

Η επιχειρηματολογία του υπ. Μεταφορών για την επίμαχη τροπολογία του Μορέα

2017/03/30 19:25 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Το υπουργείο Μεταφορών εξέδωσε τροπολογία σχετικά με την επίμαχη τροπολογία του Μορέα, η οποία προβλέπει τη δυνατότητα κάλυψης, από το ΠΔΕ, πρόσθετης επιδότησης του αυτοκινητοδρόμου.

Σύμφωνα με το υπουργείο, «οι βουλευτές της ΝΔ, του ΠΑΣΟΚ και τα φερέφωνα τους μας έχουν συνηθίσει σε περίσσεια θράσους και υποκρισίας τόσο καιρό τώρα. Αλλά αυτό που ακολούθησε τη χθεσινή ψήφιση τροπολογίας σχετικά με τη σύμβαση του δημοσίου **με τον ανάδοχο του δρόμου «Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα»** ξεπερνά ακόμα και τα δικά τους στάνταρ.

Ενώ από το 2007 σχεδίασαν και υλοποίησαν μια σύμβαση με τέτοιο τρόπο που χρειαζόταν δημόσια επιδότηση για να λειτουργήσει (κοινώς δεν «έβγαίνε»).

Ενώ από το 2013 με επίσημη επιστολή τους οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών δεσμεύονταν για την επιδότηση λειτουργίας που θα κατέβαλε το δημόσιο και τέλος ενώ το 2015 ψήφιζαν τη σχετική διάταξη στη Βουλή, καταγγέλλοντας την κυβέρνηση ότι άργησε να την φέρει προς ψήφιση, αποφάσισαν χθες να εξαφανίσουν και το τελευταίο ίχνος αξιοπρέπειας που πιθανόν να τους είχε απομείνει εκτοξεύοντας κάθε είδους ψευδείς κατηγορίες. Αλλά, «Στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σκοινί.»

Το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης δηλώνει αναλυτικά τα παρακάτω:

1) Ο δρόμος «Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα» ανατέθηκε στον συγκριμένο ανάδοχο το 2007 επί κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας. Το έργο εκ του σχεδιασμού του απαιτούσε δημόσια επιδότηση της λειτουργίας του καθώς τα έσοδά του υπολείπονταν των εξόδων του. Κοινώς εμφάνιζε παθητικό.

2) Το 2013 συμφωνήθηκε από την τότε κυβέρνηση ΝΔ - ΠΑΣΟΚ η τροποποίηση της αρχικής σύμβασης προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο. Την ίδια χρονιά τροποποιήθηκαν πανομοιότυπα και ψηφίστηκαν, οι συμβάσεις άλλων 4 μεγάλων δρόμων.

Αυτή η τροποποίηση περιελάμβανε πρόσθετη επιχορήγηση του δημοσίου προς τον ανάδοχο προκειμένου να καλυφθεί το λειτουργικό κόστος μετά την μείωση των

προβλεπόμενων εσόδων εξαιτίας της πτώσης της κυκλοφορίας.

Επιπλέον η αύξηση της δημόσιας επιχορήγησης ήταν απαίτηση και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων από την οποία δανείστηκε ο ανάδοχος για την υλοποίηση του έργου. Την απαίτηση αυτή δεσμεύτηκε να ικανοποιήσει η τότε κυβέρνηση με την από 26/06/2013 κοινή επιστολή του Υπουργού Οικονομίας Γιάννη Στουρνάρα και του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων Μιχάλη Χρυσοχοϊδη.

3) Η κυβέρνηση έφερε τον Δεκέμβρη του 2015 στη βουλή αυτούσια αυτή την τροποποίηση προκειμένου να ξεμπλοκάρει η κατασκευή του έργου και να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση του, η οποία και ψηφίστηκε με συντριπτική πλειοψηφία 265 βουλευτών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της ΝΔ και του ΠΑΣΟΚ.

Οι τελευταίοι μάλιστα εγκαλούσαν τότε την κυβέρνηση γιατί καθυστέρησε να φέρει τη τροποποίηση στη βουλή και επαίρονταν μιας και ήταν οι δικές τους κυβερνήσεις που την σχεδίασαν. Για του λόγου το αληθές μπορεί κανείς να ανατρέξει στα πρακτικά της βουλής, κατά την ημερομηνία συζήτησης και ψήφισης του σχετικού νομοσχεδίου.

Αποτελεί λοιπόν μεγάλη πρόκληση απέναντι στην νοημοσύνη του ελληνικού λαού να έρχονται τώρα οι ίδιοι βουλευτές και να εγκαλούν την κυβέρνηση για δήθεν χαριστικές ρυθμίσεις προς τους εργολάβους, όταν ήταν οι ίδιοι και οι κυβερνήσεις της ΝΔ και του ΠΑΣΟΚ που σύναψαν τόσο τις αρχικές συμβάσεις, όσο και τις τροποποιήσεις τους και δέσμευσαν νομικά όχι μόνο την παρούσα κυβέρνηση, αλλά και τις επόμενες κυβερνήσεις μέχρι το 2038 (ημερομηνία λήξης της σύμβασης παραχώρησης) για την καταβολή επιδότησης λειτουργίας.