



Κοινοβουλευτική Ομάδα

Λεωφ. Ηρακλείου 145, 14231 ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ,
τηλ.: 2102592213, 2102592105, 2102592258, fax: 2102592097
e-mail: ko@vouli.kke.gr, http://www.kke.gr
Γραφεία Βουλής: 2103708168, 2103708169, fax: 2103707410

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Εγνατία Οδός

Εν μέσω πανδημίας, με τον ελληνικό λαό να βρίσκεται αντιμέτωπος με μια τραγική κατάσταση στο δημόσιο σύστημα υγείας και μια νέα επίθεση στα δικαιώματα και εισοδήματα του, Κυβέρνηση, Υπουργείο, ΤΑΙΠΕΔ προχωρούν στο διαγωνισμό παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων ενός παγίου αξίας 7 δις.€, με καταληκτική ημερομηνία οικονομικών προσφορών στις 11 Δεκεμβρίου 2020.

Κατά τη γνώμη μας, η τελευταία αυτή «πράξη του δράματος» (μετά την παράδοση του αυτοκινητόδρομου στο ΤΑΙΠΕΔ, τον πολλαπλασιασμό των σταθμών διοδίων, τη σταδιακή αύξηση του αντίτιμου ανά χλμ και την αξιοποίηση μέρους των εσόδων για την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους) προς την πλήρη ιδιωτικοποίηση και λειτουργία της Εγνατίας Οδού με τα ίδια ακριβώς κριτήρια με τους υπόλοιπους οδικούς άξονες που λειτουργούν από τους λεγόμενους παραχωρησιούχους (βλ .κόστος διοδίων), συνιστά τη συνέχεια και κλιμάκωση μιας εγκληματικής πολιτικής στον τομέα των οδικών υποδομών – συγκοινωνιών, απέναντι στα συμφέροντα του ελληνικού λαού. Ιδιαίτερα αν συνυπολογίσουμε το γεγονός ότι για τη σύνδεση περιοχών της Ηπείρου και της Δυτ. Μακεδονίας με την Κεντρική Μακεδονία και άλλες περιοχές, δεν υπάρχει εναλλακτική διαδρομή εκτός Εγνατίας που να διασφαλίζει γρήγορη και ασφαλή πρόσβαση.

Την ίδια στιγμή το Υπουργείο Υποδομών, όπως αναφέρεται σε δημοσιεύματα, έχει δεχτεί αιτήματα από τις ιδιωτικές εταιρείες εκμετάλλευσης των αυτοκινητοδρόμων (αρκετές εκ των οποίων ενδιαφέρονται και για την Εγνατία Οδό), για διαφυγόντα κέρδη λόγω της πανδημίας, τα οποία αγγίζουν το ποσό των 83,4 εκ. € <https://www.kathimerini.gr/economy/561084850/zitoy-n-apozimioseis-83-41-ekat-logo-meiomenonesodon-apo-diodia/>.

Να σημειωθεί πως με βάση την υφιστάμενη χρέωση διοδίων (0,03€/χλμ.) τα ετήσια έσοδα για το 2020 εκτιμώνται σε 81.000.000€ (χωρίς ΦΠΑ). Ενώ σύμφωνα με τους δημοσιευμένους ισολογισμούς:

Τα έσοδα το 2018 ήταν 79εκ.€ (χωρίς ΦΠΑ)

Τα έσοδα το 2019 ήταν 81εκ.€ (χωρίς ΦΠΑ)

Επίσης οι δαπάνες στοιχειώδους συντήρησης, λειτουργίας οδού και λειτουργίας σταθμών διοδίων έχουν μικρή ετήσια διακύμανση και κυμαίνονται στο διάστημα της 35ετίας από 36εκ.€ έως 43εκ.€, ενώ η μέση ετήσια δαπάνη λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης ανέρχεται σε 74εκ.€ (με ΦΠΑ).

Διαχρονικά, από την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού, βγήκαν πολλαπλά κερδισμένοι επιχειρηματικοί όμιλοι (από την κατασκευή, αλλά και την ανάληψη της ετήσιας συντήρησης), αλλά και τράπεζες μέσω της ουσιαστικής παρακράτησης των διοδίων και τα αυξημένα επιτόκια, για την αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων της Εγνατίας Οδού Α.Ε.

Αποδεικνύεται και στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι τα λεγόμενα «εμβληματικά έργα» φορτώνονται δύο και τρεις φορές στις πλάτες του ελληνικού λαού. Αποκαλύπτεται ο ρόλος του κράτους – συλλογικού καπιταλιστή το οποίο, αφού ανέλαβε την κατασκευή ενός σύνθετου και δύσκολου έργου, τώρα το παραδίδει προς εκμετάλλευση στους επιχειρηματικούς ομίλους για να βρουν κερδοφόρα διέξοδο τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια τους. Φτάνει μάλιστα να κατασκευάζει ακόμα και τους σταθμούς διοδίων οι οποίοι θα παραχωρηθούν μαζί με τα έσοδα τους στον μελλοντικό παραχωρησιούχο!

Σε κάθε περίπτωση αναδεικνύεται, όχι μόνο η ανάγκη να μην πραγματοποιηθεί η παραχώρηση και να καταργηθούν τα διόδια, αλλά και η μοναδική εναλλακτική για την πραγματική διασφάλιση των συμφερόντων του ελληνικού λαού. Αυτή δεν είναι άλλη από την πρόταση του ΚΚΕ για κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και των μεταφορικών υποδομών, για ένταξη του σχεδιασμού – κατασκευής – συντήρησης – λειτουργίας – αναβάθμισης υποδομών όπως η Εγνατία Οδός στον επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας. Έτσι θα διασφαλιστεί και η αξιοποίηση και ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της Εγνατίας Οδού Α.Ε., το οποίο ενταγμένο σε έναν Ενιαίο Φορέα Κατασκευών θα μπορέσει ανεμπόδιστα να χρησιμοποιήσει και την ιδιαίτερη τεχνογνωσία που έχει αποκτηθεί, για την κάλυψη των σύγχρονων κοινωνικών αναγκών.

Με βάση τα παραπάνω **Ερωτάται ο κ. Υπουργός:**

1. Γιατί δεν έχει γίνει μια ολοκληρωμένη συζήτηση στη Βουλή για το παρόν και το μέλλον αυτής της πολύ σημαντικής υποδομής του αυτοκινητόδρομου αλλά και της Εγνατίας Οδού Α.Ε;
2. Είναι αληθές αυτό που αναφέρεται στα δημοσιεύματα, ότι οι ιδιώτες παραχωρησιούχοι έχουν υποβάλει στο Υπουργείο αιτήματα αποζημίωσης λόγω διαφυγόντων εσόδων, της τάξης των 83,4εκ.€, που αν ικανοποιηθούν θα βαρύνουν όλους τους φορολογούμενους και τι σκοπεύει να πράξει η Κυβέρνηση σε σχέση με τα ανωτέρω αιτήματα των ιδιωτών παραχωρησιούχων;
3. Ποιο είναι το ακριβές περιεχόμενο του σχεδίου της σύμβασης παραχώρησης σε σχέση με το χρονικό ορίζοντα και το αντίτιμο της παραχώρησης (πχ υπάρχει κατώτερο όριο;), τα ποσά που θα δοθούν ως επιδότηση από το Δημόσιο για ανάταξη παλαιών τεχνικών έργων, το τεχνικό αντικείμενο των κατασκευών που υποχρεούται να ολοκληρώσει ο παραχωρησιούχος, τη λεγόμενη βαριά συντήρηση; Ποιο είναι ακριβώς το «επιχειρηματικό ρίσκο» το οποίο δήθεν αναλαμβάνουν οι ενδιαφερόμενοι επιχειρηματικοί όμιλοι;
4. Γιατί επιμένετε στην υλοποίηση του σχεδιασμού για διεξαγωγή του διαγωνισμού εν μέσω πανδημίας, με στοιχεία που στην παρούσα χρονική περίοδο αποτυπώνουν εξαιρετικά μειωμένο κυκλοφοριακό φόρτο, εξέλιξη που οδηγεί σε ένα ακόμα μικρότερο αντίτιμο, σε ένα ακόμα «δώρο» προς τους ενδιαφερόμενους ομίλους;
5. Προτίθεται η Κυβέρνηση να αναθεωρήσει τις αποφάσεις της για αύξηση των διοδίων (από 0,03€/χλμ σε 0,05€/χλμ πριν την παραχώρηση και 0,07€/χλμ μετά την παραχώρηση) που επιβαρύνουν περαιτέρω τον ελληνικό λαό, με βάση και το γεγονός ότι ακόμα και με τη μισή χρέωση (από 0,03€/χλμ σε 0,0155€/χλμ) καλύπτονται τα ετήσια έξοδα συντήρησης και λειτουργίας της Οδού;
6. Πόσοι είναι τώρα ακριβώς οι εργαζόμενοι της Εγνατίας Οδού Α.Ε; Πόσοι ήταν ανά έτος την τελευταία πενταετία; Ποιο ακριβώς θα είναι το αντικείμενο τους στην περίπτωση παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου και πώς σχεδιάζετε να αξιοποιήσετε τη μοναδική τους τεχνογνωσία;

Οι Βουλευτές

Δελής Γιάννης

Στολτίδης Λεωνίδας