

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	7048
Αριθμ. Πρωτ. ΑΙΤΗΣ.ΚΑΤ.ΕΓΓΡΑΦΩΝ	351
Ημερομ. Καταθέσεως	23-6-18

Ερώτηση & Α.Κ.Ε.

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Αττική Οδός- Προς διετή παράταση με “αντάλλαγμα”... μελέτες;»

1) Με την υπ' αρ. πρωτ. 1768/04-12-17 Ερώτησή μου, με θέμα «Σιγή ασυρμάτου για τα νέα έργα επέκτασης της Αττικής Οδού», σας ρωτούσα να μου απαντήσετε στο ακόλουθο ερώτημα:

Είναι τυχαίο το γεγονός ότι ο κ. υπουργός Υποδομών τηρεί «σιγή ασυρμάτου» επί του θέματος; Γιατί δεν έχει ακόμα ξεκαθαρίσει ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών τις προθέσεις του, αναφορικά με το αν τα νέα έργα επέκτασεων της Αττικής Οδού θα συνδεθούν με τη σύμβαση παραχώρησής της, που λήγει σε μερικά χρόνια;

Στην παραπάνω Ερώτηση, όπως κάνετε συχνά, δεν απαντήσατε κατά παράβαση του Κανονισμού της Βουλής.

2) Στη συνέχεια, δημοσίευμα του έγκριτου δημοσιογράφου Φώτη Κόλλια στο οικονομικό site www.euro2day.gr στις 30/05/2018, επικαλούμενο δηλώσεις σας την προηγούμενη μέρα, μεταξύ άλλων αναφέρει τα εξής:

«Μέσω της διετούς παράτασης της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, που λήγει τον Σεπτέμβριο του 2024, εξασφάλισε το υπουργείο Υποδομών τη χρηματοδότηση σειράς μελετών για νέα οδικά και σιδηροδρομικά έργα από την κοινοπραξία που διαχειρίζεται τον οδικό άξονα.

Το συμπέρασμα προκύπτει από χθεσινές δηλώσεις του υπουργού Υποδομών Χρ. Σπίρτζη, σύμφωνα με τις οποίες η παράταση κατά ένα ή δύο χρόνια προβλέπεται από την υφιστάμενη σύμβαση παραχώρησης και θα αξιοποιηθεί προκειμένου να προχωρήσουν οι μελέτες για τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού και του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Η Αττική Οδός, στην οποία συμμετέχουν οι όμιλοι ΕΛΛΑΚΤΙΩΡ, J&P ΑΒΑΞ και Τράπεζα Πειραιώς (κατέχει σήμερα το 10% το οποίο όμως πωλείται) έχει αναλάβει με βάση πλαίσιο συναντίληψης που υπέγραψε στις 12 Ιανουαρίου με τον κ. Σπίρτζη, να εκπονήσει το σύνολο των μελετών και ερευνών για σειρά νέων έργων.

Συγκεκριμένα, την αναβάθμιση των υφιστάμενων ανισόπεδων κόμβων Μεταμόρφωσης και Λεονταρίου της Αττικής Οδού, τη δημιουργία σταθμού μετεπιθίβασης στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Κορωπίου, την επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού στη Ραφήνα, την επέκταση του προαστιακού Σιδηροδρόμου στη Ραφήνα και στο Λαύριο, την οδική σύνδεση του Αεροδρομίου με τη Ραφήνα καθώς και Αναβάθμιση του οδικού άξονα Σταυρού-Λαυρίου. Στο ίδιο πακέτο περιλαμβάνονται και οι μελέτες για τα συμπληρωματικά έργα στον λιμένα Λαυρίου.

Στην ουσία, από τα λεγόμενα του υπουργού Υποδομών προκύπτει πως η διετής παράταση θα αξιοποιηθεί προκειμένου να προχωρήσουν οι μελέτες τόσο για τις επεκτάσεις του προαστιακού, όσο και για ένα νέο μεγάλο διαγωνισμό με επεκτάσεις της Αττικής Οδού.»

Αντιδρώντας στα παραπάνω αναφερόμενα για τις επεκτάσεις του Προαστιακού, ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ εξέδωσε στις 30/5/2018 Ανακοίνωση, στην οποία εξαπολύει ολομέτωπη επίθεση για όλα τα «καυτά» θέματα της ΕΡΓΟΣΕ εναντίον της Διοίκησης της εταιρείας και εμμέσως πλην σαφώς εναντίον της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μεταξύ άλλων, στην εν λόγω Ανακοίνωση αναφέρονται τα εξής:

«Όταν μια ομάδα κάνει συνεχώς ήττες, αυτός που απολύεται είναι ο Προπονητής. Εκτός κι αν έχει προλάβει να παραιτηθεί!

Στις συζητήσεις μεταξύ των υψηλόβαθμων στελεχών του Ομίλου ΟΣΕ (και όχι μόνο), όλο και συντόμερα το τελευταίο διάστημα, ακούγεται μεγαλόφωνα και χωρίς περιστροφές, ότι δρομολογείται ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΡΓΟΣΕ μέσα στην επόμενη Σετία!!!

Τα σημεία των καιρών επιδεινώνουν το ήδη οριακό κλίμα. Ενδεικτικά αναφέρονται:

1. Πρόσφατα επιβεβαιώθηκε και τυπικά η απροκάλυπτη μεθόδευση για την ένταξη της σιδηροδρομικής γραμμής Κορωπί-Λαύριο σε έργο παραχώρησης Κ/Ξ ιδιωτών κατασκευαστών, όπως είχαμε προ πολλού προβλέψει, με πλήρη ακύρωση του νομικά θεσπισμένου ρόλου της ΕΡΓΟΣΕ (αλλά και του ΟΣΕ).

Προηγουμένως και επί σειρά ετών υπονομεύτηκε κάθε προσπάθεια της ΕΡΓΟΣΕ να υλοποιήσει το έργο με τα τότε διαθέσιμα κοινοτικά κονδύλια, γεγονός που σήμερα χρησιμοποιείται ως μία ακόμη δικαιολογία για την απαξίωσή της.

2. Το Υπουργείο Ζήτησε να του παραδοθεί ανεπίσημα και έλαβε όλο το ψηφιακό αρχείο των μελετών που αφορούν στον 6ο Προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Μήπως άραγε η ανάθεση και αυτού του έργου κατευθύνεται προς τους ιδιώτες (του ΟΛΘ:), παρά το γεγονός ότι η ΕΡΓΟΣΕ έχει ολοκληρώσει τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης των μελετών εδώ κι έναν ολόκληρο χρόνο;

3. Η δημοπράτηση των μελετών του Προαστιακού της Θεσσαλονίκης εκκρεμεί, ενώ τα σχετικά τεύχη έχουν συνταχθεί προ πολλού. Ταυτόχρονα, νεοσυσταθείσα εταιρεία των ΟΤΑ Θεσσαλονίκης, η οποία πρόσφατα απέκτησε διαχειριστική επάρκεια, προφανώς με τις ευλογίες των συναρμόδιων Υπουργείων, διεκδικεί δυναμικά ηγετικό ρόλο στο έργο.

4. Ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου στο τμήμα Πλατύ-Έδεσσα- Φλώρινα-Νέος Καύκασος βαφτίζεται πονηρά ως «ανάταξη» και εξαγγέλλεται στα ΜΜΕ ως έργο αρμοδιότητας ΟΣΕ. Συγχρόνως, η κατανομή αρμοδιοτήτων της ισχύουσας διεταιρικής σύμβασης ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ καταστρατηγείται συστηματικά, ενώ δεν υφίσταται νέα σύμβαση παρά την κατάθεση πριν από ένα (1) χρόνο σχετικού σχεδίου από τους τρεις (3) Επιστημονικούς Συλλόγους της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ και υπό την αιγίδα της ΠΟΣ.

5. Όσο για το σιδηροδρομικό τμήμα Μποζαϊτικά-Πάτρα, πέρασαν ήδη οκτώ (8) χρόνια από την έγκριση των σχετικών μελετών της ΕΡΓΟΣΕ, όπου προβλεπόταν συγκεκριμένο σενάριο υπογειοποίησης με την τότε σύμφωνη γνώμη των τοπικών φορέων, το οποίο κατόπιν λειδορήθηκε ανελέητα από τους κάθε λογής επαΐοντες ως «φαραωνικό». Σήμερα, είναι πλέον γεγονός πως η πολιτική θούληση εξαναγκάζεται τελικά να επιστρέψει σε αυτό και μάλιστα ζητώντας τη σημαντική επαύξή του! Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η υπαιτιότητα της θετούς καθυστέρησης να φτάσει το τραίνο στην Πάτρα και ο ορατός πλέον κίνδυνος επιστροφής κοινοτικών κονδυλίων θα χρεωθούν και πάλι στην ΕΡΓΟΣΕ.

6. Όσον αφορά στη Σιδηροδρομική Εγνατία, εδώ και καιρό η Διοίκηση μας καθησυχάζει κάθε φορά που διατυπώνουμε τις ανησυχίες μας για τον ρόλο της ΕΡΓΟΣΕ στο διακρατικό εταιρικό σχήμα που πρόκειται να ιδρυθεί για την υλοποίησή της. Ωστόσο, στο πλαίσιο του 2ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ που παρουσίασε το συγκεκριμένο έργο αποκωδικοποιώντας την έκταση και τα όριά του, δήλωσε ότι δεν είναι ακόμα γνωστή η νομική μορφή του παραπάνω εταιρικού σχήματος, αποφεύγοντας να προσδιορίσει τον ρόλο της ΕΡΓΟΣΕ. Για την αβίβεια, δεν ήταν καν προφανές στο απλό κοινό εάν εκπροσωπούσε την ΕΡΓΟΣΕ ή τον ΟΣΕ, αφού παρέλειψε παντελώς να υπερθεματίσει όσον αφορά στον αναγκαίο ρόλο της πρώτης! ...

8. Η προσδοκία για την ενίσχυση του ρόλου της ΕΡΓΟΣΕ στον τομέα των σιδηροδρομικών υποδομών διαψεύστηκε δυστυχώς από τον ίδιο τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Στο πλαίσιο συνάντησης του Συλλόγου με τη Διοίκηση και σε πιεστικά ερωτήματα που τέθηκαν επί των προαναφερομένων θεμάτων, ο Διευθύνων Σύμβουλος διερωτήθηκε: “...και που λέει ότι κάθε σιδηροδρομικό έργο ανά την επικράτεια πρέπει να ανατίθεται στην ΕΡΓΟΣΕ;”!!!

10. Στο μεταξύ, η πολιτική ηγεσία (σε όλα τα επίπεδα) καταφέρεται παντοιοτρόπως και εκείνη εναντίον των εργαζομένων, οι οποίοι ωστόσο, απλώς εκτελούν το δικό της σχεδιασμό. Όταν ο σχεδιασμός δεν εξελίσσεται κατά τα αναμενόμενα και προκειμένου να αποποιηθεί των ευθυνών της, επιστρατεύονται τακτικές εργασιακού εκφοβισμού με αποδέκτες όλα ανεξαιρέτως τα στελέχη χωρίς ιεραρχικούς περιορισμούς.

Οι κάθε είδους διοικητικές επιλογές, σπασμωδικές κινήσεις και παλινωδίες της τελευταίας Σετίας, υπονόμωσαν τη μελλοντική προοπτική της εταιρείας, παρά τις διαρκείς σχετικές επισημάνσεις του Συλλόγου με κάθε δεδομένη ευκαιρία.

11. Το άλλοτε πανίσχυρο αποθεματικό κεφάλαιο των κερδών της ΕΡΓΟΣΕ, έχει λεηλατηθεί και εξανημιστεί ολοκληρωτικά, μέσω συνεχών ληστρικών παρεμβάσεων της πολιτικής ηγεσίας, με αποτέλεσμα η εταιρεία να συντηρείται πλέον στη ζωή «με το σωληνάκι», εξαρτώμενη εναγωνίως από τις μηνιαίες ενέσεις ρευστότητας του ΟΣΕ για την καταβολή της μισθοδοσίας.

Σκοπός κάθε Διοίκησης ιδιωτικού ή δημόσιου φορέα οφείλει να είναι η προάσπιση και διασφάλιση των εργασιακών θέσεων, καθώς επίσης η εξασφάλιση και επέκταση του αντικειμένου του. Από τα παραπάνω, προκύπτει η αδυναμία της Διοίκησης να επιτελέσει τον ρόλο της, ούτε καν στο μέτρο που αυτός εκπορεύεται από την ισχύουσα νομοθεσία, ενώ **η πολιτική μεθόδευση είναι φανερό ότι υποθάλλει και ενισχύει την κατάσταση.** Θεωρούμε τα παραπάνω *de facto* **κόκκινη κάρτα προς τη Διοίκηση**, ενώ οι εργαζόμενοι έχουν πραγματικά εξαντλήσει κάθε διαθέσιμη και σοβαρή προσπάθεια *fair play* εντός του διαθέσιμου κανονιστικού πλαισίου.

Εκτίμησή μας είναι επίσης, ότι η Διοίκηση είναι ανειληπνής απέναντί μας και απλά αρκείται στο να παίζει τις καθυστερήσεις ενός άνιστου αγώνα. Αποκρύπτει κατ' εξακολούθηση σημαντικά στοιχεία για την κατάσταση, τις εξελίξεις και την πορεία της εταιρείας, τα οποία κάποια στιγμή -μοιραία- αντικρίζουν το φως της δημοσιότητας ως **κεντρικές πολιτικές επιλογές** με κύριο πρόσημα το χρονικό όφελος.

Η ομάδα των εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ χρειάζεται, αλλά κυρίως ΑΞΙΖΕΙ τον προπονητή εκείνο, που θα της εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα και θα την οργανώσει με στόχο μόνο νίκες, καθότι εξαντλήθηκε κάθε περιθώριο για στημένες ήττες. Αντλούμε δύναμη απ' το δίκιο μας και θα υπερασπιστούμε την εστία μας μέχρι κεραίας!»

Παίρνοντας στη συνέχεια τη σκυτάλη ο Σύλλογος Μηχανικών ΟΣΕ , σε ανακοίνωσή του στις 8 Ιουνίου 2018 , μεταξύ άλλων ανέφερε τα εξής:

«Παρακολουθώντας την ανακοίνωση του Συλλόγου Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ αλλά και την πρωτοφανή ανακοίνωση – απάντηση του Προέδρου της ΕΡΓΟΣΕ (αλήθεια, άραγε αυτή εκφράζει και την επίσημη θεσμική θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας;), με την οποία στο θέμα της **επέκτασης του προαστιακού σιδηροδρόμου προς το Λαύριο** λαμβάνει θέση **ενάντια** στα συμφέροντα της εταιρείας του, αναζητώντας **εναλλακτικές λύσεις κατασκευής** (δηλαδή **εναλλακτικά να αποκλειστεί η ΕΡΓΟΣΕ από το έργο και αυτό να δοθεί στην Κ/ξία της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ**) θέλουμε να υπενθυμίσουμε τα εξής:

Η ΕΡΓΟΣΕ, ως θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, αρμόδια για την υλοποίηση των νέων σιδηροδρομικών έργων, υλοποίησε με επιτυχία το έργο της κατασκευής του **προαστιακού σιδηροδρόμου** από την ΑΘΗΝΑ έως το ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ έχοντας την συνολική διαχείριση και τον έλεγχο τόσο των μελετών του προαστιακού σιδηροδρόμου για όλα τα υποσυστήματα δηλαδή: υποδομή, επιδομή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις σταθμών, όσο και την επίβλεψη της κατασκευής, τις δοκιμές και την θέση σε λειτουργία των ανωτέρω υποσυστημάτων.

Με την υλοποίηση του έργου του προαστιακού σιδηροδρόμου η ΕΡΓΟΣΕ απέκτησε μοναδική τεχνογνωσία και εμπειρία στην κατασκευή προαστιακής ηλεκτροκίνητης γραμμής στο μέσον της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ.

Στο τεχνικό αρχείο της η ΕΡΓΟΣΕ διαθέτει πλέον το σύνολο των μελετών του προαστιακού σιδηροδρόμου πάνω στις οποίες οφείλει να γίνει η επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου δεδομένου ότι οι λειτουργικές προδιαγραφές της επέκτασης προς το Λαύριο εξυπακούεται ότι πρέπει να είναι συμβατές με αυτές του τμήματος ΑΘΗΝΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.

Τόσο η τεχνογνωσία των μηχανικών της ΕΡΓΟΣΕ στο συγκεκριμένο αντικείμενο, όσο και η σχετική εκπαίδευση των μηχανικών και των άλλων στελεχών του ΟΣΕ που λειτουργούν το έργο και γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες του, καθώς και το υφιστάμενο τεχνικό αρχείο, αποτελούν τα καλύτερα εχέγγυα τόσο για την ταχεία όσο και για την τεχνικά άρτια σύνταξη των οριστικών μελετών (οι οποίες αναμένεται να γίνουν στο μεγαλύτερο μέρος τους με επικαιροποίηση των υφιστάμενων μελετών του τμήματος ΑΘΗΝΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ), αλλά και την σύνταξη των σχετικών τευχών δημοπράτησης.

Άλλωστε, την ίδια διαδικασία ακολουθεί και η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στις επεκτάσεις του μετρό χωρίς κανένας να εγείρει θέμα εναλλακτικής λύσης για να αποκλείσει την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ από τις επεκτάσεις του μετρό!

Αλήθεια, **ποια είναι η τεχνογνωσία της Κ/ξίας της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ** και τι έπραξε όταν παρέδωσε τόσο **καθυστερημένα** σε σχέση με τις υποχρεώσεις της το μέσον της Αττικής Οδού για να κατασκευαστεί ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος στο παρά πέντε των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004; Μήπως τότε η ΕΡΓΟΣΕ ήταν αυτή που «έτρεξε» και **διόρθωσε όλα τα λάθη στα χωματουργικά της υποδομής** προκειμένου να προλάβει και να παραδώσει με επιτυχία όπως όλοι καλά γνωρίζουν πλέον την υποχρέωσή της για τους Ολυμπιακούς Αγώνες; Μήπως τα κατηγορούμενα ως «ανεπαρκή και άχρηστα» στελέχη της ήταν αυτά που δούλεψαν νυχθημερόν δίπλα στους συναδέλφους τους από τις κατασκευαστικές εταιρείες που συμμετείχαν

στην κατασκευή του έργου, αποκοπτόμενα από τις οικογένειές τους προκειμένου να ετοιμαστούν όλα στην ώρα τους, παρ' όλη την καθυστέρηση στην παράδοση της υποδομής από την Κ/ξία της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ;

Δυστυχώς πλέον φαίνεται ξεκάθαρα ότι η διοίκηση της εταιρείας ούτε έκανε ούτε προτίθεται να κάνει κάτι προκειμένου να αξιοποιήσει την μοναδική τεχνογνωσία και το τεχνικό αρχείο της εταιρείας υπερασπιζόμενη το συμφέρον των εργαζομένων της εταιρείας, αλλά αφήνει να εννοηθεί ότι συμμετέχει ενεργητικά ή παθητικά στην εξεύρεση εναλλακτικών λύσεων προκειμένου να αποκλειστεί η ΕΡΓΟΣΕ από το συγκεκριμένο έργο!!! Παράλληλα η διοίκηση της συναινεί ενεργά στην παράδοση των μελετών που έχει ήδη εκπονήσει η ΕΡΓΟΣΕ για την επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο!

Εύλογα λοιπόν προκύπτουν τα ακόλουθα ερωτήματα:

- Πώς διασφαλίζονται τα συμφέροντα της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, εάν παραδοθούν μελέτες για τις οποίες δαπανήθηκαν αρκετά χρήματα, της τάξης των € 2.000.000, σε μελέτες καίως και σε ανθρωποώρες εξειδικευμένης εργασίας;
- Θα πληρώσει το αντιστοιχούν τίμημα η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ή προτίθεται να χαριστούν τα περιουσιακά στοιχεία της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, όπως είναι οι μελέτες και η τεχνογνωσία που εμπεριέχονται σε αυτές; Δηλαδή θα χαριστούν τα περιουσιακά στοιχεία μίας ΔΕΚΟ (δηλαδή του ελληνικού λαού) που αποτελεί μια υψηλού επιπέδου εξειδικευμένη εταιρεία στο project management σιδηροδρομικών έργων σε ένα ιδιώτη και για ποιο λόγο;
- Υφίσταται νομικό πλαίσιο που να επιτρέπει στο Διοικητικό συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. να πράττει κάτι τέτοιο; Ποια είναι η θέση της μητρικής εταιρείας, δηλαδή του ΟΣΕ;
- Μήπως λοιπόν και οι πρόσφατες άδικες μομφές της γραμματείας του υπουργείου και των διοικήσεων των εταιρειών εναντίον εργαζομένων συνηγορούσαν στην καλλιέργεια κλίματος για την διευκόλυνση παραχώρησης σιδηροδρομικού αντικειμένου εκτός ομίλου ΟΣΕ;»

3) Δημοσίευμα (<http://www.dimokratianews.gr/content/87291/doraki-130000000-eu-stin-ellaktor>) της ηλεκτρονικής έκδοσης της εφημερίδας «Δημοκρατία» στις 18/9/2018, με τίτλο «Δωράκι 130.000.000 € στην ΕΛΛΑΚΤΩΡ», ανέφερε επί λέξει τα εξής:

«Υπερκέρδη για τον όμιλο και τους συνεταίρους από τη δρομολογημένη διετή παράταση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού

Με την κυβέρνηση έτοιμη να προχωρήσει σε διετή παράταση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, έως τον Σεπτέμβριο του 2026 αντί για τον Σεπτέμβριο του 2024, οι εργολάβοι που διαχειρίζονται τον οδικό άξονα θα βάλουν στην τσέπη πρόσθετα κέρδη που ξεπερνούν τα 130.000.000 ευρώ. Τα κέρδη του ομίλου ΕΛΛΑΚΤΩΡ, που είναι ο βασικός μέτοχος της Αττικής Οδού, και των συνεταίρων του φτάνουν πλέον τα 65.000.000 ευρώ τον χρόνο, που σημαίνει ότι για τα επόμενα εννέα χρόνια θα έχουν συνολικά κέρδη που ξεπερνούν το μισό δισεκατομμύριο ευρώ!

Να γιατί η διοίκηση της Αττικής Οδού εξακολουθεί να μοιράζει διαφημιστικές καταχωρίσεις στον φιλικό Τύπο, ώστε να αποφύγει τα δυσάρεστα δημοσιεύματα για τις εξελίξεις που έρχονται. Ακόμα ένα ιδιωτικό μονοπώλιο της χώρας (αφού σε πολλές περιπτώσεις είναι αναγκαστική η χρήση της προκειμένου να αποφεύγει κανείς την πολύωρη ταλαιπωρία) μοιράζει χρήματα μέσω διαφημιστικών καταχωρίσεων με άγνωστα κριτήρια. Στην ουσία χρησιμοποιεί τα χρήματα από τα διόδια προκειμένου να βοηθούνται συγκεκριμένα μέσα μαζικής ενημέρωσης σε βάρος άλλων, με στόχο να επηρεάσει την κοινή γνώμη για όσα δρομολογούνται.

Τις τελευταίες ημέρες, πάντως, διαπιστώνει πως δεν αρκούν οι διαφημιστικές καταχωρίσεις, καθώς έχουν πυκνώσει τα αρνητικά δημοσιεύματα για το σχέδιο του υπουργείου Υποδομών ώστε να παραταθεί κατά δύο χρόνια η σύμβαση παραχώρησης. Υποτίθεται ότι η παράταση δίνεται γιατί η Αττική Οδός θα χρηματοδοτήσει με ίδιους πόρους σειρά μελετών για νέα οδικά και σιδηροδρομικά έργα στην Αττική, μεταξύ των οποίων η επέκταση του προαστιακού ως το Λαύριο, οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού προς Ραφήνα κ.ά. Η ηγεσία του υπουργείου Υποδομών, που ανακοίνωσε ότι εξετάζει την παράταση της σύμβασης παραχώρησης έως το 2026, δεν ανακοίνωσε ποτέ ποιο είναι το κόστος των μελετών.

Είναι αλήθεια πως για μελέτες που δεν κοστίζουν περισσότερο από 4.000.000-5.000.000 ευρώ θα παραταθεί η σύμβαση ώστε να αποκομίσουν οι μέτοχοι της Αττικής Οδού περί τα 130.000.000 ευρώ; Θα μπορούσε η διοίκηση της Αττικής Οδού ναβάλει μια νέα σειρά διαφημιστικών καταχωρίσεων ώστε να το διευκρινίζει.»

4) Σε παλαιότερη Ερώτησή μας & ΑΚ.Ε. (αρ. πρωτ. 4503/542/03.12.2013) προς τον προκάτοχό σας κ. Χρυσόχοϊδη, αναφέραμε μεταξύ άλλων τα εξής:

- «Όσο αφορά την **Αττική Οδό** και τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, για τις οποίες το ΤΑΙΠΕΔ δεν έχει αναφέρει ούτε λέξη μέχρι σήμερα, μήπως με την τιτλοποίηση μεθοδεύεται η παράταση των συμβάσεων, ώστε να συνεχίσουν οι σημερινοί ανάδοχοι να εκμεταλλεύονται τα διόδια και μετά το 2024 και 2039 αντιστοίχως, που το αργότερο λήγουν οι δυο αυτές συμβάσεις;

- «Πέρα, όμως, από τα ερωτήματα, που προκύπτουν από το παραπάνω δημοσίευμα(σημείωση: δημοσίευμα στην εφημερίδα «Κυριακάτικη Δημοκρατία» στο φύλλο της 10^{ης} Νοεμβρίου 2013), υπάρχει, όσο αφορά την **Αττική Οδό**, θέμα για το αν έχει εκπληρωθεί ήδη η προβλεπόμενη, με βάση τη σύμβαση για την κατασκευή και εκμετάλλευση του έργου από την κοινοπραξία, απόδοση της επένδυσης, οπότε τα διόδια πρέπει να εισπράττονται πλέον από το Δημόσιο και όχι από την κοινοπραξία. Το θέμα αυτό το είχε «σηκώσει» ψηλά ο ΣΥΡΙΖΑ στις αρχές του 2013, όταν σε συνέντευξή του στην εφημερίδα «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ» ο βουλευτής Γιώργος Σταθάκης είχε δηλώσει, «ότι έγινε απόσβεση του έργου και ο ΣΥΡΙΖΑ θα ζητήσει καταγγελία της σύμβασης». Ακολούθησαν ανακοινώσεις της κοινοπραξίας, που αντέκρουσε τα όσα υποστήριζε ο κ. Σταθάκης, και του ΣΥΡΙΖΑ, που συνέδεσε ευθέως τη μη απόσβεση του έργου, που ισχυρίζεται η κοινοπραξία, με τις ετήσιες αμοιβές για συντήρηση, που καταβάλλονται στην εταιρεία Λειτουργίας και Συντήρησης (ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΕ), οι «οποίες από το 2005 και μετά, κυμαίνονται μεταξύ των 50 και 60 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, είναι προϊόν μίας ιδιαίτερα επωφελούς έως καταχρηστικής συμφωνίας, η οποία έχει συναφθεί μεταξύ αυτής και της Αττικής Οδού».

Στην απάντησή του, ο προκάτοχός σας κ. Χρυσόχοϊδης, ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Οποιαδήποτε τροποποίηση, αν και οπότε συμφωνηθεί, για τις Συμβάσεις Παραχώρησης των έργων της Αττικής Οδού και της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που έχουν κυρωθεί με τους προαναφερόμενους Νόμους, θα πρέπει να κυρωθεί με νεότερους Νόμους από το Ελληνικό Κοινοβούλιο.»

«Επισημαίνεται, ότι με βάση την τελευταία χρηματοοικονομική αναφορά του Αναδόχου, τα απολιγιστικά οικονομικά στοιχεία και τις διαθέσιμες προβλέψεις, σύμφωνα με το χρηματοοικονομικό μοντέλο (MUD24), ο Ανάδοχος φέρεται να επιτυγχάνει στο τέλος του τελευταίου έτους της μέγιστης διάρκειας της περιόδου παραχώρησης (2024) απόδοση 11,21% και κατά συνέπεια μέχρι στιγμής, δεν προβλέπεται να ενεργοποιηθεί υπέρ του ΚτΕ το δικαίωμα περιορισμού της περιόδου παραχώρησης.»

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Πώς έφτασε ο ΣΥΡΙΖΑ, σαν κυβέρνηση πλέον, από το «θα ζητήσει καταγγελία της σύμβασης», γιατί «έγινε απόσβεση του έργου», στη διετή παράταση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, με αντάλλαγμα μελέτες που δεν κοστίζουν περισσότερο από 4.000.000-5.000.000 ευρώ;

2) Πώς υπογράψατε στις 12 Ιανουαρίου 2018 , σύμφωνα με το παραπάνω δημοσίευμα, «πλαίσιο συναντίληψης» με την «Αττική Οδό», με το οποίο η «Αττική Οδός», στην οποία συμμετέχουν οι όμιλοι ΕΛΛΑΚΤΩΡ, J&P ΑΒΑΞ και Τράπεζα Πειραιώς, έχει αναλάβει να εκπονήσει το σύνολο των μελετών και ερευνών για σειρά νέων έργων, με αντάλλαγμα τη διετή παράταση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, χωρίς να έχει προηγηθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο η απαιτούμενη προς τούτο ψήφιση νέου Νόμου για την τροποποίηση της αρχικής σύμβασης παραχώρησης, όπως μας απάντησε ο προκάτοχός σας κ. Χρυσόχοϊδης;

- Να κατατεθεί το παραπάνω «πλαίσιο συναντίληψης»

- 3) Πώς σχολιάζετε το παραπάνω δημοσίευμα της εφημερίδας «Δημοκρατία» στις 18/9/2018 με τίτλο «Δωράκι 130.000.000 € στην ΕΛΛΑΚΤΩΡ», σύμφωνα με το οποίο «με τη διετή παράταση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, έως τον Σεπτέμβριο του 2026 αντί για τον Σεπτέμβριο του 2024, οι εργολάβοι που διαχειρίζονται τον οδικό άξονα θαβάλουν στην τσέπη πρόσθετα κέρδη που ξεπερνούν τα 130.000.000 ευρώ» και ότι «τα κέρδη του ομίλου ΕΛΛΑΚΤΩΡ, που είναι ο βασικός μέτοχος της Αττικής Οδού, και των συνεταιρίων του φτάνουν πλέον τα 65.000.000 ευρώ τον χρόνο, που σημαίνει ότι για τα επόμενα εννέα χρόνια θα έχουν συνολικά κέρδη που ξεπερνούν το μισό δισεκατομύριο ευρώ»;
- 4) Τι έχετε να πείτε για όσα, εμμέσως πλην σαφώς, σας κατιχαρτυρούν στις παραπάνω ανακοινώσεις τους ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ και ο Σύλλογος Μηχανικών ΟΣΕ;
- 5) «Δρομολογείται ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΡΓΟΣΕ μέσα στην επόμενη 5ετία», όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ;
- 6) Υπάρχει «απροκάλυπτη μεθόδευση για την ένταξη της σιδηροδρομικής γραμμής Κορωπί-Λαύριο σε έργο παραχώρησης Κ/Ξ ιδιωτών κατασκευαστών», όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ; Προηγουμένως, όπως αναφέρεται στην ίδια ανακοίνωση, και επί σειρά ετών, «υπονομεύτηκε κάθε προσπάθεια της ΕΡΓΟΣΕ να υλοποιήσει το έργο με τα τότε διαθέσιμα κοινοτικά κονδύλια, γεγονός που σήμερα χρησιμοποιείται ως μία ακόμη δικαιολογία για την απαξίωσή της»;
- 7) Σύμφωνα με όσα αναφέρει στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος Μηχανικών ΟΣΕ, η διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ συναινεί ενεργά στην παράδοση των μελετών που έχει ήδη εκπονήσει η ΕΡΓΟΣΕ για την επέκταση του προαστιακού προς Λαύριο; Πώς διασφαλίζονται στην περίπτωση αυτή τα συμφέροντα της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, εάν παραδοθούν μελέτες για τις οποίες δαπανήθηκαν αρκετά χρήματα, της τάξης των € 2.000.000, σε μελέτες καθώς και σε ανθρωποώρες εξειδικευμένης εργασίας;
- 8) Θα πληρώσει το αντιστοιχούν τίμημα για τις παραπάνω μελέτες η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ή προτίθεται να χαριστούν τα περιουσιακά στοιχεία της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ, όπως είναι οι μελέτες και η τεχνογνωσία που εμπεριέχονται σε αυτές; Δηλαδή θα χαριστούν τα περιουσιακά στοιχεία μίας ΔΕΚΟ (δηλαδή του ελληνικού λαού), που αποτελεί μια υψηλού επιπέδου εξειδικευμένη εταιρεία στο project management σιδηροδρομικών έργων, σε ένα ιδιώτη και για ποιο λόγο;
- 9) Υφίσταται νομικό πλαίσιο που να επιτρέπει στο Διοικητικό συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. να παραδίδει περιουσιακά της στοιχεία, όπως είναι οι παραπάνω μελέτες, σε ένα ιδιώτη; Ποια είναι για αυτό η θέση της μητρικής εταιρείας, δηλαδή του ΟΣΕ;
- 10) Το Υπουργείο σας ζήτησε, όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, να του παραδοθεί ανεπίσημα και έλαβε όλο το ψηφιακό αρχείο των μελετών που αφορούν στον 6ο Προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης; Μήπως άραγε, όπως αναφέρεται στην ίδια ανακοίνωση, «η ανάθεση και αυτού του έργου κατευθύνεται προς τους ιδιώτες (του ΟΛΘ);, παρά το γεγονός ότι η ΕΡΓΟΣΕ έχει ολοκληρώσει τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης των μελετών εδώ κι έναν ολόκληρο χρόνο»;
- 11) Γιατί εκκρεμεί, όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, η δημοπράτηση των μελετών του Προαστιακού της Θεσσαλονίκης, ενώ τα σχετικά τεύχη έχουν συνταχθεί προ πολλού; Μήπως, όπως αναφέρεται στην ίδια ανακοίνωση, γιατί «η νεοσυσταθείσα εταιρεία των ΟΤΑ Θεσσαλονίκης, η οποία πρόσφατα απέκτησε διαχειριστική επάρκεια, προφανώς με τις ευλογίες των συναρμόδιων Υπουργείων, διεκδικεί δυναμικά ηγετικό ρόλο στο έργο»;
- 12) Όσο αφορά το σιδηροδρομικό τμήμα Μποζαϊτικά-Πάτρα, αληθεύουν όσα ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ; Ότι, δηλαδή, η πολιτική βούληση, όπως την εκφράζετε σήμερα εσείς, «εξαντλάται τελικά να επιστρέψει» στο συγκεκριμένο σενάριο υπογειοποίησης, που προέβλεπαν οι σχετικές εγκεκριμένες; Εδώ και οκτώ (8) χρόνια μελέτες της ΕΡΓΟΣΕ, «και μάλιστα ζητώντας τη σημαντική επαύξησή του»;

13) Όσον αφορά στη Σιδηροδρομική Εγνατία, ποιος θα είναι ο ρόλος της ΕΡΓΟΣΕ στο διακρατικό εταιρικό σχήμα που πρόκειται να ιδρυθεί για την υλοποίησή της; Ισχύουν οι φόβοι που εκφράζει επ' αυτού του θέματος ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ;

14) Αληθεύει, όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, ότι «ο επιταχυνισμός και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου στο τμήμα Πλατύ-Έδεσσα- Φλώρινα-Νέος Καύκασος βαφτίζεται πονηρά ως «ανάταξη» και εξαγγέλλεται στα ΜΜΕ ως έργο αρμοδιότητας ΟΣΕ» και ότι «συγχρόνως, η κατανομή αρμοδιοτήτων της ισχύουσας διεταιρικής σύμβασης ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ καταστρατηγείται συστηματικά, ενώ δεν υφίσταται νέα σύμβαση παρά την κατάθεση πριν από ένα (1) χρόνο σχετικού σχεδίου από τους τρεις (3) Επιστημονικούς Συλλόγους της ΕΡΓΟΣΕ και του ΟΣΕ και υπό την αιγίδα της ΠΟΣ»;

15) Αληθεύει, όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, ότι «η πολιτική ηγεσία (σε όλα τα επίπεδα) καταφέρεται παντοιοτρόπως και εκείνη εναντίον των εργαζομένων, οι οποίοι ωστόσο, απλώς εκτελούν το δικό της σχεδιασμό» και ότι «όταν ο σχεδιασμός δεν εξελίσσεται κατά τα αναμενόμενα και προκειμένου να αποποιηθεί των ευθυνών της, επιστρατεύονται τακτικές εργασιακού εκφοβισμού με αποδέκτες όλα ανεξαιρέτως τα στελέχη χωρίς ιεραρχικούς περιορισμούς»;

16) Αληθεύει, όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, ότι «οι κάθε είδους διοικητικές επιλογές, σπασμωδικές κινήσεις και παλινωδίες της τελευταίας 3ετίας, υπονόμωσαν τη μελλοντική προοπτική της εταιρείας, παρά τις διαρκείς σχετικές επισημάνσεις του Συλλόγου με κάθε δεδομένη ευκαιρία»;

17) Αληθεύει, όπως ισχυρίζεται στην ανακοίνωσή του ο Σύλλογος εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ, ότι «το άλλοτε πανίσχυρο αποθεματικό κεφάλαιο των κερδών της ΕΡΓΟΣΕ, έχει λεηλατηθεί και εξανεμιστεί ολοκληρωτικά, μέσω συνεχών ληστρικών παρεμβάσεων της πολιτικής ηγεσίας, με αποτέλεσμα η εταιρεία να συντηρείται πλέον στη ζωή «με το σωληνάκι», εξαρτώμενη εναγωνίως από τις μηνιαίες ενέσεις ρευστότητας του ΟΣΕ για την καταβολή της μισθοδοσίας»;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Κοινοποίηση: Εισαγγελέα Διαφθοράς, Γενική Επιθεωρήτρια Δημόσιας Διοίκησης, Επιτροπή Ανταγωνισμού