

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΥΠΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΗ ΡΕΠΠΑ

ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 16 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2009

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θέλω να σας ευχαριστήσω που ανταποκριθήκατε στην πρόσκλησή μας.

Κυρίες και κύριοι, όταν μιλούμε για κρίση, ασφαλώς η αναφορά αυτή αποτελεί μια κοινοτοπία. Η κρίση είναι μια λέξη που δεν ταιριάζει στη δική μας κυβέρνηση, είναι μια λέξη η οποία προσδιορίζει μια περίοδο και μια πολιτική που συνδέεται απολύτως με την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Η λέξη που ταιριάζει σ' εμάς είναι η λέξη «ανασυγκρότηση». Έχουμε ευθύνη να ξαναγεννήσουμε την ελπίδα σ' αυτόν τον τόπο, να φέρουμε την ανασυγκρότηση και γι' αυτό ακριβώς εργαζόμαστε. Αυτή είναι η εντολή που μας έδωσε ο ελληνικός λαός.

Άλλωστε είναι, θα έλεγε κανείς, η μοίρα αυτής της παράταξης, ν' αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση του τόπου σε στιγμές κρίσης όπως έγινε και το '81 και το '93, και με προσπάθεια, με τη στήριξη του ελληνικού λαού και όλων των κοινωνικών δυνάμεων, να φτάνει στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Ο λαός μάς εμπιστεύθηκε με την ψήφο του τη διακυβέρνηση του τόπου. Η μεγάλη κοινοβουλευτική πλειοψηφία που διαθέτει η κυβέρνησή μας, αποτελεί τον πρώτο και βασικότερο παράγοντα για τη διασφάλιση της πολιτικής σταθερότητας στη χώρα μας. Έχουμε υποχρέωση ν' αξιοποιήσουμε

αυτό το περιβάλλον πολιτικής σταθερότητας, και με σταθερότητα πολιτικής να επιτύχουμε τον επιδιωκόμενο στόχο.

Το μήνυμα της πολιτικής μας είναι μήνυμα προς πολλές κατευθύνσεις. Μίλησε αναλυτικά ο Πρωθυπουργός στέλνοντας ένα μήνυμα, όπως όλοι πρέπει να κάνουμε, όχι μόνο προς τις αγορές, γιατί πολλοί περιορίζουν εκεί το στόχο τον οποίο πρέπει να επιδιώξουμε να επιτύχουμε. Είναι ένα μήνυμα προς την κοινωνία, είναι ένα μήνυμα προς τους πολίτες, για το ότι σε τέτοιες εξαιρετικές περιστάσεις, σε συνθήκες κρίσης, απαιτείται συστράτευση και ομοψυχία.

Η πολιτική μας είναι δεδομένη, καθορίζεται από αρχές και αξίες που έχουμε διαδηλώσει. Έχω πει κατ' επανάληψη ότι το «Δ» της Δημοκρατίας ταυτίζεται με το «Δ» της Διαφάνειας, της Διαβούλευσης, του Δημοσίου συμφέροντος. Σ' αυτή την κατεύθυνση, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει αναλάβει έναν πολύ σημαντικό ρόλο.

Είναι γνωστή και καταγεγραμμένη η προσφορά αυτού του Υπουργείου στον τόπο με σημαντικά έργα, πρωτοβουλίες και παρεμβάσεις που έχουν βελτιώσει το επίπεδο της καθημερινής ζωής. Είναι γνωστή και η προσφορά σημαντικών πολιτικών προσωπικοτήτων, που έχουν θητεύσει σ' αυτό το Υπουργείο.

Στο έργο που έχει γίνει μέχρι τώρα, ασφαλώς έχουν συμβάλει οι εργαζόμενοι, έχουν συμβάλει εταιρείες που δραστηριοποιήθηκαν στα αντίστοιχα πεδία. Πάνω απ' όλα, θα έλεγα, ότι στυλοβάτης αυτής της προσπάθειας που έγινε όλα τα προηγούμενα χρόνια για να αλλάξει επίπεδο αναφοράς η χώρα, είναι ο ίδιος ο πολίτης. Είναι αυτός, ο οποίος φορολογούμενος τροφοδοτεί την κατασκευή αυτών των μεγάλων έργων.

Σήμερα, φιλοδοξούμε να κάνουμε μια νέα αρχή. Φιλοδοξούμε, και γι' αυτό θα μιλήσουμε, ν' αναδείξουμε το πλαίσιο μιας άλλης πολιτικής και να το κάνουμε αυτό μ' έναν τρόπο ο οποίος ταυτόχρονα θ' αναδεικνύει και μια άλλη αντίληψη για την πολιτική. Αναφέρομαι πολύ συγκεκριμένα στην ανάγκη να εντείνουμε την προσπάθειά μας, να προσεγγίσουμε τους στόχους χωρίς άγχος, αλλά και με την αίσθηση ότι η Ελλάδα δεν έχει περιθώριο να χάσει ούτε ένα λεπτό, είτε αυτό είναι λεπτό της ώρας, είτε είναι λεπτό του ευρώ.

Πιστεύουμε ότι στέρεες και μακρόπνοες λύσεις σε όλα τα θέματα, είναι αυτές που προκύπτουν μετά από συνεννόηση, μετά από διάλογο και συναίνεση. Ζητούμε λοιπόν αυτή τη συνεργασία με τους κοινωνικούς φορείς, με τους εταίρους. Αυτούς που είναι και οι δημιουργοί των έργων.

Ζητούμε από τις εταιρείες τις εργοληπτικές, τις μελετητικές, ν' αναλάβουν το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί. Την επιχειρηματική δραστηριότητα και τον ανταγωνισμό τους να τα μετατρέψουν και σε μια άμιλλα κοινωνικής ευθύνης. Θέλουμε μεγάλες εταιρείες στην χώρα μας, θέλουμε εθνικούς πρωταθλητές, που όμως πρέπει ν' αναδεικνύονται μέσα από ένα αξιόπιστο πρωτάθλημα.

Θέλω να ευχαριστήσω τα στελέχη του Υπουργείου μας για ό,τι έχουν κάνει και γι' αυτό που κάνουν, προκειμένου να στηρίξουν αυτήν την προσπάθειά μας για μια νέα αρχή. Απ' την πλευρά μας προχωράμε με σχέδιο, με σύνεση, με σοβαρότητα, προκειμένου αυτό το οποίο λέμε σήμερα ν' αποτελέσει όσο γίνεται πιο γρήγορα μια πραγματικότητα.

Γνωρίζετε ότι ο κοινωνικός διάλογος, η διαβούλευση, θέματα για τα οποία πολύς λόγος γίνεται τελευταία, δεν αποτελούν για μας ένα σύνθημα. Αναδεικνύουν ακριβώς αυτό το στοιχείο της άλλης αντίληψης για την άσκηση μιας άλλης πολιτικής. Πρέπει να σας πω ότι στο πλαίσιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχουμε κατ' αρχήν ορίσει θέματα, μεγάλες ενότητες πολιτικής, επί των οποίων επιδιώκουμε συστηματικό διάλογο με τους κοινωνικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στ' αντίστοιχα πεδία. Έχουμε ορίσει μεταξύ των συνεργατών μας, στέλεχος το οποίο έχει το ρόλο του συντονιστή αυτής της κοινωνικής διαβούλευσης και παρακολουθεί αυτή τη διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο όσον αφορά στις μελέτες και τα δημόσια έργα, έκλεισε τον κύκλο του. Ό,τι είχε να δώσει το πρόσφερε. Προκάλεσε όμως και προβλήματα. Προκάλεσε, θα έλεγα, στρεβλώσεις και οδήγησε σε αδιέξοδο πολλά έργα. Είναι κοινή πεποίθηση ότι ήρθε η ώρα και είναι αναγκαία η αλλαγή αυτού του συστήματος.

Γνωρίζετε ότι ανοίξαμε αυτό τον κύκλο της διαβούλευσης με σχετική επιστολή μας. Γνωρίζετε ποιοι είναι οι βασικοί στόχοι, αναφέρονται άλλωστε στα κείμενα τα οποία έχουμε θέσει δημοσίως προς διαβούλευση.

Η πρώτη φάση αυτού του κύκλου διαλόγου και διαβούλευσης, ολοκληρώνεται με τις απαντήσεις που θα λάβουμε στις 29 Ιανουαρίου, ημέρα Παρασκευή, του 2010. Αμέσως μετά έχουμε υποχρέωση ν' αξιολογήσουμε και ν' αξιοποιήσουμε αυτόν τον πλούτο των προτάσεων για να διαμορφώσουμε μια, τρόπον τινά, τελική πρόταση από τη δική μας πλευρά, το αργότερο μέχρι τα τέλη Μαρτίου του 2010.

Θ' ακολουθήσει εν συνεχεία με τη διατύπωση συγκεκριμένης πρότασης από τη δική μας πλευρά, η δεύτερη φάση, ένας νέος κύκλος διαλόγου και διαβούλευσης μέχρι τα τέλη Μαΐου του 2010. Εν συνεχεία θα μπούμε στην 4^η και τελευταία φάση, όπου τ' αποτελέσματα αυτής της ανοιχτής πλέον διαβούλευσης θα οδηγήσουν στη διαμόρφωση των τελικών προτάσεων και στη λήψη των αποφάσεών μας, προκειμένου να είμαστε έτοιμοι ν' αναλάβουμε τις απαραίτητες διοικητικές και κυρίως νομοθετικές πρωτοβουλίες, καταθέτοντας δηλαδή σχετικό νομοσχέδιο ή νομοσχέδια στη Βουλή των Ελλήνων, μέσα στο 2010.

Κάνουμε σαφές, πως ενώ είναι σ' εξέλιξη αυτή η διαδικασία από τη δική μας πλευρά θα κάνουμε τα πάντα προκειμένου, επειδή δεν πρέπει να χάσουμε ούτε λεπτό χρόνου ή ευρώ, όπως είπα πριν, να εφαρμόσουμε το ισχύον πλαίσιο χωρίς όμως περιγραφές και παρεκκλίσεις τέτοιες που ουσιαστικά το ανατρέπουν και το αλλοιώνουν.

Κυρίες και κύριοι, ο ρόλος αυτού του Υπουργείου είναι σημαντικός και είναι αναντικατάστατος ασφαλώς. Οι αδιαμφισβήτητοι κανόνες που πρέπει να καθοδηγούν τη λειτουργία των υπηρεσιών μας, αλλά και η τήρηση αυτών των κανόνων σε ένα περιβάλλον διάχυτης καχυποψίας, αποτελούν τον πρώτο και θεμελιακό παράγοντα για την επανακατάκτηση από την πλευρά του δημοσίου της αξιοπιστίας του.

Θεωρούμε ότι σε αυτή την κατεύθυνση συμβάλλει η δημιουργία μιας Ανεξάρτητης Αρχής, που θα την ονόμαζα Κεντρική Αρχή για μελέτες, έργα και υπηρεσίες του Υπουργείου μας. Άμεσοι στόχοι αυτής της πολιτικής επιλογής είναι: πρώτον, η διαφάνεια και η αντικειμενικότητα, όσον αφορά

μελέτες, έργα και υπηρεσίες και δεύτερον η αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα του συστήματος παραγωγής έργων μελετών και παροχής υπηρεσιών. Αλλά στο θέμα αυτό, για το οποίο αυτή την περίοδο εργαζόμαστε, θα επανέλθουμε σε μια επόμενη συνέντευξή μας.

Θα ήθελα σήμερα να αναφερθώ στο πρώτο σημαντικό θεωρώ βήμα το οποίο κάνουμε. Το βήμα αυτό, αφορά στη δημιουργία ενός συστήματος επιτελικής παρακολούθησης έργων μελετών και υπηρεσιών. Το σύστημα επιτελικής παρακολούθησης είναι ένα διαρθρωτικό βήμα, θα έλεγα, το οποίο υπηρετεί δύο σκοπούς.

Την κατά κυριολεξία διαφάνεια αφενός, αφού τα ουσιώδη στοιχεία της εξέλιξης κάθε έργου αναρτώνται στο διαδίκτυο και αφετέρου υπηρετεί τη συγκέντρωση με σύγχρονο και επιστημονικό τρόπο αξιόπιστων στοιχείων για την παρακολούθηση και τη βελτιωτική παρέμβαση στην εξέλιξη συμβάσεων έργων και υπηρεσιών. Ένα τέτοιο σύστημα εξοπλίζει τα επιτελικά στελέχη του Υπουργείου μας με τη δυνατότητα να γνωρίζουν και να "καθοδηγούν" την εξέλιξη των έργων.

Με την τακτική επικαιροποίηση των στοιχείων, γνωρίζουμε κάθε στιγμή την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το έργο και μπορούμε να εκτιμήσουμε χρονικά και οικονομικά την προοπτική του. Στο σύστημα εισάγονται και παρακολουθούνται σε τακτά διαστήματα, στην αρχή ανά τρίμηνο, μια σειρά πληροφοριών, εκ των οποίων οι βασικότερες είναι οι ακόλουθες:

1. Θεσμικά στοιχεία για το έργο. Η Προϊσταμένη Αρχή, η Διευθύνουσα Υπηρεσία, ο κύριος του έργου, ο υπεύθυνος του έργου.
2. Βασικές ημερομηνίες, όπως η ημερομηνία δημοπράτησης, η ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, η συμβατική ημερομηνία περαίωσης.
3. Οικονομικά στοιχεία, όπως προϋπολογισμός, συμβατικό ποσό, εγκεκριμένο ποσό τελευταίου συγκριτικού πίνακα, εκτιμώμενο τελικό ποσό.
4. Η κατάσταση της σύμβασης, σε ποιο στάδιο δηλαδή, βρίσκεται η σύμβαση. Παραδείγματος χάρη είναι υπό δημοπράτηση, είναι προς ανάθεση, είναι σε εξέλιξη, είναι σε διακοπή, είναι σε βεβαίωση περαίωσης.

5. Κωδικοποίηση που αναφέρεται στη ΣΑΕ, στη ΣΑΜ.
6. Το έκτο και τελευταίο στοιχείο, το οποίο συμπεριλαμβάνεται σε αυτή την ανάρτηση της ταυτότητας του κάθε έργου, είναι αυτό το οποίο αφορά γενικές πληροφορίες. Γενικές πληροφορίες για τον ανάδοχο, το πλήθος των εργολάβων, την ύπαρξη απόφασης περιβαλλοντικών όρων κλπ.

Το όλο εγχείρημα αναπτύσσεται σε διάφορες φάσεις και ξεκινούμε στην αρχή του 2010. Πρέπει να σας πω, ότι έχουν γίνει σχετικές δοκιμές από την ομάδα που δούλεψε κοντά μας για τη δημιουργία αυτού του συστήματος.

Πιστεύουμε ότι και αύριο θα ήμασταν έτοιμοι να παρουσιάσουμε τη λειτουργία αυτού του συστήματος. Θα το κάνουμε για λόγους ασφάλειας λειτουργίας του, αφού το ενισχύσουμε και το τροφοδοτήσουμε με τα απαραίτητα στοιχεία, στις αρχές του 2010. Πιστεύουμε ότι ο δημόσιος έλεγχος αποτελεί και το πιο ισχυρό έναυσμα, για να ασκούμε όλοι ανεξαιρέτως καλύτερα τα καθήκοντά μας.

Κυρίες και κύριοι, συχνά γίνεται λόγος για έναν καλύτερο προγραμματισμό, έναν καλύτερο στρατηγικό σχεδιασμό. Πιστεύουμε ότι με τη λειτουργία του συστήματος επιτελικής παρακολούθησης σε περίπου ένα χρόνο από σήμερα, όταν θα έχουμε όλα τα στοιχεία στη διάθεσή μας, τότε θα έχουμε και τη δυνατότητα ενός καλύτερου προγραμματισμού των έργων, που είναι απαραίτητα, καθορίζοντας με σαφήνεια τον τρόπο υλοποίησής τους.

Θα έλεγα ότι για κάποια έργα, που είναι σημαντικά έργα, είναι αναγκαία και μια μελέτη σκοπιμότητας. Σε κάθε περίπτωση - και το σημειώνω αυτό - οι υπερβάσεις, ακόμη και οι πλέον νομότυπες, πρέπει να αποκλειστούν παντελώς. Αυτός είναι ο στόχος και επιδίωξή μας.

Έρχομαι τώρα στην αναφορά των στοιχείων τα οποία συνθέτουν την πραγματικότητα εξέλιξης του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς, του ΕΣΠΑ, και θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ με συγκεκριμένα στοιχεία για να έχετε κι εσείς μια εικόνα για το πώς εξελίσσεται.

Γνωρίζετε ότι το επιχειρησιακό πρόγραμμα με το όνομα Ενίσχυση Προσπελασιμότητας, το οποίο αφορά στο Υπουργείο μας, είναι ένα πρόγραμμα το οποίο αγκάλιαζε δύο πρώην Υπουργεία: το πρώην Μεταφορών και το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ. Το ύψος του προγράμματος, οι

συνολικώς διαθέσιμοι πόροι δηλαδή του προγράμματος, είναι 7 δισεκατομμύρια 400 εκατομμύρια ευρώ.

Όσον αφορά στον τομέα των υποδομών και σήμερα μένω σε αυτό που αναφέρεται στο πρώην τμήμα του ΥΠΕΧΩΔΕ, τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, το πρόγραμμα αυτό έχει προβλεπόμενους πόρους ύψους 5 δισεκατομμυρίων 400 εκατομμυρίων ευρώ.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος εκτελούνται έργα τα οποία ονομάζουμε έργα-γέφυρες, που δεν ολοκληρώθηκαν όπως έπρεπε εντός της τρίτης προγραμματικής περιόδου, στο πλαίσιο δηλαδή του Γ΄ ΚΠΣ και με αυτή την έννοια, τότε μεν στερηθήκαμε τη δυνατότητα να απορροφήσουμε κοινοτικούς πόρους σε ανάλογο ύψος. Τώρα δε, με τα έργα-γέφυρες ουσιαστικά χάνουμε τη δυνατότητα να αξιοποιήσουμε στο ισόποσο, πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το ΕΣΠΑ, το πρόγραμμα δηλαδή της τέταρτης περιόδου, αφού ένα τμήμα πολύ σημαντικό αυτού του προγράμματος θα πρέπει να καταληφθεί και αντιστοίχως να δαπανηθούν τα αντίστοιχα ποσά για έργα που έρχονται από το Γ΄ ΚΠΣ.

Τα έργα αυτά, τα έργα-γέφυρες προβλέπεται ότι θα απαιτήσουν δαπάνη ύψους 2 δισεκατομμυρίων 900 εκατομμυρίων ευρώ. Άρα λοιπόν από τα 5 δισεκατομμύρια 400 εκατομμύρια ευρώ, τα 2 δισεκατομμύρια 901 εκατομμύρια ευρώ, αφορούν τα λεγόμενα έργα-γέφυρες, δηλαδή περίπου το 55%.

Επίσης, πρέπει να σας πω ότι τα έργα τα οποία έχουν ήδη ενταχθεί, είτε είναι έτοιμα προς δημοπράτηση, είτε έχουν δημοπρατηθεί αλλά δεν έχουμε ακόμη ανάδοχο, είτε έχουμε ανάδοχο αλλά δεν έχει υπογραφεί η σύμβαση, είτε έχει υπογραφεί η σύμβαση, είναι πάντως έργα ενταγμένα, είναι έργα για την κατασκευή των οποίων θα απαιτηθεί ένα ποσό από αυτό το επιχειρησιακό πρόγραμμα ύψους 1 δισεκατομμυρίου 406 εκατομμυρίων ευρώ.

Άρα λοιπόν, αν προσθέσετε τα 2 δισεκατομμύρια 901 εκατομμύρια ευρώ που αφορούν έργα-γέφυρες και το 1 δισεκατομμύριο 406 εκατομμύρια ευρώ που αφορούν έργα τα οποία είναι ήδη ενταγμένα, έχουμε ένα συνολικό ποσό 4 δισεκατομμυρίων 307 εκατομμυρίων ευρώ, και από τα 5 δισεκατομμύρια .400 εκατομμύρια ευρώ έχουμε περίπου 1 δισεκατομμύριο

100 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία μπορούν να χρηματοδοτήσουν δράσεις έργα με έναν νέο σχεδιασμό.

Αυτός είναι ένας απλός αριθμητικός υπολογισμός, ο οποίος όμως έχει τελικώς, μάλλον, θεωρητική αξία, δοθέντος ότι έχουν εξαγγελθεί και πολιτικώς προεξοφληθεί έργα, τα οποία χωρίς να έχουν μελετητική ωριμότητα, για κάποια δεν έχει ξεκινήσει καν η εκπόνηση μελέτης, έργα για τα οποία δεν υφίσταται προβλεπόμενη διαθέσιμη χρηματοδότηση, έργα τα οποία, επαναλαμβάνω, έχουν ανακοινωθεί με τρόπο που έδωσαν την εντύπωση σε πολίτες σε διάφορες περιοχές της χώρας ότι είναι έργα προ των πυλών, ότι είναι έργα τα οποία ξεκινούν, έργα των οποίων το κόστος για την κατασκευή φτάνει τα 2 δις ευρώ. Αν υπολογίσουμε δε, ότι είναι υποκοστολογημένα τα έργα αυτά όπως προκύπτει με μια πρώτη αξιολόγηση που κάναμε, κι επειδή είναι βέβαιο πως θ' απαιτηθούν πόροι για ν' αντιμετωπίσουμε το τίμημα των απαλλοτριώσεων, και δεν είναι καθόλου αμελητέο, αφορά ποσά της τάξης εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ ή την ανάγκη χρηματοδότησης συμπληρωματικών εργασιών, υπολογίστε περίπου 1 δις ακόμη. Παρακαλώ κρατήστε και αυτό τον αριθμό για να κάνετε τον τελικό απολογισμό σας.

Θα ήθελα να λάβετε υπ' όψιν σας επίσης ότι: Έχουν ανακοινωθεί στο πλαίσιο περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, εκτός αυτών της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας, έργα, των οποίων η κατασκευή θ' απαιτούσε περίπου 800 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς όμως, επαναλαμβάνω και πάλι, να είναι οι πόροι αυτοί διαθέσιμοι ή να έχει προσδιοριστεί η δυνατότητα να έχουμε αυτούς τους πόρους για να εκτελέσουμε αυτά τα έργα.

Είναι φανερό λοιπόν, ότι έχουμε ξεπεράσει κατά πολύ, σύμφωνα με τα όσα έχουν ανακοινωθεί, για προφανείς πολιτικούς λόγους, τα όρια των δυνατοτήτων που γνωρίζαμε και γνωρίζατε ότι εξαρχής είχαμε.

Θα ήθελα να συνεκτιμήσουμε, και με την ευκαιρία της συνέντευξης το αναφέρω, τα δάνεια της ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε., ύψους 1.100.000.000 ευρώ, που οφείλονται στην αδυναμία του Δημοσίου να καλύψει τις υποχρεώσεις του για χρηματοδότηση του έργου μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, πράγμα που οδήγησε την Α.Ε. σε συμφωνία με το Δημόσιο τότε, να προσφύγει σε δανεισμό.

Να λάβετε επίσης υπ' όψιν σας, δάνεια που αφορούν στο Αττικό Μετρό, ύψους 1.500.000.0000 ευρώ για τις ανάγκες του Προγράμματος κατασκευής των σταθμών στην Αθήνα και του Μετρό Θεσσαλονίκης. Συνολικά θα έλεγα ότι οι απαιτήσεις για την εφαρμογή και εκτέλεση όλου αυτού του Προγράμματος, ξεπερνούν και το διπλάσιο των πόρων που κατ' αρχήν γνωρίζαμε ότι έχουμε στη διάθεσή μας.

Αυτή είναι η κατάσταση. Επιχειρούμε απέναντι σ' αυτή την πραγματικότητα μια ορθολογική διαχείριση όλου αυτού του πλέγματος των προβλημάτων, δοθέντος ότι πέραν αυτών έχουμε ν' αντιμετωπίσουμε και άλλα παράπλευρα θέματα. Και κινούμεθα σ' αυτή την κατεύθυνση.

Πρώτον, για πιστοποιημένες εργασίες που έχουν κάνει εργοληπτικές εταιρείες, έχουμε υποχρέωση ως Δημόσιο προκειμένου να επιτύχουμε αυτό που αποτελεί την προϋπόθεση για να λειτουργούμε με αποτελεσματικότητα, να είμαστε αξιόπιστοι. Στο πλαίσιο των δυνατοτήτων, λόγω της δυσμενούς δημοσιονομικής κατάστασης, δόθηκε ένα ποσό τον τελευταίο μήνα έναντι των υποχρεώσεων που έχουμε. Εργαζόμαστε, ώστε στις αρχές του 2010 από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων να εξαντλήσουμε κάθε δυνατότητα και από τη δική μας πλευρά, προκειμένου να διαχειριστούμε με τον καλύτερο τρόπο και για την αξιοπιστία του Δημοσίου και για την απρόσκοπτη συνέχιση των διαφόρων έργων με τον καλύτερο τρόπο, αυτή την υποχρέωσή μας.

Επίσης πιστεύουμε ότι σ' αυτή τη συγκυρία, είναι απαραίτητο να σχεδιάσουμε ένα πρόγραμμα μικρών και μεσαίων έργων στην ελληνική Περιφέρεια, ύψους περίπου 500 εκατομμυρίων ευρώ. Ένα τέτοιο πρόγραμμα πιστεύουμε ότι θα τονώσει την Περιφέρεια. Κατ' αρχήν, θα επιδιώξουμε τη χρηματοδότησή του από εθνικούς πόρους. Βεβαίως πρέπει να επιτύχουμε άμεση εκπόνηση των μελετών και έγκαιρη δημοπράτηση των έργων και εφ' όσον το επιτρέψουν οι συνθήκες, στην εξέλιξή του θα επιδιώξουμε να ενταχθεί στο ΕΣΠΑ, αναλόγως βεβαίως και της διαθεσιμότητας των πόρων που θα διαθέτουμε στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματός μας.

Επίσης, σε συνεννόηση με το Υπουργείο Οικονομικών, μετά από συζητήσεις που είχαμε, σκεφτόμαστε να προχωρήσουμε σε ένα πρόγραμμα χρηματοδότησης δραστηριοτήτων μέσω δανεισμού από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Αυτό είναι ένα θέμα το οποίο μας

απασχολεί αυτή την περίοδο. Πιστεύω ότι με το νέο χρόνο θα είμαστε σε θέση να κάνουμε λεπτομερέστερες ανακοινώσεις.

Διερευνούμε τη δυνατότητα χρηματοδότησης έργων μέσω του σχήματος των ΣΔΙΤ. Τέλος, σ' αυτό το κεφάλαιο στο οποίο αναφέρομαι τώρα, θα ήθελα να επισημάνω την επιλογή της κυβέρνησής μας για αύξηση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με το νέο χρόνο. Το συνολικό ποσό, όπως έχει ανακοινωθεί, ξεπερνά τα 10 δις ευρώ, πιστεύουμε ότι το Υπουργείο μας θα έχει ένα σημαντικό μερίδιο ώστε να μπορέσει να υποστηρίξει τις πολιτικές του.

Κυρίες και κύριοι, μεγάλα έργα εξελίσσονται στην Ελλάδα στο πλαίσιο συμβάσεων παραχώρησης. Κάποια άλλη στιγμή θα συζητήσουμε γι' αυτά με λεπτομέρειες. Σήμερα αρκούμαι να κάνω μία μόνο επισήμανση για τα προβλήματα τα οποία παρατηρούνται στην εκτέλεση αυτών των έργων:

Μπορούν να συνοψισθούν αυτά τα προβλήματα σε καθυστερήσεις όσον αφορά στη διαδικασία των απαλλοτριώσεων, σε καθυστερήσεις όσον αφορά στη μετακίνηση των δικτύων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, σε καθυστερήσεις όσον αφορά στη λήψη περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων και στην αντιμετώπιση προσφυγών στο ΣτΕ, φορέων πολιτών και ΟΤΑ. Όλα αυτά δημιουργούν, όπως αντιλαμβάνεστε, μεταξύ των άλλων, ένα υπόβαθρο ώστε η εξέλιξη αυτών των έργων και των συγκεκριμένων συμβάσεων κάθε έργου, να γίνεται σε βάρος του Δημοσίου και μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις με τέτοιο τρόπο και σε τέτοιο μέγεθος, ώστε να μπορεί να πει κανείς ότι ανατρέπεται ο εθνικός σχεδιασμός.

Θα έλεγα πως έχουμε μπροστά μας ένα παράδειγμα προς αποφυγή, όσον αφορά στη διαχείριση των κινδύνων ενός έργου.

Κυρίες και κύριοι, ολοκληρώνουμε την καταγραφή των προβλημάτων και επιδιώκουμε τις καλύτερες λύσεις με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και τη διαφύλαξη της προοπτικής αυτών των έργων. Θα ήθελα σήμερα ν' αναφερθώ πιο συγκεκριμένα σε δύο έργα τα οποία έχουν συζητηθεί. Έργα, εντός ή εκτός εισαγωγικών, αφού δεν έχουν ακόμη ξεκινήσει, δεν έχουν εκτελεσθεί γι' αυτό δεν ξέρω αν είναι έργα, συζήτηση έχει γίνει γι' αυτά τα δύο έργα.

Αναφέρομαι στους νέους αυτοκινητόδρομους της Αττικής, και στο νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι του Ηρακλείου της Κρήτης. Όσον αφορά στους νέους αυτοκινητόδρομους Αττικής, μετά από μια λεπτομερή αξιολόγηση όλων των δεδομένων του έργου παραχώρησης των νέων αυτοκινητοδρόμων Αττικής, εντοπίσαμε προβλήματα τα οποία μας οδηγούν στην απόφαση ν' ακυρώσουμε αυτή τη δημοπράτηση και να επιδιώξουμε την επαναδημοπράτηση του έργου υπό το πρίσμα των κατευθύνσεων που θα προσδιορίσει και το νέο ρυθμιστικό της Αθήνας.

Πιστεύουμε κατ' αρχήν, ότι ο περιορισμός του έργου σε μια πιο διαχειρίσιμη κλίμακα αποτελεί μονόδρομο. Είναι μια επιλογή ευθύνης για λόγους που συναρτώνται με την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών συνεπειών του έργου. Χαρακτηριστικά θέλω ν' αναφέρω, και περιορίζομαι σ' αυτό, που το γνωρίζετε κι εσείς, ότι το τμήμα από τον κόμβο Μεσογείων μέχρι τις τελικές απολήξεις των δύο κλάδων προς Αγία Μαρίνα ή προς Καλύβια, βρίσκεται εντελώς εκτός ρυθμιστικού. Αφ' ετέρου, δεν ετέθη σε δημόσια διαβούλευση. Επίσης, το μικρό τμήμα που προστέθηκε και συνδέει τον κόμβο των Σπάτων με τον κόμβο του Αεροδρομίου, είναι εκτός μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η απόφαση αυτή επίσης συναρτάται με την κάλυψη των δαπανών των απαλλοτριώσεων, που μία πρώτη εκτίμηση δείχνει ότι θα εκτοξεύσουν το κόστος του έργου αυτού σε δυσθεώρητα ύψη. Μιλάμε για εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Οι πόροι αυτοί γνωρίζετε, εάν διατεθούν δεν είναι επιλέξιμοι. Θα καταβληθούν από τον εθνικό κορβανά. Επίσης πιστεύουμε, ότι απαιτείται μια ουσιαστική διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες όπου διέρχεται αυτός ο άξονας, όταν επανασχεδιαστεί, δημοπρατηθεί, κατασκευαστεί και δοθεί προς χρήση.

Όσον αφορά στο νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι της Κρήτης, πρέπει να σας πω ότι το έργο αυτό πιστεύουμε ότι είναι ένα έργο αναγκαίο. Είναι ένα έργο αναγκαίο για την Κρήτη και για την Ελλάδα, έτσι όπως προσδιορίστηκε και σχεδιάστηκε στην τελική μορφή του. Ωστόσο, πιστεύουμε ότι κι εδώ σοβαροί λόγοι μας οδηγούν στην απόφαση να ακυρώσουμε την τρέχουσα δημοπρασία και να δεσμευτούμε και να ανακοινώσουμε σήμερα την

επαναδημοπράτηση του έργου μέχρι το καλοκαίρι του 2010. Ουσιαστικά δηλαδή έχουμε μία μικρή χρονική μετάθεση λίγων μηνών.

Αυτό γίνεται προκειμένου να επιτύχουμε την ενσωμάτωση και νέων στοιχείων στο φάκελο του δημοπρατούμενου έργου. Στοιχείων που αφορούν κυρίως στη μελέτη, προμήθεια, εγκατάσταση των ραδιοβοηθημάτων ή αεροβοηθημάτων, καθώς και στη λεπτομερέστερη οριστικοποίηση του περιεχομένου της σχετικής σύμβασης παραχώρησης.

Εν παρενθέσει αναφέρω, ότι τα έργα αυτά, το γνωρίζετε, δημοπρατήθηκαν παραμονές εκλογών. Κλείνω την παρένθεση, τα συμπεράσματα δικά σας.

Πρέπει να σας πω, λοιπόν, ότι και σε αυτό το έργο υπάρχει ένα θέμα το οποίο δεν αντιμετωπίστηκε εγκαίρως. Μπορεί να πει κανείς ότι αποτελούσε μία μεγάλη τρύπα σε ένα έργο το οποίο είχε δημοπρατηθεί κι αυτό αφορά ακριβώς τις διαδικασίες για τα ραδιοβοηθήματα.

Συνενηθηθήκαμε, όλοι όσοι έχουμε ρόλο και νομίζω ότι η δημιουργία αυτού του νέου Υπουργείου έπαιξε ίσως τον πιο καθοριστικό ρόλο σε αυτή την κατεύθυνση, αφού έπρεπε να συνεργαστούν οι υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν είχε γίνει αυτή η συνεννόηση. Τώρα έγινε και έχουμε καταλήξει σε ένα συγκεκριμένο σχέδιο και αποφασίσαμε η προμήθεια των ραδιοβοηθημάτων να ενσωματωθεί στη σύμβαση παραχώρησης.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του εδώ τομέα των Υποδομών είναι αυτές, οι οποίες θα εκπονήσουν τη μελέτη με τις προδιαγραφές που προσιδιάζουν στο αεροδρόμιο που πρόκειται να κατασκευαστεί.

Συγκροτείται ομάδα εργασίας στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι του Υπουργείου μας, της Γενικής Γραμματείας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του ΓΕΑ, προκειμένου σε σύντομο χρονικό διάστημα και πάντως όχι μεγαλύτερο των τεσσάρων μηνών, να ολοκληρώσει τη μελέτη εναέριου χώρου και προσδιορισμού των τεχνικών στοιχείων των ραδιοβοηθημάτων που απαιτούνται, προκειμένου όλο αυτό το επιμέρους έργο να ενταχθεί στη σύμβαση παραχώρησης.

Ταυτόχρονα, στο έργο αυτό γνωρίζετε ότι έχουν διατυπωθεί ενστάσεις και έχουν κατατεθεί προσφυγές από Περιβαλλοντικές Οργανώσεις και από το Δήμο Καστελίου, οι οποίες εκκρεμούν προς εκδίκαση στο Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο της χώρας.

Κάνω ένα πολύ σύντομο σχόλιο για το θέμα των διοδίων. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι οι συμβάσεις παραχώρησης που υπογράφηκαν το 2007 προβλέπουν πράγματι πολλά και ακριβά διόδια. Θα έλεγα - και το γνωρίζετε - πως τα διόδια αυτά, σύμφωνα με τα όσα περιλαμβάνονται σε αυτές τις συμβάσεις, θα γίνουν ακριβότερα μέσα στο 2010 και μέσα στο 2011.

Γι' αυτό ακριβώς είχαμε κατά τη συζήτηση των σχετικών συμβάσεων στη Βουλή διατυπώσει εγκαίρως και εντόνως τη διαφωνία μας. Ο Υπουργός ο κ. Μαγκριώτης που είναι εδώ, ως πολιτικός εκπρόσωπός μας είχε θέσει με όλους τους τρόπους το θέμα από τότε και γι' αυτό ακριβώς, το θέμα απετέλεσε αντικείμενο ενδιαφέροντος από τις πρώτες ημέρες της παρουσίας μας σε αυτό το Υπουργείο.

Ο κ. Μαγκριώτης έχει αναλάβει πρωτοβουλία και με συστηματική προσπάθεια, σε επικοινωνία με αρμόδιους φορείς επιχειρεί να καταλήξουμε σε ένα συγκεκριμένο σχέδιο διαχείρισης του προβλήματος αυτού. Το θέμα συναρτάται με την ανάγκη κατασκευής αξιόπιστων παράπλευρων τοπικών δικτύων, για την εξυπηρέτηση των πολιτών σε κάθε περιοχή, που σήμερα σε ορισμένες περιπτώσεις αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τους νέους αυτοκινητόδρομους για απολύτως τοπικού χαρακτήρα μετακινήσεις κι έτσι να πληρώνουν υψηλά διόδια.

Κυρίες και κύριοι, είναι πολλά τα θέματα στα οποία ήδη αναφερθήκαμε και μπορούμε να αναφερθούμε σε πολλά ακόμη. Είχα υπόψη μου να αναφερθώ σε κάποια θέματα, όπως τα θέματα οδικής ασφάλειας, τα θέματα διαχείρισης υδάτων και αντιπλημμυρικών έργων.

Εδώ θα έλεγα λοιπόν να κάνω μία μικρή αναφορά με τίτλους μόνον σε αυτά τα θέματα, όσον αφορά στα θέματα οδικής ασφάλειας...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μην το κάνετε κε Υπουργέ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Αυτό είναι το αποτέλεσμα μιας ανοικτής δημοκρατικής διαβούλευσης.

Άρα λοιπόν, υπάρχουν τρία θέματα τα οποία τα κρατούμε: της οδικής ασφάλειας, της διαχείρισης των υδάτινων πόρων και στο πλαίσιο αυτό εμείς έχουμε εμπλοκή με τα αντιπλημμυρικά έργα τα οποία επιβλέπουμε και εκτελούμε και της πολιτικής αντιμετώπισης των φυσικών καταστροφών, θέματα για τα οποία θα επανέλθουμε.

Θα ήθελα κλείνοντας την εισαγωγή μου, να αναφερθώ στο Υπουργείο και να πω ότι αυτό το Υπουργείο, το οποίο πράγματι είναι τόσο σημαντικό όπως άλλωστε κάθε Υπουργείο για τον τομέα ευθύνης του, με κάποιο τρόπο οδηγείται συχνά σε απαξίωση των υπηρεσιών και των στελεχών του, όταν ουσιαστικώς συρρικνώνεται ώστε το Υπουργείο να ταυτίζεται με το γραφείο του Υπουργού.

Στόχος μας είναι, οι υπηρεσίες και τα στελέχη αυτού του Υπουργείου να επανασυνδεθούν και να επανεναχθούν με τρόπο πρωταγωνιστικό και καθοριστικό στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Την πολιτική ευθύνη για την τελική απόφαση την έχει η Πολιτική Διοίκηση, όμως ορθή πολιτική απόφαση είναι εκείνη που κατά τεκμήριο λαμβάνει υπόψη τις εισηγήσεις, προτάσεις, παρεμβάσεις των στελεχών του Υπουργείου, που πρέπει να έχουν συμμετοχή στη διαδικασία παραγωγής των αποφάσεων.

Στοχεύουμε, λοιπόν, μεταξύ των άλλων και στην αναδιοργάνωση του Υπουργείου, με ενίσχυση του εποπτικού και στρατηγικού ρόλου των Διευθύνσεων του. Θέλουμε να αξιοποιήσουμε τον πλούτο της γνώσης και της πείρας του τεχνικού κόσμου της χώρας μας για τον στρατηγικό σχεδιασμό των υποδομών, των μεταφορών και των δικτύων και αναφέρομαι στο Υπουργείο στο σύνολό του.

Θέλουμε το Υπουργείο μας - και έτσι θέλουμε να μας δει ο τεχνικός κόσμος - να γίνει ο πρωταγωνιστής, ώστε ο κατασκευαστικός κλάδος στην πατρίδα μας να είναι υγιής και ανταγωνιστικός.

Γνωρίζετε ότι σε αυτό το Υπουργείο εντάσσονται όσον αφορά στην παρακολούθηση και εποπτεία τους, νέοι οργανισμοί και φορείς. Ο εποπτικός μας ρόλος στους φορείς αυτούς, διευκρινίζω πως δεν αφορά στον σχεδιασμό της πολιτικής τους, αλλά στην επίτευξη κοινών πρακτικών και κανόνων διαχείρισης εποπτείας και ελέγχου του τεχνικού και μελετητικού έργου αυτών των φορέων.

Οι θέσεις των επικεφαλής σε αυτούς τους οργανισμούς είναι θέσεις ευθύνης και προσφοράς και νομίζω ότι η άσκηση των καθηκόντων από την πλευρά αυτών που θα κληθούν να ασκήσουν τα καθήκοντά τους ως Διοικητές ή Διευθύνοντες Σύμβουλοι, επιβάλλει στο μήνυμα των καιρών μεταξύ των άλλων και τα εξής: Να πούμε μαζί "όχι" σε πολυτελείς συνθέσεις οργάνων, σε πρακτικές λειτουργίας που οδηγούν σε σπατάλες χωρίς να παράγουν το οφειλόμενο από όλους αποτέλεσμα.

Επίσης, στο πλαίσιο αυτό, αυτό είναι το μήνυμά μας, θα εξετάσουμε με τους νέους επικεφαλής αυτών των φορέων την αναμόρφωση του πλαισίου των αποδοχών τους, με ένα εξορθολογισμό, αναλόγως των όσων ισχύουν σήμερα.

Οι επικεφαλείς των νέων οργανισμών, με τήρηση πάντα των περιορισμών και των κανόνων της προστασίας των προσωπικών δεδομένων, θα πρέπει να καταθέσουν τα περιουσιακά στοιχεία τους. Πρέπει το πόθεν έσχες τους να είναι σαφές και γνωστό σε μας και βεβαίως η συνεργασία μας γίνεται σε μία κοινή βάση με συγκεκριμένους στόχους, η δε παραίτησή τους πρέπει να θεωρείται δεδομένη ανά πάσα στιγμή. Πιστεύω ότι οι καλύτεροι που θα επιλεγούν για τις θέσεις αυτές, πρέπει με τη συνολική στάση τους να αποτελέσουν και το πρότυπο για την κοινωνία τους.

Η διαδικασία που ακολουθείται γνωρίζετε ότι είναι μια καινοτόμα διαδικασία, θα έλεγα ότι παρουσιάζει ασφαλώς τις αδυναμίες των αρετών της. Με τις όποιες καθυστερήσεις έχουν εντωμεταξύ παρατηρηθεί μέχρι τώρα.

Κυρίες και κύριοι, αυτά που επιδιώκουμε να κάνουμε θα έπρεπε να αποτελούν εδώ και πολύ καιρό το πολιτικό και θεσμικό κεκτημένο της χώρας μας.

Επιδιώκουμε τελικά την επανάσταση του αυτονόητου. Και η επανάσταση αυτή για το αυτονόητο, είναι μια πρόσκληση και μια πρόκληση για όλους μας. Ο στόχος μας είναι κοινός, γιατί όλοι πιστεύω ότι κερδίζουμε από αυτή την προσπάθεια. Η κοινωνία μας κερδίζει σε εμπιστοσύνη και διαφάνεια, το δημόσιο κερδίζει σε αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα, οι επιχειρήσεις κερδίζουν σε ασφάλεια κανόνων και τήρηση των συμφωνιών και οι πολίτες, πάνω απ' όλα αυτοί κερδίζουν, σε ποιοτικά έργα και υπηρεσίες.

Φιλοδοξούμε, όπως είπα, μια νέα αρχή. Πιστεύω ότι μπορούμε να κάνουμε μια νέα αρχή. Δεν έχουμε ψευδαισθήσεις, δεν έχουμε αυταπάτες, δεν έχουμε άγνοια των δυσκολιών. Είμαστε αισιόδοξοι γιατί είμαστε ρεαλιστές. Ρεαλιστές είναι όχι οι κυνικοί, αλλά οι ρομαντικοί της δράσης. Εμείς θέλουμε με την προσπάθειά μας, αυτό που σήμερα επικρατεί και είναι ένα τεράστιο έλλειμμα πίστης και αξιοπιστίας, να το μετατρέψουμε σε ένα περίσσειμα ευθύνης απ' όλους μας, για να πετύχουμε το καλύτερο για τον τόπο μας, για τους Έλληνες και για τις Ελληνίδες.

Παρακαλώ τον Υπουργό αν θέλει να προσθέσει ή ο Γενικός και είμαστε στη διάθεσή σας.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είπατε ότι υπάρχει ένας αριθμός έργων που έχει εξαγγελθεί και πολιτικώς προεξοφληθεί χωρίς να έχουν μελετητική ωριμότητα, χωρίς να έχει προβλεφτεί η χρηματοδότηση κλπ. Θα ήθελα να μας ονομάσετε ποια είναι αυτά τα έργα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα μου επιτρέψετε να πω ότι έχουμε τον κατάλογο, δεν τον έχω μαζί μου όμως αυτό τον κατάλογο. Δεν ξέρω αν τον έχει ο Γενικός. Δε θα τον δώσουμε στη δημοσιότητα, αλλά να σας διαβάσω κάποια έργα. Έχεις Γενικέ, γιατί δεν έχω εδώ τον κατάλογο, δεν τον έχω πάρει μαζί μου. Διάβασέ μας Γενικέ ποια έργα είναι αυτά τα οποία δεν έχουν ενταχθεί, είναι έργα τα οποία έχουν ανακοινωθεί ότι θα γίνουν με το ΕΣΠΑ, όπου λέει «μη διαθέσιμη χρηματοδότηση». Έργα που δεν έχουν διαθέσιμη χρηματοδότηση και είναι σε διάφορες περιοχές.

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ: Για παράδειγμα το έργο του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη, αυτό έχει ανακοινωθεί με 100 εκατομμύρια, δεν υπάρχει διαθέσιμη χρηματοδότηση σε αυτό. Υπάρχουν πάρα πολλά αλλά δεν έχει νόημα να πούμε.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ενδεικτικά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ξέρετε, εμείς δεν μπορούμε να δώσουμε την εντύπωση ότι τα έργα αυτά είναι σε κίνδυνο. Επειδή είναι πολύ σαφές το μήνυμα που θέλω να στείλω εκ μέρους του Υπουργείου και της Κυβέρνησης, είμαστε συγκρατημένοι σε αναφορές ονομαστικές έργου.

Ποιο είναι το μήνυμα; Ότι εμείς θα κάνουμε τα πάντα ώστε να μην σταματήσουν έργα, να προχωρήσουν έργα, να αξιοποιήσουμε

διαθέσιμους πόρους, να εξασφαλίσουμε και άλλους πόρους από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

Θα είναι τεράστιο λάθος να δοθεί η εντύπωση ότι μιλούμε για έργα τα οποία δεν πρόκειται ποτέ να γίνουν. Θα κάνουμε τα πάντα να γίνουν τα έργα. Αυτό είναι το μήνυμα το οποίο θέλουμε να στείλουμε. Απλά σας λέω ποιοι είναι οι περιορισμοί εντός των οποίων είμαστε υποχρεωμένοι να κινηθούμε.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου).

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ: Στο σύνολο τα έργα είναι προϋπολογισμού 2.340 εκατομμυρίων και είναι ένας πολύ μεγάλος αριθμός. Δεν έχω την αναλυτική αρίθμηση, αλλά είναι πολλά. Είναι κατανεμημένα κατά περιοχή, είναι σε όλη την Ελλάδα, κατά Περιφέρειες κλπ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι, ονομαστικά δεν θα αναφέρω κανένα έργο. Γιατί είναι σαν να κατηγοριοποιούμε τα έργα. Θα μιλήσουμε αμέσως μετά.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου).

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα μιλήσουμε γι' αυτό αμέσως μετά. Γι' αυτό σας λέω ότι εμείς δεν ήρθαμε εδώ για να ανακοινώσουμε για κάποια έργα...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου).

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μην χάνουμε χρόνο, άλλο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου). Να προσθέσω κάτι σε αυτό. Είδαμε για έργα που καθυστερούν λόγω του προηγούμενου θεσμικού πλαισίου και μάλιστα είπατε μια χαρακτηριστική φράση, ανατρέπουν και αλλοιώνουν το ισχύον σύστημα.

Ένα δηλαδή δεν έχουμε λεφτά για να προχωρήσουν κάποια έργα και...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και από την άλλη πολλές φορές, λόγω των καθυστερήσεων, εγείρονται όπως αντιλαμβάνεστε απαιτήσεις από το Δημόσιο, εκ μέρους των επιχειρήσεων. Σε κάποιες περιπτώσεις τα έργα καθυστερούν, σε άλλες περιπτώσεις τα έργα δεν γίνονται. Σε κάποιες περιπτώσεις καλούμαστε να υπογράψουμε συμπληρωματικές συμβάσεις, οι οποίες ανεβάζουν πολύ το κόστος του έργου.

Και αυτό είναι ένα μεγάλο θέμα και χαίρομαι γιατί το θέμα των δημοσίων έργων και συμβάσεων, αναφέρθηκε μεταξύ των άλλων στη δέσμη των προτάσεων του Πρωθυπουργού στη χθεσινή σύσκεψη των Πολιτικών Αρχηγών, υπό τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι εγώ χαρακτηρίζω και ελπιδοφόρα την αναφορά που έκανε ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης στο θέμα αυτό, όταν είπε ότι θα πρέπει να γνωρίζουμε, ποιο είναι το αρχικό προβλεπόμενο κόστος του έργου και ποιο είναι το τελικό κόστος κατασκευής του έργου. Ότι αυτό είναι ένα μεγάλο θέμα. Σε αυτό ακριβώς αναφερόμαστε. Άλλο, παρακαλώ.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είπατε για τα δάνεια της Εγνατίας. Σκοπεύετε να καλύψετε μέρος αυτών με τα διόδια;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Γνωρίζω ότι τα δάνεια αυτά της Εγνατίας Οδού έγιναν έναντι των εσόδων των διοδίων, τα οποία θα τοποθετηθούν μέσα στο 2010. Είναι σε εξέλιξη η προετοιμασία, και λογικό είναι ο δρόμος αυτός, ο οποίος είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος, να έχει μεταξύ των άλλων και διόδια.

Κάνω μια παρένθεση εδώ. Η Εγνατία πράγματι, εδώ και αρκετά χρόνια δεν έχει διόδια. Αυτό κάνει μεγάλη εντύπωση. Δρόμοι οι οποίοι δεν είναι αυτής της περιωπής, βλέπετε ότι λειτουργούν με διόδια τα οποία είναι και ακριβά. Την Εγνατία, την οποία στο μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με ό,τι συμβαίνει σε άλλους αυτοκινητόδρομους, χρησιμοποιούν και μεγάλα αυτοκίνητα από την Τουρκία ή τη Βουλγαρία, φορτηγά αυτοκίνητα και την καταπονούν, είναι ένας δρόμος που δεν έχει διόδια.

Θα έλεγα ότι είναι στο πλαίσιο της ορθολογικής λειτουργίας αυτής της επιχείρησης, «Εγνατία Α.Ε.», να τοποθετήσει τα διόδια και να έχει τα προβλεπόμενα έσοδα, τα οποία είναι απαραίτητα όπως γνωρίζετε, μεταξύ των άλλων και για τη συντήρηση του αυτοκινητόδρομου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου). Πότε θα γίνει αυτό;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μέσα στο 2010.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου).

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μέχρι το καλοκαίρι.

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Να πω δυο λόγια. Όπως είπε ο κ. Υπουργός, η Εγνατία τα τελευταία δύο χρόνια κατασκευάζεται με δάνειο. Δάνεια εμπορικού

χαρακτήρα, τα οποία έχει συνάψει με υποθήκη τα μελλοντικά διόδια της Εγνατίας. Γι' αυτό είχε υποχρέωση απέναντι στις τράπεζες που έδωσαν τα δάνεια, αλλά και απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, από την επιλογή και την ένταξη της Εγνατίας, να έχει διόδια.

Δυστυχώς μέχρι τώρα, παρότι σε κάποια σημεία έχουν τοποθετηθεί και τα φώτα αναβοσβήνουν, όπως ξέρετε πολύ καλά, τα διόδια για λόγους πολιτικού κόστους δεν τα έβαλε η Κυβέρνηση.

Και έτσι αυτή τη στιγμή η Εγνατία είναι εκτεθειμένη με το δανεισμό αυτό, τον υπέρμετρο δανεισμό, που κάλυπτε την εθνική συμμετοχή για να μην εμφανίζεται, όπως καταλαβαίνετε, στο έλλειμμα και στο χρέος.

Ένα μέρος των διοδίων τα οποία σε καμία περίπτωση δεν θα είναι του ύψους των συμβάσεων παραχώρησης – και το τονίζω αυτό – θα είναι για την αποπληρωμή των δανείων και το βασικό θα είναι για τη συντήρηση και τη λειτουργία.

Με μια μελέτη που υπάρχει του 2006 της Εγνατίας είναι πάνω από 60 εκατομμύρια ευρώ ετησίως η συντήρηση και λειτουργία, το κόστος συντήρησης των 670 χλμ. του οριζόντιου άξονα. Και αν προσθέσουμε και τους καθέτους που τα επόμενα χρόνια κι αυτοί θα λειτουργούν, αντιλαμβάνεστε ότι αυτό το τεράστιο έργο, έχει πολύ υψηλό κόστος συντήρησης και λειτουργίας.

Και είναι απολύτως λογικό αυτό να το καταβάλλουν οι χρήστες. Δεν μπορεί δηλαδή ο κάτοικος μιας περιοχής που ουδέποτε χρησιμοποιεί την Εγνατία, που συμμετείχε μέσα από τη γενική φορολογία στην κατασκευή της, να τη χρηματοδοτεί πάλι από τη γενική φορολογία και για τη συντήρηση και λειτουργία.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου).

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ακριβώς, κάνω μια απόλυτη διευκρίνιση. Κατασκευάστηκε μέσα από τη γενική φορολογία, είναι το πιο μεγάλο δημόσιο έργο, είναι ένα έργο που θυμάστε η γρήγορη έναρξη της κατασκευής του και η ταχύτητα με την οποία κατασκευάζονταν έβαλε στα συρτάρια τα σχέδια για την Παραεγνατία, στις αρχές της 10ετίας του '90. Αυτά πρέπει να τα τονίζουμε και να είμαστε περήφανοι για την κατασκευή αυτού του έργου, που είναι το πιο μεγάλο δημόσιο έργο που έχει γίνει και δεν ξέρω αν θα γίνει ποτέ τέτοιο

μεγάλο δημόσιο έργο, ειδικότερα όταν ολοκληρωθούν τόσο ο οριζόντιος άξονας όσο και οι κάθετες που τη συνδέουν με τις βαλκανικές χώρες και τα μεγάλα αναπτυξιακά και αστικά κέντρα του μεθοριακού χώρου.

Το τονίζω αυτό, ότι είναι το πιο μεγάλο δημόσιο έργο και πρέπει να είμαστε περήφανοι. Το στήριξαν όλα τα κόμματα, όλη η κοινωνία, όλοι οι πολίτες και αλλάζει τα δεδομένα και τα γεωστρατηγικά και τα γεωοικονομικά της ευρύτερης περιοχής.

Αυτή την έννοια έχουν τα διόδια στην Εγνατία και όπως είπε ο κ. Υπουργός, επικαιροποιούμε αυτές τις μελέτες, για να αρχίσει η τοποθέτησή τους μαζί με τα ΣΕΑ, τους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, γιατί είναι αδιανόητο μέχρι τώρα να μην υπάρχει ούτε ένας σταθμός σε ένα δρόμο 670 χλμ. και να ταλαιπωρείται ο κόσμος αφάνταστα.

Αυτή την έννοια, το τονίζω και πάλι, έχουν τα διόδια στην Εγνατία. Θα δώσω έμφαση σε αυτό που είπε ο κ. Υπουργός, ότι εδώ και χρόνια ξένα υπερφορτωμένα φορτηγά και νταλίκες την καταπονούν και θα έλεγα λειτουργούν και ανταγωνιστικά εις βάρος των ελληνικών επιχειρήσεων.

Διότι αντιλαμβάνεστε, ένα υπερφορτωμένο τουρκικό φορτηγό που μπαίνει από τους Κήπους και εξέρχεται στην Ηγουμενίτσα, θα έπρεπε να πληρώνει αρκετά διόδια και στο πήγαινε και στο έλα και αυτά όλα τα διόδια είναι εις βάρος και των Ελλήνων αυτοκινητιστών, αλλά και εις βάρος των ελληνικών επιχειρήσεων, των εξαγωγικών επιχειρήσεων.

Και όχι μόνο αυτά, όλα τα άλλα φορτηγά. Και σας πληροφορώ ότι είναι πολύ μεγάλη η κίνηση αυτών των φορτηγών, γιατί τον αξιοποιούν πλέον όλες οι χώρες της ευρύτερης περιοχής και της Κεντρικής Ευρώπης.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου). Με τα ΣΕΑ τι γίνεται...

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ταυτόχρονα θα κινηθούμε. Ένα μόνο μέχρι στιγμής κατασκευάζεται στο Κλειδί. Όπως ξέρετε, υπάρχει ανοιχτή διαδικασία για τέσσερα ακόμη από την Καβάλα μέχρι τη Θράκη, είναι ανοιχτή η διαγωνιστική διαδικασία και θέλουμε να την αξιολογήσουμε μαζί με τη Διοίκηση της Εγνατίας, για να πάρουμε τις οριστικές αποφάσεις γι' αυτά.

Θα πάνε μαζί τα ΣΕΑ με τα διόδια. Γιατί πρέπει να ξέρετε κάτι, όσο είναι κλειστός με τα διόδια ο αυτοκινητόδρομος, τόσο δεν είναι και ελκυστικά τα ΣΕΑ. Όταν κάποιος μπορεί να μπει και να βγει ανά πάσα στιγμή,

δεν σταματά για να βάλει βενζίνη ή να βάλει πετρέλαιο. Αυτό ταλαιπωρεί τους πολίτες που δεν έχουν αυτή τη δεύτερη σκέψη που έχουν οι νταλίκες ή τα μεγάλα φορτηγά.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μιας και μιλάμε για διόδια. Επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων παραχώρησης θα κάνετε όπως είχατε πει;

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Το είπε ο κ. Υπουργός. Είπε ότι εμείς ψηφίσαμε τις συμβάσεις αυτές παραχώρησης γιατί θεωρούμε ότι είναι αναγκαίοι αυτοί οι αυτοκινητόδρομοι.

Από την άλλη πλευρά ασκήσαμε έντονα την κριτική στη Βουλή το 2007, για το μείγμα των διοδίων και ειδικά για το φόρο υπέρ του κράτους, υπέρ του Δημοσίου, που έχει ενσωματώσει μέσα η προηγούμενη Κυβέρνηση ως προέκταση μιας νεοφιλελεύθερης αντίληψης γύρω από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Δηλαδή θα αντικαταστήσουν ουσιαστικά οι εισπράξεις από αυτά τα διόδια, το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, που ούτως ή άλλως είχε συρρικνωθεί αφάνταστα, είχε υποδιπλασιαστεί περίπου τα προηγούμενα χρόνια.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: (Μιλάει εκτός μικροφώνου) Η Κορίνθου – Πατρών ...

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Θα πω αμέσως και γι' αυτό. Απλώς πρέπει να ξέρετε ότι αυτή είναι μια σύνθετη και δύσκολη συζήτηση και διαπραγμάτευση γι' αυτό ετοιμαζόμαστε, έχουμε ενημερώσει τους παραχωρησιούχους ότι θα πάμε σε αυτή την επαναδιαπραγμάτευση, να ετοιμαστούν κι αυτοί και θα γίνει μέσα στο 2010.

Όσον αφορά στις ανακοινώσεις, μέσα από τα στελέχη που εποπτεύουν τους δυο άξονες το «Μορέα» και την «Ολύμπια», έχουμε ήδη διαμηνύσει προς τους παραχωρησιούχους ότι στις επόμενες μέρες θα αξιολογήσουμε μαζί, γιατί μπορεί αλλού να έχουν εκπληρώσει το συμβατικό έργο της αποκλειστικής ημερομηνίας, αλλού να είναι οριακά, να είναι τιμαριθμοποίηση η αύξηση η οποία έχει ανακοινωθεί και η οποία προβλέπεται από τις συμβάσεις παραχώρησης του 2007, όμως υπάρχουν δυο θέματα.

Το ένα είναι η οικονομική πίεση και η κρίση που υπάρχει και είναι πάρα πολύ έντονη αυτή την περίοδο και το δεύτερο είναι ότι ειδικά η Ολύμπια Οδός δυσκολεύει πάρα πολύ τον κόσμο το γνωρίζετε και γι' αυτό

νομίζω ότι θα πρέπει ο παραχωρησιούχος να δει -πέρα από το τυπικό της σύμβασης και του τι προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης- και τα θέματα αυτά.

Αυτά τέθηκαν προς την πλευρά τους και τις επόμενες ημέρες θα σας ανακοινώσουμε και τις τελικές μας αποφάσεις.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δηλαδή ισχύουν αυτά που έχουν ανακοινωθεί;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ισχύουν.

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κατ' αρχάς τα έχουμε ανακοινώσει.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Υπάρχει ένας νόμος.

Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Υπάρχει μια σύμβαση και τα έχουμε ανακοινώσει. Είπαμε όμως ότι υπάρχουν κάποια δεδομένα τα οποία θα πρέπει να τα δούμε μαζί τις επόμενες μέρες. Αυτά σήμερα και όπως είπαμε να αφήσουμε κάτι και για τις επόμενες μέρες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να ζητήσω να μας δώσετε πιο συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα για τη δεύτερη σε 9 χρόνια επαναδημοπράτηση των επεκτάσεων της Αττικής Οδού.

Και μια δεύτερη ερώτηση αν μου επιτρέπεται: Με δεδομένη την οικονομική στενότητα, με δεδομένο το γεγονός ότι ξεκινά ο διάλογος για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου και με δεδομένο ότι έχουν βρεθεί παρατυπίες σε διάφορα έργα και υπάρχουν προβλήματα με υψηλές εκπτώσεις, θα ήθελα να μας ξεκαθαρίσετε αν σκέφτεται η ηγεσία του Υπουργείου να ακυρώσει κάποιες από τις δημοπρατήσεις που έχουν γίνει με τον παλιό νόμο και να τις επαναδημοπρατήσει με τον καινούργιο νόμο, όπως έκανε και ο προκάτοχός σας το 2004.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Πολύ σωστά αναφέρετε ότι το 2004 με την τότε κυβερνητική αλλαγή, είχαμε μια μεγάλη περίοδο ενός και πλέον χρόνου, στην οποία πάγωσαν τα πάντα προκειμένου να θεσμοθετηθεί ένα νέο πλαίσιο και εν συνεχεία οι όποιες πρωτοβουλίες να αναληφθούν εντός αυτού του νέου πλαισίου.

Εμείς επιλέγουμε ένα άλλο δρόμο. Πιστεύουμε ότι επειδή ακριβώς δεν έχουμε το περιθώριο να χάσουμε χρόνο και πόρους, τα έργα τα οποία έχουν ξεκινήσει πρέπει να συνεχιστούν, δεν θα παγώσουμε έργα.

Αντιθέτως θα κάνουμε τα πάντα, ώστε να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα τα οποία έχουν προκύψει και να ξεμπλοκάρουμε –χρησιμοποιώ αυτή τη λέξη- τα έργα, ώστε να εξελιχθούν κανονικά.

Από την άλλη όσον αφορά στο μεγάλο αυτό έργο των νέων αυτοκινητοδρόμων της Αττικής, πρέπει να σας πω ότι χρειάζεται πραγματικά επανασχεδιασμός. Το έργο αυτό είναι «μη έργο», γιατί αντιλαμβάνεστε πως όταν ένα τμήμα του είναι εντελώς εκτός ρυθμιστικού, ή ένα άλλο δεν διαθέτει μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, είναι τόσο εκτεθειμένο το έργο - λόγω αυτού του ελαττώματος - στην πρώτη προσφυγή προς ακύρωση, ώστε δεν χρειάζεται να συζητούμε για το αν είναι ένα έργο ή ένα μη έργο. Είναι ένα έργο – φάντασμα έτσι όπως κατ' αρχήν το συνέλαβαν όποιοι το δημοπράτησαν.

Η προσπάθεια που θα κάνουμε και για το έργο αυτό, αφού μελετήσουμε όλα τα δεδομένα και το επανασχεδιάσουμε είναι, μακάρι σε ένα χρόνο από σήμερα, να είμαστε έτοιμοι να μιλούμε για δημοπράτηση ενός έργου, που αντιμετωπίζει τις ανάγκες της Αττικής, επαναλαμβάνω στο πλαίσιο του νέου ρυθμιστικού σχεδίου.

Το συγκεκριμένο έργο, θα πρέπει να μην είναι ένα φαραωνικό έργο σαν αυτό το οποίο σχεδιάστηκε χωρίς να εξυπηρετεί ανάγκες, αντιθέτως επιβαρύνει υπέρμετρα το τοπίο της Αττικής. Από την άλλη θα πρέπει να είναι ένα τέτοιο έργο όμως, το οποίο να είναι βιώσιμο, να είναι πραγματικά ένα έργο αυτοχρηματοδοτούμενο, ώστε να είναι έτσι σχεδιασμένο, που επειδή θα είναι ελκυστικό στους επενδυτές, να είναι ένα έργο που μπορεί να γίνει.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ και να περάσετε καλά τις γιορτές.