

Αθήνα, 11.10.2011

Προς τον
Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ανώνυμων,
Περιορισμένης Ευθύνης και
Προσωπικών Τεχνικών Εταιρειών
Υπ' όψιν κ. Γ. Βλάχου
Προέδρου

Αγαπητέ κύριε Πρόεδρε,

Όπως γνωρίζετε, ο Υπουργός Υποδομών κ. Ραγκούσης μας έστειλε το σχέδιο νόμου (σ/ν) για τις μελέτες και τα δημόσια έργα, το οποίο βρίσκεται υπό διαβούλευση επί 1 ½ χρόνο, ζητώντας τα σχόλια μας σε ελάχιστο χρονικό διάστημα.

Ανταποκριθήκαμε αμέσως και αποστείλαμε στον κ. Υπουργό ένα συνοπτικό κείμενο με παρατηρήσεις και θέσεις μας επί της αρχής του σ/ν.

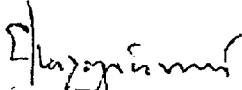
Δεδομένου ότι το σ/ν του ΥΠΥΜΕΔΙ αποτελεί ένα από τα θέματα συζήτησης στην έκτακτη γενική σας συνέλευση της 13^{ης} Οκτωβρίου, σας κοινοποιώ την απάντησή μου προς τον κ. Ραγκούση και παρακαλώ να ορίσουμε μία συνάντησή μας, αμέσως μόλις το σ/ν κατατεθεί στη Βουλή, προκειμένου να έχουμε τις απόψεις σας.

Σας κοινοποιώ επίσης την Επερώτηση (με αρ. 5/06.10.2011) που κατέθεσα στη Βουλή με άλλους δεκαέξι (16) συναδέλφους, προς τον Υπουργό Υποδομών, με θέμα την τραγική κατάσταση στα δημόσια έργα και στις συμβάσεις παραχώρησης των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της χώρας.

Μόλις ορισθεί η ημερομηνία συζήτησής της στη Βουλή θα σας ενημερώσω.

Με φιλικούς χαιρετισμούς,

Για τον Τομέα Δημοσίων Έργων


Σταύρος Έλ. Καλογιάννης
Βουλευτής Ν. Ιωαννίνων

Συνημμένα έγγραφα: Δύο [2]

1. Απάντησή μου προς τον Υπουργό ΥΠΥΜΕΔΙ
2. Επερώτηση υπ' αρ. 5/2011



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ
Βουλευτής Ν. Ιωαννίνων – Νέα Δημοκρατία

Αξιότιμο κύριο
Ιωάννη Ραγκούση
Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Αθήνα, 23.09.2011

Κύριε Υπουργέ,

Ως υπεύθυνος του Τομέα Δημοσίων Έργων της Νέας Δημοκρατίας σας ευχαριστώ για την επιστολή σας, με την οποία μου κοινοποιήσατε το σχέδιο νόμου (σ/ν) με τίτλο: «Μεταρρύθμιση συστήματος ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων μελετών και δημοσίων έργων, Ίδρυση Αρχής Μελετών και Έργων και λοιπές διατάξεις».

Παρά τον εξαιρετικά περιορισμένο χρόνο που είχαμε στη διάθεσή μας, καταθέτω ορισμένες απόψεις μας επί της αρχής του σ/ν. Αναλυτικές προτάσεις μας θα κατατεθούν όταν το σ/ν προωθηθεί στη Βουλή.

1. Γενικά:

Επί δύο σχεδόν έτη το Υπουργείο Υποδομών διαβουλεύεται επί ενός σχεδίου νόμου για την εκπόνηση μελετών και την κατασκευή δημοσίων έργων. Έχουμε συζητήσει παλαιότερη έκδοση του σ/ν με όλους τους Φορείς που εμπλέκονται στην παραγωγή έργων, οι οποίοι μας εξέφρασαν τις σοβαρές τους επιφυλάξεις τόσο επί του σ/ν όσο και για τον χρόνο κατάθεσής του.

Το ερώτημα που τίθεται είναι: Η εφαρμοζόμενη σήμερα νομοθεσία είναι επαρκής για την παραγωγή δημοσίων έργων; Είναι ασφαλώς πολύ καλύτερη και απολύτως διαφανής σε σχέση με προηγούμενα θεσμικά πλαίσια, τα οποία δεν ήταν αποδεκτά ούτε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Εάν η υφιστάμενη νομοθεσία χρειάζεται επικαιροποίηση ή τροποποιήσεις, είμαστε πρόθυμοι να τις συζητήσουμε. Όμως δεν μπορούμε να δεχθούμε ένα νέο νόμο που δεν απλοποιεί τις διαδικασίες αλλά αντιθέτως προσθέτει νέα μεγάλη γραφειοκρατία στην παραγωγή δημοσίων έργων.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν διασφαλίζουν τη διαφάνεια στην ανάθεση των έργων. Οι πρόσθετες εγγυητικές επιστολές, σε περίοδο εντονότατης οικονομικής κρίσης του κλάδου, δεν κινούνται στην κατεύθυνση προώθησης και ορθολογικής κατασκευής των έργων, θα έχουν δε σοβαρότατες περαιτέρω επιπτώσεις, ιδίως στις μικρές και μεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις.

Επιπλέον, η διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος προϋποθέτει την υποχρέωση ποιοτικής αξιολόγησης του αναδόχου από τον εργοδότη. Η μελέτη δεν αποτελεί εμπορικό προϊόν, αλλά επιστημονική εργασία, με μεγάλη σημασία για την επιτυχή υλοποίηση ενός έργου.

Επιτρέψτε μου όμως, κύριε Υπουργέ, να επισημάνω ότι παρ' ότι πέρασε μία διετία διαβούλευσης και υποτίθεται ότι στο σ/ν έχουν ενσωματωθεί παρατηρήσεις και προτάσεις των Φορέων, διαπιστώνουμε ότι και η έκδοση που μας εστάλη χρειάζεται άμεση επικαιροποίηση. Απορώ μάλιστα πως διέλαθαν της προσοχής τόσο της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής όσο και του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους (των οποίων, όπως αναφέρετε, οι παρατηρήσεις έχουν ενσωματωθεί στο σ/ν), διατάξεις οι οποίες έχουν ήδη θεσμοθετηθεί με άλλους Νόμους! Αναφέρομαι στην «Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων», η οποία σύμφωνα με το σ/ν «ιδρύεται με ιδιαίτερη νομοθετική πρωτοβουλία που είναι σε εξέλιξη», όταν είναι γνωστό ότι η σχετική ρύθμιση αποτελεί ήδη το άρθρο 1 του Ν. 4013/2011 (ΦΕΚ 204 Α'/2011).

Το ίδιο συμβαίνει και με την διάταξη περί εκπονήσεως μελέτης εκ μέρους ιδιώτη με σκοπό τη δωρεά στο Δημόσιο, που προτείνεται στο σ/ν, και η οποία έχει ήδη θεσμοθετηθεί (άρθρο 29, § 1, του Ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209 Α'/2011) περί ρυθμίσεως των αυθαιρέτων κτηρίων)!

Αντί των προτεινόμενων αποσπασματικών τροποποιήσεων των Νόμων 3316/2005 και 3669/2008, θα ήταν πιο δόκιμη η κατάθεση ενός ολοκληρωμένου και κωδικοποιημένου σχεδίου νόμου. Δυστυχώς αυτό δεν γίνεται αλλά παραπέμπεται με το σ/ν, αόριστα, στο μέλλον.

2. Κεφάλαιο Α' (Τροποποίηση του Ν. 3316/2005):

- Οι «γενικές κατηγορίες» μελετών που προτείνονται στο σ/ν ευνοούν τα μεγάλα μελετητικά γραφεία εις βάρος των μικρότερων. Στη σημερινή ζοφερή πραγματικότητα, τα μικρά και μεγάλα γραφεία μελετών δίνουν αγώνα επιβίωσης. Δύσκολα θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν θέματα αλλαγών στη σύνθεση και την οργάνωσή τους, προσλήψεων νέων εταίρων, συγχωνεύσεων, κλπ, δεδομένου μάλιστα ότι δεν υπάρχει κανένας προγραμματισμός έργων από πλευράς Υπουργείου.
- Η κατάτμηση των κατηγοριών μελετών θα έπρεπε να στηρίζεται, μεταξύ άλλων, στην καταγραφή των αναγκών του Δημοσίου για σύνταξη μελετών, στην επιστημονική τεκμηρίωση κάθε γνωστικού αντικείμενου, στην αποφυγή επικαλύψεων. Ενδεικτικά, η περαιτέρω διάσπαση της κατηγορίας 8 (Στατικές μελέτες) σε κατηγορίες (8) Στατικές μελέτες κτιριακών έργων και (9) Στατικές μελέτες τεχνικών έργων, δεν υπαγορεύεται από τις σύγχρονες εξελίξεις στην επιστήμη του Πολιτικού Μηχανικού, ούτε υπηρετεί τις ανάγκες του Δημοσίου. Το αντικείμενο των νέων κατηγοριών (8 και 9) δεν είναι πλέον διακριτό, συνεπώς η προτεινόμενη κατάτμηση είναι μάλλον αναχρονιστική, ενόψει μάλιστα και της ευρείας εφαρμογής των Ευρωκωδίκων.

Είναι δε χαρακτηριστικό της προχειρότητας και της μή επιστημονικής τεκμηρίωσης του σ/ν ότι το αντικείμενο «διαμόρφωση εσωτερικών και εξωτερικών χώρων» αφαιρείται από την υφιστάμενη κατηγορία 7 (ειδικές αρχιτεκτονικές μελέτες), αλλά δεν προστίθεται σε καμία άλλη κατηγορία (εκτός και εάν υπάρχουν άλλες σκέψεις για το συγκεκριμένο αντικείμενο μελετών)!

- Πιστεύουμε επίσης ότι δύσκολα ένας μελετητής μπορεί να καλύψει με επάρκεια περισσότερες από δυο (σημερινές) κατηγορίες μελετών, όπως προτείνει το σ/ν.

3. Κεφάλαιο Β' (Τροποποίηση του Ν. 3669/2008):

- Ο Νόμος 3669/2008 ήταν πλήρης και κωδικοποίησε όλο το νομοθετικό πλαίσιο ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων έργων. Ειλικρινά δεν βλέπουμε τις «ριζοσπαστικές αλλαγές» που υποτίθεται ότι εισάγει ο νέος νόμος στην εκτέλεση των δημοσίων έργων.
- Η νομοθετική πρωτοβουλία συνδέεται –κατά το Υπουργείο– με την ανάγκη εκτέλεσης ποιοτικής υποδομής που θα περαιώνεται στον προκαθορισμένο χρόνο και εντός του προϋπολογισθέντος κόστους. Όταν όμως το ίδιο το Υπουργείο δεν μπορεί να υπολογίσει τα ποσά που οφείλει στον τεχνικό κόσμο, που εκτιμάται ότι υπερβαίνουν κατά πολύ τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ, πως είναι δυνατό να εκτελούνται τα έργα στον προκαθορισμένο χρόνο;
- Διατάξεις όπως αυτή περί «συμφώνου ακεραιότητας», σύμφωνα με την οποία «οι υπάλληλοι απαγορεύεται να επιδιώκουν ή να αποδέχονται ... δώρο ή αντάλλαγμα για το χειρισμό υποθέσεώς τους», όπως είναι διατυπωμένη, δεν έχει θέση στο σ/ν.

4. Κεφάλαιο Γ' (Ίδρυση Αρχής Ελέγχου Μελετών και Έργων):

Στη σημερινή εξαιρετικά δύσκολη περίοδο που διανύουμε, το μόνο που δεν χρειάζεται είναι μία νέα Υπηρεσία, όπως η προτεινόμενη Αρχή, και μάλιστα σε κεντρικό και περιφερειακό επίπεδο. Υπενθυμίζεται βέβαια ότι το ΥΠΟΜΕΔΙ είχε προτείνει, αρχικώς, τη δημιουργία Ανεξάρτητης Αρχής για τα δημόσια έργα την οποία στην πορεία μετέτρεψε σε απλή Αρχή, η οποία θα λειτουργεί παράλληλα με τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων. Η νέα αυτή Υπηρεσία, όταν και εφ' όσον στελεχωθεί, θα προσθέσει γραφειοκρατία στην παραγωγή των έργων, χωρίς να προσφέρει το

παραμικρό. Άλλωστε, αυτό που δεν έκανε τόσον καιρό το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών, το προχώρησε το Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας, το οποίο ίδρυσε Ανεξάρτητη Αρχή για όλες τις δημόσιες συμβάσεις, περιλαμβανομένων των συμβάσεων παραχώρησης, ενσωματώνοντας ουσιαστικά στο εθνικό μας δίκτυο τις σχετικές Οδηγίες.

5. Κεφάλαιο Δ' (Άλλες διατάξεις):

Η ρύθμιση με την οποία επιτρέπεται στο ΤΕΕ ο διορισμός είκοσι πέντε (25) ειδικών συμβούλων (!) και μάλιστα με απόφαση του Προέδρου του, είναι προκλητική, πόσω μάλλον όταν η Κυβέρνηση προωθεί την εργασιακή εφεδρεία δεκάδων χιλιάδων υπαλλήλων. Αυτονόητο είναι ότι η σχετική διάταξη πρέπει να αφαιρεθεί.

Κύριε Υπουργέ,

Συνοψίζοντας, επισημαίνουμε ότι το σ/ν χρειάζεται πολλές αλλαγές, διορθώσεις, συμπληρώσεις. Ενδεικτικά αναφέρω ότι δεν κάνει καμία αναφορά στα σοβαρά προβλήματα των απαλλοτριώσεων που αντιμετωπίζουν τα έργα.

Ως Τομέας Δημοσίων Έργων της Νέας Δημοκρατίας είμαστε πρόθυμοι να συμβάλουμε στην βελτίωση της νομοθεσίας περί παραγωγής έργων, έχοντας πάντα ως γνώμονα τη διαφάνεια, την έντιμη διαχείριση του δημόσιου χρήματος, την ποιότητα.

Τέλος, παρακαλούμε όπως μας ενημερώσετε για τις συμβάσεις παραχώρησης, καθώς από την προηγούμενη συνάντησή μας, προ διμήνου, δεν υπήρξαν εξελίξεις και αυτό είναι πολύ ανησυχητικό και για την μεγαλύτερη επένδυση της χώρας.

Σας ευχαριστώ.

Με Τιμή

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης



ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝ. ΔΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Αριθ. Πρωτ. ΕΠΕΡΩΤ. ΗΡΩΩΝ 5
Ημερομηνία καταβολής 6-10-11

ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: Τραγική η κατάσταση στα δημόσια έργα και στις συμβάσεις παραχώρησης των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της χώρας

Η απελπιστική κατάσταση στον τομέα των δημοσίων έργων της χώρας επιβεβαιώνεται καθημερινά. Τα εργοτάξια έκλεισαν το ένα μετά το άλλο, τα νέα μεγάλα έργα που δημοπρατήθηκαν την τελευταία διετία μετριούνται στα δάχτυλα του ενός χεριού, αλλά και σε όσα δημοπρατήθηκαν οι εργολάβοι καθυστερούν πολύ να εγκατασταθούν.

Ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές, το Β' τρίμηνο του 2011 σε σύγκριση με το αντίστοιχο του 2010, παρουσίασε μείωση κατά 40%, ενώ ο δείκτης παραγωγής οικοδομικών έργων παρουσιάζει μία συγκλονιστική μείωση 60%, τη διετία Ιανουάριος 2009 – Ιανουάριος 2011, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων περικόπτεται συνεχώς. Όμως είναι γνωστό ότι οι δημόσιες επενδύσεις αποτελούν ισχυρό όπλο για την αντιμετώπιση της βαθιάς ύφεσης στην οποία βρίσκεται η χώρα μας από διετίας, καθώς έχουν υψηλό πολλαπλασιαστικό.

Υπάρχει τεράστια καθυστέρηση από πλευράς Δημοσίου στην εξόφληση των κατασκευαζόμενων έργων, μικρών και μεγάλων, που χρηματοδοτούνται από το ΕΣΠΑ, τον ΘΗΣΕΑ, το ΕΤΕΡΠΣ. Πολύ μεγάλο μέρος των ΟΤΑ έχει ουσιαστικά κηρύξει στάση πληρωμών.

Η ρευστότητα στις εργοληπτικές και οικοδομικές επιχειρήσεις είναι ανύπαρκτη. Τα χρέη είναι δυσβάσταχτα, όπως και τα φορολογικά βάρη. Ίδια κατάσταση επικρατεί και στις μελέτες του Δημοσίου. Είναι ενδεικτικό ότι εκκρεμεί η ανάθεση μελετών του Κτηματολογίου από το καλοκαίρι του 2009!

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών είχε εξαγγείλει, από το τέλος του 2009, νέο θεσμικό πλαίσιο για την παραγωγή δημοσίων έργων, το οποίο μάλιστα εγκρίθηκε δύο φορές από το Υπουργικό Συμβούλιο. Παρ' όλα αυτά ουδέποτε κατατέθηκε στην Βουλή ενώ ορισμένες ρυθμίσεις του, όπως η δημιουργία ανεξάρτητης αρχής για τα δημόσια έργα και η προσφορά δωρεάν μελέτης στο Δημόσιο, αποτελούν νόμο του Κράτους με πρωτοβουλία άλλων Υπουργείων (Ανταγωνιστικότητας και ΠΕΚΑ αντίστοιχα)!

Ωριμα έργα υποδομής τα οποία είχαν δρομολογηθεί ή δημοπρατηθεί, κατόπιν σοβαρής προεργασίας από τη Νέα Δημοκρατία και τα οποία μπορούσαν να συμβάλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη, όπως ενδεικτικά: η επέκταση των οδικών αξόνων Αττικής, το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου, ο εκσυγχρονισμός του αερολιμένα Χανίων, ο άξονας Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη, παραμένουν στάσιμα επί δύο (2) ολόκληρα χρόνια! Είναι ενδεικτικό επίσης ότι για την Γ' Φάση του λιμένα Ηγουμενίτσας, προϋπολογισμού 110 εκατομμυρίων ευρώ, που είχε δημοπρατηθεί το καλοκαίρι του 2009, ακυρώθηκε αναίτιως ο διαγωνισμός μόλις ανέλαβε το ΠΑΣΟΚ και χρειάστηκε 1½ χρόνος για να επαναδημοπρατηθεί, ως Φάση Γ1 όμως, καθώς είναι μειωμένος ο προϋπολογισμός του έργου κατά 50 εκατομμύρια. Ο δε ανάδοχος του έργου δεν έχει ακόμα εγκατασταθεί.

Τεράστιες καθυστερήσεις παρουσιάζονται και στα έργα του Μετρό, τόσο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και όλες οι εργολαβίες βρίσκονται εκτός κάθε χρονοδιαγράμματος. Άλλωστε πολύ πρόσφατα, απαντώντας σε Ερώτησή μας στη Βουλή, ο αρμόδιος Υφυπουργός παραδέχτηκε τον ορατό κίνδυνο απώλειας κονδυλίων ύψους 400 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, λόγω καθυστερήσεων στο Μετρό! Υπενθυμίζεται ότι επί Νέας Δημοκρατίας το δίκτυο Μετρό σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη είχε τεθεί σε πρώτη προτεραιότητα και υλοποιείτο το μεγαλύτερο μέτωπο έργων Μετρό που είχε γίνει ποτέ στην Ελλάδα.

Σε πλήρη ακινησία βρίσκονται από την αρχή του έτους και οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι οι οποίοι υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης: η Ιόνια οδός (και ο οδικός άξονας Αθήνα – Μαλιακός), οι άξονες Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, Μαλιακός – Κλειδί και ο αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Ελλάδος (Ε-65). Όλες οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν κυρωθεί από τη Βουλή το 2007, περιέχουν όρους επωφελείς για το Ελληνικό Δημόσιο και αποτελούν την μεγαλύτερη επένδυση στη χώρα, προϋπολογισμού 8,5 δις ευρώ.

Τον Ιανουάριο του 2010, πριν από 20 μήνες, η πολιτική ηγεσία του ΥΠΥΜΕΔΙ είχε ανακοινώσει ότι προτίθετο να «αναθεωρήσει τις συμβάσεις παραχώρησης» των πέντε μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της χώρας και να «μειώσει τα διόδια».

Έκτοτε, οι ίδιες εξαγγελίες επανελήφθησαν δεκάδες φορές, δυστυχώς χωρίς κανένα απολύτως αντίκρισμα μέχρι τώρα, ενώ συνέβαλαν τα μέγιστα στο κίνημα «δεν πληρώνω». Τον Απρίλιο του 2011, πριν την μεγάλη έξοδο των κατοίκων της Αθήνας και των άλλων αστικών κέντρων για τις γιορτές του Πάσχα, είχαμε νέες υπουργικές εξαγγελίες: Ο τότε Υπουργός Υποδομών εκτιμούσε ότι εντός μίας εβδομάδας θα είχαν συμφωνήσει και οι Τράπεζες στην αναθεώρηση των συμβάσεων! Τίποτα απολύτως δεν έγινε.

Στις αρχές Ιουνίου του 2011 ο Υπουργός ΥΜΕΔΙ έσπευσε να ανακοινώσει τη θετική κατάληξη του διαλόγου για ένα ενδιάμεσο «σύμφωνο συναντίληψης» με τους πέντε παραχωρησιούχους. Όμως τα εν λόγω μνημόνια, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των Τραπεζών είναι άνευ σημασίας. Γι' αυτό άλλωστε παρήλθαν άπρακτοι άλλοι τέσσερις μήνες.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι, στις αρχές του 2011, είχε ανακοινωθεί πως το Δημόσιο επρόκειτο να δημιουργήσει ειδικό λογαριασμό, ύψους 500 εκατ. ευρώ, υπό μορφή εγγύησης, ώστε να «ξεπαγώσουν» τα δάνεια των Τραπεζών προς τους παραχωρησιούχους. Δυστυχώς ούτε αυτό έχει γίνει. Παράλληλα θα δημιουργείτο Ανώνυμη Εταιρεία, με σκοπό την τιτλοποίηση των μελλοντικών εσόδων από τα διόδια (προφανώς για να αποδοθούν στη μείωση του χρέους). Ούτε η Εταιρεία αυτή συστήθηκε!

Η προκλητική αδράνεια του ΥΠΥΜΕΔΙ ανάγκασε την Κυβέρνηση να δώσει τη σχετική αρμοδιότητα στο Υπουργείο Οικονομικών, όπως είχε επιχειρήσει και έξι μήνες νωρίτερα, χωρίς κανένα αποτέλεσμα. Ενώ ο κ. Βενιζέλος δήλωνε στα τέλη Αυγούστου ότι «είναι θέμα ημερών» οι θετικές εξελίξεις στην επανεκκίνηση των συμβάσεων, τελικά πέρασαν άλλοι δύο μήνες και δεν υπάρχει ούτε καν μία σχετική ανακοίνωση!

Οι «αναθεωρήσεις» των συμβάσεων έχουν παραπεμφθεί στις καλένδες, ενώ τα διόδια εισπράττονται κανονικά, άγνωστο από ποιόν, καθώς το ΥΠΥΜΕΔΙ αρνείται να δώσει τα σχετικά στοιχεία.

Για τη Νέα Δημοκρατία τα έργα αυτά είναι απολύτως αναγκαία για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας και θα πρέπει να επανεκκινηθούν.

Την τραγική εικόνα στα έργα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των συμβάσεων παραχώρησης, δίνουν τα στοιχεία του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της προσπελασιμότητας», του μεγαλύτερου προγράμματος του ΕΣΠΑ, του οποίου οι απορροφήσεις ανέρχονται σε ποσοστό μόλις 19,5%.

Συνέπεια όλων αυτών είναι να κλείνουν οι τεχνικές εταιρείες, η μία μετά την άλλη και η ανεργία στον τεχνικό κόσμο (μηχανικούς, τεχνίτες, οικοδόμους και σε δεκάδες άλλα παρεμφερή επαγγέλματα) να έχει εκτιναχθεί στα ύψη.

Επερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Σε ποιους λόγους οφείλεται η απραξία του Υπουργείου Υποδομών, η οποία έχει οδηγήσει σε τέλμα το σύνολο των δημοσίων έργων στη χώρα;
2. Προτίθεται να αποδώσει στις τεχνικές εταιρείες τα οφειλόμενα από το Υπουργείο Υποδομών ποσά; ώστε αυτές να αντιμετωπίσουν τα σοβαρότατα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί την τελευταία διετία;
3. Ποιά είναι το χρονοδιάγραμμα επανεκκίνησης των εργασιών στους αυτοκινητόδρομους που υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης;
4. Εάν τελικώς αναθεωρηθούν οι συμβάσεις παραχώρησης, σε ποιά κατεύθυνση αυτό θα γίνει;
5. Ποιά νέα έργα «ωρίμασαν» την τελευταία διετία από το Υπουργείο Υποδομών και ποιά από αυτά έχουν δημοπρατηθεί;
6. Ποιά είναι το νέο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων στο Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, μετά τις απίστευτες καθυστερήσεις της τελευταίας διετίας;
7. Σε ποιούς λόγους οφείλεται η εξαιρετικά χαμηλή απορρόφηση που παρουσιάζει το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» του Υπουργείου Υποδομών;

Οι επερωτώντες βουλευτές:

Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 2011

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης

Φαγγιρίωνης

Κασσιόπουλος Γεώργιος
Κωνσταντίνος Μιχαήλ

Δημήτρης Τσουμάνης

Α

Ηλίας Παπαδόπουλος
Μακρίνης Νικόλαος

Μιλτιάδης Χαγαρόπουλος

Μαβ. Ανακιστοπούλου

Ταβαρίδης Κ.

Μιχάλης Λέρνας

Ν. Μυζούρης

Χρήστος Ζώνης

Χρ. Ζώνης

Ευκλείδης Καραγιάννης

Στ. Καραγιάννης

Τσίπης Κωνσταντίνος

Κ. Τσίπης

Κωνσταντίνος Παπακωνσταντίνου

Κ. Παπακωνσταντίνου

Κωνσταντίνος Μανουγιάννης

Κωνσταντίνος Μανουγιάννης

Γεώργιος Βλάχος

Γ. Βλάχος

Γιώργος Καραστέφανος

Γ. Καραστέφανος

Θεόφιλος Λεονταρίδης

Θεόφιλος Λεονταρίδης