

Ψηφίστηκε από τη Βουλή το νομοσχέδιο για την κατασκευή του νότιου τμήματος του E65 (Λαμία - Ξυνιάδα)

2018/12/21 10:50 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Ψηφίστηκε επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου από τη Βουλή το νομοσχέδιο του υπουργείου Μεταφορών για την επικαιροποίηση της σύμβασης παραχώρησης, που αφορά την κατασκευή-συντήρηση-λειτουργία του νότιου τμήματος του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (E65), από το ύψος της Λαμίας μέχρι την Ξυνιάδα.

Κατά την ομιλία του στη Βουλή, ο αρμόδιος υπουργός Χρήστος Σπίρτζης επεσήμανε ότι το έργο παραχώρησης είναι ενταγμένο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας από το 2006 και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο, με τη χρηματοδότησή του να γίνεται από κοινοτικούς πόρους σε ποσοστό 85% και από εθνικούς πόρους σε ποσοστό 15%.

Σύμφωνα με τον υπουργό Μεταφορών, στην επικαιροποιημένη σύμβαση παραχώρησης του εν λόγω τμήματος του αυτοκινητοδρόμου, οι χρηματοροές για το έργο -είτε αφορούν στη δαπάνη κατασκευής, είτε στα έσοδα, είτε στις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης- θα είναι απολύτως διακριτές για να γίνεται έλεγχος σε σχέση με το μεσαίο τμήμα.

Καταργείται οποιαδήποτε οικονομική εισφορά του ελληνικού δημοσίου προς τον παραχωρησιούχο, καθώς όπως είπε «το ελληνικό δημόσιο δε θα δίνει 1 ευρώ για τη λειτουργία και τη συντήρηση αυτού του τμήματος. Αν υπάρχουν λιγότερα έσοδα σε αυτό το τμήμα του αυτοκινητόδρομου, θα τα βάζει ο παραχωρησιούχος. Αν υπάρχουν περισσότερα, θα τα παίρνει το ελληνικό δημόσιο».

Ακόμη, δημιουργείται ιδιαίτερος λογαριασμός εσόδων του αναβαλλόμενου τμήματος, επί του οποίου δεν έχουν δικαίωμα ενεχύρου οι δανειστές του έργου, καθώς επίσης ο παραχωρησιούχος θα έχει την υποχρέωση να καταρτίσει ξεχωριστό χρηματοοικονομικό μοντέλο.

Αναφορικά με το βόρειο τμήμα του E65, ο κ. Σπίρτζης επεσήμανε ότι έχει προχωρήσει

πάρα πολύ η διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα, προκειμένου να προχωρήσει και αυτή η συμφωνία, ενώ δήλωσε ότι έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες μελετών, δηλ. έχουν ολοκληρωθεί οι οριστικές μελέτες και έχει δοθεί εντολή για να γίνουν οι κτηματογραφήσεις.

Ακολουθεί ολόκληρη η ομιλία του κ. Σπίρτζη στη Βουλή:

Κύριε Πρόεδρε, αξιότιμοι κύριοι συνάδελφοι, συνήθως οι κυρώσεις σύμβασης και οι δημόσιες συμβάσεις αποτελούν εξειδικευμένα θέματα στη διαδικασία, στο σχεδιασμό, στις προϋποθέσεις γι' αυτό και δίνεται η δυνατότητα σε λαϊκίστικες δυνάμεις να στρεβλώνουν την αλήθεια.

Θα προσπαθήσουμε, λοιπόν, να αναδείξουμε αυτά τα σημεία, γιατί, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και όσων σας στηρίζουν και σας ακολουθούν και στην τακτική σας, όπως ο κ. Μανιάτης, έχετε θράσος για να τα λέτε αυτά που λέτε σήμερα στη Βουλή.

Κύριε Καραμανλή, σε μία κοινοβουλευτική περίοδο ποτέ δεν έχετε ολοκληρώσει ούτε ένα έργο αξίας 300.000 ευρώ. Και σας προκαλώ να μας πείτε ένα έργο από το 1974, από το 1944, από το 1924 που η παράταξή σας σε μία κοινοβουλευτική περίοδο έχει ξεκινήσει και έχει ολοκληρώσει. Αυτό ήταν το παράδειγμα που σας έφερα με τη Μενεμένη και ας ήταν «μικρού προϋπολογισμού».

Αναφέρετε συνέχεια ανακρίβειες, όπως για παράδειγμα αυτό που είπατε πριν για το Πάτρα-Πύργος, αν τηρούμε τον νόμο που ψηφίσαμε, γιατί δεν έχουν γίνει απαλλοτριώσεις. Έχουν γίνει απαλλοτριώσεις. Εντάχθηκαν, κύριε Καραμανλή, για όλα τα κρίσιμα έργα του υπουργείου και όχι μόνο. Και το ίδιο κάνουμε στα έργα των περιφερειών, των δήμων, στον 7Α.

Και συνήθως για ποια τμήματα των αυτοκινητοδρόμων κόπτονται κάποιοι βουλευτές; Γι' αυτά που οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ εξαίρεσαν από τις παραχωρήσεις. Και κυρίως κόπτονται οι βουλευτές που είναι από τις περιοχές που βγήκαν έξω από τις παραχωρήσεις τα οδικά δίκτυα, δηλαδή της Ηλείας, των Τρικάλων, της Φθιώτιδας. Οι βουλευτές της ΝΔ και του ΠΑΣΟΚ, που ψήφισαν να βγουν αυτά τα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων έξω από τις παραχωρήσεις, έρχονται εδώ και κλαίνε τώρα ότι εμείς καθυστερήσαμε.

Θα εξαιρέσω την τοποθέτηση του κ. Μπαργιώτα, γιατί ήταν σε τελείως διαφορετικό ύψος. Όμως, θα ήθελα να του πω, ότι έχουν γίνει **πολύ μεγάλες αλλαγές στα δημόσια έργα και με τον ν. 4412, αλλά και με τον ν. 4413.**

Και πιο συγκεκριμένα, δεν προβλεπόταν σε αυτά τα έργα παραχώρησης να υπάρχει ούτε προϋπολογισμός, ούτε τεchnοοικονομικό μοντέλο δημοσιευμένο, ούτε κοινωνική πρόνοια για το ύψος των διοδίων που είχατε θεσπίσει. Δε μπορούν σήμερα να βγουν

διαγωνισμοί και να καταλήξουν σε τέτοιου είδους συμβάσεις, όπως έγινε το 2007 και το 2006 και όπως αναθεωρήθηκαν το 2013 με το νέο θεσμικό πλαίσιο που έχουμε.

Για να γίνω πιο συγκεκριμένος στις παρατηρήσεις που έκανε ο κ. Μπαργιώτας, θα ήθελα να του πω το εξής: Συνήθως στις καθυστερήσεις βαρύνονται οι κατασκευαστές, οι εργολήπτες. Σε αυτήν εδώ την περίπτωση, με τις συμβάσεις που είχαν προβλεφθεί -και θα το αναλύσουμε μετά αυτό- για πρώτη φορά τις καθυστερήσεις δεν τις χρεώθηκαν αυτοί που είχαν κερδίσει τους διαγωνισμούς, οι ανάδοχοι, ούτε οι εργολάβοι, ούτε οι παραχωρησιούχοι, αλλά το ελληνικό δημόσιο.

Πώς έγινε αυτό; Έγινε με δύο τρόπους. Ο πρώτος τρόπος ήταν η δέσμευση δύο φορές του ελληνικού δημοσίου από τις κυβερνήσεις που έκαναν τις συμβάσεις -και τις αναθεώρησαν- για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων, για την ολοκλήρωση των αρχαιολογικών εργασιών και των αδειοδοτήσεων και, βέβαια, από αυτό που αποδέχθηκαν για τον τραπεζικό δανεισμό, όπου είχαν προβλέψει να είναι οπισθοβαρής η χρηματοδότηση από το τραπεζικό σύστημα, από τις ιδιωτικές τράπεζες, ενώ υπήρχε ο όρος ότι οι τράπεζες μπορούσαν να σταματήσουν τη χρηματοδότηση όποτε έκριναν ότι δεν θα καλύπτονταν τα έσοδα που είχαν προβλέψει στην προσφορά που είχαν δώσει.

Επίσης, για να κλείσω με τα εισαγωγικά, θα πω το εξής: Κύριε Καραμανλή, είπατε και στην Επιτροπή και σήμερα, ότι δεν έχουμε νέες συμβάσεις. Σας είπα μερικές από τις νέες συμβάσεις που έχουμε, γιατί έχουμε πάρα πολλές.

Μας έχετε καταγγείλει και για σκάνδαλα για αυτές τις νέες συμβάσεις και τώρα λέτε ότι δεν έχουμε νέες συμβάσεις. Είναι να απορεί κανείς. Δεν θα τις επαναλάβω. Τις ξέρει ο ελληνικός λαός, τις ξέρει ο κόσμος και τις παρακολουθεί να υλοποιούνται και μάλιστα με πολύ γρήγορους ρυθμούς.

Έχουμε νέες συμβάσεις.

Να σας πω: Το Θριάσιο που μας καταγγείλατε με τον κ. Μανιάτη για σκάνδαλα, την υπογειοποίηση των Σεπολίων, τα σιδηροδρομικά τμήματα του Κορίνθου-Πατρών. Να μη συνεχίσω τώρα. Είναι πάρα πολλά, όπως η Παραϊόνια οδός. Να μη συνεχίσω.

Πάμε στα σημερινά. Είπατε, ότι η ΝΔ έκανε τον σχεδιασμό αυτών των έργων. Θέλω να σας δώσω συγχαρητήρια για τον καταπληκτικό σχεδιασμό που έκανε η Νέα Δημοκρατία «προστατεύοντας» το δημόσιο συμφέρον, για τους διαγωνισμούς που έκανε η Νέα Δημοκρατία -να σας δώσω και για αυτό συγχαρητήρια- για τις συμβάσεις που έκανε η Νέα Δημοκρατία. Να σας δώσω συγχαρητήρια, κύριε Καραμανλή, για τη διακοπή εργασιών που έγινε από τις συμβάσεις που έκανε η Νέα Δημοκρατία.

Να σας δώσω συγχαρητήρια για τα 1,2 δισ. παραπάνω χρήματα, για το ύψος των διοδίων, για όλα αυτά που ταλαιπώρησαν την ελληνική κοινωνία μέχρι η Κυβέρνηση

του Αλέξη Τσίπρα να ολοκληρώσει αυτές τις παραχωρήσεις.

Αυτά δε τα λέμε μόνο εμείς. Όταν τα λέγαμε εμείς, εσείς ερχόσασταν και μας λέγατε για πανωπροίκια. Πάμε να δούμε τι κάνουμε σήμερα και πώς προκύπτουν ποια πανωπροίκια και από ποιους δόθηκαν.

Σήμερα, με το παρόν σχέδιο, κυρώνεται η Συμφωνία Τροποποίησης Σύμβασης Παραχώρησης που ολοκληρώθηκε στις 11 Δεκεμβρίου του 2018. Η Συμφωνία αφορά στην κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του Νότιου Τμήματος του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, του Ε65, **από την ΠΑΘΕ στο ύψος της Λαμίας μέχρι την Ξυνιάδα.**

Πριν αναπτύξω τις διαφορές που ερχόμαστε σήμερα να ψηφίσουμε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος σε σχέση με τη Σύμβαση που υπήρχε για τον Ε65 και κυρώθηκε το 2007 με τον ν. 3597, τροποποιήθηκε το 2013 με τον ν. 4219 και με το άρθρο 44 του ν. 4374/2015, είναι χρήσιμο να δούμε το ιστορικό του έργου και των έργων παραχώρησης γενικότερα.

Να βγάλουμε συμπεράσματα για τα δημόσια έργα που αποτελούν ιστορικά έναν από τους κύριους κλάδους για την επιτάχυνση της οριστικής εξόδου από την οικονομική κρίση. Να ενημερωθούν οι πολίτες και να δοθούν καθαρές απαντήσεις για τις ολιγωρίες, τα λάθη, τις παραλείψεις και τις σκοπιμότητες, να μην υπάρχουν «γκρίζες» ζώνες στην ενημέρωση των πολιτών και να πάρουμε όλοι θέση πάνω σε αυτά τα ζητήματα.

Το έργο παραχώρησης είναι ενταγμένο, όπως ξέρετε, στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας από το 2006 και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο. Η χρηματοδότηση -για να μην υπάρχει καμία αμφιβολία- γίνεται από κοινοτικούς πόρους σε ποσοστό 85% και από εθνικούς πόρους σε ποσοστό 15%.

Τι προέβλεπε η Σύμβαση του 2007, που είναι υπερήφανη η ΝΔ για αυτή; Προέβλεπε για το σύνολο του έργου -δηλαδή από τη Λαμία, από την ΠΑΘΕ, μέχρι την Εγνατία- ότι το έργο θα τελειώσει σε 66 μήνες, 5,5 χρόνια από την έναρξη της παραχώρησης, δηλαδή ότι θα τελείωνε στο τέλος του 2014.

Προέβλεπε, επίσης, ότι η παράδοση του συνόλου των εκτάσεων των απαλλοτριώσεων θα γίνει σε 12 μήνες, δηλαδή το 2009 και η επιδότηση λειτουργίας -προσέξτε το αυτό- θα είναι 1,7 δισ. ευρώ.

Τι έκανε μετά η Νέα Δημοκρατία, που περηφανεύεται; Γιατί από αυτά που σας είπα, για τη Σύμβαση του 2007 δεν έγινε τίποτα. Με την αναδιάρθρωση, λοιπόν, της Σύμβασης, **συμφωνήθηκε να κατασκευαστεί άμεσα το μεσαίο τμήμα του έργου**, που ήταν και το πιο εύκολο κατασκευαστικά -είχε και δύο σταθμούς διοδίων μέσα σε

79 χιλιόμετρα, τα άλλα τμήματα δεν είχανε, για να ξέρουμε τους λόγους που επιλέχτηκε το μεσαίο τμήμα- και να αναβληθούν οι κατασκευές του αρχικού και τελικού τμήματος.

Μειώθηκε το αντικείμενο του έργου κατά 55%. Αυτά που σας λέμε δεν είναι τα στοιχεία που παρουσιάζαμε εμείς. Είναι τα στοιχεία της έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Τα έχουν λάβει όλοι οι βουλευτές της Επιτροπής και θα κατατεθεί και σήμερα στα Πρακτικά, για να δούμε τι πρωτοβουλίες θα πάρει η Νέα Δημοκρατία και το ΚΙΝΑΛ που περηφανεύονται γι' αυτές συμβάσεις.

Επομένως, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο μειώθηκε το αντικείμενο του έργου 55%. Έπρεπε να έχει κατασκευαστεί αυτοκινητόδρομος συνολικά 174 χιλιομέτρων και με την τροποποίηση του 2013 συμφωνήθηκε να κατασκευαστούν 79 χιλιόμετρα σε δύο χρόνια.

Αποτελεί κόλαφο για τις προηγούμενες κυβερνήσεις η έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και επιβεβαιώνει, δυστυχώς, ό,τι είχαμε πει. Στη σελίδα 35, κύριε Καραμανλή -θα σας διαβάσω από μέσα- αναφέρει: «Αποφασίστηκε η αναβολή κατασκευής σημαντικών τμημάτων αυτοκινητοδρόμων 45% για την Ολυμπία Οδό...», - για το Πάτρα-Πύργος του λέτε, που βγάλατε έξω- «...και 55% για τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας».

Λέει, λοιπόν: «Επιπλέον παραμένει ο κίνδυνος της σημαντικής υποχρησιμοποίησης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας...» -γι' αυτό που συζητάμε σήμερα- «...και του Τμήματος Λεύκτρο-Σπάρτη» για το Μορέα, «η οποία δεν συνάδει με τα κριτήρια χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης».

Κύριε Καραμανλή, η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου αναφέρεται στην περίοδο 2010-2014. Και αφού λέει πολλά οικονομικά στοιχεία για το πόσο χρηστή διαχείριση είχατε στα δημόσια έργα, στη σελίδα 40 λέει για τον συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας, ότι το αντικείμενο του έργου μειώθηκε σημαντικά και επομένως **ούτε το νότιο, ούτε το βόρειο τμήμα θα το συνδέει με υφιστάμενους αυτοκινητοδρόμους.** Θα το καταθέσουμε αυτό στα δύο κόμματα για να το διαβάσετε αναλυτικά.

Τώρα, τι πραγματικά έχει γίνει; Δεσμεύτηκε το ελληνικό δημόσιο το 2013 για δεύτερη φορά να ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις και να τις ολοκληρώσει τον Δεκέμβρη του 2013. Το κόστος του έργου στην αρχική συμφωνία ήταν 2,375 δις.

Μετά τη συμφωνία που μειώθηκε το αντικείμενο τόσο πολύ, πήγε στο 1,594 δισ.ευρώ. Δηλαδή το 45% του έργου θα γινόταν με το 67% του αρχικού κόστους. Αντί,δηλαδή, να συμφωνήσετε αναλογικά να πληρωθεί 1.068.000.000 ευρώ, συμφωνήσατε να πληρωθεί 1.594.000.000, δηλαδή 526 εκατ. παραπάνω από την αρχική σύμβαση!

Αυτό, κύριε Καραμανλή, είναι πανωπροίκι. Έχετε δίκιο. Πρέπει να καταγγείλετε την κυβέρνηση Σαμαρά που το συμφώνησε το 2013 τους ειδικούς διαπραγματευτές, όλους αυτούς που είχατε.

Θα πάμε και στο 2015. Θα τα πούμε όλα στην Αίθουσα σήμερα. Όλα!

Ψεύδεται το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο; Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο τα λέει αυτά. Δεν τα λέω εγώ. Να καταγγείλετε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο. Να στείλετε στον Εισαγγελέα το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο που λέει ψέματα κατά τη γνώμη σας.

Και αυτή, όπως, η συμφωνία του 2013 που κάνατε, δεν αποδείχθηκε επαρκής για την ολοκλήρωση του κεντρικού τμήματος του Ξυνιάδα-Τρίκαλα, που ήταν λιγότερο από το 45% του έργου.

Αμέσως μετά τη δήθεν επανεκκίνηση, στις αρχές του 2014, ούτε οι απαλλοτριώσεις είχαν ολοκληρωθεί, ούτε οι αρχαιολογικές ανασκαφές, ούτε οι μετακινήσεις των δικτύων κοινής ωφέλειας. Επομένως, τον Δεκέμβριο του 2015 -και καταθέτουμε εδώ την αδειοδότηση- εκδόθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι της συνδετήριας οδού και του κόμβου Ξυνιάδας.

Χρειαζόταν ένας χρόνος ακόμη για να ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις, αφού δεν είχαν εγκριθεί οι περιβαλλοντικοί όροι. Άρα, τι μας λέει ο κ. Σκρέκας; Ούτε οι περιβαλλοντικοί όροι δεν είχαν εγκριθεί. Τον Δεκέμβριο του 2015 ολοκληρώθηκαν.

Σχεδόν έναν χρόνο ήμασταν Κυβέρνηση τότε. Λέει ο κ. Καραμανλής και η Νέα Δημοκρατία, ότι εμείς τελειώνουμε αυτά που εκείνοι ξεκίνησαν και ολοκλήρωσαν και απλά τα εγκαινιάζαμε.

Από το **2007 έως τον Ιανουάριο του 2015 είχε υλοποιηθεί το 54% του έργου** - εμείς ήμαστε ακριβέστατοι- και προφανώς εμείς σε δύο χρόνια υλοποιήσαμε το 46% μέσα στην κρίση, στα capital control. Είναι τελείως αναποτελεσματική η Κυβέρνησή μας! Διαλύσαμε τη χώρα!

Αυτές οι καθυστερήσεις συσώρευσαν και νέες καθυστερήσεις και είχαν σαν συνέπεια, εκτός από την αδυναμία ολοκλήρωσης του έργου, που είχε καθοριστεί με τη δεύτερη σύμβασή σας το 2013 και που είχε αστοχήσει πλήρως, να σωρευθούν και νέες αποζημιώσεις από τον παραχωρησιούχο και τον κατασκευαστή.

Αυτά δεν είναι μέσα στην έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, γιατί αυτή αφορά μέχρι 31-12-2014. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε θέμα άμεσης επιστροφής κοινοτικών πόρων που είχαν διατεθεί για το έργο και, μάλιστα, ήθελαν για το συγκεκριμένο έργο 1 δισ. ευρώ να γυρίσουν πίσω.

Τι έγινε, λοιπόν, το 2016; Έγινε ανάκτηση σημαντικών καθυστερήσεων.

Έγινε μείωση των απαιτήσεων αποζημίωσης του κατασκευαστή και συγκεκριμένα από 115 εκατ. σε 50 εκατ., μείωση 65 εκατ. Μειώθηκε η δαπάνη αποκατάστασης καθυστέρησης από 67 εκατ. σε 10 εκατ., δηλαδή μείωση κατά 57 εκατ.

Δεν είναι στραγάλια τα εκατομμύρια του ελληνικού λαού...

Υπήρξε σημαντική μείωση των απαιτήσεων αποζημίωσης του παραχωρησιούχου από 27 εκατ. σε 7,5 εκατ., άλλα 20 εκατ. Συνολικά μειώθηκαν 143.911.953 ευρώ.

Σας καταθέτω στα Πρακτικά και τα επίσημα έγγραφα για το τι ζητούσαν οι παραχωρησιούχοι από το... θεάρεστο έργο της Νέας Δημοκρατίας και να σας καταθέσω ότι όταν τα λέγαμε εμείς αυτά, η Νέα Δημοκρατία, το ΚΙΝΑΛ και άλλα κόμματα και τα φιλικά τους Μέσα, μας έβριζαν και μας έλεγαν και πανωπροίκια αυτά που είχαν προβλέψει εκείνοι και τα κόψαμε. Δηλαδή, κόψαμε σχεδόν 800 εκατ. και μας έβριζαν!

Ποιος το λέει αυτό; Η Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου μιλάει για τις τρεις παραχωρήσεις, για 1.200.000.000 πρόσθετο κόστος. Δε τα λέμε εμείς πλέον, αλλά το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

Το Δημόσιο, λοιπόν, μετά από αυτό το θεάρεστο έργο της Νέας Δημοκρατίας στον Ε65, είχε προβλέψει να μπορεί μέσα σε τρία χρόνια από την ολοκλήρωση να ζητήσει από τον παραχωρησιούχο και τον κατασκευαστή να κατασκευάσουν το νότιο και το βόρειο τμήμα του αυτοκινητόδρομου, τα αναβαλλόμενα τμήματα και είχε βάλει και προϋποθέσεις.

Οι προϋποθέσεις που είχε βάλει, αφορούσαν τα έσοδα του οικείου τμήματος -αυτού δηλαδή που θα κατασκευάσουμε τώρα- μαζί με τους πόρους που θα είναι διαθέσιμοι στον παραχωρησιούχο μέσω του μηχανισμού ανακύκλωσης του μεριδίου του δημοσίου επί των εσόδων της Ιόνιας Οδού, δεν επαρκούν για την κάλυψη των επιλέξιμων δαπανών του αναβαλλόμενου τμήματος και, άρα, το δημόσιο θα αναλάμβανε την

πρόσθετη υποχρέωση να καλύψει το έλλειμμα αυτό μέσω του κρατικού προϋπολογισμού -συγχαρητήρια για τη σύμβαση που κάνατε- και μέχρι το ύψος των ανώτατων ορίων δαπανών λειτουργίας και συντήρησης, δηλαδή το 1,7 δισ. της αρχικής σύμβασης. Συγχαρητήρια και γι' αυτό!

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι έπρεπε να τροποποιηθούν αυτοί οι... καταπληκτικοί όροι της σύμβασης παραχώρησης της Νέας Δημοκρατίας. Και ενόψει της άσκησης του δικαιώματος του ελληνικού Δημοσίου, για να προχωρήσουμε και να έχετε σήμερα τη Σύμβαση και τις τροποποιήσεις στη διάθεσή σας, θα έπρεπε να ζητήσουμε αλλαγή, να θέσουμε επιπλέον όρους στον παραχωρησιούχο ως προς την υλοποίηση του νότιου τμήματος του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας.

Το γνωστοποιήσαμε, όπως έπρεπε, στη Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και θέσαμε όρους και προϋποθέσεις στον παραχωρησιούχο, οι οποίες έγιναν αποδεκτές.

Συγκεκριμένα τι έχει προβλεφθεί; Τι αλλάζουμε, δηλαδή, σήμερα που έρχεται για ψήφιση;

Το **πρώτο** είναι ότι οι χρηματοροές για αυτό το έργο, είτε αφορούν στη δαπάνη κατασκευής είτε στα έσοδα είτε στις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, θα είναι απολύτως διακριτές για να γίνεται έλεγχος σε σχέση με το μεσαίο τμήμα και θα παρακολουθούνται με απολύτως διακριτές λογιστικές καταγραφές.

Το **δεύτερο**: Καταργείται οποιαδήποτε οικονομική εισφορά του Δημοσίου.

Ως προς το αναβαλλόμενο τμήμα, λοιπόν, καταργείται οποιαδήποτε οικονομική στήριξη του Δημοσίου προς τον παραχωρησιούχο, δηλαδή πάνε τα 1,7 δισ. ευρώ ή το τμήμα που αναλογούσε στο νότιο τμήμα. Το ελληνικό δημόσιο δε θα δίνει 1 ευρώ για τη λειτουργία και τη συντήρηση αυτού του τμήματος. Αν υπάρχουν λιγότερα έσοδα σε αυτό το τμήμα του αυτοκινητόδρομου, θα τα βάζει ο παραχωρησιούχος. Αν υπάρχουν περισσότερα, θα τα παίρνει το ελληνικό Δημόσιο.

Το τρίτο: Δημιουργείται ιδιαίτερος λογαριασμός εσόδων του αναβαλλόμενου τμήματος, επί του οποίου δεν έχουν δικαίωμα ενεχύρου οι δανειστές του έργου.

Δημιουργείται υποχρέωση του παραχωρησιούχου να καταρτίσει ξεχωριστό χρηματοοικονομικό μοντέλο. Αυτά που έλεγε ο κ. Μπαργιώτας πριν.

Προβλέπεται η κατάθεση εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης και για τις κατασκευές και για τη λειτουργία και συντήρηση. Επιβάλλεται ποινική ρήτρα σε βάρος του παραχωρησιούχου για την υπέρβαση της προθεσμίας κατασκευής.

Επίσης, οι αποζημιώσεις και η αποκατάσταση των ημιτελών εργασιών πάνε στα 5

εκατ. ευρώ και μειώθηκε το κατασκευαστικό τίμημα στα 300 εκατ. ευρώ από τα 317 εκατ. ευρώ που ήταν. Και για πρώτη φορά σε έργο παραχώρησης, το Δημόσιο δεν πληρώνει τον ανεξάρτητο μηχανικό, που είναι ένα πρόσθετο κόστος 4 εκατ. ευρώ. Το επιβαρύνεται ο παραχωρησιούχος. Υπάρχουν οι πρόνοιες για να μην επαναληφθεί το θέμα των καθυστερήσεων και των αποζημιώσεων.

Οι απαλλοτριώσεις, λοιπόν, έχουν ενταχθεί στο 7Α και οι αρχαιολογικές εργασίες έχουν τεθεί στην παρακολούθηση της διυπουργικής Επιτροπής, για να μην έχουμε τις καθυστερήσεις που υπήρχαν.

Αθροιστικά, για να συνοψίσουμε τα συμπεράσματα, **ο παραχωρησιούχος παραιτήθηκε από την επιδότηση λειτουργίας** και μιλάμε για κόστος 12 εκατ. ευρώ. Η δαπάνη από τα 317 εκατ. ευρώ πήγε στα 300 εκατ. ευρώ και ο κατασκευαστής επωμίζεται πλήρως τη δαπάνη για τον ανεξάρτητο μηχανικό.

Ζήτησε να μάθει ο κ. Σκρέκας -αν θυμάμαι καλά- τι θα γίνει με το βόρειο τμήμα. Έχει προχωρήσει πάρα πολύ η διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα -είμαστε στην ολοκλήρωσή της- προκειμένου να προχωρήσει και αυτή η Συμφωνία, για να ξεκινήσει το βόρειο τμήμα. Το λέω αυτό, για να μην έχει καμιά αγωνία, αν και επί Νέας Δημοκρατίας δεν είχε, όταν ψήφιζε να βγει έξω το εν λόγω τμήμα.

Έχουμε ξεκινήσει τις διαδικασίες μελετών. Έχουν ολοκληρωθεί οι οριστικές μελέτες και έχουμε δώσει και εντολή για να γίνουν οι κτηματογραφήσεις, για να κάνουμε με τον 7Α σε μικρό χρονικό διάστημα τις απαλλοτριώσεις.

Θα μπορούσε να υλοποιηθεί διαφορετικά το έργο; Η απάντηση είναι μονοσήμαντη: Όχι. Το 2015 εφαρμόστηκαν οι αλλαγές στον Κανονισμό Χρηματοδότησης των συγχρηματοδοτούμενων έργων. Επομένως, για να εγκριθεί η χρηματοδότηση ενός αυτοκινητόδρομου, θα πρέπει να έχει από το 2015 και μετά είκοσι χιλιάδες αυτοκίνητα ημερησίως.

Αυτό ήταν γνωστό το 2013 που συμφωνήθηκαν οι αλλαγές των αρχικών συμβάσεων. Ήταν έγκλημα η μείωση του φυσικού αντικείμενου και να βγουν αυτήν την ώρα αυτά από τους αυτοκινητόδρομους. Είναι διπλό έγκλημα αναφορικά με την καθυστέρηση υλοποίησης των έργων, αλλά και σχετικά με την έγκριση χρηματοδότησης και για το αν θα μπορούσαν να γίνουν αυτά τα έργα, το ότι δεν υπήρξε καν το 2013 η αυτονόητη πρόβλεψη ότι τα τμήματα αυτά που εξαιρέθηκαν, είναι εγκεκριμένα από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ούτε αυτό δεν κάνατε! Έτσι, στην Ολυμπία Οδό και συγκεκριμένα στο κομμάτι Πάτρα-Πύργος εξετάστηκε το έργο ως νέο έργο.

Δεν θα υπήρχε έγκριση χρηματοδότησής του, κύριε Καραμανλή, αν δεν είχαμε αυτές τις εκπτώσεις, αν δεν είχαμε κάνει αυτές τις διαγωνιστικές διαδικασίες. Οι

κυκλοφοριακοί φόρτοι ήταν δεκαπέντε χιλιάδες την ημέρα το 2007 και το 2013 ήταν επτάμισι χιλιάδες την ημέρα. Άρα, κοροϊδεύετε τους πολίτες όλα αυτά τα χρόνια. Δεν θα γινόταν καν το έργο. Λέτε ότι είχατε και έτοιμο τον διαγωνισμό. Ούτε μελέτες δεν υπήρχαν. Προφανώς, αν ποτέ μας τον χρηματοδοτούσαν, θα ήταν μία λωρίδα χωρίς διαχωριστική νησίδα ανά κατεύθυνση.

Αναφορικά με τον αυτοκινητόδρομο που συζητάμε σήμερα, για να έχετε εικόνα -ειδικά ο κ. Σκρέκας και όσοι είναι από την Αντιπολίτευση από την περιοχή- θα πούμε τους φόρτους που είχατε βάλει στον... εκπληκτικό σχεδιασμό που είχατε κάνει το 2006, το 2007 και το 2013! Στο νότιο τμήμα είχατε προβλέψει στη σύμβαση του 2007 έντεκα χιλιάδες εννιάκόσια οχήματα την ημέρα. Το 2013 που αναθεωρήσατε, είχαν πέσει στα έξι χιλιάδες οχήματα και σήμερα είναι στα έξι χιλιάδες διακόσια οχήματα. Αυτό δεν είναι καθόλου μαγείρεμα!

Στο βόρειο τμήμα Τρίκαλα-Εγνατία είχατε προβλέψει το 2007 δέκα χιλιάδες οχήματα και το 2013 πέντε χιλιάδες οχήματα. Σήμερα είναι τρεις χιλιάδες εννιάκόσια οχήματα. Επομένως, να σας ξαναδώσω συγχαρητήρια για το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τις συμβάσεις της Νέας Δημοκρατίας. Εμείς θα πάρουμε την καλοπροαίρετη εκδοχή. Εμείς δεν είμαστε σαν κι εσάς. Θα πάρουμε την εκδοχή ότι υπήρχε αστοχία προβλέψεων και αστοχία σχεδιασμού. Δύο φορές, όμως δέσμευση για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων σε χρόνους που ήταν σίγουρο ότι δεν θα ολοκληρωθούν, τι είναι; Η αύξηση του κόστους κατά 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ που λέει το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, τι είναι;

Μας κατηγορείτε τριάμισι χρόνια για σκάνδαλα, κύριε Μανιάτη, τα πήγαμε στον Εισαγγελέα για το Πάτρα-Πύργος. Μετά, μας κατηγορήσατε για σκάνδαλο για το Θριάσιο. Το πήγα και αυτό στον Εισαγγελέα. Να σας το δώσω για το προσωπικό σας αρχείο για τα δήθεν σκάνδαλα που λέτε.

Γιατί όταν λέμε εμείς για αλλαγή του νόμου περί ευθύνης υπουργών, δεν περιμένουμε να γίνει και αλλαγή συνταγματική. Το κάνουμε μόνοι μας για τους εαυτούς μας. Περιμένουμε να το κάνετε κι εσείς για αυτά που είπε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο για τους υπουργούς σας, κύριε Μανιάτη.

Σήμερα, μάλιστα, μας κατήγγειλε και για ένα έργο της περιφέρειας....

Πονάνε αυτά που λέμε. Δεν πειράζει...

Το συμπέρασμα της συζήτησης είναι ότι έχει απόλυτο δίκιο ο Πρωθυπουργός Αλέξης Τσίπρας... Εμείς δε θέλουμε όπως είπε ο Πρόεδρος σας, να τελειώνετε μαζί μας για αυτά που πιστεύουμε. Αυτά είναι ακροδεξιές αντιλήψεις που δεν μας αφορούν. Εμείς δε θέλουμε -και ο ελληνικός λαός δε θα επιτρέψει- να έρθετε στην κυβέρνηση γι' αυτά που κάνατε στη χώρα και θέλετε να τα συνεχίσετε. Δε θα κουραστούμε να λέμε -

και ευχαριστούμε που εν μέρει αποδέχεστε αυτήν την αρχή- ότι τα έργα δεν ανήκουν σε καμία κυβέρνηση, σε κανέναν υπουργό, περιφερειάρχη ή δήμαρχο. Ανήκουν στον ελληνικό λαό που τα πληρώνει. Εμείς κρινόμαστε για την αποτελεσματικότητα, τη διαφάνεια και το κόστος των έργων από τον μοναδικό ιδιοκτήτη και των έργων και το μοναδικό εντολέα που έχουμε εμείς -και όχι εσείς- τον ελληνικό λαό.