

31 JAN. 2014



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα 30.01.2014

101 78 Αθήνα , τηλ. 210 64 67 912

Αρ. Πρωτ 1097/1098

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Διόδια εθνικών οδών – Θέματα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων

ΣΧΕΤ: Οι Ερωτήσεις 5199/07.01.2014 και 5202/07.01.2014 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Νικόλαος Νικολόπουλος

ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ. Νικόλαο Νικολόπουλο

Σε απάντηση των παραπάνω σχετικών Ερωτήσεων, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή, σε ό,τι αφορά το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα εξής :

Για τα θέματα της κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων με συμβάσεις παραχώρησης καθώς και των διοδίων, το Υπουργείο επανειλημμένα με απαντήσεις προς την Βουλή των Ελλήνων, έχει προβεί στις απαραίτητες διευκρινήσεις των θεμάτων αυτών.

Όπως είναι γνωστό, λόγω της αναστολής της χρηματοδότησης από τις Δανείστριες Τράπεζες (λόγω μείωσης της κυκλοφορίας και κλονισμού της χρηματοοικονομικής ισορροπίας των Συμβάσεων), αναστάλησαν τον Ιούνιο του 2011 οι εργασίες κατασκευής των Έργων με Συμβάσεις Παραχώρησης.

Το Δημόσιο και οι Παραχωρησιούχοι, συνεκτιμώντας τα δεδομένα αναγνώρισαν ότι η προσωρινή διακοπή των εργασιών δεν ήταν δυνατόν να αποφευχθεί και προχώρησαν σε διαδικασία διαπραγματεύσεων για την επίτευξη συμφωνιών αναδιάρθρωσης των Συμβάσεων Παραχώρησης, με σκοπό την εξεύρεση λύσης για την συνέχιση της διακοπείσας χρηματοδότησης και την επανέναρξη των κατασκευών.

Παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων (υπαγωγή με Πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου τον Αύγουστο του 2010 των απαλλοτριώσεων σε εξαιρετικό νομικό καθεστώς), το Δημόσιο αναγνώρισε ότι τα αποτελέσματα των υπάρχοντων προβλημάτων εξακολουθούσαν και τότε να επηρεάζουν τα Έργα.

Η αναδιάρθρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης απαιτήσε μεγάλο χρονικό διάστημα διαβουλεύσεων, μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Οι διαπραγματεύσεις, που ξεκίνησαν το 2011, ήταν δύσκολες και το δημόσιο δεν είχε άλλη, συμφερότερη εναλλακτική για να πραγματοποιηθούν.

Οι κυριότεροι λόγοι της καθυστέρησης της επανεκκίνησης τους, ήταν :

- Το ρευστό διεθνές περιβάλλον και οι αλλαγές που επήλθαν από τη διεθνή χρηματο-οικονομική κρίση.
- Το τρέχον «δύσκολο» κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον της χώρας (δυσμενής θέση ελληνικών τραπεζών, έλλειψη ρευστότητας, λήψη δημοσιονομικών μέτρων κ.α.).
- Ο μεγάλος αριθμός των εμπλεκόμενων στις διαβουλεύσεις/διαπραγματεύσεις με διαφορετικές επιδιώξεις και διαφορετικές προσεγγίσεις.
- Ο πολύ μεγάλος αριθμός των θεμάτων που έπρεπε να επανεξετασθούν και επαναπροσδιοριστούν.
- Η νομική τεκμηρίωση και καταγραφή των συμφωνηθέντων.
- Η απόκτηση των αναγκαίων εγκρίσεων (από τους μετόχους των Παραχωρησιούχων και των Κατασκευαστών, τις Πιστωτικές Επιτροπές των Τραπεζών, τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τις αρμόδιες Εθνικές Αρχές και την Βουλή των Ελλήνων).

Με το Νόμο 4219/2013 (ΦΕΚ 269/Α΄/11.12.2013), κυρώθηκαν οι Συμφωνίες Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων :

- «Αυτ/μος Ελευσίνα-Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα» (ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ) Ν.3621 /2007
- «Αυτ/μος Ιονία Οδός από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός Ν.3555/2007
- (Σκάρφεια) και Συνδετήριος Κλάδος Σχηματάρι - Χαλκίδα» (ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ) Ν.3555/2007
- «Τμήμα Μαλιακός - Κλειδί του αυτ/μου ΠΑΘΕ» (ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ) Ν.3605/2007
- «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)» Ν.3597/2007

Επισημαίνεται, ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο είχε δώσει τη σύμφωνη γνώμη του για την κατάθεση των συμβάσεων στη Βουλή και οι συμβάσεις κατετέθησαν σε όλους τους εγχώριους και Ευρωπαϊκούς θεσμούς, προληπτικούς και κατασταλτικούς, ελέγχου διαφάνειας και διακίνησης του «μαύρου χρήματος».

Αναφορικά με τις εισφορές των διοδίων, επισημαίνεται ότι το ύψος των τελών διοδίων που χρεώνεται στους χρήστες καθορίζεται από τις Συμβάσεις Παραχώρησης, με την υποχρέωση της τήρησης του Ανώτατου Ορίου Διοδίων Τελών, το οποίο προβλέπεται στις συμβάσεις και ανέρχεται σε 0,004 €/χλμ σε τιμές 01.01.2003 πλέον ΦΠΑ.

Το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών, είναι η ανώτατη ανά χιλιόμετρο τιμή διοδίων τελών που ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να επιβάλλει και υπόκειται σε ετήσια τιμαριθμική αναπροσαρμογή, βάσει του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, όπως αυτός καταρτίζεται και

δημοσιεύεται από την Ε.Σ.Υ.Ε. και διαμορφώνεται την 30η Σεπτεμβρίου του προηγούμενου της αναπροσαρμογής έτους.

Περαιτέρω, στις Συμβάσεις Παραχώρησης προβλέπεται το δικαίωμα των Παραχωρησιούχων να εφαρμόσουν ιδιαίτερη εμπορική πολιτική για συχνή ή καθημερινή χρήση για τους ηλεκτρονικούς χρήστες με εκπτώτική πολιτική, ανάλογη του αριθμού των συνολικών μηνιαίων διελεύσεων.

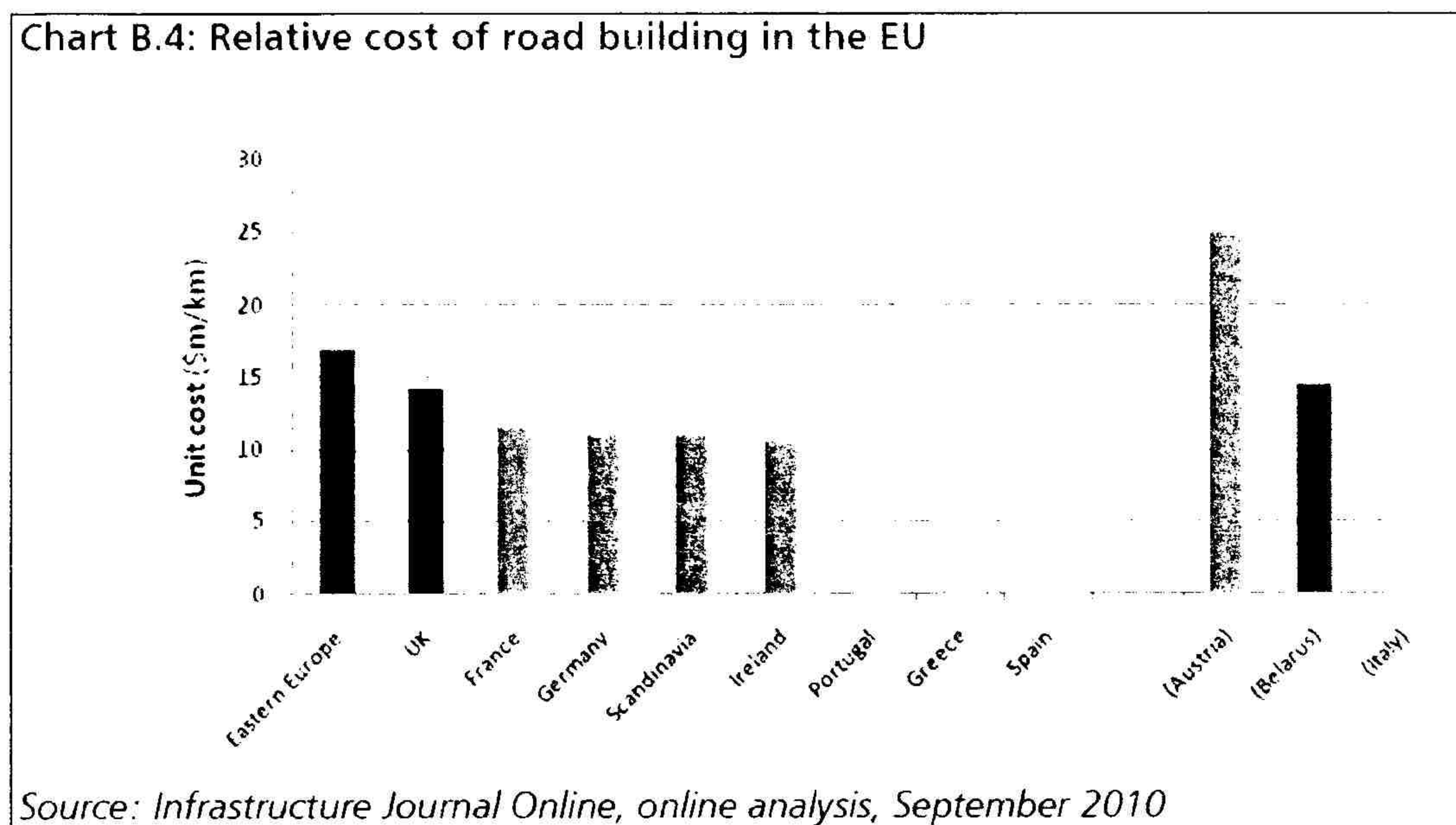
Τα συνολικά έσοδα από είσπραξη διοδίων (με Φ.Π.Α.) ανά έτος και συνολικά μέχρι τον Οκτώβριο 2013, για κάθε Σύμβαση Παραχώρησης, έχουν ως ακολούθως :

ΕΡΓΟ	Ελευσίνα- Κόρινθος Πάτρα-Πύργος- Τσακώνα (με ΦΠΑ)	Αντίρριο - Ιωάννινα, Αθήνα - Μαλιακός και Σχηματάρι- Χαλκίδα (με ΦΠΑ)	Κόρινθος- Τρίπολη- Καλαμάτα & κλάδος Λεύκτρο- Σπάρτη (με ΦΠΑ)	Αυτοκινητόδρ ομος Κεντρικής Ελλάδος Ε65 (με ΦΠΑ)	Μαλιακός - Κλειδί (με ΦΠΑ)	ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΟΥΣ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ (με ΦΠΑ)
	ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΣ					
	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΝΕΑ ΟΔΟΣ	ΜΟΡΕΑΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ	ΑΥΤ/ΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ	
ΣΥΝΟΛΟ 2008	35.240.062,32	66.736.527,80	15.485.526,60		50.709.974,10	168.172.090,82
ΣΥΝΟΛΟ 2009	98.143.004,84	78.679.598,74	19.713.783,78		57.442.669,76	253.979.057,12
ΣΥΝΟΛΟ 2010	91.130.688,72	89.549.165,95	20.830.199,69	1.258.045,50	49.435.323,56	252.203.423,42
ΣΥΝΟΛΟ 2011	80.913.068,99	79.845.983,00	32.278.553,83	11.510.385,65	54.937.375,41	259.485.366,88
ΣΥΝΟΛΟ 2012	71.710.321,80	70.029.853,70	28.787.792,71	10.342.098,85	50.485.604,18	231.355.671,24
- ΣΥΝΟΛΟ ΕΩΣ 10/2013	58.486.326,40	57.000.509,75	29.892.594,43	8.398.383,30	52.351.312,73	206.129.126,61
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	435.623.473,07	441.841.638,94	149.249.153,61	31.508.913,30	315.362.259,74	1.373.585.438,66

Για το κόστος κατασκευής των οδικών υποδομών, ο ισχυρισμός ότι το κόστος κατασκευής στην Ελλάδα είναι τριπλάσιο από αυτό των Ευρωπαϊκών Χωρών, δεν ευσταθεί σε καμιά περίπτωση.

Για το ζήτημα του συγκριτικού κόστους των υποδομών, έχουν γίνει έρευνες και σε άλλα κράτη της ΕΕ. Στην τεχνική έκθεση «Εξέταση Κόστους Υποδομών» του Υπουργείου Οικονομικών της Μεγάλης Βρετανίας, το 2010, μεταξύ άλλων πραγματοποιήθηκε σύγκριση του μέσου κόστους κατασκευής ενός χιλιομέτρου οδικής υποδομής σε κράτη

και περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο παρακάτω διάγραμμα παρατίθενται τα στοιχεία:



Από το διάγραμμα προκύπτει ότι το μέσο κόστος ανά χιλιόμετρο διαφέρει αρκετά μεταξύ των κρατών της ΕΕ. Ειδικά η Ελλάδα και η Ισπανία εμφανίζουν το χαμηλότερο μέσο κόστος (περίπου 7 εκατ. δολάρια ανά χλμ, δηλ. περίπου 5,5 εκατ. ευρώ ανά χλμ).

Επιπλέον, από έρευνα που είχε διεξάγει στο παρελθόν το Υπουργείο συγκεντρώθηκαν στοιχεία κόστους υλοποίησης δρόμων σε διάφορες χώρες της Ευρώπης, προκύπτει ότι η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων στην Αγγλία, Γερμανία, Γαλλία, Ιρλανδία και Ουγγαρία, κατά μέσο όρο (σε τιμές 2006), κοστίζει 13,4 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο (κυμαίνεται από 5,9 εκατ. ευρώ έως 30 εκατ. ευρώ ανά χλμ.).

Επίσης, είναι γνωστό ότι το κόστος κατασκευής ενός αυτοκινητοδρόμου δύναται να αυξηθεί σημαντικά λόγω των πολλών τεχνικών έργων που απαιτούνται αναλόγως του δυσμενούς ανάγλυφου της περιοχής (σήραγγες, γέφυρες κλπ). Για παράδειγμα, αναφέρουμε περιπτώσεις όπου λόγω του δυσμενούς ανάγλυφου του εδάφους το κόστος αυτοκινητοδρόμου της Αγγλίας ανήλθε σε 23 εκ. ευρώ/χλμ. και 32 εκ. ευρώ/χλμ. σε αυτοκινητόδρομο της Ιταλίας.

Σε κάθε περίπτωση, η σύγκριση ή παράθεση στοιχείων από άλλα κράτη, χωρίς να είναι γνωστή η μεθοδολογία υπολογισμού, είναι παρακινδυνευμένη και μπορεί να δημιουργήσει λανθασμένες εντυπώσεις.

Σε ό,τι αφορά στο ερώτημα, σχετικά με την κακοτεχνία στο τμήμα Τρίπολη – Μεγαλόπολη, που προφανώς αναφέρεται στο τμήμα Παραδείσια – Τσακώνα του Αυτοκινητοδρόμου Τρίπολη – Καλαμάτα, ισχύουν τα παρακάτω :

Το τμήμα αυτό, μήκους 11 χλμ, περίπου, κατασκευάστηκε με επάλληλες εργολαβίες της περιόδου 1990-2000, από την Περιφέρεια Πελοποννήσου. Παρεδόθη σε κυκλοφορία το έτος 2000 και καταστράφηκε μετά την μεγάλη κατολίσθηση το Φεβρουάριο του 2003.

Μετά την καταστροφή του από την κατολίσθηση, με Απόφαση του τότε Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, αφαιρέθηκαν όλες οι αρμοδιότητες για την ανακατασκευή του από την Περιφέρεια Πελοποννήσου και ανατέθηκαν στην Κεντρική Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, του Υπουργείου.

Μετά την ολοκλήρωση της μελέτης ανακατασκευής του τμήματος αυτού που έγινε το έτος 2004 και 2005, η εργολαβία ανακατασκευής του δημοπρατήθηκε το έτος 2006.

Ήδη το έργο έχει ολοκληρωθεί και παραδοθεί στην κυκλοφορία από το Δεκέμβριο του 2012, με προσωρινή παράκαμψη της Γέφυρας Τσακώνας. Η κυκλοφορία διεξάγεται κανονικά έως σήμερα, χωρίς να έχει δημιουργηθεί κανένα πρόβλημα και η κατασκευή της συγκεκριμένης γέφυρας εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί και θα δοθεί στην κυκλοφορία, στο τέλος του 2014.

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ



Ακριβές αντίγραφο

Π. Καμπύλη