



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Βουλευτής Ν. Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:

- Οικονομικών
- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Υπερβάσεις στο κόστος των έργων

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ» που αφορά στις υπερβάσεις, τις συμπληρωματικές συμβάσεις και τα διόδια που εκτινάσσουν το κόστος των έργων και το κέρδος των κοινοπραξιών.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΠΑΒ

3813

01 ΜΑΡ. 2011

Ελευθεροτυπία, Σάββατο 5 Φεβρουαρίου 2011

**ΥΠΕΡΒΑΣΕΙΣ, ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ, ΔΙΟΔΙΑ
ΕΚΤΙΝΑΞΑΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΤΩΝ
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΩΝ**

Ελλάδα, ο παράδεισος του εργολάβου

Της ΧΑΡΑΣ ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ

Δρόμοι στρωμένοι με ευρώ, βεβαίως για τους εργολάβους, αποδεικνύονται οι αυτοκινητόδρομοι, είτε κατασκευάζονται με συμβάσεις παραχώρησης είτε ως κλασικά δημόσια έργα.

Διόδια για την πρώτη κατηγορία, υπερβάσεις και συμπληρωματικές συμβάσεις για τη δεύτερη, αποδεικνύουν απλώς ότι «μονά-ζυγά» είναι οι κερδισμένοι, αλλά και... διαμαρτυρόμενοι. Την Τρίτη οι ανάδοχοι και των πέντε αυτοκινητόδρομων έχουν προαναγγείλει συνέντευξη Τύπου για να πουν και επίσημα ότι τα έργα δεν βγαίνουν!

ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Αθηνών-Πατρών-Πύργου-Τσακώνας. Με «ζεστό» χρήμα 153 εκατ. ευρώ, που αντιπροσωπεύει μόλις το 7% του προϋπολογισμού των έργων, η κοινοπραξία «Ολυμπία Οδός» θα έχει την εκμετάλλευση των διοδίων ως το 2037. Στο μεγάλο έργο των 2,2 δισ. ευρώ, οι κατασκευαστές έχουν επίσης αναλάβει να καλύψουν και το 41% του κόστους με δάνεια, που πρέπει να αποπληρώσουν. Ωστόσο, η ίδια η σύμβαση του 2007 ομολογεί ότι ο αυτοκινητόδρομος θα έχει ουσιαστικά αποσβεστεί ως το 2022 και επί 15 χρόνια το Δημόσιο εν γνώσει του τον παραχωρεί στους ιδιώτες, οι οποίοι θα έχουν την ευθύνη της συντήρησης και θα καταθέτουν στα κρατικά ταμεία έως και το 93% των εσόδων από τα διόδια.

Η «συνταγή», βεβαίως με παραλλαγές, είναι δοκιμασμένη στη χώρα μας τη δεκαετία του '90, όταν επανήλθε το σύστημα μελέτη-κατασκευή-χρηματοδότηση-παραχώρηση και ξεκίνησαν τα λεγόμενα συγχρηματοδοτούμενα μεγάλα έργα. Το πρώτο πακέτο περιλάμβανε την Αττική οδό, τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Στους αρχικούς σχεδιασμούς είχε περιληφθεί και το μετρό Θεσσαλονίκης, όμως στην πορεία αποδείχθηκε ότι το έργο δεν ήταν ανταποδοτικό και οι τράπεζες δεν ήταν διατεθειμένες να το χρηματοδοτήσουν. Δεν ήταν δύσκολο να βρεθούν αφορμές για να ακυρωθεί ο διαγωνισμός, ευτυχώς χωρίς επιβάρυνση για το Δημόσιο.

Ανάλογη διαδικασία ακολουθήθηκε και το 2009, αυτή τη φορά με την υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης, που είχε περιληφθεί στο δεύτερο πακέτο μαζί με τους πέντε αυτοκινητόδρομους. Το έργο αποδείχθηκε ασύμφορο και ακυρώθηκε μετά τη γνωμοδότηση της αρχαιολογικής υπηρεσίας, που όμως

εκδόθηκε μετά την υπογραφή της σύμβασης. Βεβαίως δεν έχασε ο ανάδοχος του έργου των 480 εκατ. ευρώ, που ζήτησε λύση της σύμβασης με υπαιτιότητα του Δημοσίου και διεκδίκησε αποζημίωση ύψους 400 εκατ. ευρώ. Προσέφυγε στη Δικαιοσύνη και εξασφάλισε αποζημίωση ύψους 68 εκατ. ευρώ για προετοιμασίες που είχε κάνει. Να σημειωθεί ότι αν προχωρούσε η κατασκευή του συγκεκριμένου έργου η δημόσια συμμετοχή θα ήταν 90 εκατ. ευρώ. Με άλλα λόγια, οι Έλληνες φορολογούμενοι πλήρωσαν πανάκριβα για ένα έργο που δεν έγινε. Μάλιστα οι εργολάβοι έχουν προσφύγει στη διαιτησία γιατί θεωρούν ότι το ποσό που τους επιδικάστηκε είναι μικρό!

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Ενδεικτική είναι η περίπτωση της Αττικής οδού. Τα έργα ξεκίνησαν το 1994 με προϋπολογισμό 426 δισ. δραχμές (σ.σ. εκείνη την εποχή δεν υπήρχε στον ορίζοντα ευρώ και βεβαίως δεν είχε οριστεί η ισοτιμία του με τη δραχμή), αλλά στην πορεία ανέκυψαν και τα... απρόβλεπτα που στοίχισαν στους φορολογουμένους επιπλέον 549 δισ. δραχμές, δηλαδή άλλη μία Αττική οδό! Ιδιαίτερα στην Περιφερειακή Υμηττού, έπειτα από προσφυγές στο ΣτΕ, που αποδείχθηκαν η «χαρά του εργολάβου», διατέθηκαν για έργα προστασίας του περιβάλλοντος 195 δισ. δραχμές, έναντι 19 που προέβλεπε ο αρχικός σχεδιασμός. Το 2004, που παραδόθηκε το τελευταίο κομμάτι του μεγαλύτερου αυτοκινητόδρομου της πρωτεύουσας, το κόστος έφτασε στο 1,23 δισ. ευρώ.

Ο χρόνος παραχώρησης της Αττικής οδού, με βάση τη σύμβαση, λήγει τον Σεπτέμβριο του 2024. Υπάρχει ωστόσο πρόβλεψη ότι θα περιέλθει στο Δημόσιο νωρίτερα όταν οι κατασκευαστές πετύχουν απόδοση 11,6% των ιδίων κεφαλαίων, που ανέρχονται σε 174 εκατ. ευρώ. Οι μέσοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, ακόμα και το 2010 με την οικονομική κρίση στο φόρτε της,

διαμορφώθηκαν στις 281.329 διελεύσεις την ημέρα, έναντι 243.714 που είχαν προβλεφθεί από τη μελέτη. Ο ετήσιος τζίρος, με στοιχεία που μας έδωσε η κοινοπραξία, ξεπερνά τα 226 εκατ. ευρώ, ενώ τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας υπολογίζονται σε 89,3 εκατ. ευρώ τον χρόνο. Αυτό σημαίνει ότι ο αυτοκινητόδρομος παραμένει ιδιαίτερα κερδοφόρος και ενισχύει την εκτίμηση ορισμένων ότι έχει μειωθεί ο χρόνος παραχώρησης κατά 2 έως και 3 χρόνια. Γι' αυτόν τον λόγο οι εργολάβοι προσφέρουν από χρόνια εκπτωτικά προγράμματα για τους κατόχους ηλεκτρονικών συσκευών, του λεγόμενου e-pass, που χρησιμοποιούν 395.000 οδηγοί. Επιπλέον δεν τηρούνται οι αυξήσεις που προβλέπονται στη σύμβαση για τις τιμές των διοδίων. Είναι ενδεικτικό ότι στα Ι.Χ. η τιμή χωρίς έκπτωση διατηρείται στα 2,8 ευρώ, ενώ θα έπρεπε να διαμορφωθεί γύρω στα 3,7 ευρώ.

ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ Η πρώτη -στα νεότερα χρονικά, γιατί έχουν προηγηθεί συμβάσεις με την Ούλεν για το δίκτυο ύδρευσης, την Πάουερ για τον φωτισμό κ.λπ.- σύμβαση παραχώρησης αφορά τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, που υλοποιήθηκε από κοινοπραξία ελληνικών και κυρίως γαλλικών συμφερόντων. Το κόστος της επένδυσης έφτασε τα 740 εκατ. ευρώ, όπως προέβλεπε η σύμβαση, από τα οποία τα ίδια κεφάλαια της κοινοπραξίας ήταν 10% και το 50% τραπεζικά δάνεια με κρατική εγγύηση. Η παραχώρηση διαρκεί ως το 2039, προβλέπεται όμως ότι το έργο θα περιέλθει νωρίτερα στο Δημόσιο αν οι εργολάβοι εξασφαλίσουν απόδοση 11,5% επί των ιδίων κεφαλαίων τους. Οι εκπρόσωποι της κοινοπραξίας στους οποίους απευθύνθηκε η «Ε» ήταν ιδιαίτερα φειδωλοί σε στοιχεία. Μας είπαν ότι από την αρχή η κίνηση ήταν χαμηλότερη από την αναμενόμενη και γι' αυτό οδηγήθηκαν σε εκπτωτικά πακέτα για τους συχνούς

χρήστες της γέφυρας. Μας ανέφεραν ότι η ημερήσια κυκλοφορία διαμορφώνεται στις 12 με 13 χιλιάδες διελεύσεις και ο μέσος ετήσιος τζίρος ανέρχεται σε 48 εκατ. ευρώ. Δεν μας έδωσαν πληροφορίες για τα καθαρά έσοδα, απλώς μας ενημέρωσαν ότι είναι σημαντικό το κόστος συντήρησης της γέφυρας.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ Πιο σύνθετη είναι η περίπτωση του αεροδρομίου στα Σπάτα, που λειτούργησε τον Μάρτιο του 2001 και υλοποιήθηκε με σύμβαση παραχώρησης συνολικού ύψους 685 δισ. δραχμών. Από το ποσό αυτό τα 78 δισ. δραχμές προήλθαν από το λεγόμενο «σπατόσημο», ενώ το Δημόσιο κατέβαλε από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και κοινοτικά προγράμματα επιπλέον 44 δισ. δραχμές. Σε 370 δισ. δραχμές ανήλθε το δάνειο-μαμούθ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Στην εταιρεία λειτουργίας του αεροδρομίου το Δημόσιο μετέχει με 55%, ενώ το υπόλοιπο ανήκει στο επενδυτικό σχήμα στο οποίο κυριαρχούν γερμανικές εταιρείες. Ανάλογη είναι και η κατανομή στα κέρδη, που παρά τη διεθνή κρίση καταγράφουν άνοδο και το 2009 διαμορφώθηκαν στα 264 εκατ. ευρώ, έναντι 149 εκατ. την προηγούμενη χρονιά.

ΜΕΤΡΟ Αλλά και στα κλασικά δημόσια έργα οι εργολάβοι δεν χάνουν. Ενδεικτική είναι η περίπτωση του βασικού έργου του Μετρό, των γραμμών Εθνική Αμυνα-Σύνταγμα και Σύνταγμα-Δάφνη, που εγκαινιάστηκαν τον Ιανουάριο του 2000. Το αρχικό κόστος ήταν 185 δισ. δραχμές που το 1994 με τις συμπληρωματικές συμβάσεις... εκτροχιάστηκαν στα 506,5 δισ. για να καλυφθούν τα κενά της σύμβασης-κουρελού, όπως έλεγε η τότε κυβέρνηση, ενώ η Ν.Δ. έκανε λόγο για «καύσιμα στον μετροπόντικα». Στη συνέχεια ήρθαν τα... απρόβλεπτα που διαμόρφωσαν το κόστος στα 711 δισ. δραχμές.

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Οι συμπληρωματικές συμβάσεις και οι υπερβάσεις των αρχικών κοστολογίων ήταν κανόνας για τον βασικό άξονα της Εγνατίας. Ο αυτοκινητόδρομος των 670 χλμ., που ενώνει την Αλεξανδρούπολη με την Ηγουμενίτσα, ξεκίνησε να κατασκευάζεται από το 1995 και με το ελληνικότατο «βλέποντας και δίνοντας». Οι μελέτες αποδείχθηκαν ελλιπείς και χρειάστηκε να γίνουν αλλαγές επί αλλαγών. Το έργο ολοκληρώθηκε το 2009 με κόστος 6 δισ. ευρώ, από τα οποία τα 2,24 δισ. εξασφαλίστηκαν μέσω δανεισμού του Δημοσίου. Εξαίρεση αποτέλεσαν ορισμένα τμήματα στην Ηπειρο που δόθηκαν στην κυκλοφορία τον περασμένο χρόνο. Ακόμη και σήμερα κατασκευάζεται ένα μικρό κομμάτι όπου παρουσιάστηκαν έντονα γεωλογικά φαινόμενα. Κοινός παρονομαστής το θεσμικό πλαίσιο, που κατοχυρώνει στην ουσία τους εργολάβους και χάρη στη νομική υποστήριξη που διαθέτουν «στριμώχνουν» το Δημόσιο. Με τη διατησία και το μπαράζ προσφυγών έχουν τη δυνατότητα να κερδίζουν σοβαρές αποζημιώσεις, ενώ ακόμα και να κηρυχθούν έκπτωτοι χαμένοι είναι οι φορολογούμενοι και τα έργα. *

12 ΦΟΡΕΣ ΑΚΡΙΒΟΤΕΡΟΙ

Πληρώνουμε μέχρι 65 εκατ. ? το χιλιόμετρο όταν η Ισπανία με ίδιο γεωγραφικό ανάγλυφο πληρώνει 12 φορές λιγότερο

MONA-ZYΓA ΔΙΚΑ ΤΟΥΣ

Είτε κατασκευάζονται με συμβάσεις παραχώρησης είτε ως κλασικά δημόσια έργα οι σίγουρα κερδισμένοι είναι οι εργολάβοι