

Καραμανλής: Προχωρημένες οι επαφές με Κομισιόν για το Πάτρα-Πύργος

Ως προχωρημένες χαρακτήρισε τις συζητήσεις με την Κομισιόν για την έγκριση υλοποίησης του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής. Σε σημερινή ενημέρωση στα μέλη της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής για την πορεία του έργου ο υπουργός έριξε τα βέλη του στο ΣΥΡΙΖΑ για την κατάτμηση του έργου.

Όπως είπε το υπουργείο ήρθε σε συμφωνία με τον παραχωρησιούχο για την ένταξη του έργου στην Ολυμπία Οδό. Όπως είπε η συμφωνία έγινε σε χρόνο ρεκόρ, σε 6 μήνες. Από τις 3 απαιτούμενες εγκρίσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει ληφθεί η πρώτη από την DG Regio ενώ αναμένεται και από την DG Grow. Ακολούθως, εφόσον αποδειχθεί ότι δεν υπάρχει κρατική χρηματοδότηση, θα ληφθεί και η έγκριση από την DG Comp. Εξασφαλίστηκε επίσης η ένταξη του έργου (σε περίπτωση που δεν τελειώσει το 2023), στο ΕΣΠΑ 2021-2027.

Το έργο σύμφωνα με τον κ.Καραμανλή, θα πραγματοποιηθεί σε 36 μήνες με κόστος 310 εκατ.ευρώ αντί για 510 εκατ.ευρώ που προβλεπόταν στην περίπτωση της κατάτμησης. Διόδια θα υπάρχουν με τιμές ανάλογες με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο δηλαδή 0,06 ευρώ/χιλιόμετρο. Ο υπουργός μάλιστα αποκάλυψε πως το υπουργείο είναι διατεθειμένο να δώσει και πριμ για την ταχύτερη ολοκλήρωση του έργου. Επίσης εξήγγειλε την παράταση κατά 3 χρόνια την διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού, από το 2041 στο 2044.

Μέχρι να ξεκινήσει το έργο όπως είπε ο υπουργός, έχουν εξασφαλιστεί 30εκατ.ευρώ για έργα οδικής ασφάλειας προκειμένου να σταματήσει ο φόρος αίματος στο δρόμο αυτό.

Βέλη για την επιλογή της κατάτμησης

Όπως είπε ο υπουργός, η Νέα Δημοκρατία δημοπράτησε το έργο το 2014 με εξασφαλισμένο προϋπολογισμό 443εκατ.ευρώ που αν δεν είχε διακοπεί, θα ήταν έτοιμο το 2019. “θα είχε παραδοθεί στους πολίτες, θα ήταν στην κυκλοφορία, με ασφάλεια και ταχύτητα σε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο” υποστήριξε το κ.Καραμανλής.

Στη συνέχεια ο υπουργός ΥΠΟΜΕ θύμισε πως ο ΣΥΡΙΖΑ έσπασε το έργο σε 8 κομμάτια και καθυστέρησε τόσο στις δημοπρατήσεις όσο και τις συμβάσεις με πρόφαση να γίνει το -το έργο- πιο ανταγωνιστικό και πιο φθηνό και τελικά προέκυψε ένα έργο πιο ακριβό. “Από τον πολύ ανταγωνισμό, τις 4 εργολαβίες τις πήρε η εταιρεία Τοξότης, του κ.Καλογρίτσα και ο ΣΥΡΙΖΑ καθυστέρησε τις υπογραφές για να βρει εγγυητικές” είπε χαρακτηριστικά.

Καραμανλής: Όχι στις κατατμήσεις

Ο κ.Καραμανλής καυτηρίασε ακόμα μία φορά τις κατατμήσεις στα έργα λέγοντας ότι βλέποντας και το Άκτιο-Αμβρακία, οι κατατμήσεις κοστίζουν ακριβότερα, καθυστερούν και βάζουν σε περιπέτειες την ολοκλήρωση των έργων. Όπως ενημέρωσε, το Άκτιο-Αμβρακία μετά από 10 χρόνια έχουν ολοκληρωθεί τα 15χλμ από τα 48 και έχουν κοστίσει 6,1εκατ.ευρω το χιλιόμετρο. Μάλιστα ο κ.Καραμανλής έδειξε την διαφωνία του με το αποτέλεσμα της τακτικής αυτής λέγοντας “προβληματικές εταιρείες που αναλαμβάνουν τα έργα με τεράστιες εκπτώσεις και μετά δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους. Αυτό που λέτε ότι το έργο θα τέλειωνε το έργο, είναι εικονική πραγματικότητα”.

Στη συνέχεια ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών έδωσε στοιχεία για την πρόοδο των έργων όπως τα βρήκε η κυβέρνηση. Συγκεκριμένα, στην 1η εργολαβία ο ανάδοχος κηρύχθηκε έκπτωτος, στη 2η εργολαβία ο ανάδοχος αντί για 34% πρόοδο είχε 14%, στην 3η εργολαβία κόλλησε στο ΣτΕ, στην 4η εργολαβία αντί για 33% έχουμε 0,12%, στην 6η εργολαβία αντί για 33% είμαστε στο 2%, στην 7η εργολαβία η πρόοδος είναι στο 0,63% και στην 8η

εργολαβία η πρόοδος είναι στο 0,1% με τον ανάδοχο να έχει κηρυχθεί έκπτωτος.

“Δεν υπήρχε περίπτωση να τελειώσει το έργο το 2023 με αυτή την αρχιτεκτονική” τόνισε ο κ.Καραμανλής και συνέχισε λέγοντας “θα έπρεπε να τελειώναμε το έργο με δικά μας χρήματα και αν δεν τέλειωνε το 2025 θα έπρεπε να επιστρέψουμε όλη την Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση. Δεν θα τέλειωνε με τη κατάτμηση , αλλά και αν τελείωνε θα τέλειωνε με μεγάλα προβλήματα τμηματικά. Θα ήταν πολύ εύκολο για μένα να ξεκινήσει το έργο, όμως αυτό θα ήταν η μεγαλύτερη πολιτική απάτη γιατί 2 χρόνια μετά ότι τελικά το έργο δεν μπορεί να ολοκληρωθεί.

Βαρεμένος: Προαποφασισμένη η διάλυση των συμβάσεων

Από την πλευρά του ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, Γιώργος Βαρεμένος, υποστήριξε ότι ήταν προαποφασισμένη η διάλυση των συμβάσεων του Πάτρα-Πύργος. Θύμισε πως το έργο ξεκίνησε το 2007 και σταμάτησε το 2011 λόγω της κρίσης, ενώ το 2013 η συμφωνία Χρυσοχοΐδη εξαφάνισε το Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα από την παραχώρηση. Ο κ.Βαρεμένος διαφώνησε με την δημοπράτηση του Πάτρα-Πύργος το 2014 καθώς όπως είπε, δεν υπήρχε οριστική μελέτη και προϋπολογισμός αλλά και η απαραίτητη έγκριση από την Κομισιόν. Αναρωτήθηκε δε ποιος δημοπράτησε κατατμημένο το έργο του Άκτιο-Αμβρακία και υπεραμύνθηκε της συνέχειας μετά το 2015 όπου συνολικά αποδόθηκαν 15 από τα 48χλμ.

Μιλώντας ο κ.Μπουκώρος, βουλευτής της ΝΔ, υποστήριξε την επιλογή της κυβέρνησης καθώς όπως είπε το έργο δεν θα τέλειωσε και θα έμενε τυφλό, φέρνοντας ως παράδειγμα τον περιφερειακό Βόλου. Για τα μεγάλα έργα γενικώς, ο κ.Μπουκώρος σημείωσε πως είναι διαχρονικά γιατί “άλλος τα οραματίζεται, άλλος τα υλοποιεί και άλλος κόβει τις κορδέλες”.

Μας ανησυχεί η προοπτική του έργου να φτάσει το 2027, είπε από την πλευρά του ο τομεάρχης Υποδομών του Κινήματος Αλλαγής, Χρήστος Γκόκας, ο οποίος αναρωτήθηκε γιατί το έργο δεν προχώρησε ως δημόσιο.