

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 1462
Ημερομ. Κατάθεσης: 21/3/2024



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών,
Οικονομικών

Θέμα: «ΟΧΙ στην αύξηση των διοδίων και στην παραχώρηση της Εγνατίας Οδού».

Ο Βουλευτής, ν. Ηρακλείου ΣΥ.ΡΙΖ.Α - Προοδευτική Συμμαχία **Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)**, καταθέτει προς τους κ.κ. Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, αναφορά το Δελτίο Τύπου του **Συλλόγου Εργαζομένων στην Εγνατία Οδό Α.Ε (Σ.Ε.Τ.Ε.Ο)** με το οποίο εναντιώνονται στην προβλεπόμενη αύξηση των διοδίων καθώς και στην επικείμενη παραχώρηση της Εγνατίας Οδού και των τριών κάθετων αξόνων που δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Επισυνάπτεται η επιστολή

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις δικές σας ενέργειες.

Αθήνα, 15/ 3 /2024

Ο καταθέτων Βουλευτής

Μαμουλάκης Χάρης

Σ.Ε.Τ.Ε.Ο.

Σύλλογος Εργαζομένων της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Α.Ε.

Νέο κόστος Διοδίων Εγνατίας Οδού μετά την Παραχώρηση του Αυτοκινητόδρομου (Διαδρομή Ηγουμενίτσα - Κήποι Έβρου με επιστροφή = 2x658 χλμ)			
	Σήμερα* (~0,03€/χλμ)	+120% →	Μετά την Παραχώρηση** (~0,065€/χλμ)
	38,4€	→	85,5€
 	96,0€	→	214,0€
  	134,4€	→	300,0€
* Με απαλλαγές σε τοπικούς χρήστες / ανέργους & εκπαιδευτικά προγράμματα		** ΦΕΚ Β' 2018/25.5.2020 Κατάργηση απαλλαγών & εκπτώσεων	

i
Rate This

Νέο κόστος Διοδίων Εγνατίας Οδού μετά την Παραχώρηση του Αυτοκινητόδρομου (Διαδρομή Ηγουμενίτσα - Κήποι Έβρου με επιστροφή = 2x658 χλμ)			
	Σήμερα* (~0,03€/χλμ)	+120%	Μετά την Παραχώρηση** (~0,065€/χλμ)
	38,4€	→	85,5€
 	96,0€	→	214,0€
  	134,4€	→	300,0€
* Με απαλλαγές σε τοπικούς χρήστες / ανέργους & εκπαιδευτικά προγράμματα		** ΦΕΚ Β' 2018/25.5.2020 Κατάργηση απαλλαγών & εκπτώσεων	

Το υπουργικό συμβούλιο με το ΦΕΚ 24/16.02.2024 εξουσιοδότησε τον Υπουργό Οικονομικών και τον υπουργό Υποδομών να συνυπογράψουν εκ μέρους του δημοσίου την σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και των τριών κάθετων αξόνων. Αυτό ήρθε ως επακόλουθο του «προσυμβατικού» ελέγχου από το Ελεγκτικό Συνέδριο και την αποδοχή του παρόλο που έγιναν ουσιαστικές τροποποιήσεις στην σύμβαση μετά την κατάθεση προσφορών. Αναρωτιέται κανείς αν αυτό, ακόμη και αν προβλέπεται στην διακήρυξη, αποτελεί διαδικασία εξασφάλισης των συμφερόντων του δημοσίου και ποιος είναι τελικά ο ρόλος του «ελευθέρου» ανταγωνισμού και της διαφάνειας όταν κανείς δεν γνωρίζει επίσημα ποιοι είναι οι όροι της σύμβασης ακόμη και μετά την κατάθεση των προσφορών. Είναι ηλίου φαεινότερο ότι ενώ αρχικά ανακοίνωσε το ΤΑΙΠΕΔ ότι το εφάπαξ τίμημα θα είναι €1.496.100.000 (1,496 δις.€) λίγο πριν την κατάθεση ή και κατά την φάση κατάθεσης των τευχών στο ελεγκτικό ανακοινώθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ μείωση του τιμήματος κατά 170εκ € κάτι που επιβεβαιώθηκε και από της εγγραφές του στον προϋπολογισμό του 2024. Επίσης η εκτίμηση με βάση τα ετήσια έσοδα που θα εισπράξει το Δημόσιο κατά τα 35 έτη ανέρχονταν αρχικά σε €850.000.000 σύμφωνα με την πρόβλεψη της σύμβασης για επιστροφή του 7,5% των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων. Σύμφωνα δε με πληροφορίες, τα έσοδα αυτά ενδέχεται να μειωθούν αφού το επιτρέπουν οι τροποποιήσεις της σύμβασης μετά την κατάθεση προσφορών και ανακήρυξη πλειοδότη.

Όσοι πανηγύριζαν με τις ανακοινώσεις των δισεκατομμυρίων, τώρα δεν μιλούν με τέτοια ζέση αλλά συνεχίζουν να βλέπουν το δέντρο και να χάνουν το δάσος. Σημειώνουμε λοιπόν ότι:

1. Με βάση τα στοιχεία που ανακοινώθηκαν (€850.000.000 από το 7,5% των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων σε 35 χρόνια), το ΤΑΙΠΕΔ επιλέγει να εκχωρήσει στον παραχωρησιούχο δημόσια έσοδα ύψους €11.350.000.000 (11,35δισ.€) και αντ' αυτού να εισπράξει πλέον €2.180.000.000 (κατά την προσφορά ήταν 2,35 δισ.€) στη διάρκεια των 35 ετών. Το υπόλοιπο ανέρχεται σε 9 δισ.€ (257εκ.€ ανά έτος) όταν τα πραγματικά ετήσια κόστη συντήρησης, λειτουργίας και νέων έργων δεν υπερβαίνουν κατά μέσο όρο τα 100εκ.€. Η διαφορά των 157εκ.€ θα αποτελεί καθαρό ετήσιο κέρδος του παραχωρησιούχου και των τραπεζών χρηματοδοτών του για 35 έτη! Αυτά τα χρήματα δεν φτάνουν στα δημόσια ταμεία αλλά στα ταμεία των λίγων.
2. Η παραχώρηση της Εγνατίας Οδού δεν έχει ουδεμία σχέση με διεθνείς ή εγχώριες επενδύσεις. Το εφάπαξ ποσό των 1,326 δισ.€ που πρόκειται να κατατεθεί για την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους αποτελεί κεφαλαιοποίηση μόνο μικρού ποσοστού εξασφαλισμένων μελλοντικών εσόδων, με επιτόκιο υπερπολλαπλάσιο από το τρέχον επιτόκιο δημόσιου δανεισμού της χώρας. Επιπλέον, θεωρείται βέβαιο ότι **το εφάπαξ ποσό που καταβάλει ο «επενδυτής» παραχωρησιούχος θα αποτελεί εξολοκλήρου δανεισμό από τις Ελληνικές συστημικές τράπεζες, τις οποίες ο ελληνικός λαός χρηματοδότησε με την αύξηση του δανεισμού της χώρας.**

Η τεράστια αύξηση στα προβλεπόμενα έσοδα (11,35δισ.€) από τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού, όπως προκύπτει από το χρηματοοικονομικό μοντέλο του παραχωρησιούχου που ανακοινώθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, **οφείλεται αποκλειστικά στην υπέρογκη αύξηση του κόστους διόδων που θα πληρώνουν οι χρήστες της Εγνατίας Οδού.** Η οικονομική επιβάρυνση θα είναι άμεση για τους χρήστες της οδού και αποτυπώνεται στον αρχικό πίνακα. Σε αντιπαράθεση με την προβλεπόμενη παραχώρηση, **εάν ο δρόμος παραμείνει υπό δημόσια διαχείριση, το κόστος για τους χρήστες της οδού μπορεί να παραμείνει στα σημερινά χαμηλά επίπεδα των 0,03 ευρώ/χλμ.** Ταυτόχρονα, τα εκτιμώμενα κέρδη θα φτάσουν στα 3 δισ ευρώ στον ορίζοντα 35ετίας (σύμφωνα με τη μελέτη του ΣΕΤΕΟ η οποία μέχρι στιγμής έχει επαληθευτεί από το χρηματοοικονομικό μοντέλο της προσφοράς του παραχωρησιούχου), δηλαδή θα ξεπεράσουν τα προσδοκώμενα ποσά που ανακοινώθηκαν με περισσή υπερηφάνεια από το ΤΑΙΠΕΔ και τον Υπουργό Υποδομών!

- ο Λαμβάνοντας υπόψη την εξαιρετικά γενναιόδωρη σύμβαση του ΤΑΙΠΕΔ, το πραγματικό τίμημα της παραχώρησης προκύπτει, εφόσον αφαιρεθεί:
 - ο Η μείωση του τιμήματος και η τροποποίηση της σύμβασης ώστε να μπορεί να μειωθεί και η ετήσια αποζημίωση (μετά την προσφορά).
 - ο Το ποσό των 60 εκ.€ που πρόκειται να καταβληθεί από το Δημόσιο στον παραχωρησιούχο για εκτέλεση εργασιών, καθώς επίσης και με την αφαίρεση των αποζημιώσεων που θα καταβάλλονται σε περίπτωση

γεωτεχνικών προβλημάτων (κατολισθήσεις, πλημμύρες κτλ.) που είναι βέβαιο ότι θα συμβούν σε έναν οδικό άξονα δυσχερούς και ορεινής γεωμορφολογίας.

- Όπως συμβαίνει και στις άλλες παραχωρήσεις, οι περιορισμοί της κυκλοφορίας για την προστασία της δημόσιας υγείας θεωρήθηκαν γεγονότα ευθύνης του Δημοσίου καθιστώντας υποχρεωτική την αποζημίωση του παραχωρησιούχου. Παρότι η πανδημία του COVID19 ήταν σε εξέλιξη πριν την ολοκλήρωση της κατάρτισης των όρων της σύμβασης παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και επίσης ήταν γνωστά τα ζητήματα που ανέκυπταν από τις υπέρσυχες αποζημιώσεις στις λοιπές συμβάσεις παραχώρησης, δεν λήφθηκε μέριμνα στη σύμβαση για την προάσπιση των οικονομικών συμφερόντων του δημοσίου με αποτέλεσμα να παρέχονται και στον παραχωρησιούχο της Εγνατίας Οδού δικαιώματα τεράστιων αποζημιώσεων σε οποιαδήποτε αντίστοιχη κατάσταση που αφορά την προστασία της δημόσιας υγείας.
- Η σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού προβλέπει την άμεση κατάργηση απαλλαγών διοδίων για τους τοπικούς χρήστες (Θεσπρωτία, Ιωάννινα, Ξάνθη, Ροδόπη, Έβρος) που είναι σήμερα σε ισχύ.
- Επίσης, η σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού προβλέπει την άμεση κατάργηση απαλλαγών διοδίων για τους ανέργους όπως είναι σήμερα σε ισχύ.

Εν κατακλείδι τις επόμενες μέρες περιμένουμε από την κυβέρνηση να αυξήσει τα διόδια από 0,03€/χλμ σε 0,04€/χλμ, να βγάλει ενάριθμο για τα 60 εκ. προίκια στον παραχωρησιούχο (το τίμημα πάει στο δημόσιο χρέος).

Ως εργαζόμενοι είμαστε:

- Ενάντια στην προβλεπόμενη αύξηση των διοδίων.
- Ενάντια στην επικείμενη παραχώρηση που δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Θεσσαλονίκη, 12.03.2024



Δημοσιεύτηκε από gorestis