η άσκηση των καθηκόντων από την Τροχαία. Πλημμελέστατη και δεν έχει να κάνει με το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων, έχει να κάνει με την επιτήρηση του εναλλακτικού δικτύου και με το εάν αφήνουν βαριά οχήματα να διέρχονται από εκεί. Έχουμε δει όλο το θεσμικό πλαίσιο που διασφαλίζει το να σταματήσει όλη αυτή η διαδικασία, ελπίζω η Τροχαία να δείξει μεγαλύτερη σύνεση.

Για τον Ε61 και για ένα μεγάλο του τμήμα, γνωρίζω πώς βγήκε και η περιβαλλοντική του μελέτη, μένει η ολοκλήρωση εάν θυμάμαι καλά του τελευταίου τμήματος της μελέτης και είναι σε διαδικασία ολοκλήρωσης της μελέτης και του τμήματος Δράμας - Αμφίπολης, εκτός από αυτού που αναφέρατε, για το Σέρρες - Προμαχώνα, Δράμα - Καβάλα όπου εκεί βγήκε και η περιβαλλοντική μελέτη, η βγαίνει αυτές τις ημέρες απ' ό,τι έχω ενημερωθεί από τον Αναπληρωτή Υπουργό κ. Φάμελο.

Αυτό είναι της Περιφέρειας. Θα πάρω τον Απόστολο Τζιτζικώστα. Δίκιο έχετε, αλλά δεν μπορεί το Υπουργείο να παρέμβει. Αυτό είναι ένα άλλο κενό το οποίο υπάρχει και πρέπει κάποια στιγμή να κάνουμε και μια συζήτηση για τα έργα σε όλες τις δομές του κράτους. Θα είναι ένα θέμα το οποίο θα το συζητήσουμε στο νομοσχέδιο που έρχεται για τα δημόσια έργα, οι Περιφέρειες και οι Δήμοι, τα έργα που προγραμματίζουν, δεν εντάσσονται σε ένα γενικότερο σχεδιασμό που να συνάδει με τον στρατηγικό σχεδιασμό των μεγάλων έργων και δεν ελέγχονται από το Υπουργείο Υποδομών.

Εκεί λοιπόν πρέπει να γίνει μια συζήτηση με το μεγάλο ηλεκτρονικό σύστημα που θα φέρουμε στην Βουλή και τις διαδικασίες, προκειμένου τα περιφερειακά έργα, αλλά

και τα δημοτικά έργα να είναι σε εναρμόνιση με τα μεγάλα έργα, είτε τα οδικά, είτε των δικτύων γενικότερα που κάνουν τα Υπουργεία.

Αυτό πρέπει να το αντιμετωπίσουμε, δηλαδή, όπως έχουμε προβλέψει για το Υπουργείο, να υπάρχει ο εθνικός στρατηγικός σχεδιασμός και στη δομή του Υπουργείου, όλα τα έργα να είναι ιεραρχημένα και άρα, να έχει όχι μόνο ο Βουλευτής, αλλά και ο κάθε Πολίτης, γνώση για ποια έργα ανήκουν στον εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό, θα πρέπει και σε επίπεδο Περιφερειών και σε επίπεδο Δήμων, τα έργα που προγραμματίζονται και ιεραρχούνται, να συνάδουν με αυτό το σχεδιασμό και να ξέρουμε όλοι τι βαθμό ωριμότητας έχει το κάθε έργο και τι δεν έχει.

Τώρα, χαίρομαι με αυτά που είπε ο κ. Γεωργιάδης, γενικά υπάρχουν πολλές απόψεις γύρω από τον τρόπο που πρέπει να υλοποιούμε υποδομές και να τις λειτουργούμε.

Όντως οι εκπώσεις στη χώρα μας είναι πάρα πολύ μεγάλες, γιατί υπήρχε ένας δογματισμός από το σύστημα, που υπήρχε παλιά, του μαθηματικού τύπου, που οι εκπώσεις ήταν περιορισμένες και που τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έκριναν τότε ότι δεν είναι συμβατό με την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Από εκείνο, λοιπόν, το καθεστώς πήγαμε στο καθεστώς της απόλυτης μειοδοσίας με τον νόμο που είχε καταθέσει ο κ. Σουφλιάς.

Από τότε μέχρι σήμερα έχουμε στον κατασκευαστικό χώρο, ιδιαίτερα τα χρόνια της κρίσης, πολύ μεγάλες εκπώσεις και αυτό μπορεί να ερμηνευτεί με πάρα πολλούς τρόπους.

Το πρώτο, που θέλει πάρα πολύ δουλειά για τη χώρα και προσπαθούμε να το θεραπεύσουμε, είναι η έκδοση σύγχρονων τιμολογίων δημοσίων έργων. Τιμολόγιο δημόσιου έργου σημαίνει ένα σύγχρονο σύστημα, που θα έχει και τις σύγχρονες τεχνικές προδιαγραφές, αλλά και τα σύγχρονα ποιοτικά χαρακτηριστικά, προκειμένου να γίνεται μια σοβαρή κοστολόγηση και ένας σοβαρός προϋπολογισμός των έργων, γιατί σήμερα έχουμε ακόμη τιμολόγια, που δεν περιλαμβάνουν καν τις σύγχρονες προδιαγραφές.

Το δεύτερο έχει να κάνει με την κατάσταση της αγοράς, που ο κάθε επιχειρηματίας ή η κάθε εργοληπτική επιχείρηση προσπαθεί να κερδίσει κάποιους διαγωνισμούς με μεγαλύτερη έκπτωση. Εκεί η ευρωπαϊκή νομοθεσία δίνει το περιθώριο στις αναθέτουσες αρχές να κρίνουν, εάν η προσφορά αυτή είναι πολύ μεγάλη και αιτιολογείται ή εάν η προσφορά δεν μπορεί να αιτιολογηθεί.

Αυτή είναι η ευρωπαϊκή οδηγία που υπάρχει, εμείς θα επιχειρήσουμε, μετά από εξαντλητική διαβούλευση που έχει γίνει με τους εργολήπτες, με τους μελετητές και με όλο τον επιστημονικό κόσμο, να παροτρύνουμε τις αναθέτουσες αρχές να βγάζουν τους διαγωνισμούς με συγκεκριμένους, διαφανείς όρους, που θα κρίνεται, εάν μια



προσφορά δίνει ιδιαίτερα υψηλή έκπτωση ή όχι, γιατί ενέχει τον κίνδυνο η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, κάποια αναθέτουσα αρχή να κρίνει μια προσφορά μη αποδεκτή, λόγω της υψηλής έκπτωσης και αυτό να έχει πολλές γκρίζες ζώνες στην αιτιολόγησή της. Άρα, μπορεί και το έργο να κακοφορμίσει, αλλά να μην είναι και διαφανής η διαδικασία της αξιολόγησης της κάθε υπηρεσίας.

Όσον αφορά στο ύψος των διοδίων. Το ύψος των διοδίων όντως είναι πολύ υψηλό. Θεωρώ ότι οι συμβάσεις που έγιναν το 2006 σε αυτόν το σημείο, και όχι μόνο σε αυτό το σημείο, είναι απαράδεκτες. Θα μπορούσαν να προβλεφθούν πολλά άλλα εργαλεία, που είναι στη διάθεση «της τέχνης και της επιστήμης», όπως λέμε οι μηχανικοί, προκειμένου οι τιμές των διοδίων να είναι πολύ χαμηλότερες.

Για παράδειγμα, μπορείς να χρησιμοποιήσεις το χρόνο ως μεταβλητό μέγεθος, προκειμένου να κρατήσεις χαμηλότερα τις τιμές των διοδίων. Αυτό δεν είχε προβλεφθεί στις συμβάσεις τότε, όπως και άλλα θέματα, τα οποία θα μπορούσαν να περιορίσουν δραματικά το ύψος των διοδίων.

Το ύψος των διοδίων σήμερα υπολογίζεται αυτόματα, όχι από το Υπουργείο, από τους παραχωρησιούχους, από το κόστος κατασκευής του έργου, το κόστος της λειτουργίας, το κόστος συντήρησης και προφανώς το κέρδος τους, όπως επίσης και ανάλογα με τον κυκλοφοριακό φόρτο, που έχει κάθε αυτοκινητόδρομος. Ο περιορισμός του κυκλοφοριακού φόρτου φέρνει αύξηση στην τιμή των διοδίων με μέγιστο 0,07 λεπτά του ευρώ ανά χιλιόμετρο, ως μέγιστο ποσό.

Σήμερα, αν θυμάμαι καλά, είναι στο 0,061, δεν ισχύει ότι τα τελευταία 4 χρόνια ανεβαίνουν τα διόδια. Συνήθως, πέφτουν, πολύ απλά, γιατί τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε ο κυκλοφοριακός φόρτος.

Άρα, ή θα πάμε στην άποψη, κύριε Γεωργιάδη, που έχει το Κ.Κ.Ε., που λέει «όλα τα έργα πρέπει να είναι δημόσια», απορρίπτουμε το σύστημα των παραχωρήσεων ή των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ή θα πάμε να αξιοποιήσουμε αυτά τα εργαλεία με προβλέψεις, όμως, που δεν θα είναι αντικοινωνικές. Η δική μας άποψη είναι αυτή, ότι αξιοποιούμε τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, αλλά με τέτοιες προβλέψεις και με τέτοιους όρους που δεν θα έχουμε την επανάληψη των συμβάσεων των αυτοκινητοδρόμων που είχαμε. Παλεύουμε να αλλάξουμε και αυτές τις υπάρχουσες συμβάσεις, προκειμένου να μειωθούν τα διόδια με αύξηση και του φυσικού αντικειμένου, άρα την ολοκλήρωση των βασικών οδικών δικτύων της χώρας και ταυτόχρονη μείωση της τιμής των διοδίων.

Για να το κάνουμε αυτό – όπως και να έχουμε προβλέψεις σαν και αυτές που προβλέψαμε και πετύχαμε για την Εγνατία και για άλλες περιοχές, όπως να περνάνε ελεύθερα στα διόδια οι συμπολίτες μας με αναπηρία ή οι άνεργοι ή συγκεκριμένες περιοχές, οι οποίες χρήζουν μιας ιδιαίτερης μεταχείρισης, όπως είναι η Θράκη ή

όπως είναι η Θεσπρωτία ή όπως είναι περιοχές που δεν έχουν εναλλακτική όδευση, που έχουν προβλεφθεί – το μόνο εργαλείο που υπάρχει είναι το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων. Δεν υπάρχει άλλη λύση, είναι και ένα δίκαιο σύστημα.

Τώρα, γιατί γίνονται οι διαγωνισμοί για τους σταθμούς διοδίων που αναφέρατε και εσείς; Θα σας πω ότι συζήτηση έγινε στις διαπραγματεύσεις με τους θεσμούς το προηγούμενο διάστημα, διότι δέσμευση δική μας και υλοποίηση – υλοποιείται – είναι να μπει σε όλη τη χώρα το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων.

Άρα, προς τι να φτιάχνονται, στην Εγνατία για παράδειγμα, διόδια; Γιατί πάνω από 10 – 15 χρόνια οι δεσμεύσεις που είχε η χώρα, όχι στους θεσμούς τα τελευταία χρόνια, που πέρασε η Εγνατία στο ΤΑΙΠΕΔ για παραχώρηση κ.λπ., αλλά οι δεσμεύσεις που είχε για τη χρηματοδότηση της Εγνατίας για την κατασκευή, προέβλεπε διόδια. Αυτό θα το δείτε στις απαντωτές υπουργικές αποφάσεις που υπήρχαν για τους σταθμούς διοδίων στην Εγνατία και δεν έμπαιναν ποτέ.

Γιατί δεν έμπαιναν ποτέ; Θα ρωτήσετε τις κυβερνήσεις και τους υπουργούς που υπηρέτησαν στην ίδια θέση και δεν τους έκαναν. Το ότι δεν έμπαιναν ποτέ σημαίνει ότι το κόστος λειτουργίας και συντήρησης της «Εγνατίας Α.Ε.» και του αυτοκινητοδρόμου δεν το πλήρωνε ο χρήσης των αυτοκινητοδρόμων, δεν το πλήρωνε η διερχόμενη νταλικά της χώρας μας ή οι διερχόμενες νταλικές από ξένες χώρες, διότι καταλαβαίνετε τη σπουδαιότητα της Εγνατίας, αλλά το πλήρωνε και ο κάτοικος της Δραπετσώνας και ο κάτοικος ενός νησιού και ο κάτοικος της Κρήτης που σκοτώνεται στο οδικό δίκτυο που έχει, με το ποσοστό κοινωνικής αδικίας που καταλαβαίνετε ότι έχει όλη αυτή η πολιτική.

Μας είπαν λοιπόν ότι δεν μας έχουν ως χώρα εμπιστοσύνη, γιατί 15-20 χρόνια δεν έχουμε βάλει σταθμούς διοδίων. Αν βάλουμε ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων, προφανώς αυτό θα ισχύσει. Αυτό έγινε, όχι τον προτελευταίο, τον προηγούμενο Μάιο στη διαπραγμάτευση και επειδή δεν μας έχουν ως χώρα εμπιστοσύνη μας υποχρέωσαν με τις προτάσεις και τη μελέτη που είχε το ΤΑΙΠΕΔ για να γίνουν όλες αυτές οι δεκάδες σταθμοί διοδίων που όπως γνωρίζετε υπήρχαν οι περισσότεροι από αυτούς σε προηγούμενες υπουργικές αποφάσεις.

Αυτό όμως που επί της ουσίας έχει γίνει, είναι να προχωρήσει ο διαγωνισμός για το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων και να μην προχωρά η κατασκευή των μετωπικών και πλευρικών διοδίων που είναι υποχρέωση της χώρας, μιας και η ευθύνη του ΤΑΙΠΕΔ που έχει και τις μετοχές της Εγνατίας Α.Ε, είναι αυτή που συζητήσαμε και λίγο πριν.

Δεν θέλω να επεκταθώ σε αυτό. Ίσως να πρέπει να γίνει και μία ειδική συζήτηση για τη λειτουργία της Εγνατίας και του ΤΑΙΠΕΔ, που έχει τις μετοχές Εγνατίας, για να δούμε τι ακριβώς γίνεται στην Εγνατία και ποιες είναι οι κατευθύνσεις που δίνει το

ΤΑΙΠΕΔ εκεί σε πάρα πολλά θέματα.

Άρα, η δική μας πολιτική είναι -έχουμε περάσει τη δεύτερη φάση του διαγωνισμού για το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα- τους επόμενους μήνες να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός και να αρχίσουμε σε όλη τη χώρα την εγκατάσταση αυτού του συστήματος. Έγινε επίσης μία απόπειρα από το ΤΑΙΠΕΔ λίγους μήνες πριν, πριν βγούμε από το μνημόνιο, να εξαιρεθεί η Εγνατία από το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων.

Άρα, τώρα η Επιτροπή έχει και όλη τη γνώση ποιοι επιχειρούν να κάνουν τι και γιατί κάποιοι σταθμοί διοδίων υπάρχουν στον προγραμματισμό, οι οποίοι επί της ουσίας δεν υπάρχει κανένας λόγος, κατά τη γνώμη μου, να γίνουν, εκτός από το ότι είναι υποχρέωση της χώρας μας, για τους λόγους που προανέφερα και αυτός είναι ο λόγος που έγιναν και οι τρεις διαγωνισμοί, όμως, μπορούμε να πούμε ότι ένα τμήμα αυτών των σταθμών διοδίων, δηλαδή τα χωροδικτυωματα, μπορούν να αξιοποιηθούν για το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων, για να μπει ο εξοπλισμός πάνω κ.τ.λ.. Αυτό που δεν θα χρειάζεται είναι τα Booth στους μετωπικούς και στους πλευρικούς σταθμούς διοδίων, μιας και με το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων, αυτό που έχουμε σχεδιάσει και γίνεται ο διαγωνισμός, είναι ελευθέρως ροής.

Δεν θα σταματάμε δηλαδή κάθε 30 - 50 χιλιόμετρα για να πληρώνουμε. Θα έχει ο καθένας την κάρτα του, το λογαριασμό του, αν είναι επιβατικό αυτοκίνητο μπορεί να το έχει και στο κινητό του τηλέφωνο στο μέλλον, αλλιώς θα έχει ένα transmitter, σαν αυτούς που γνωρίζετε και θα πληρώνει ακριβώς το κομμάτι του αυτοκινητοδρόμου που έχει διανύσει, χωρίς να σταματάει πουθενά ούτε στην είσοδο ούτε στην έξοδο.