

29/02/2012

Ερώτηση

**Προς τους κ. Υπουργούς: Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Οικονομικών**

Θέμα: Η σκοπιμότητα ιδιωτικοποίησης του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού και η ομαλή συνέχεια της λειτουργίας της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» μετά την υπαγωγή της στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)

Σύμφωνα με το Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 και στα πλαίσια των ευρύτερων ιδιωτικοποιήσεων -αποκρατικοποιήσεων, προβλέπεται μέσα στο 2012 και η παραχώρηση της λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού και μάλιστα σε ποσοστό 100%.

Στο πλαίσιο υλοποίησης της παραπάνω πολιτικής και δυνάμει της διυπουργικής απόφασης (αρ. ΦΕΚ 2501/4-11-2011), φέρεται να υπογράφηκε στις 30/11/2011 σύμβαση μεταξύ του Υπουργού Οικονομικών και του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), σύμφωνα με την οποία (η παρακάτω περιγραφή προκύπτει από την προαναφερθείσα διυπουργική απόφαση καθώς η ίδια η σύμβαση δεν έχει δημοσιοποιηθεί) παραχωρούνται σε αυτό το Ταμείο, τα δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου άσκησης ψήφου επί ποσοστού 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε».

Αυτό ουσιαστικά σημαίνει, ότι **η εποπτεία της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» έχει μεταβιβαστεί από το ΥΠΥΜΕΔΙ στο ΤΑΙΠΕΔ για το σύνολο των δραστηριοτήτων της εταιρείας**, οι οποίες είναι πολύπλευρες και, πέρα από την λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου, περιλαμβάνουν και την διαχείριση μελετών και κατασκευών δημόσιων έργων καθώς και την παροχή υπηρεσιών Συμβούλου στο σύνολο του Ελλαδικού χώρου και στα Βαλκάνια.

Δεδομένου ότι :

- Η Εγνατία Οδός είναι ο μοναδικός ολοκληρωμένος κατασκευαστικά και ταυτόχρονα δημόσιος αυτοκινητόδρομος όλης της χώρας, που κόστισε συνολικά 6,5 δις ευρώ. Το κόστος αυτό επιβάρυνε αποκλειστικά τον ελληνικό λαό (ο οποίος ελληνικός λαός θα συνεχίσει να πληρώνει για αρκετά χρόνια ακόμη καθώς η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου καλύφθηκε με δάνεια που ακόμα δεν έχουν εξοφληθεί) και τους ευρωπαίους φορολογούμενους.
- Τα χρέη της κρατικής εταιρείας που τον διαχειρίζεται «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» προς τις τράπεζες (τα οποία προέκυψαν από τον αναγκαστικό δανεισμό που της επέβαλλε το ελληνικό δημόσιο προκειμένου να ολοκληρωθεί η κατασκευή του δρόμου), ανέρχονται στο ύψος των 600 εκ. ευρώ, εκ των οποίων 350 εκ. ευρώ προέκυψαν από την μη επιστροφή οφειλόμενου Φ.Π.Α από το Ελληνικό δημόσιο.
- Μέχρι το τέλος του 2014, υπάρχουν υπογεγραμμένες συμβάσεις της εταιρείας με αναδόχους που έχουν αναλάβει την λειτουργία και ελαφρά συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου, ύψους 22εκ. ευρώ κατ' έτος. Εφόσον τελικά ο αυτοκινητόδρομος παραχωρηθεί σε ιδιώτες, το ελληνικό δημόσιο θα αναγκαστεί να καταβάλλει αποζημιώσεις (βάσει του Νόμου 3986/2011), προκειμένου να λυθούν οι συμβάσεις αυτές.

- Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Συλλόγου Εργαζομένων, σε χρονικό ορίζοντα 30ετίας που συνήθως διαρκεί μία σύμβαση παραχώρησης, εάν η διαχείριση του αυτοκινητοδρόμου παραμείνει στην κρατική εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», με την εγκατάσταση ηλεκτρονικών διοδίων και με λογικό αντίτιμο, το ελληνικό δημόσιο μπορεί να αποκομίσει καθαρά έσοδα άνω των 2δισ. ευρώ, με ταυτόχρονη αποπληρωμή των δανείων που βαραίνουν την εταιρεία.
- Στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», έχουν ανατεθεί με Κ.Υ.Α έργα συνολικού εκτιμώμενου προϋπολογισμού 2δισ ευρώ για την επόμενη τριετία. Τα έργα αυτά αφορούν μελέτη και κατασκευή νέων οδικών υποδομών (ως επί το πλείστον κάθετοι άξονες), λιμενικών, κτιρίων, διαχείρισης απορριμμάτων (ΧΑΔΑ), βελτίωσης οδικής ασφάλειας κ.τ.λ, τα οποία εκτείνονται στο σύνολο της ηπειρωτικής και νησιώτικης χώρας, ενώ πέραν αυτών, ασκεί την εποπτεία δύο πολύ σημαντικών έργων παραχώρησης (Μαλιακός-Κλειδί και Ε65) και δραστηριοποιείται με επιτυχία στα Βαλκάνια.
- Η αξιοποίηση της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» μπορεί να είναι ένα σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο του κράτους ενώ με πρόσχημα την παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου κινδυνεύει να απαξιωθεί και εν τέλει να κλείσει;

Με βάση όλα τα παραπάνω,

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

- Θα επωμιστεί ο ιδιώτης επενδυτής τα χρέη της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» προς τις τράπεζες ύψους περίπου 600εκ. ευρώ, ή αυτά θα βαρύνουν το ελληνικό δημόσιο; Εάν τελικά βαρύνουν το ελληνικό δημόσιο (γεγονός ανεπίτρεπτο, καθότι αυτά τα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά για την κατασκευή του δρόμου που πρόκειται να πωληθεί με υποθήκη τις μελλοντικές εισπράξεις των διοδίων), θα συνυπολογιστεί αυτό στο αντίτιμο της παραχώρησης;
- Έχει εξεταστεί ότι στο αντίτιμο της παραχώρησης θα συνυπολογιστεί το γεγονός ότι το Ελληνικό δημόσιο θα πρέπει να καταβάλλει, (βάσει του ν. 3986/2011), αποζημιώσεις στους αναδόχους που έχουν αναλάβει την λειτουργία και την ελαφρά συντήρηση της Εγνατίας οδού μέχρι το τέλος του 2014;
- Πως θα υπολογιστεί το αντίτιμο της παραχώρησης; Θα εφαρμοστεί η συνταγματική αρχή της αναλογικότητας όπως έγινε σε όλους τους υπόλοιπους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους που παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες; Θα κληθεί δηλαδή, ο ιδιώτης επενδυτής να καταβάλλει το 50% του κατασκευαστικού κόστους (περίπου 3 δισ. ευρώ) για 30 χρόνια παραχώρησης;
- Το αντίτιμο των υφισταμένων διοδίων θα παραμείνει στα σημερινά ποσά ή θα ανέλθει στο τριπλάσιο περίπου ύψος μετά την παραχώρηση στον ιδιώτη, προκειμένου η επένδυση να γίνει περισσότερο ελκυστική ;
- Προτίθεται η Κυβέρνηση να προβεί σε νομοθετική ρύθμιση, προκειμένου να επανέλθει η εποπτεία της εταιρείας στον φυσικό της φορέα, το ΥΠΥΜΕΔΙ και να υλοποιηθούν απρόσκοπτα τα έργα συνολικού προϋπολογισμού 2δισ. ευρώ που έχει αναλάβει η εταιρεία για την επόμενη τριετία και να μην χαθούν πολύτιμα κονδύλια του ΕΣΠΑ;

Ο ερωτών βουλευτής

Δημήτρης Παπαδημούλης