

5/09/2012

Ερώτηση

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

- Οικονομικών

- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών, Δικτύων

Θέμα: Παραχώρηση της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων της

Σύμφωνα με απόφαση που έλαβε η Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, από τις 10.08.2012 (ΦΕΚ 2316B) μεταβιβάζεται στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού. Η απόφαση προβλέπει να παραχωρήσει το Ελληνικό Δημόσιο τη λειτουργία, τη συντήρηση και τα δικαιώματά του από τα διόδια της Εγνατίας Οδού στον ιδιωτικό τομέα για 40 χρόνια και σε ποσοστό 100%.

Εκτός του Αυτοκινητοδρόμου και της χρήσης των παρόδιων εκτάσεων «για κάθε νόμιμη χρήση και εκμετάλλευση», στο πακέτο αυτό συμπεριλαμβάνεται ως «προϊκα» και η εκμετάλλευση των ακόλουθων τριών εξαιρετικής σπουδαιότητας από πλευράς συνόρων και κυκλοφορίας καθέτων οδικών αξόνων αυτοκινητοδρόμων: Α) Σιάτιστα-Καστοριά-Ιεροπηγή- Κρυσταλλοπηγή (σύνορα με Αλβανία), Β) Δερβένι-Σέρρες-Προμαχώνας (σύνορα με Βουλγαρία), Γ) Χαλάστρα-Εύζωνοι (σύνορα με ΠΓΔΜ).

Πρόκειται δηλαδή για τους κάθετους που συνδέουν την Ελλάδα με τρεις γειτονικές βαλκανικές χώρες, και μάλιστα άξονες που δεν είναι ολοκληρωμένοι κατασκευαστικά καθώς στους δύο πρώτους απομένουν κάποια επιμέρους τμήματα, τα οποία όμως έχουν δημοπρατηθεί πρόσφατα ως δημόσια έργα και η ολοκλήρωσή τους αναμένεται έως το τέλος του 2015, ενώ στον άξονα Χαλάστρα - Εύζωνοι, το έργο δεν έχει καν δημοπρατηθεί. Όσον αφορά στους σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), τα δικαιώματα εκμετάλλευσης των οποίων επίσης μεταβιβάζονται, σήμερα λειτουργεί ένας στο Κλειδί Ημαθίας, βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για τη λειτουργία άλλων

8 ενώ και οι παρόδιες εκτάσεις βρίσκονται σε φάση καταγραφής, ώστε να εκτιμηθεί η συνολική εμπορική τους αξία.

Στον αρχικό σχεδιασμό του έργου των καθέτων αυτών αξόνων δεν προβλεπόταν καθόλου η εγκατάσταση διοδίων. Προς το παρόν δεν γνωρίζουμε τι θα συμβεί με το ζήτημα αυτό σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης ούτε και τις πιθανές συνέπειες (επιβάρυνση των χρηστών της Εγνατίας, πρόβλημα με την Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω της δέσμευσης ότι δεν θα τοποθετούνταν διόδια κατά μήκος των κάθετων αξόνων, πιθανή επιστροφή κοινοτικών κονδυλίων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης).

Σύμφωνα με επικαιροποιημένα οικονομικά στοιχεία που κατατέθηκαν σε αρμόδιους φορείς από το σύλλογο εργαζομένων της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ», αποδεικνύεται ότι, με δημόσια διαχείριση της Εγνατίας Οδού και με λογικό αντίτιμο διοδίων καλύπτεται το υψηλό κόστος λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου, ενώ σε ορίζοντα δεκαετίας αποπληρώνονται τα δάνεια που βαρύνουν την εταιρεία (τα οποία συνομολογήθηκαν αποκλειστικά για την κατασκευή του δρόμου με εγγύηση την είσπραξη των μελλοντικών διοδίων) και σε ορίζοντα τριακονταετίας προκύπτει σημαντικό πλεόνασμα (εκτιμώμενου ύψους άνω του 1,5 δις ευρώ) για το Ελληνικό Δημόσιο. Σημειώνεται τέλος ότι από το 2005 μέχρι σήμερα το ελληνικό δημόσιο μέσω της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε.» για πρώτη φορά στον ελληνικό χώρο ασκεί συντεταγμένα και με επιτυχία βάσει υψηλών προδιαγραφών τη λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας Οδού αλλά και των δύο καθέτων αξόνων της, Σερρών – Προμαχώνα και Σιάτιστας – Ιεροπηγής, ανταγωνιστικά ως προς τους υπόλοιπους σχεδόν πλήρως ιδιωτικοποιημένους αυτοκινητόδρομους ενώ βάσει της τεχνογνωσίας που έχει αποκτήσει αναλαμβάνει και εκτελεί έργα συντήρησης και αναβάθμισης αυτοκινητόδρομων στο εξωτερικό. Είναι δε λόγω της γνώσης του από την μελέτη και κατασκευή του υψηλής ενσωματωμένης τεχνολογίας αυτοκινητόδρομου σε θέση καλύτερα από κάθε άλλον, να ελέγχει, να προβλέπει και να εκτελεί τα απαιτούμενα εξειδικευμένα έργα ελαφράς και βαριάς συντήρησης που θα απαιτούνται για την ασφάλεια και την ανθεκτικότητα του έργου σε βάθος χρόνου.

Ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού έχει σχεδόν ολοκληρωθεί κατασκευαστικά. Αποφασίστηκε ότι η γέφυρα του Περιστερίου – το μοναδικό οδικό τμήμα που εκκρεμεί - μπορεί παραδόξως να ανοίξει ενώ θα εξελίσσονται κανονικά τα έργα στη βάση της και οι εργασίες σταθεροποίησης του επιχώματος. Απομένει επίσης η κατασκευή 1-2 ακόμα σταθμών διοδίων με αμελητέο κόστος (αν και προβλέπονταν από το 2016 η εγκατάσταση ηλεκτρονικών διοδίων με την οποία επιτυγχάνεται πολύ δικαιότερη χρέωση). Η συνολική κατασκευή υλοποιήθηκε **με χρήματα του Ελληνικού Δημοσίου**, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δάνεια στο όνομα της εταιρείας από εγχώρια τραπεζικά ιδρύματα συνολικού ύψους 600 εκ. ευρώ, εκ των οποίων τα 350 εκ. ευρώ οφείλονται σε μη απόδοση επιστροφής ΦΠΑ στην εταιρία από την πλευρά του δημοσίου. Επιπροσθέτως, το Ελληνικό Δημόσιο θα πρέπει να καταβάλλει

ιδιαίτερα υψηλές αποζημιώσεις προκειμένου να «λύσει» τις υφιστάμενες συμβάσεις με τρίτους, οι οποίες αφορούν την λειτουργία και ελαφρά συντήρηση της Εγνατίας οδού μέχρι το τέλος του 2015 (συνολικού ύψους 122 εκ. ευρώ), τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών για την λειτουργία των σταθμών διοδίων και την ανάπτυξη και λειτουργία Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών κ.ά. Να σημειωθεί εδώ πως ο εφαρμοστικός νόμος 3986/2011 του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου προβλέπει πως ό,τι πάει προς πώληση θα πρέπει να παραχωρείται καθαρό και χωρίς βάρη στον ιδιώτη «επενδυτή», πράγμα που δημιουργεί εύλογα ερωτήματα για το ποιος θα παραμείνει υπόχρεος για το δανεισμό και τις αποζημιώσεις.

Οι εργαζόμενοι στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» εξαρχής αντιταχθήκαν στην ένταξη στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων πιστεύοντας ότι η παραχώρηση της αφενός δεν θα συμβάλλει διόλου στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και αφετέρου, θα είναι επιζήμια για το δημόσιο συμφέρον τόσο του Ελληνικού δημοσίου όσο και των χρηστών της οδού.

Με βάση τα παραπάνω:

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

- Για ποιους λόγους παραχωρείται μια δημόσια και με σημαντικά έσοδα (ιδιαίτερα μακροπρόθεσμα) για το Ελληνικό Δημόσιο περιουσία σε ιδιώτες έως και για 40 χρόνια;
- Με ποια λογική συμπεριλαμβάνονται ως 'προίκα' οι τρεις κάθετοι άξονες, που οδηγούν στους τελωνειακούς σταθμούς των συνόρων, για τους οποίους δεν προβλέπεται η εγκατάσταση διοδίων και οι οποίοι δε συμπεριλαμβάνονται καν στον αρχικό σχεδιασμό του Μεσοπρόθεσμου;
- Η πρόβλεψη του ΦΕΚ νο 2316Β/10.8.12 για την απαλλαγή του Ταμείου και του μελλοντικού ιδιοκτήτη απ' όλες τις οφειλές της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε» συμπεριλαμβάνει και τα 600 εκατομμύρια των δανείων;
- Αληθεύει ότι από την ημερομηνία εισαγωγής της στο ΤΑΙΠΕΔ τα κέρδη της πλέον θα διοχετεύονται στον ειδικό λογαριασμό στην ΤτΕ για την αποπληρωμή των δανείων της χώρας με αυτονόητο αντίστοιχο αποτέλεσμα διακοπής της ροής αποπληρωμής των δανείων προς τις πιστώτριες τράπεζες που σήμερα καλύπτονται από τις εισπράξεις των λειτουργούντων διοδίων;
- Εφόσον με βάση τα στοιχεία η αξιοποίηση της Εγνατίας Οδού από το Ελληνικό Δημόσιο σε βάθος χρόνου θα αποβεί κερδοφόρα, πόσο μεγαλύτερα οφέλη προβλέπει η οικονομική μελέτη του Υπουργείου σας από την παραχώρησή της σε ιδιώτη;

- Σε ποια σημεία προβλέπεται να τοποθετηθούν σταθμοί διοδίων; Θα παραμείνει ως έχει ή θα αυξηθεί το αντίτιμο των υφιστάμενων διοδίων στο υπέρογκο ύψος των υπόλοιπων υφιστάμενων παραχωρημένων αυτοκινητοδρόμων για τους χρήστες της Εγνατίας Οδού μετά το πέρασμα της στα χέρια ιδιωτών;
- Γιατί καταστρέφεται η υποδομή και η τεχνογνωσία της Εγνατία Οδός Α.Ε. σε θέματα συντήρησης – λειτουργίας και εκμετάλλευσης αυτοκινητόδρομων βάσει των οποίων σήμερα η εταιρεία εκτελεί ανταγωνιστικά προς τον ιδιωτικό τομέα έργα στην Ελλάδα και στα Βαλκάνια και μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο εποπτείας και συμβούλου του κράτους στην γενικότερη διαχείριση των αυτοκινητόδρομων της χώρας;
- Τι προβλέπεται να γίνει με τις συμβάσεις των εργαζομένων της Εγνατίας Α.Ε. σε περίπτωση παραχώρησης της οδού σε ιδιώτη;
- Γενικότερα, προτίθεται το Ελληνικό κράτος να αξιοποιήσει την Εταιρεία στην διαχείριση έργων υποδομής ανά την Ελλάδα και στο Εξωτερικό ή, με αφορμή την παραχώρηση, θα την απαξιώσει πλήρως, με αποτέλεσμα να χαθεί ένας σημαντικός φορέας υλοποίησης έργων που μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη;
- Εάν μπορείτε να μας καταθέσετε τις τελευταίες εγκεκριμένες πιστοποιήσεις των εν εξελίξει τεσσάρων έργων συντήρησης-λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, ώστε να αποσαφηνιστούν πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες μέχρι σήμερα έχει απορροφηθεί το μεγαλύτερο μέρος των αντίστοιχων προϋπολογισμών με αποτέλεσμα να καθιστάτε αδύνατη η ολοκλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης των Αναδόχων που προβλέπεται 5ετης.

Οι ερωτώντες βουλευτές

Χρήστος Μαντάς, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Ιωαννίνων

Όλγα-Νάντια Βαλαβάνη, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Β' Αθηνών

Ιωάννης Αμανατίδης, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Α' Θεσσαλονίκης

Χαρά Καφαντάρη, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Β' Αθηνών

Αλέξης Μητρόπουλος, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Αττικής

Δέσποινα Χαραλαμπίδου, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Α' Θεσσαλονίκης

Θανάσης Πετράκος, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Μεσσηνίας

Καρά Γιουσούφ Αϊχάν, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Ροδόπης

Λίτσα Αρμανατίδου, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Β' Θεσσαλονίκης

Απόστολος Αλεξόπουλος, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Β' Αθηνών

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Ξάνθης

Δημήτρης Παπαδημούλης, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Β' Αθηνών

Αφροδίτη Σταμπουλή, Βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ ΕΚΜ Σερρών