

## ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 10 Φεβρουαρίου 2011

### ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΤΟ ΡΑΔΙΟΦΩΝΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ REAL FM ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟ ΝΙΚΟ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Να καλημερίσουμε τον Υπουργό, τον κ. Δημήτρη Ρέππα.

Κύριε Υπουργέ καλή σας μέρα. Θέλω να ξεκινήσω τη συζήτησή μας από ένα γενικό πολιτικό ερώτημα που αφορά στη συζήτηση που γίνεται για ένα νέο κατ' ουσίαν μνημόνιο που θα μας πάει μέχρι το 2015. Θέλω να σας ρωτήσω αν κατά τη γνώμη σας μπορεί να ληφθούν αποφάσεις που να υπερβαίνουν το συνταγματικό χρόνο της θητείας αυτής της Κυβέρνησης χωρίς δημοκρατική νομιμοποίηση, χωρίς δηλαδή προσφυγή στη λαϊκή ετυμηγορία.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Κατά καιρούς, σε όλες τις ιστορικές περιόδους, οι Κυβερνήσεις έχουν αναλάβει δεσμεύσεις και χαρακτηριστικότερο παράδειγμα είναι η σύναψη δανειακών συμβάσεων, που η αποπληρωμή τους υπερβαίνει κατά πολύ τις θητείες όχι της συγκεκριμένης αλλά πολλών Κυβερνήσεων.

Τι θέλω να πω: Αυτή την ώρα ενόψει της κρίσης, η Ευρώπη προχώρησε με καθυστέρηση, μακάρι να το είχε κάνει όταν το πρωτοέθεσε αυτό ο Γιώργος Παπανδρέου εδώ και περίπου ένα χρόνο το θέμα στις Βρυξέλλες, στη διαμόρφωση ενός μηχανισμού προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτή την κρίση, ιδίως στις χώρες που εμφανίζονται πιο ευάλωτες στο πλαίσιο αυτής της κρίσης. Γνωρίζετε ότι περίπου έχει ληφθεί η απόφαση, αυτό πληροφορούμεθα όλοι, για την επιμήκυνση του χρόνου εντός του οποίου θα κληθεί η χώρα μας να αποπληρώσει το δάνειο που της χορηγείται.

Και αυτό το δάνειο αφού θα επιμηκυνθεί ο σχετικός χρόνος, θα εξοφληθεί σε περίοδο που υπερβαίνει κατά πολύ τις θητείες αρκετών Κυβερνήσεων. Από κει και πέρα πιστεύω ότι η συζήτηση αυτή θα γίνει βεβαίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα γίνει και στην ελληνική Βουλή. Στην

Ελλάδα ο δημόσιος διάλογος αναπτύσσεται μ' έναν τρόπο ακώλυτο, ουδείς μπορεί να αντιλέξει σ' αυτό, ώστε να λάβουμε τις αποφάσεις μας μ' έναν τρόπο ο οποίος θα είναι σύννομος και με το Σύνταγμα. Αν απαιτούνται αυξημένες πλειοψηφίες λόγω της ιδιαιτερότητας της απόφασης, ας το αντιμετωπίσουμε και αυτό εκείνη την ώρα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Λέτε ότι υπάρχουν μηχανισμοί δημοκρατικής νομιμοποίησης μέσα από το Κοινοβούλιο, αυτό λέτε.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ασφαλώς. Μπορεί μια τέτοια απόφαση να ληφθεί με αυξημένη πλειοψηφία, όπως προβλέπει το Σύνταγμα για ειδικού τύπου αποφάσεις. Μπορεί τα κόμματα της αντιπολίτευσης να θέσουν θέμα εκλογών, μπορεί να τεθεί το θέμα αυτό μ' έναν τέτοιο τρόπο ώστε όλοι να συμφωνήσουν πως είναι προς το δημόσιο συμφέρον να πάρουμε κάποιες αποφάσεις, οι οποίες στην ουσία τους κρύβουν μία τέτοια εξέλιξη της κλιμάκωσης αποπληρωμής των δανείων που μας χορηγούνται που είναι προς το συμφέρον της ελληνικής κοινωνίας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Επομένως μου λέτε παράλληλα κ. Υπουργέ ότι η Κυβέρνησή σας θα επιδιώξει συναίνεση των άλλων πολιτικών δυνάμεων.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Πάντα επιδιώκουμε τη συναίνεση για όλα τα θέματα. Και σε τέτοια θέματα, γνωρίζετε πολύ καλά ότι δεν αρκεί η Κυβέρνηση να επιδιώκει, πρέπει να αισθάνεται και κάθε κόμμα της αντιπολίτευσης, το χρέος του έτσι ώστε να είναι ενδιάθετο σε μια προσέγγιση.

Νομίζω ότι θα το επιτύχουμε αυτό, αρκεί να ξέρουμε ποιος είναι ο κεντρικός στόχος που επιδιώκουμε να πετύχουμε. Αν ο κεντρικός στόχος είναι να ελαφρύνουμε το βάρος της ελληνικής οικονομίας όσον αφορά στην αποπληρωμή των υποχρεώσεων που έχουμε αναλάβει, νομίζω ότι αυτό θα είναι ένα καλό κριτήριο ώστε να λάβουμε τις συνοδές αποφάσεις μας.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Τώρα θέλω να σας ρωτήσω και για τα σενάρια που οργιάζουν για το ενδεχόμενο πρόωρων εκλογών μετά τις ευρωπαϊκές αποφάσεις του Μαρτίου στην περίπτωση που αυτές είναι ευνοϊκές για τη χώρα. Λένε πολλοί ότι στην περίπτωση αυτή είναι ενδεχόμενο ο Πρωθυπουργός ν' αξιοποιήσει το momentum, το ευνοϊκό για την Κυβέρνηση momentum, και να επιδιώξει την εξασφάλιση μιας ακόμη τετραετίας.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Χαίρομαι που θέτετε την ερώτησή σας έτσι, ιδίως στην κατάληξή της. Θέλω να σημειώσω ότι ενώ οι επιλογές που κάνουμε είναι κατά

το μάλλον όχι δημοφιλείς, είναι επιλογές οι οποίες γίνονται με πολλά κριτήρια και κυρίως στο δημόσιο συμφέρον και πάντως δεν έχουν καμία σχέση με το περίφημο «πολιτικό κόστος» το οποίο δεν μας αφορά, έχουμε πάρει απόλυτο διαζύγιο...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Όχι μόνο με το πολιτικό κόστος έχετε πάρει διαζύγιο, αλλά εν πολλοίς και με την πολιτική φυσιογνωμία του χώρου σας έχετε πάρει διαζύγιο.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θα έρθω και σ' αυτό και θα σας πω ότι ο χώρος μας είναι αυτός τον οποίο η μοίρα έταξε να βγάλει την χώρα από μια μεγάλη κρίση, από μια περιπέτεια εθνική και οικονομική, μην το ξεχνάτε αυτό. Είμαστε σ' έναν πόλεμο. Στον πόλεμο λοιπόν, θα πάμε με όπλα και δεν θα δούμε αν τα όπλα είναι αριστερά ή είναι δεξιά. Θα πάμε με τα όπλα που είναι αποτελεσματικά.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Αυτό που έχει σημασία όμως, είναι τα όπλα να μην σκοτώνουν τους πολίτες. Και εννοώ τα εισοδήματά τους.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ναι, να στοχεύουμε σωστά. Γι' αυτό λοιπόν λέω κι εγώ ότι πρέπει να χτυπούν και να σκοτώνουν τα προβλήματα και να πετυχαίνουν το στόχο τους οι πυροβολισμοί μας, γιατί όπως κάποιος σοφός είπε: «δεν πυροβολώ για την ικανοποίηση ν' ακούω το θόρυβο».

Με συνθήματα και αφορισμούς που προέρχονται από την αντιπολίτευση, πολλές φορές δίνεται η εντύπωση ότι κάποιοι αρκούνται ή εξαντλούν την παρουσία τους ή το λόγο τους στο θόρυβο, την ικανοποίηση του θορύβου. Εμείς θα πετύχουμε στόχους. Λοιπόν, έρχομαι τώρα στο θέμα των εκλογών και λέω το εξής: Παρά το ότι έχουμε πάρει διαζύγιο από το πολιτικό κόστος, βλέπω στο τέλος της ερώτησής σας να λέτε ότι θα επιδιώξουμε εκλογές για να τις ξανακερδίσουμε.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πάντα όποιος επιδιώκει εκλογές, γι' αυτό τις επιδιώκει. Και αυτή τη στιγμή κ. Ρέππα εγώ βλέπω τις δημοσκοπήσεις οι οποίες δείχνουν ότι εξακολουθείτε να έχετε προήγηση..

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μιλάτε με ένα ρεαλιστικό λόγο και δεν αντιλέγω σε αυτό. Εμείς από τη δική μας πλευρά, αντιλαμβανόμαστε και με το δικό σας σχόλιο, ότι ο ελληνικός λαός ο οποίος πικραίνεται από πολλές αποφάσεις μας, κατανοεί και αντιλαμβάνεται την ιδιαιτερότητα αυτής της περιόδου. Και αν

θέλετε, αντέχει ακόμη να στηρίξει αυτή την προσπάθεια, αρκεί να δει γρήγορα τα αποτελέσματα. Κάποια αποτελέσματα φαίνονται.

Η Ελλάδα πια αποκτά, τουλάχιστον σε επίπεδο θεσμών, το πλαίσιο που έχουν κι άλλες προηγμένες χώρες της Ευρώπης. Θα έρθει και το χειροπιαστό αποτέλεσμα για την καθημερινότητα του πολίτη, όταν πάψουν να υπάρχουν τα ελλείμματα, όταν δουλεύουν καλύτερα οι δημόσιες Υπηρεσίες, όταν έχουμε περισσότερη διαφάνεια, λιγότερη κακοδιαχείριση. Αλλά το θέμα των εκλογών, γιατί αυτό είναι το κύριο, δεν πρέπει να μας απασχολεί τώρα.

Εγώ πρέπει να σας πω, και είναι προσωπική μου άποψη βεβαίως αυτή και θέση του κόμματος την οποία και η Κυβέρνηση έχει στηρίξει δια στόματος Πρωθυπουργού, είναι μία και είναι σαφής: Οι εκλογές παράγουν ρευστότητα. Και μόνο η συζήτηση για εκλογές, δημιουργεί ένα περιβάλλον ανασφάλειας και αβεβαιότητας που δεν νομίζω ότι είναι καλός σύμβουλος, ιδίως σε αυτή την περίοδο. Έχουμε την προοπτική μας, ο κοινοβουλευτικός ορίζοντάς μας μάς δίνει ακόμη μία θητεία επαρκή, ώστε να μπορέσουμε να κεφαλαιοποιήσουμε την πολιτική που ασκούμε τώρα με υψηλά στοιχεία μη δημοφιλίας, ώστε την κατάλληλη στιγμή να παρουσιάσουμε και χειροπιαστά αποτελέσματα.

Δώστε μας ένα χρόνο ακόμη. Είπα όταν ανέλαβα καθήκοντα, δώστε μας ένα χρόνο για να δείτε τι μπορούμε να κάνουμε. Εγώ βλέπω στο δικό μας Υπουργείο κάναμε 5-6 πράγματα τα οποία άλλες εποχές θα ήταν αδιανόητο να γίνουν, ενώ σε άλλες χώρες είναι το αυτονόητο. Δώστε μας λοιπόν ένα χρόνο για να έχουμε και τα χειροπιαστά αποτελέσματα αυτών των πολιτικών αποφάσεων, την εφαρμογή τους δηλαδή.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Βρήκατε στο Υπουργείο σας κάποιες συμβάσεις, με βάση τις οποίες ορισμένες κοινοπραξίες κατασκευαστικών εταιρειών εκμεταλλεύονται τα διόδια μερικών μεγάλων δρόμων της χώρας.

Θέλω να σας ρωτήσω, πρώτον αν αυτές οι συμβάσεις ελέγχονται από το Υπουργείο και με ποιον τρόπο; Παράδειγμα: Γίνεται έντονη συζήτηση εδώ και πολύ καιρό, υπήρξε μάλιστα κάποια στιγμή και εισαγγελικό ενδιαφέρον αλλά τελικά πήγε στο αρχείο, για το ενδεχόμενο να έχει κατ' ουσίαν ολοκληρωθεί ο χρόνος εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού, λέω ένα

παράδειγμα, από την κοινοπραξία των κατασκευαστικών και να πρέπει να επιστρέψει η εκμετάλλευση της οδού στο Ελληνικό Δημόσιο.

Έχει ελέγξει το Ελληνικό Δημόσιο τι συμβαίνει; Παρακολουθεί τα έξοδα που χρεώνει η Κοινοπραξία παρατείνοντας το χρόνο εκμετάλλευσης του έργου; Με ποιον τρόπο αντιμετωπίζεται; Και δεν μιλώ μόνο για την Αττική Οδό, και για άλλες οδούς.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θα έρθω κ. Χατζηνικολάου σε αυτό, αποσαφηνίζοντας, για ν' αντιλαμβάνονται οι ακροατές μας ποιο είναι το θέμα που συζητούμε, ότι είναι άλλο το θέμα της Αττικής Οδού που είναι ένας δρόμος κατασκευασμένος ο οποίος λειτουργεί, και άλλο θέμα οι παραχωρήσεις μέσω των οποίων κατασκευάζονται πέντε νέοι αυτοκινητόδρομοι των οποίων η κατασκευή δεν έχει ολοκληρωθεί, δεν έχουμε μπει δηλαδή στην επόμενη φάση που είναι η φάση της πλήρους λειτουργίας.

Συζητούμε τώρα για την Αττική Οδό και θα σας δώσω μια είδηση: Αυτό το θέμα έχει συζητηθεί πάρα πολύ. Επιτρέψτε μου να πω εισαγωγικώς ότι στην Ελλάδα κακοί πολιτικοί, κακοί επιχειρηματίες, κακοί δημοσιογράφοι, κακοί συνδικαλιστές, κάνουμε τα πάντα πολλές φορές όσοι ανήκουμε σε αυτή την κατηγορία, να φτιάξουμε μια κακή χώρα. Λοιπόν, ας είμαστε λίγο πιο προσεκτικοί σε αυτά τα οποία λέμε στο δημόσιο λόγο μας. Κι εμείς οι πολιτικοί αυτά τα οποία αποφασίζουμε και αυτά κάνουμε, και εσείς οι δημοσιογράφοι, αφού τώρα ομιλεί ένας δημοσιογράφος με έναν πολιτικό. Πάντα να μιλούμε με μία προηγούμενη τεκμηρίωση και διασταύρωση.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Απολύτως συμφωνώ, αλλά να μην φοβόμαστε τις ερωτήσεις, να φοβόμαστε τις απαντήσεις.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Καθόλου. Συμφωνώ απόλυτα και σας δίνω τώρα τις απαντήσεις.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Οι απαντήσεις είναι καλές ή κακές, οι ερωτήσεις είναι πάντα καλές.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Οι ερωτήσεις είναι πάντα καλές και οι απαντήσεις είναι πάντα καλές όταν προέρχονται από κάποιους που φιλοδοξούν να είναι καλοί πολιτικοί ή να είναι καλοί επιχειρηματίες ή καλοί συνδικαλιστές. Και θα είναι πάντα κακές αν συμβαίνει το αντίστροφο, όπως είπα πριν.

Έρχομαι στο συγκεκριμένο ερώτημα: Η Αττική Οδός είναι ένας δρόμος, ο οποίος κατασκευάστηκε με τον τύπο της σύμβασης παραχώρησης και δόθηκε η δυνατότητα στον παραχωρησιούχο όπως λέγεται, να έχει την εκμετάλλευση του δρόμου αυτού με προθεσμία απώτερη, απώτατη θα έλεγα, το 2024. Μ' έναν αλγόριθμο, προβλέπεται ότι αν εντωμεταξύ λόγω της κυκλοφορίας στο δρόμο αυτό ο παραχωρησιούχος επανακτήσει το κεφάλαιο που τοποθέτησε με την απόδοση των κεφαλαίων που προβλέπεται συγκεκριμένα στη σύμβαση, τότε εκείνη τη στιγμή ο δρόμος αυτός θα πρέπει να «επιστραφεί» στο Ελληνικό Δημόσιο το οποίο θ' αποφασίσει πια τί θα κάνει. Ή θα εκμεταλλευθεί τον ίδιο το δρόμο όπως έκανε παλιά ή θα κάνει έναν διαγωνισμό για ν' αναθέσει σε κάποιον, για μια νέα χρονική περίοδο, την εκμετάλλευση της λειτουργίας αυτού του αυτοκινητόδρομου. Ως εδώ κατανοητό;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Απολύτως. Ξέρετε πού αρχίζει τώρα η φιλολογία; Η φιλολογία –και τη χαρακτηρίζω φιλολογία διότι δεν έχω στοιχεία επ' αυτού– λέει ότι μπορεί να χρεώνονται μεγαλύτερα έξοδα λειτουργίας απ' ό,τι πράγματα γίνονται προκειμένου να παρατείνεται η εκμετάλλευση.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Έρχομαι τώρα λοιπόν και σας λέω κάποια στοιχεία. Θέλω να το γνωρίζουν οι ακροατές μας, ότι οι διελεύσεις οχημάτων σε κάθε λωρίδα διοδίων σε αυτό το δρόμο καταγράφονται σε ζωντανό χρόνο, σε πραγματικό χρόνο, στο εγκατεστημένο στην Υπηρεσία σύστημα και στη συνέχεια οι διελεύσεις αυτές όπως καταγράφονται με το ηλεκτρονικό σύστημα, αντιπαραβάλλονται με τα στοιχεία των μηνιαίων αναφορών που υποβάλλει ο ανάδοχος.

Επίσης, πρέπει να σας πω ότι οι χρηματοοικονομικές αναφορές που κάνει ο ανάδοχος, ο παραχωρησιούχος, ελέγχονται από τον οικονομικό σύμβουλο που έχει το Δημόσιο, το Υπουργείο μας. Δεν τον προσλάβαμε εμείς, είναι χρόνια εδώ, συνεχίζουμε τη συνεργασία μας και αυτός ο οικονομικός σύμβουλος είναι η Εθνική Τράπεζα. Επίσης, γίνεται έλεγχος από τις Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών όσον αφορά φορολογικά και λοιπά στοιχεία μέσω των δικών του Υπηρεσιών, όπως είναι η Οικονομική Εφορία, ο έλεγχος για το ΦΠΑ, το ΣΔΟΕ το οποίο έχει ασχοληθεί πρέπει να σας πω.

Ακόμη ασχολήθηκαν και οι Εισαγγελείς οι οποίοι έθεσαν την υπόθεση στο αρχείο. Εξηγούμαι και σας λέω: Εμείς, επειδή αυτή τη συζήτηση χρόνια την άκουγα, πριν έρθω σε αυτό το Υπουργείο, αλλά εν πάση περιπτώσει εντάθηκε από τότε που ανέλαβα καθήκοντα, μας απασχόλησε το θέμα αυτό. Δώσαμε εντολή στο σύμβουλό μας να κάνει μια εμπειριστατωμένη αξιολόγηση, προκειμένου να μας αποτυπώσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση αυτού του αυτοκινητόδρομου για να γνωρίζουμε αν πράγματι έχουν βάση αυτά τα οποία κάποιος θέτουν, ότι ο δρόμος έχει αποπληρώσει τους επενδυτές με τα κεφάλαια που έθεσαν και την απόδοση που η σύμβαση προβλέπει ότι πρέπει να λάβουν, ώστε να πρέπει να «επιστραφεί» στο Δημόσιο.

Σε ανύποπτο χρόνο, και αυτή είναι η είδηση, δώσαμε αυτή την εντολή και ο οικονομικός σύμβουλος, που επαναλαμβάνω, είναι η Διεύθυνση μεγάλων έργων της Εθνικής Τράπεζας, στις 19 Μαΐου του 2010 με την έκθεση αξιολόγησης που μας έχει καταθέσει, μας λέει μια σειρά από στοιχεία, βάσει των οποίων καταλήγει ότι δεν προκύπτει υποχρέωση του αναδόχου για την επιστροφή του δρόμου αυτού στο Δημόσιο. Μας λέει δηλαδή ότι δεν έχουν συντελεσθεί οι προβλεπόμενοι όροι προκειμένου να γίνει αυτή η επιστροφή.

Το έχουμε κάνει αυτό πριν μας ζητηθεί. Και λυπούμαι όταν σήμερα γίνεται μια τέτοια συζήτηση, ενώ θα μπορούσε πέραν της διασταύρωσης, και σωστά είπατε για φιλολογία, παρά το ότι αδικούμε τη φιλολογία, γιατί κάπως υποτιμητικά το λέμε..

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Εντός εισαγωγικών. Φημολογία..

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Φημολογία, ναι. Θα μπορούσε ένας βουλευτής, αφού γίνεται τόση συζήτηση, να κάνει μια ερώτηση στη Βουλή. Ή κάποιος να ζητήσει μία κατάθεση εγγράφων. Θα το κάνουμε και θα το κάνω και στη Βουλή μετά τη σημερινή συζήτηση.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Λέτε λοιπόν ότι έχει γίνει έλεγχος και εκτελείται κανονικά η σύμβαση, δεν υπάρχει θέμα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Σας λέω ότι ο ίδιος ο οικονομικός σύμβουλος, μας έχει κάνει έκθεση αξιολόγησης η οποία, την έχω μπροστά μου, είναι 15 σελίδων περίπου, όπου καταλήγει σε αυτό το συμπέρασμα.

Σας παρακαλώ πολύ, εσείς, γνωστός και έγκυρος δημοσιογράφος με μεγάλη επιρροή στο κοινό, πείτε μου τί άλλο πρέπει να κάνω εγώ ως Υπουργός; Τώρα πείτε μου και σε μία ώρα θα έχω δώσει εντολή. Τί άλλο πρέπει να κάνω για να ελέγξω τη χρηματοοικονομική κατάσταση αυτής της σύμβασης; Πείτε μου.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Εγώ βρίσκω την απάντησή σας επαρκή.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Όποιος έχει κάτι, να μου προτείνει. Όχι εύκολη κριτική, γιατί χειριζόμαστε συμβάσεις οι οποίες δεσμεύουν και το Δημόσιο πρέπει να σας πω, και αυτά τα οποία κάνουμε και αυτά τα οποία λέμε, τα έχουμε πει μετά λόγου γνώσεως.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Τώρα πάμε να δούμε το θέμα των διοδίων ευρύτερα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Να πάμε λοιπόν στο θέμα των παραχωρήσεων.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Το λέω με αφορμή και αυτό το κίνημα, το «Δεν πληρώνω», κίνημα το ονομάζουν οι εφημερίδες, εγώ θα έλεγα ότι αυτό έχει δύο όψεις, υπάρχουν αυτοί που δεν πληρώνουν διότι μετέχουν σε μια οργανωμένη κίνηση που έχει και πολιτικές επιρροές, και υπάρχουν αυτοί που δεν πληρώνουν γιατί δυσκολεύονται. Υπάρχουν δύο λογίων «Δεν πληρώνω». Το «Δεν πληρώνω» που είναι οργανωμένο πολιτικά και το «Δεν πληρώνω» που έρχεται από τη δυσκολία κάποιων συμπολιτών μας, κάποιων συνανθρώπων μας.

Για παράδειγμα, έχω δεχθεί πολλά μηνύματα τον τελευταίο καιρό από νέους ανθρώπους, των 600 και των 700 ευρώ, άλλους που δουλεύουν με ημιαπασχόληση και μου λένε «δεν μπορώ να αντέξω το 40% πάνω στο εισιτήριο διότι έχω 7-8 ευρώ την ημέρα να ξοδέψω» ή άλλους που μου λένε ότι «δεν γίνεται να πληρώνω 8 φορές διόδια για να πάω από το Βόλο μέχρι τη Θεσσαλονίκη, διότι δεν το αντέχει η τσέπη μου κι έτσι έχω περιορίσει απελπιστικά τις μετακινήσεις που ήταν αναγκαίες, ή μια διέξοδος για το Σαββατοκύριακο της οικογένειας».

Θέλω να ρωτήσω λοιπόν, πώς θ' αντιμετωπίσετε αυτό το ευρύτερο κοινωνικό θέμα πρωτευόντως και δευτερευόντως, το κίνημα «Δεν πληρώνω»;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θέσατε πολλά ζητήματα και μπαίνω στο θέμα αυτό, με μια φράση-γέφυρα αν θέλετε με το προηγούμενο θέμα: Στην Αττική Οδό, παρουσιάζεται ίσως...



**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Στην Αττική Οδό πρέπει να δείτε το θέμα των χιλιομέτρων κ. Υπουργέ. Δηλαδή δεν μπορεί να πληρώνω το ίδιο εγώ που τη χρησιμοποιώ για ένα χιλιόμετρο και το ίδιο αυτός που τη χρησιμοποιεί για 10 χιλιόμετρα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Έρχομαι τώρα σ' αυτό: Μετά από τόσα χρόνια, που λειτουργεί η Αττική Οδός, το διόδιο στην Αττική Οδό σύμφωνα με τα όσα προβλέπει η σύμβαση, θα μπορούσε σήμερα να ανέρχεται στα 3,70 ευρώ. Το επιβαλλόμενο σήμερα διόδιο είναι 2,80 ευρώ. Το ότι δεν έχει αυξηθεί στο ανώτατο όριο που edικαιούτο ο παραχωρησιούχος να το ανεβάσει, και αυτό έγινε με παρεμβάσεις της πολιτικής ηγεσίας κατά καιρούς, είναι μια υστέρηση εσόδων που ακριβώς παρατείνει αν θέλετε και την περίοδο κατά την οποία παραμένει στη δική του εκμετάλλευση το έργο.

Αυτό γιατί το λέω; Γιατί έχει μια άμεση σχέση με το θέμα των διοδίων στους υπό εκτέλεση, υπό κατασκευή αυτοκινητοδρόμους. Έχουμε συμβάσεις του 2007 -αναφέρομαι στο διόδιο και μετά θα πάω στο εισιτήριο. Τα πάντα τα οποία αφορούν το διόδιο, προβλέπονται σε αυτές τις συμβάσεις. Τίποτα δεν αποφασίζεται επί των ημερών μας. Η κλιμάκωση δηλαδή του ύψους των διοδίων, προβλέπεται σ' εκείνες τις συμβάσεις που ψήφισε η Βουλή το 2007.

Δεύτερον: Οι συμβάσεις αυτές ψηφίστηκαν ως ένα άρθρο με τη μορφή Κώδικα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πολλές από αυτές τις ψηφίσατε όλοι μαζί βέβαια στη Βουλή. Τις έφερε ο Σουφλιάς αλλά τις ψηφίσατε όλοι.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Απαντώ εκ προοιμίου, πριν με ρωτήσετε. Σας λέω ότι ψηφίσαμε αυτές τις συμβάσεις λέγοντας «ναι» στην κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων. Γιατί δεν είχαμε τη δυνατότητα να ψηφίσουμε κάποια άρθρα και ν' απορρίψουμε κάποια άλλα, αφού οι συμβάσεις ψηφίστηκαν ως Κώδικας. Δηλαδή ένα άρθρο στη Βουλή. Ή ψηφίζεις ή δεν ψηφίζεις.

Ψηφίσαμε «ναι» λοιπόν στους αυτοκινητοδρόμους που είναι πραγματικά μια αναπτυξιακή υποδομή, αλλά ασκήσαμε εμπειριστατωμένη κριτική και παρακαλώ κάθε καλόπιστο που ερευνά αυτό το θέμα, ας ανατρέξει στα πρακτικά της Βουλής εκείνης της περιόδου να δει την κριτική των συναδέλφων βουλευτών της τότε Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, πόσο

δικαιώνεται σήμερα η κριτική μας εκείνη όσον αφορά μεταξύ των άλλων και στο θέμα του ύψους των διοδίων, ιδίως στα υπό κατασκευή τμήματα.

Έχουμε λοιπόν αυτή τη σύμβαση του 2007. Για την κατασκευή αυτών των αυτοκινητοδρόμων -και των πέντε αυτοκινητοδρόμων- για να δώσω κάποια στοιχεία πληροφόρησης στους ακροατές μας, προβλέπεται μια δαπάνη, ένα συνολικό κόστος δηλαδή που φτάνει τα 8,7 δισεκατομμύρια ευρώ.

Το κεφάλαιο αυτό συντίθεται με ένα ποσό 2,3 δισ. ευρώ που είναι η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου, ένα ποσό 2,3 δισ. ευρώ που αντιστοιχεί σε έσοδα από διόδια, 3,3 δισ. ευρώ που αφορούν δάνεια που χορηγούν οι Τράπεζες -και σε αυτές τις συμβάσεις συμμετέχουν χορηγώντας δάνεια 43 Τράπεζες, ελληνικές και ξένες- και 0,8 δισ., δηλαδή 800 εκατομμύρια, ίδια κεφάλαια που τοποθετούν οι παραχωρησιούχοι, οι οποίοι είναι όμως αυτοί οι οποίοι παίρνουν και τα δάνεια από τις Τράπεζες.

Οποιαδήποτε αλλαγή σε αυτή τη σύμβαση θα πρέπει να γίνει μ' έναν τέτοιο ορθολογικό τρόπο ώστε να μην ανατρέψει την ισορροπία που επιτεύχθηκε μέσω των συμβάσεων του 2007, γιατί έτσι μπορεί να ζημιωθεί το δημόσιο συμφέρον. Και εξηγούμε: Οι Τράπεζες που συμμετέχουν σε αυτό το πρόγραμμα χορηγώντας δάνεια, συμμετέχουν με επιτόκια ύψους 2,5-3%. Αν καταρρεύσει αυτό το πρόγραμμα πιστεύετε ότι σήμερα κάποιος μπορεί να εξασφαλίσει τραπεζικό δανεισμό με αυτό το επιτόκιο;

Δεύτερον: Η υστέρηση στο έσοδο από διόδια, δημιουργεί μια αμφιβολία και στις Τράπεζες για τη βιωσιμότητα αυτού του προγράμματος και τις κάνει να θέτουν διάφορα θέματα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Ένα λεπτό κ. Υπουργέ, βλέπετε ότι κάνω μια συζήτηση με πολύ ψύχραιμη ματιά, δεν μπαίνω σε λαϊκισμούς γιατί θα μπορούσα να πιαστώ και από δηλώσεις που κάνατε και να «τζαρτζαριστούμε». Δεν είναι ο στόχος μου.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Να τις δείτε τις δηλώσεις, γιατί έχω πει στη Βουλή ότι τα διόδια είναι πυκνά και είναι ακριβά.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Για τα περί τζαμπατζήδων μιλώ.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θα έρθω και σ' αυτό.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Εγώ θέλω να κάνουμε όμως συζήτηση ουσίας.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μα γι' αυτό την κάνουμε αυτή τη συζήτηση με στοιχεία συγκεκριμένα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Θέλω να σας παρακαλέσω, διότι έχω πολλά μηνύματα από ακροατές μας να δοθεί στη δημοσιότητα η έκθεση για την Αττική Οδό.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Βεβαίως.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Και όχι μόνο το συμπέρασμα. Αυτό είναι κρίσιμο.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θα την καταθέσω στη Βουλή, σας το είπα ήδη.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Βεβαίως. Και να ρωτήσω, πότε πιστεύετε ότι η Αττική Οδός θα έρθει στο ελληνικό δημόσιο με βάση τα έσοδα που έχει; Διότι είναι βέβαιον ότι έχει περισσότερα έσοδα απ' ότι είχε προϋπολογιστεί, δηλαδή περνάει περισσότερος κόσμος απ' ότι η Κοινοπραξία είχε προϋπολογίσει.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Κύριε Χατζηνικολάου στη σύμβαση προβλέπεται να επιστρέψει στο Δημόσιο, κάνουμε μια παρένθεση εδώ, μην χάσουμε όμως το προηγούμενο θέμα ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Ναι – ναι θα γυρίσω.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Στη σύμβαση προβλέπεται να επιστρέψει στο δημόσιο το 2024, είμαστε στο 2011. Μπορεί να επιστρέψει πολύ νωρίτερα, το 2014, 10 χρόνια πριν, λίγο είναι 10 χρόνια πριν;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Όχι καθόλου.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Αλλά δεν μπορώ να το ξέρω τώρα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Όχι, ρωτώ αν από το ρυθμό είσπραξης των εσόδων υπάρχει μία πρόβλεψη, μία εκτίμηση.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μπορούσε κανείς να προβλέψει το 2008 ή το 2007 ότι η Ελλάδα σήμερα θα ήταν σε αυτή την κατάσταση; Ότι θα είχαμε αυτά τα Spreads, ότι θα δανειζόμαστε από έναν μηχανισμό στήριξης γιατί είμαστε εκτός αγορών;

Εγώ, λοιπόν, θα έλεγα ότι ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Ξέρετε, υπάρχει κ. Υπουργέ στην κοινή γνώμη ένα αρνητικό κλίμα απέναντι στις κατασκευαστικές εταιρείες ...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Και απέναντι στους πολιτικούς υπάρχει αρνητικό κλίμα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** διότι έχουν χρεωθεί στη συνείδηση του κόσμου, καλώς ή κακώς με υπερτιμολογήσεις, με κακή ποιότητα έργων τα οποία παραδίδουν και ιδίως στην περίοδο της Ολυμπιάδας αυτά ...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ανοίγετε άλλο θέμα τώρα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Όχι είναι το ίδιο θέμα, εκεί εδράζεται η σημερινή κρίση αξιοπιστίας που υπάρχει απέναντι στο σύστημα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Καλώ τους ακροατές μας να επισκεφτούν το site του Υπουργείου, έχει αναρτηθεί η χθεσινή συνέντευξή μου ή να μελετήσουν το ένθετο που, ας το πω, δεν νομίζω ότι κάνω διαφήμιση, βλέπω ότι έχει η εφημερίδα «ΕΞΠΡΕΣ» σήμερα, όπου έχει το σύνολο του νομοσχεδίου που προτείνουμε για τη μεταρρύθμιση του συστήματος ανάθεσης και εκτέλεσης συμβάσεων μελετών και δημόσιων έργων.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Που σημαίνει, ότι παραδέχεστε ότι υπήρξαν υπερκοστολογήσεις.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μα δείτε όμως τι σημαντικές αλλαγές κάνουμε.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Και όχι απλώς υπερκοστολογήσεις, εδώ κ. Υπουργέ από συγκρίσεις που έχουμε κάνει ...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Τώρα συζητούμε άλλα θέματα όμως.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Όχι είναι το ίδιο θέμα ...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Όχι δεν είναι το ίδιο θέμα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Απολύτως το ίδιο, γιατί αυτό που οδηγεί τους πολίτες στη στάση αυτή είναι το γεγονός ότι επί πολλά χρόνια οι συγκεκριμένες εταιρείες λειτούργησαν με τρόπο που κατέλυσαν κάθε πίστη, κάθε ...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Κύριε Χατζηνικολάου, εμείς λοιπόν ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Έτσι είναι. Δεν μπορεί να κοστίζει ένας δρόμος για παράδειγμα στην Ελλάδα 10 ή 15 φορές περισσότερο απ' ότι σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα. Και ξέρετε ότι αυτές οι συγκρίσεις έχουν γίνει επιστημονικά και έχουν δημοσιευτεί στον Τύπο.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Τώρα αφήσαμε το θέμα των διοδίων, πήγαμε σε άλλο θέμα ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Είναι το ίδιο θέμα.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μου είναι πολύ ευχάριστο να συζητήσω για τη νέα πρωτοβουλία τη νομοθετική επαναλαμβάνω, αναμόρφωση του συστήματος.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Είναι το ίδιο θέμα και το ξέρετε.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Είναι συναφή θέματα, δεν είναι το ίδιο. Όλα είναι συναφή θέματα και αφορούν στη διαχείριση του δημόσιου χρήματος, τη διαφάνεια, την αντικειμενικοποίηση των διαδικασιών ανάθεσης διαφόρων υπηρεσιών ή δημοσίων συμβάσεων. Βεβαίως με αυτή την έννοια είναι το ίδιο, αλλά είναι τόσες πολλές οι πτυχές και κάθε μία έχει την ιδιαιτερότητά της.

Λοιπόν, λέω στους φίλους ακροατές ότι, και στον τομέα αυτό για περισσότερη διαφάνεια, για καλύτερη προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος και του δημόσιου χρήματος πήραμε πρωτοβουλία και έδωσα σχετική συνέντευξη Τύπου χθες. Τους παρακαλώ για τις λεπτομέρειες, για να μην χάνω χρόνο από τη σημερινή παρέμβασή μου ή μια άλλη φορά να το συζητήσουμε, αυτής της πρωτοβουλίας να επισκεφτούν τη σελίδα μας και να δουν τί ακριβώς είπα, τί αλλαγές κάνουμε. Επαναστατικές τομές κάνουμε.

Να σας πω ορισμένες, θέλετε; Ότι η υπηρεσία θα έχει τη δυνατότητα μετά από επιμέτρηση να εκδίδει και αρνητικούς λογαριασμούς, να ζητά χρήματα πίσω, κάτι που δεν προβλεπόταν. Να σας πω ότι δεν επιτρέπουμε εις τον αντισυμβαλλόμενο εργολάβο μέχρι την τελευταία στιγμή να θέτει αιτήματα και να ανατρέπει τους προϋπολογισμούς;

Θα το κάνει μόνο εντός δύο μηνών από τη γενεσιουργό αιτία για να γνωρίζουμε κι εμείς τι θα κάνουμε, να του πούμε: «Ξέρετε, εγώ γι' αυτό το έργο έχω υπολογίσει 100 ευρώ, όταν εσείς μου λέτε ότι πρέπει να δώσω 180 ευρώ γι' αυτό το έργο δεν έχω να τα δώσω, δεν θέλω να τα δώσω, θα κόψω το έργο ή θα το αναμορφώσω», εγκαίρως όμως. Να μην οδηγούμεθα με τις συμπληρωματικές συμβάσεις που έγιναν κανόνας, μεγάλη παθογένεια, κακοποιός πυρήνας στις δημόσιες συμβάσεις, σε εκτροχιασμό προϋπολογισμών και αλλάζουμε το σύστημα.

Σήμερα τα έργα δίδονται με εκπτώσεις και επειδή τα έργα δεν είναι και πολλά, οι εκπτώσεις που προσφέρουν κάποιοι φτάνουν το 35%-40% ή και

πιο πάνω. Είναι δυνατόν ένα έργο να εκτελεστεί με έκπτωση 40%, με το μισό δηλαδή του προβλεπόμενου κατά την εκτίμηση της υπηρεσίας προϋπολογισμού;

Κάνουμε μια Αρχή Ελέγχου για όλα αυτά και σας λέω, ότι το κριτήριο μας που θα ακούσουν οι ακροατές μας θα είναι πλέον τριπλό. Θα είναι η οικονομική έκπτωση, έχει πλεονέκτημα αυτός που δίνει τη χαμηλότερη τιμή, ταυτοχρόνως όμως αυτός που εγγυάται ότι θα εκτελέσει το έργο στο συντομότερο χρόνο. Και τρίτον, αυτός που εγγυάται την ποιότητα του έργου για τη μεγαλύτερη χρονική περίοδο μετά την κατασκευή του.

Και ελέγχει με συγκεκριμένες αρμοδιότητες που της δίνουμε η Αρχή Ελέγχου τα διάφορα στάδια, εκπόνησης της μελέτης ή κατασκευής έργου, ώστε να είμαστε βέβαιοι ότι παίρνουμε το έργο το οποίο έχει προκηρυχθεί και όχι κάτι άλλο.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πάμε στα διόδια τώρα που διακόψαμε.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ερχόμαστε τώρα στο προηγούμενο θέμα, κάναμε μια μεγάλη παρένθεση. Σας λέω, λοιπόν, τώρα ότι υπάρχει ένα θέμα, που αφορά στα διόδια τα οποία εγώ είπα στη Βουλή από τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβέρνησης, εδώ και περισσότερο από ένα χρόνο, ότι είναι πυκνά και ακριβά, ιδίως σε τμήματα που είναι υπό κατασκευή.

Σε κάποιες χώρες ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Σε εκείνη την Κορίνθου – Πατρών ας πούμε ...

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Θα έρθω και σ' αυτό.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Ούτε εγώ δεν θέλω να πληρώσω διόδια.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ακούστε με κ. Χατζηνικολάου.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Δεν θέλω να πληρώσω, γιατί βλέπω το δρόμο και εξεγείρομαι.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Σε κάποιες χώρες που υπάρχει υψηλότερη φορολογία, βλέπε Σουηδία, τα έργα όλα εκτελούνται ως δημόσια έργα. Σε άλλες χώρες, πάρα πολλές μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, ακολουθείται αυτό το μοντέλο των συμβάσεων παραχώρησης, όπου δίνεται η δυνατότητα στο κράτος με τη δική του συμμετοχή να αξιοποιήσει και ιδιωτικά κεφάλαια, ώστε να έχει στον ίδιο χρόνο περισσότερο έργο. Να κάνει περισσότερα έργα,

τα οποία αποπληρώνονται μετά -για τα ιδιωτικά κεφάλαια ομιλώ- μέσω της είσπραξης διοδίων στη βάση λειτουργίας αυτών των έργων. Με άλλα λόγια αυτά τα έργα επιστρέφουν τη δαπάνη που γίνεται γι' αυτά μέσω των διοδίων.

Και είναι σωστό να έχουμε διόδια, γιατί κ. Χατζηνικολάου; Γιατί πρέπει ένα μέρος του κόστους για μία υπηρεσία ή ένα προϊόν να επιβαρύνει το χρήστη, αυτό είναι πάρα πολύ λογικό. Δεν είναι λογικό αυτός που ζει στην Κρήτη να αναλαμβάνει μέσω της φορολογίας το σύνολο του κόστους για την κατασκευή ενός δρόμου που βρίσκεται στη Μακεδονία όταν δεν τον χρησιμοποιεί. Όταν τον χρησιμοποιεί θα πληρώσει το διόδιό του.

Αυτό είναι κανόνας. Η αντίφαση στην Ελλάδα είναι ότι έχουμε διόδια σε δρόμους που είναι υπό κατασκευή και δεν έχουμε θεσπίσει διόδια σε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο που είναι και δημόσιο έργο και λειτουργεί εδώ και 10 χρόνια, όπως είναι η Εγνατία Οδός. Την καταπονούν φορτηγά, Τούρκοι, Βούλγαροι μεταφορείς, Αλβανοί και άλλοι χωρίς να πληρώνουν διόδιο. Εκεί, λοιπόν, που ο δρόμος είναι έτοιμος δεν πρέπει να τοποθετήσουμε διόδια; Συμφωνούμε σ' αυτό. Στους υπό κατασκευή δρόμους, υπάρχουν δεκάδες χιλιόμετρα, μεγάλα τμήματα αυτών των δρόμων που είναι έτοιμα και τα χρησιμοποιούν οι χρήστες, εκεί δεν πρέπει να πληρώνουν κάποιο διόδιο; Ασφαλώς πρέπει να πληρώνουν κάποιο διόδιο.

Στα τμήματα εκείνα τα οποία είναι υπό κατασκευή μήπως δεν πρέπει να υπάρχει διόδιο ή το διόδιο να είναι ελάχιστο; Γιατί το διόδιο, η επιβάρυνση πρέπει να είναι αντίστοιχο προς την υπηρεσία που σου προσφέρεται, αλλιώς αν είναι να πληρώνουμε όλοι για μία υπηρεσία που δεν την έχουμε όλη, αυτό και παράλογο είναι και κοινωνικά άδικο.

Αυτός ο οποίος έχει μια υπηρεσία θα πληρώσει το εύλογο αντίτιμο. Και έρχομαι τώρα στο θέμα αυτό της πληρωμής. Κάποιοι θεωρούν και να δεχτώ αυτή την κριτική, ότι είναι ψηλό το κόμιστρο, είναι ψηλό το διόδιο. Ας ασκήσουν κριτική, ας κάνουν και με στοιχεία ακτιβισμού μία πολιτική δράση για λόγους συμβολικούς να εκπέμψουν ένα πολιτικό μήνυμα. Αλλά, επιτρέψτε μου να πω, ότι μία στάση γενικευμένης ανομίας αδικεί τη χώρα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Οκτώ σταθμοί διοδίων από το Βόλο μέχρι τη Θεσσαλονίκη κ. Υπουργέ.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Επειδή λοιπόν όλα αυτά προβλέπονται στις συμβάσεις ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Ωραία μου τα λέτε θεωρητικά, αλλά αυτός που βγαίνει στην εθνική οδό, θέλετε να προσθέσετε τα διόδια και να δείτε πόσα χρήματα ξοδεύει κανείς για να κάνει το Αθήνα – Θεσσαλονίκη; Μα είναι ντροπή.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Σας λέω τώρα, λοιπόν, και αυτό θέλω να το ακούσετε με προσοχή, ότι όποιος κάνει το ταξίδι Αθήνα - Θεσσαλονίκη πληρώνει αναλογικώς λιγότερα απ' αυτόν που θα κάνει μια ελάχιστη διαδρομή, θα χρησιμοποιήσει δηλαδή για λίγα χιλιόμετρα τον αυτοκινητόδρομο.

Επειδή τα διόδια, έτσι λένε οι συμβάσεις ...

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Μα κι αυτό είναι απαράδεκτο που συμβαίνει.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Αυτό λέω και αυτό θέλουμε να αλλάξουμε, επειδή τα διόδια δεν είναι υποχρεωτικώς αναλογικά, δεν χρεώνεται δηλαδή κάποιος αναλόγως της απόστασης που διανύει. Σε κάθε σταθμό διοδίου ο χρήστης πληρώνει για το μισό της απόστασης από τον προηγούμενο σταθμό διοδίου και για το μισό της απόστασης από τον επόμενο σταθμό διοδίου.

Όποιος κάνει όλη την απόσταση πληρώνει περίπου αναλογικά, όποιος κάνει μια μικρή απόσταση χρεώνεται δυσανάλογα πολύ, αυτή είναι η αντίφαση. Εμείς τώρα τι κάνουμε λοιπόν;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πάντως στην υπόλοιπη Ευρώπη το θέμα αυτό λύνεται με τα τέλη κυκλοφορίας και όχι με διόδια. Και επίσης εδώ έχουμε και ένα άλλο κακό, μια που κάνουμε αυτή τη συζήτηση τελείως ανοιχτά, ότι πολλοί από τους κατασκευαστές είναι και Mediarches και ασκούν πιέσεις στο πολιτικό σύστημα είτε είναι γαλάζιο, είτε είναι πράσινο.

Και για να μπω και στον χώρο της παραπολιτικής, γιατί μου λένε οι ακροατές μου ότι δεν τολμώ να το θέσω, με ρωτούν και για τη συνάντηση Παπανδρέου – Μπόμπολα παραμονές των Δημοτικών Εκλογών.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Πρώτα απ' όλα δεν είναι συλλήβδην οι πολιτικοί, κακοί πολιτικοί. Δεν είναι συλλήβδην οι επιχειρηματίες, κακοί επιχειρηματίες. Δεν είναι συλλήβδην οι δημοσιογράφοι, κακοί δημοσιογράφοι και οι συνδικαλιστές, κακοί συνδικαλιστές. Αυτοί οι μηδενισμοί νομίζω ότι έχουν οδηγήσει σε μία κακή χώρα, σε μία κακή αντίληψη και δεν γίνεται



τεκμηριωμένα ο δημόσιος διάλογος, αυτός ο αποπροσανατολισμός βλάπτει, δεν ωφελεί.

Σας λέω πολύ συγκεκριμένα ο Πρωθυπουργός και ο κάθε Πρωθυπουργός βεβαίως, έχει δικαίωμα και πρέπει να συναντά παράγοντες της δημόσιας ζωής και δημοσιογράφους, πρέπει να συναντά και επιχειρηματίες, πρέπει να συναντά και Ενώσεις εργαζομένων και εκπροσώπων, πρέπει να συναντά και φορείς, πρέπει να συναντά.

Τί είναι ο Πρωθυπουργός ιδρυματισμό έχει, είναι κλεισμένος σε κάποιο γραφείο; Όλοι πρέπει να συναντούν όλους, γιατί δεν έχουν να κρύψουν τίποτα και δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα. Και εγώ πρέπει να συναντώ ανθρώπους, με τρόπο όμως ο οποίος δεν με εκθέτει σε μία κριτική.

Άλλο τί κριτική γίνεται και αυτή είναι η μοίρα των πολιτικών, θα τη δεχτούν. Αλλά αν έχει κάποιος να προσάψει κάτι στη διαχείριση που κάνουμε, να το τεκμηριώσει. Σας πληροφορώ, ψάξτε, δεν θα βρείτε τίποτα στη διαχείρισή μας.

Έρχομαι τώρα και στο άλλο θέμα που είπατε. Δείτε τί τέλη κυκλοφορίας έχουν σε άλλες χώρες. Κάθε χώρα επιλέγει να χρεώνει τους πολίτες με ένα διαφορετικό σύστημα. Στις συγκοινωνίες έχουμε τεράστια ελλείμματα, επειδή μπήκατε σε αυτό το θέμα, ποιος θα πληρώσει τα ελλείμματα; Δεν θα τα πληρώσει κάποιος;

Εμείς, όπως είπα κάπου χαρακτηριστικά, πήγαμε στις εκλογές για να βγούμε Κυβέρνηση να κυβερνήσουμε, δεν πήγαμε σε κάποιο διαχωρισμό για να αναδειχτούμε οι «χαρρυποτερότεροι» Χάρρυ Πότερ, να κάνουμε θαύματα. Δεν κάνουμε θαύματα.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Επίσης θέλω να θυμίσω, ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχουν περιφερειακοί δρόμοι, δηλαδή είσαι αναγκασμένος να πας από εκεί που έχει διόδια και επίσης σε πολλές περιπτώσεις σε κάθε νέο δίκτυο εθνικού δρόμου υποχρέωναν οι εργολάβοι τις κυβερνήσεις να μην γίνεται ανταγωνιστής το τρένο.

Γι' αυτό και κανένα από τα παλιά ΜΟΠ δεν πήγαιναν στα τρένα. Δηλαδή έγιναν οι αυτοκινητόδρομοι μονοπώλιο σε πολλές περιπτώσεις, η αλήθεια είναι αυτή.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Τώρα με πηγαίνετε στο θέμα του σιδηροδρόμου. Μα δούλευε ο σιδηρόδρομος με έκπτωση για εμπορευματικές μεταφορές ύψους 85%. Έκπτωση 85%, όταν ήταν μονοπώλιο στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Ξέρετε τι βρήκαμε, θέλετε να μιλήσουμε γι' αυτά; Θέλετε να σας πω ποια είναι η κατάσταση στην οποία αναλάβαμε τη διακυβέρνηση της χώρας; Και να σας ενημερώσω, ας έρθουν εδώ ομάδες πολιτών να τους πούμε που ήμασταν και τι προσπάθεια τεράστια κάνουμε. Τι να πω πια;

Από εκεί και πέρα επιτρέψτε μου να επαναλάβω, ότι θα καταθέσω στη Βουλή την έκθεση στην πρώτη ευκαιρία που θα έχω. Στο δε εισιτήριο για το οποίο γίνεται κουβέντα και επειδή τα ελλείμματα δεν μπορεί να εξαλειφθούν αλλιώς, κάνουμε έναν εξορθολογισμό. Μειώθηκαν οι αποδοχές των εργαζομένων σε σημαντικό ποσοστό, γίνονται αλλαγές στις συλλογικές συμβάσεις, αλλά δεν αυξάνουμε απλά το εισιτήριο, εκεί κάνουμε μια πολύ σημαντική διαρθρωτική τομή.

Με το σύμφωνο ευθύνης, ξέρουν πλέον οι φίλοι μας, το προβλέπει το νομοσχέδιο, ότι σε τριμηνιαία βάση θα ελέγχουμε πώς εκτελείται ο προϋπολογισμός και θα παίρνουμε μέτρα για να μην έχουμε στο τέλος ελλείμματα. Ξέρουμε ότι προχωρούμε σε λογιστικό διαχωρισμό της επισκευαστικής μονάδας ή του τμήματος προμηθειών για να μπορούμε να ξέρουμε τί κόστος έχουμε σε κάθε υπηρεσία, να σταματήσει η αδιαφάνεια και η κακοδιαχείριση.

Και χίλια δυο άλλα. Σήμερα που συζητούμε για το εισιτήριο πρέπει να σας πω, ότι για μεγάλες ομάδες του πληθυσμού ισχύει η δωρεάν μετακίνηση, την έχουμε αποφασίσει, εφαρμόζεται, όπως η μετακίνηση με μειωμένο κόμιστρο κατά 50%. Όλα τα άτομα ηλικίας άνω των 65 ετών πληρώνουν μειωμένο κόμιστρο κατά 50%, όλοι οι νέοι έως 18 ετών το ίδιο, φοιτητές, μαθητές.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Τώρα δεν σας κάνει εντύπωση ότι οι δρόμοι που έχουν αποπληρωθεί μετά από 20 χρόνια διοδίων δεν υπάρχουν; Εμένα μου κάνει μεγάλη εντύπωση αυτό, ένα δρόμο που να μας πει το ελληνικό δημόσιο αυτός αποπληρώθηκε ρε παιδιά, δεν πληρώνεται τίποτα. Δεν υπάρχει.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μα τότε ξεκινήσανε αυτές οι συμβάσεις κ. Χατζηνικολάου, μα δεν έχουν περάσει 20 χρόνια, τότε ξεκίνησαν;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Σε κάποιους είναι 20 χρόνια, σε κάποια τμήματα δρόμων είναι 20 χρόνια.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ποιον, πού αναφέρεστε;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Παράδειγμα λέω τώρα, δεν υπάρχει τμήμα της εθνικής οδού που έχει πάνω από 20 χρόνια;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Για ποια εθνικό οδό μιλάτε;

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Την εθνική οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Μα αυτή δόθηκε με τη σύμβαση του 2007 προκειμένου να ανακατασκευαστεί, αλλού γίνονται διαπλατύνσεις, αλλού γίνονται τεχνικά έργα, προκειμένου έτσι να αποτελέσει κομμάτι της νέας παραχώρησης. Και πρέπει να σας πω, ότι και στους παλιούς δρόμους που δεν είχαν την ποιότητα των αυτοκινητόδρομων, γιατί μιλούμε για διευρωπαϊκά δίκτυα, μιλούμε για κλειστούς αυτοκινητόδρομους, παλιά και ο εθνικός δρόμος Αθήνας – Θεσσαλονίκης γνωρίζετε ότι είχε οριζόντιες συνδέσεις, περάσματα δηλαδή δεξιά και αριστερά σε όλο το μήκος.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Έχουμε και την Κορίνθου – Πατρών, έχουμε και τα Τέμπη που δεν είναι αυτοκινητόδρομοι, εντάξει.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Να έρθω και στα Τέμπη, μα ασφαλώς αφού δεν έχουν τελειώσει. Αλλά πρέπει να σας πω ότι οι συμβάσεις προβλέπουν ορισμένους όρους. Αυτοί οι όροι αν δεν τηρηθούν από την πλευρά του Δημοσίου με κάποια συνέπεια, αντιλαμβάνεστε ότι το Δημόσιο είναι εκτεθειμένο σε αιτήματα και θα καταβάλει τεράστιες αποζημιώσεις, γιατί όλα αυτά οι συμβάσεις προβλέπουν πως εξετάζονται, μέσω διαιτησιών. Και δεν έχουμε καλή εμπειρία από διαιτησίες. Θυμίζω την υποθαλάσσια Θεσσαλονίκης, όπου και το έργο δεν έγινε και το Δημόσιο κλήθηκε να πληρώσει δεκάδες εκατομμυρίων ευρώ για αποζημίωση. Να μην επαναληφθούν τέτοια προβλήματα, αυτό θέλουμε να προλάβουμε.

**ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ:** Πρέπει να μπω και στην επόμενη εκπομπή. Κύριε Υπουργέ σας ευχαριστώ θερμά.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΡΕΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ για την φιλοξενία σας.