

---

## Είναι επίσημο: Εκτός η «Τοξότης» από 2 εργολαβίες του Πάτρα - Πύργος, οι 6 από τις 8 εργολαβίες οδεύουν προς ολοκλήρωση

---

2018/09/26 10:30 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Λεπτομερή στοιχεία για τις 8 εργολαβίες του Πάτρα - Πύργος έδωσε, στη Βουλή, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, απαντώντας χθες σε κοινοβουλευτική ερώτηση.

### Του Φώτη Φωτεινού

Ο υπουργός Μεταφορών επισημοποίησε ότι η **εταιρεία «Τοξότης», συμφερόντων του ομίλου Καλογρίτσα, αποκλείστηκε από τις 2 από τις 4 εργολαβίες**, στις οποίες είχε ανακηρυχθεί προσωρινός μειοδότης (η «Τοξότης» είχε ανακηρυχθεί μειοδότης στις 4 πρώτες εργολαβίες).

«Η “Τοξότης” έχει φέρει την εγγυητική για το τμήμα 4, μένει το πρακτικό για το τμήμα 1, για τις άλλες 2 εργολαβίες έχει απορριφθεί, περιμένουμε τον 2ο μειοδότη», ανέφερε στη Βουλή ο υπουργός Μεταφορών.

Τα τμήματα που οδεύουν προς ολοκλήρωση είναι το 1ο, το 4ο, το 5ο, το 6ο, το 7ο και το 8ο, ενώ στο επόμενο 20ήμερο θα ολοκληρωθούν το 2ο και το 3ο τμήμα, στα οποία δεν εγκρίθηκαν οι αιτιολογήσεις του πρώτου μειοδότη, δηλαδή της «Τοξότης», οπότε ζητήθηκε η προσκόμιση των απαραίτητων στοιχείων από τον 2ο μειοδότη, όπως και έγινε.

«Δεν παρεμβαίνουμε στους υπηρεσιακούς παράγοντες για την εξέλιξη των διαγωνισμών», σημείωσε ο υπουργός Μεταφορών, υποστηρίζοντας ότι στόχος είναι **έως τα τέλη Οκτωβρίου και οι οχτώ διαγωνισμοί να είναι ώριμοι, ώστε να πάνε στο Ελεγκτικό Συνέδριο.**

Σημειώνεται ότι στους 4 πρώτους διαγωνισμούς του Πάτρα - Πύργος, προσωρινός μειοδότης είχε ανακηρυχτεί η κοινοπραξία Τοξότης - Ομάδα Κατασκευών του ομίλου Καλογρίτσα, η οποία έχει χάσει ήδη το 2ο και 3ο διαγωνισμό.

Στον 5ο διαγωνισμό, προσωρινός μειοδότης έχει ανακηρυχτεί η κοινοπραξία Ξανθάκης - ΙΝΤΕΡΚΑΤ, στον 6ο διαγωνισμό η GD Infrastrutture, στον 7ο η ΙΝΤΕΡΚΑΤ και στον 8ο η GD Infrastrutture.

Στη Βουλή, ο υπουργός Μεταφορών χαρακτήρισε στρατηγικό λάθος την εξαίρεση του Πάτρα - Πύργος από την Ολυμπία Οδό, υπογραμμίζοντας ότι το οδικό τμήμα εγκρίθηκε ως «μεγάλο έργο», από την ΕΕ, το Μάιο του 2018.

### **Ακολουθεί η απάντηση του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη σε επίκαιρη ερώτηση στη Βουλή:**

Κύριε Κουτσούκο, δεν ήξερα ότι με αγαπάτε τόσο πολύ, που θεωρείτε, ότι κάνατε μαύρα μάτια για να με δείτε, επειδή σας απάντησε ο υφυπουργός ο κ. Μαυραγάνης. Αν και δε θυμάμαι ιστορικά να με αγαπάτε τόσο πολύ... Επειδή έχουμε συνυπάρξει και στον ίδιο κομματικό χώρο, όταν υπήρχε ΠΑΣΟΚ, όταν ήσασταν γραμματέας του συνδικαλιστικού του ΠΑΣΟΚ. Να σας φρεσκάρω τη μνήμη. Και προφανώς δεν σας απέκλεισα από την ενημέρωση.

Υπήρχε ένα αίτημα του Αποστόλη Κατσιφάρα, του Περιφερειάρχη Δυτικής Ελλάδας, για να ενημερωθεί και ο ίδιος και η Τοπική Αυτοδιοίκηση για την πορεία των διαγωνισμών του «Πάτρα-Πύργος» και βέβαια για την ολοκλήρωση του οδικού άξονα στη συνέχεια από τον Πύργο, το «Πύργος-Καλό Νερό- Καλό Νερό-Τσακώνα», καθώς και για άλλα έργα της περιοχής.

Καλέσαμε όλους τους δήμους και το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας. Είπαμε ότι δε μπορούμε στην ίδια ενημέρωση να έρθουν Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, δεν το ζητήσατε εσείς, είναι ανοιχτή η πόρτα του υπουργείου για οποιονδήποτε πολίτη, πόσο μάλλον για τους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, για να ενημερωθούν αναλυτικά και για το τι έχει γίνει και για το τι είχε γίνει.

Θα επιχειρήσω λοιπόν, να σας κάνω γρήγορα μια ενημέρωση, γιατί φαντάζομαι, ότι κάποιοι Δήμαρχοι ή κάποιοι φορείς σας ενημέρωσαν για το τι συζητήθηκε εκεί. Η ενημέρωση δεν έγινε από εμένα, έγινε από τους υπηρεσιακούς του υπουργείου, έγινε από τους μελετητές, από τους υπηρεσιακούς διαχρονικά, -δεν είχαμε εμείς βάλει άλλους υπηρεσιακούς από αυτούς που είχαν οι άλλες κυβερνήσεις-, για να ξέρουν και οι Περιφερειακές Αρχές και οι Δημοτικές Αρχές το τι είχε γίνει και πώς δουλεύετο ο πολίτης της Ηλείας τόσα χρόνια απ' όσους τους έλεγαν ότι θα κάνουν το έργο «Πάτρα-Πύργος».

Τα λέω λοιπόν, εν τάχει. Με τον Ν. 4219/2013 αποφασίστηκε η εξαίρεση του τμήματος «Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα» από τη σύμβαση παραχώρησης. Αυτό ήταν ένα στρατηγικό λάθος. Και από τότε αρχίζει η περιπέτεια αυτού του έργου. Διότι, δεν είχατε ενημερώσει τότε τον κόσμο, ότι αυτός ο διαγωνισμός για να βγει ξανά, για να

χρηματοδοτηθεί, θα πρέπει να εξεταστεί από την αρχή η βιωσιμότητα αυτού του έργου, όχι της Ολυμπίας Οδού, αλλά του έργου «Πάτρα-Πύργος». Και δουλεύατε τον κόσμο, οι προηγούμενες κυβερνήσεις ότι έχετε διασφαλίσει και χρηματοδότηση!

Προφανώς, όχι μόνο δεν είχε διασφαλιστεί χρηματοδότηση, αλλά είχε κατευθυνθεί και ο διαγωνισμός σε συγκεκριμένους εργολάβους μεγάλων εταιρειών και υπήρχε και προσφυγή της μίας εταιρείας που ήθελε να συμμετέχει στον διαγωνισμό και ασφαλιστικά μέτρα, γιατί δεν είχε πλήρη στοιχεία για τα διαστασιολογικά στοιχεία του έργου. Γιατί είχε βγει το έργο κατ' αποκοπή. Ένα τεμάχιο.

Όπως, λοιπόν, ενημέρωσαν οι μελετητές στη συνέχεια, είχαμε νέες μελέτες, είχαμε αλλαγές ποσοτήτων, είχαμε αλλαγές σε κρίσιμα μεγέθη του διαγωνισμού και αλλαγή της περιβαλλοντικής μελέτης.

Τα άκουσαν αυτά οι Δήμαρχοι, όχι από την πολιτική ηγεσία του υπουργείου, αλλά από τους μελετητές και τους υπηρεσιακούς. Άκουσαν, επίσης, ότι δε θα γινόταν ποτέ έγκριση μεγάλου έργου, γιατί το όριο που βάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι είκοσι χιλιάδες οχήματα για μέση ημερήσια κυκλοφορία και το πολύ-πολύ, να κάνουν μια έκπτωση δεκαπέντε χιλιάδες, γιατί είχε βγει από το έργο της παραχώρησης.

Αυτό το κριτήριο, όμως, το ξέρανε όσοι απένταξαν το κομμάτι «Πάτρα-Πύργος» το 2013. Το ήξεραν...

Επομένως, όπως αποδείχθηκε και από τις μελέτες βιωσιμότητας που έγιναν στη συνέχεια και με τον Οργανισμό JASPERS, που είναι ο επίσημος σύμβουλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αν δεν είχαμε εκπτώσεις της τάξης του 50%, αν δεν αυξάναμε τον ανταγωνισμό, αν μέναμε σε αυτά που υπήρχαν τα προηγούμενα χρόνια, με εκπτώσεις του 0% έως 20% που έδωσαν οι μεγάλες εταιρείες στον συγκεκριμένο διαγωνισμό, προφανώς, το έργο που θα εγκρινόταν δεν ήταν αυτοκινητόδρομος, ήταν μία λωρίδα και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση χωρίς διαχωριστικό διάζωμα. Δηλαδή θα ήταν ένας δρόμος που δε θα διασφάλιζε την ασφάλεια και αυτό που θέλαμε για την περιοχή.

Όπως ξέρετε, την έγκριση του μεγάλου έργου τη λάβαμε τον Μάιο του 2018 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πάρτε το, το καταθέτω στα Πρακτικά.

Τα σενάρια που ζητήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ήταν από μία λωρίδα και ΛΕΑ χωρίς διαχωριστική νησίδα και έγιναν συγκεκριμένες προβλέψεις και μελέτες και χειρισμοί για να πάρουμε την έγκριση, που δεν θα έπαιρνε ποτέ η χώρα έγκριση γι' αυτό το κομμάτι του δρόμου και το έγκλημα που έγινε να βγει έξω από τον διαγωνισμό ο οποίος θα είχε ολοκληρωθεί τώρα. Αυτή θα ήταν η κατάληξη.

Κύριε Πρόεδρε, για το έργο ξέρετε, έχουν ακουστεί πολλά.

Ότι το έχουμε στήσει, ότι ο Καλογρίτσας πήρε τέσσερα τμήματα για να κάνει κανάλι,

ότι έβαζε τα βοσκοτόπια.

Δεν πειράζει. Ας καθίσουμε εδώ, να ενημερωθούν οι πολίτες, όπως ενημερώθηκαν και οι Δήμαρχοι, ο Περιφερειάρχης και ο κ. Κουτσούκος, ο οποίος τα ξέρει όλα αυτά που λέω.

Πάμε, λοιπόν, να δούμε τι έχει γίνει μέχρι σήμερα. Μετά τον Μάιο του 2018 η υπηρεσία κάλεσε τους μειοδότες να αιτιολογήσουν τις προσφορές τους και οι οποίοι κατέθεσαν αιτιολογήσεις. Μέχρι στιγμής λοιπόν -όχι οι πέντε που ρωτάτε- οι έξι ολοκληρώνονται. Οι πέντε έχουν ολοκληρωθεί, για τη μία τρέχουν οι ημερομηνίες μήπως υπάρχει προσφυγή και τις επόμενες ημέρες η μία ολοκληρώνεται, από ό,τι μας ενημερώνει η Υπηρεσία και η Επιτροπή Διαγωνισμού. Συγκεκριμένα τα τμήματα 1, 4, 5, 6, 7 και 8 -αν θέλετε να σας τα πω και αναλυτικά-, οδεύουν στην ολοκλήρωση.

Στην ενημέρωση που είχαμε στους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ και Β΄ βαθμού και στο Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας, οι υπηρεσιακοί έβαλαν έναν στόχο, το επόμενο εικοσάημερο να ολοκληρωθεί η 2 και η 3. Από ό,τι μας ενημερώνει η Υπηρεσία, γιατί εμείς δεν παρεμβαίνουμε στη δουλειά της Επιτροπής και των Υπηρεσιακών, στους διαγωνισμούς για τα τμήματα 2 και 3 δεν εγκρίθηκαν οι αιτιολογήσεις του πρώτου μειοδότη και έχουν καλέσει το δεύτερο, προκειμένου να αιτιολογήσει τις εισροές και από ό,τι σήμερα με ενημέρωσαν, κατέθεσε στοιχεία για την αιτιολόγηση.

Άρα, για να γράφουν και διάφορα όσοι έγραφαν τριάμισι χρόνια τώρα: η εταιρεία «Τοξότης» του κ. Καλογρίτσα έχει φέρει εγγυητική για το τμήμα 4. Μένει το πρακτικό του τμήματος 1 που είναι μειοδότης. Για τις άλλες δύο απορρίφθηκε από την Επιτροπή. Και περιμένουμε να δούμε αν ο δεύτερος μειοδότης θα φέρει μια αιτιολόγηση που θα εγκριθεί από την επιτροπή, αλλιώς θα πάμε στον τρίτο. Όπως τα λέγαμε, κύριε Κουτσούκο, από την αρχή. Ακριβώς όπως τα λέγαμε από την αρχή, όταν κάποιοι κατηγορούσαν συλλήβδην την Κυβέρνηση.

Οι υπόλοιποι έξι διαγωνισμοί είναι ανά δύο έργα σε διαφορετικούς μειοδότες, όπως ήταν κι ο πολιτικός στόχος που είχαμε, δηλαδή να μην πάει το έργο σε έναν με χαμηλή έκπτωση, γιατί δε θα γινόταν ποτέ και δεν θα έπαιρνε ποτέ έγκριση από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά να έχουμε πολλούς αναδόχους που ταυτόχρονα θα υλοποιήσουν το έργο.

Άρα, ο στόχος μας είναι να πιέσουμε την Επιτροπή να ολοκληρώσει, να έχει κάνει καλή δουλειά ώστε να μην έχουμε άλλες εμπλοκές. Από ό,τι βλέπετε, στα τέσσερα δεν έχουμε. Και τέλος Οκτωβρίου, λογικά θα έχουμε και τους οκτώ διαγωνισμούς ώριμους, προκειμένου και να πάνε οι οκτώ στο Ελεγκτικό Συνέδριο.

Αν δεν τα έχουμε μέχρι τον χρόνο που σας λέω, θα επανεξετάσουμε -σε σύσκεψη που

θα γίνει στο υπουργείο με τους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης- το αν πρέπει να στείλουμε τους έξι και να αφήσουμε τους δύο που δεν θα έχει ολοκληρωθεί η δουλειά. Η εκτίμηση μας, όμως, είναι ότι θα έχει ολοκληρωθεί.

### **Κατά την Δευτερολογία του ο κ. Σπίρτζης ανέφερε τα εξής:**

Θα ξεκινήσω από το τελευταίο.

Το τελευταίο, κύριε Κουτσούκο, λέει ότι, ναι εμείς παίρνουμε την ευθύνη που γίνεται ο δρόμος ως αυτοκινητόδρομος, διότι με τα εγκλήματα χειρισμού του έργου που είχαν γίνει στο παρελθόν, δε θα είχαμε ούτε διαχωριστική λωρίδα και θα είχαμε μία λωρίδα και ΛΕΑ από τη μία κατεύθυνση και μία λωρίδα και ΛΕΑ από την άλλη. Δυστυχώς, αυτά ήταν τα εγκλήματα που έγιναν το 2013 που κάποιος ψήφισαν να βγει αυτό το τμήμα από την παραχώρηση.

Ακόμα μεγαλύτερη ευθύνη -για να τα λέμε όλα και να μην έχετε μόνο εσείς την ευθύνη που κάνετε και την επίκαιρη ερώτηση- έχουν αυτοί που έκαναν τον αρχικό διαγωνισμό και «μπαλαμούτιασαν» τα νούμερα. Όταν λέμε «μπαλαμούτιασαν τα νούμερα» και έδωσαν τέτοιες τιμές που αναφέρει η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, δεν τα λέμε εμείς.

Πάρτε την έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τα έργα παραχωρήσεων, όπως είχαν γίνει και όπως αναθεωρήθηκαν, για να ενημερωθείτε και εσείς και όλοι οι υπόλοιποι για το πώς γίνονταν τα έργα, πόσο κόστιζαν και ποιες ήταν οι «μαύρες τρύπες».

Εκτός από την αδυναμία που ιστορικά μου έχετε, ξέρετε ότι εγώ μπορεί να είχα διαφωνίες μαζί σας και όταν ήμασταν στον ίδιο χώρο και όταν χώρισαν οι δρόμοι μας, αλλά δεν θα σας είχα θίξει ούτε σε προσωπικό ούτε σε ηθικό επίπεδο, κάτι που κάνετε εσείς όλα αυτά τα χρόνια.

Τώρα, όμως, που αποκαλύπτεται ότι τελικά οι εκλεκτοί ήταν των προηγούμενων Κυβερνήσεων, σας είδα να κρατάτε μια άλλη στάση σ' αυτήν την Αίθουσα, μια τελείως διαφορετική στάση.

Για να δούμε, λοιπόν: Έχουμε ακύρωση του προηγούμενου διαγωνισμού; Έχουμε ακύρωση του διαγωνισμού που είχατε βγάλει εσείς, γιατί ποτέ δεν θα γινόταν το έργο ως αυτοκινητόδρομος. Και ποτέ δεν θα ολοκληρωνόταν ο διαγωνισμός! Αυτό το λέει η Κυβέρνηση; Όχι. Το λένε οι μελέτες που κατατέθηκαν μετά και η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με 0% έως 12% έκπτωση ή ως 20% έκπτωση που έδωσαν στην κατάτμηση που λέτε εσείς -που δεν είναι κατάτμηση- δεν θα εγκρινόταν το έργο ως αυτοκινητόδρομος. Είναι τόσο απλό. Αυτό έβγαλε η μελέτη κόστους-οφέλους.

Δεύτερον, είναι κατάτμηση; Όχι βέβαια. Είναι οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες, αυτοτελείς, όπως προβλέπεται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία -γι' αυτό και έχει εγκριθεί από παντού- και προφανώς δε θα γίνει το πρώτο τμήμα για να γίνει το επόμενο. Θα ξεκινήσουν οκτώ εργολαβίες ταυτόχρονα.

Είναι διολίσθηση ότι με τσαμπουκά αποκλείσαμε τους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης; Ζητήσατε ποτέ εσείς ενημέρωση; Με πήρατε ποτέ τηλέφωνο; Δεν έχετε το τηλέφωνό μου; Το τηλέφωνό μου δεν έχει αλλάξει.

Από το 2010 που αναφέρατε προηγουμένως, κύριε Κουτσούκο, από τότε που ήμουν στην Επιτροπή επί Γιώργου Παπανδρέου για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, δεν έχει αλλάξει το κινητό μου. Πάρτε με όποτε θέλετε να σας ενημερώσω. Και εσείς και οποιοσδήποτε άλλος Βουλευτής ή πολίτης θέλει.

Ξέρετε ποιο πράγμα είναι διολίσθηση; Διολίσθηση είναι αυτά που ζήσαμε τριάμισι χρόνια. Διολίσθηση είναι να λες στους πολίτες ότι δεν κάνουν τον διαγωνισμό όπως έπρεπε, ότι ακύρωσαν τον διαγωνισμό για ένα έργο που δε θα γινόταν ποτέ. Αυτό είναι διολίσθηση.

Επίσης, χαίρομαι ειλικρινά όταν αγωνιάτε για το ότι «παγιδεύσαμε» τον Πρωθυπουργό να λέει λάθος ημερομηνία. Ακούστε, δεν είναι λάθος η ημερομηνία που είχαμε πει. Δεν περιμέναμε από τότε που κατατέθηκε οριστικά ο εγκεκριμένος από τους JASPER φάκελος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ότι θα κάνει τέσσερις μήνες για να πάρουμε την έγκριση, ούτε περιμέναμε, ότι η αιτιολόγηση των οκτώ μειοδοτών στους διαγωνισμούς θα είχε από την Υπηρεσία και από την Επιτροπή τόσο προσεκτική και λεπτομερή δουλειά, για να μην έχει πρόβλημα ο διαγωνισμός στη συνέχεια.

Όπως έχετε παρατηρήσει, εμείς τελειώνουμε τα έργα, κύριε Κουτσούκο. Δεν κάνουμε έργα χωρίς μελέτες, πρόχειρα, «στο πόδι», όπως είχε προγραμματιστεί το Πάτρα-Πύργος, χωρίς ακριβείς ποσότητες, με λάθος ποσότητες εσκεμμένα, ούτε διαγωνισμούς, όπως είναι ο δρόμος της Μεσαράς ή η Παραϊόνια Οδός που χρειάζονται μετά εργολαβίες-σκούπα.

Ευτυχώς, κάναμε ένα σχέδιο Νόμου που, αν μη τι άλλο, διαφυλάσσει το δημόσιο συμφέρον από τέτοιες πρακτικές είτε των Υπηρεσιακών είτε άλλων.