

ΕΡΩΤΗΣΗ

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

Θέμα: Εγνατία Οδός

Όπως επιβεβαιώθηκε από την απάντηση της 24ης Σεπτεμβρίου του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Σ. Καλογιάννη σε πρόσφατη σχετική ερώτηση του βουλευτή των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Κ. Μαρκόπουλου, μεταξύ των κεντρικών προτεραιοτήτων της κυβέρνησης περιλαμβάνεται και η διενέργεια διεθνούς διαγωνισμού με σκοπό την παραχώρηση της χρήσης της Εγνατίας Οδού σε ιδιώτες επενδυτές, μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου. Υπενθυμίζεται, ότι με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων (ΦΕΚ 2316Β/10.8.12), παραχωρήθηκε στο Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων το δικαίωμα της Εγνατίας Οδού Α.Ε. αναφορικά με την λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου, το οποίο δύναται να μεταβιβαστεί σε ιδιώτη για περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τα 40 έτη, συμπεριλαμβανομένων των καθέτων οδικών αξόνων αυτοκινητοδρόμων Σιάτιστας-Καστοριάς-Ιεροπηγής-Κρυσταλλοπηγής, Δερβενίου-Σερρών-Προμαχώνα, και Χαλάστρας-Ευζώνων.

Οι συγκεκριμένοι αυτοί κάθετοι άξονες δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί κατασκευαστικά. Όσον αφορά τους δύο πρώτους, απομένουν να ολοκληρωθούν ορισμένα επιμέρους τμήματά τους, τα οποία όμως έχουν δημοπρατηθεί πρόσφατα ως δημόσια έργα και η ολοκλήρωσή τους αναμένεται μέχρι το τέλος του 2015, ενώ όσον αφορά τον άξονα Χαλάστρα-Ευζώνοι, το έργο δεν έχει καν δημοπρατηθεί.

Με βάση την απόφαση της κυβέρνησης, με την ολοκλήρωση της κατασκευής και των καθέτων αυτών αξόνων μέχρι το 2015 όλοι οι σημαντικοί οδικοί άξονες στην περιοχή της Μακεδονίας θα έχουν ιδιωτικοποιηθεί.

Τα οφέλη από τη λειτουργία και εκμετάλλευση της Εγνατίας Οδού αναμένονται να είναι σημαντικότερα για τον επιλεγέντα ανάδοχο, όπως προκύπτει από τη θέση και τη μεγάλη κυκλοφοριακή σημασία σημαντικού οδικού τμήματος της εταιρείας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι κάθετοι άξονες. Συγκεκριμένα την Εγνατία Οδό τροφοδοτούν εννέα συνολικά Κάθετοι Άξονες, οι οποίοι, σαν τμήματα των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων διασφαλίζουν τη σύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες της Βαλκανικής και την Ευρώπη. Όσον αφορά τα κυκλοφοριακά δεδομένα, στον κάθετο άξονα που καλύπτει την απόσταση Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα και ο οποίος εκτείνεται οδικώς στα 100 χιλιόμετρα, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι έχουν υπολογιστεί όσοι και στα 670 χιλιόμετρα, που συνθέτουν τον οριζόντιο άξονα από την Ηγουμενίτσα μέχρι τα ελληνοτουρκικά σύνορα.

Η καθυστέρηση, που υπήρξε στα προηγούμενα χρόνια, όσον αφορά την εκμετάλλευση του οδικού άξονα της Εγνατίας Οδού υπήρξε σημαντική, ενώ έως και σήμερα τα ποσά που εισπράττονται από τους πέντε σταθμούς διοδίων που έχουν τοποθετηθεί προσωρινά και λειτουργούν από την εταιρία έχουν τελικό αποδέκτη την Τράπεζα Πειραιώς για την αποπληρωμή δανείου, που είχε χορηγηθεί από την εν λόγω τράπεζα για την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από τη μέτρηση των κυκλοφοριακών φόρτων στα οδικά τμήματα, προς το συμφέρον του ιδιώτη θα είναι να αξιοποιήσει τους κάθετους άξονες που αποτελούν και διαύλους μεταφοράς φορτίων στα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη (πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών).

Υπολογιζόμενης της μείωσης της κίνησης που παρατηρείται τα τελευταία δύο χρόνια και που εκτιμάται στα επίπεδα του 10%-15% ετησίως, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στην Εγνατία Οδό, ανάλογα με το τμήμα, κυμαίνονται από 6.000 έως και 12.000 με 15.000 οχήματα την ημέρα. Η κίνηση καταγράφει την παραπάνω ποσοστιαία κάμψη παρότι τα διόδια, συγκρινόμενα επί παραδείγματι με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, στοιχίζουν φτηνά, αφού και παρ' όλη την αύξηση από της 1ης Οκτωβρίου από 2 στα 2,40 ευρώ, κάθε όχημα θα μπορεί να κινηθεί σε όλο το μήκος του οριζόντιου άξονα με κόστος μόλις 12 ευρώ, όταν μέχρι πρότινος δαπανούσε 10 ευρώ, δηλαδή με λιγότερο από τα μισά χρήματα που πληρώνει για τη μικρότερη απόσταση που αντιστοιχεί στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Αθήνας του ΠΑΘΕ.

Ο νέος παραχωρησιούχος, είναι πλέον βέβαιο, ότι θα αξιοποιήσει προς όφελός του τους κάθετους άξονες, στους οποίους σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Εγνατίας Οδού, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι θα μπορούν να φέρουν σημαντικότερα έσοδα.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ – ΤΣΑΡΟΥΧΑ

Βουλευτής Ν. Σερρών

ΣΤ' Αντιπρόεδρος Βουλής των Ελλήνων

Η κίνηση των οχημάτων, όσον αφορά το σύνολο των κάθετων αξόνων, παρουσιάζει την κάτωθι εικόνα.

Όσον αφορά στον κάθετο άξονα που οδηγεί στα σύνορα Ελλάδας - Βουλγαρίας, στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας, η ημερήσια κίνηση υπολογίζεται:

α. στο τμήμα Δερβένι- Σερρών στα 10.000-12.000 οχήματα.

β. στο τμήμα Σερρών -Σιδηροκάστρου (περιοχή Πετριτίου) στις 9.000-10.000 και

γ. στο τμήμα Πετρίτσι - Προμαχώνα σε 5.000 - 6.000 οχήματα.

Οι διαφοροποιήσεις στα διάφορα τμήματα προκύπτουν από τη χρήση των καθέτων αξόνων και όσον αφορά τις εσωτερικές μετακινήσεις.

Ο δεύτερος κάθετος άξονας, που αναμένεται να αποτελέσει πηγή υψηλών εσόδων, είναι στη περιοχή Χαλάστρας και Ευζώνων, στον οποίο σήμερα, αν και λειτουργεί σε μονό κλάδο, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι υπολογίζονται έως και τις 10.000 οχήματα. Εφόσον δημοπρατηθεί και εκτελεστεί το έργο της αναβάθμισης του άξονα που οδηγεί στη ΠΓΔΜ, αναμένεται οι φόρτοι να αυξηθούν. Σήμερα, στο τμήμα Χαλάστρα - Άγιος Αθανάσιος η κίνηση εκτιμάται στις 2.000-3.000 ενώ στο τμήμα από τον Άγιο Αθανάσιο έως τους Ευζώνους, ανέρχεται στις 6.000 με 8.000 οχήματα.

Μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους επιφέρουν και τα κατασκευασμένα 51 χιλιόμετρα, από τα συνολικά 70 χιλιόμετρα, του κάθετου άξονα Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή, που συνδέει την Ελλάδα με τη νότια Αλβανία. Οι μετρήσεις υπολογίζουν την κίνηση 4.000-5.000 οχήματα ημερήσια, στο τμήμα Σιάτιστα- Καστοριά και περί τις 2.000 - 3.000 οχήματα στο τμήμα Καστοριά - Κορομηλιά. Το υπόλοιπο του καθέτου μέχρι την Κρυσταλλοπηγή είναι υπό κατασκευή και αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2015.

Σύμφωνα με τις παραπάνω εκτιμήσεις, μπορεί κανείς να υπολογίσει, ότι η οικονομική αξία των καθέτων για τον μελλοντικό παραχωρησιούχο είναι τουλάχιστον ίση ή και μεγαλύτερη αυτής του μεγάλου οριζόντιου άξονα (η αναφορά δεν συμπεριέλαβε τους κάθετους άξονες στο ανατολικό τμήμα της Εγνατίας, όπως στο Αρδάνιο- Ορμένιο – ελληνο-βουλγαρικά σύνορα καθώς δεν αναγράφονται στο σχετικό ΦΕΚ της παραχώρησης).

Ένα πολύ σημαντικό θέμα και το οποίο δείχνει να αγνοεί η κυβέρνηση είναι, ότι στον αρχικό σχεδιασμό του έργου των τριών καθέτων αξόνων (Σιάτιστας-Καστοριάς-Ιεροπηγής-Κρυσταλλοπηγής, Δερβενίου-Σερρών-Προμαχώνα, και Χαλάστρας-Ευζώνων) δεν προβλεπόταν η εγκατάσταση διοδίων στους άξονες αυτούς. Πέραν από την προφανή επιβάρυνση των χρηστών της οδού, εφόσον εγκατασταθούν διόδια, υπάρχει το ενδεχόμενο το ελληνικό Δημόσιο να βρεθεί να χρωστά και μάλιστα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συλλόγου Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού ΑΕ: «Στον αρχικό σχεδιασμό των κάθετων αξόνων δεν προβλεπόταν η εγκατάσταση διοδίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η Ευρωπαϊκή Ένωση να χρηματοδοτήσει με μεγαλύτερο ποσοστό την κατασκευή των αξόνων, απ' ό,τι θα τους χρηματοδοτούσε, εάν προβλεπόταν η εγκατάσταση διοδίων. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να ζητήσει ακόμα και επιστροφή κοινοτικών κονδυλίων, εφόσον ο ιδιώτης βάλει διόδια στους κάθετους άξονες».

Ο παραχωρησιούχος θεωρείται βέβαιο θα επιλέξει να εγκαταστήσει ηλεκτρονικά διόδια, όπου η χρέωση είναι ανάλογη της απόστασης των χιλιομέτρων που διανύονται, δεδομένου του ότι εντός του επόμενου έτους, εντός της Εγνατίας Οδού θα λειτουργήσει σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων, οπότε και θα εγκαταλειφθεί το προσωρινό συμβατικό σχήμα. Σύμφωνα μάλιστα με τις πρόσφατες εκτιμήσεις της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σωματείων Εργαζομένων πρώην υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ (ΠΟΣΕΥΠΕΧΩΔΕ), οι χρεώσεις των διοδίων θα αυξηθούν περίπου στο τριπλάσιο σε σχέση με τις σημερινές τιμές, εφόσον παραχωρηθεί στο ιδιώτη, το ίδιο δηλ. με ότι συμβαίνει ήδη στους παραχωρημένους στους ιδιώτες ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους.

Αν και εφόσον ευοδωθούν οι σχεδιασμοί της κυβέρνησης, όλοι οι κύριοι οδικοί άξονες της Βορείου Ελλάδας και ειδικά της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας θα έχουν ιδιωτικοποιηθεί και μάλιστα με υπέρογκα διόδια. Σύμφωνα με σχετικούς υπολογισμούς, που έχουν γίνει, το κράτος θα απολέσει από την ιδιωτικοποίηση περισσότερα από 2 δις ευρώ, στον χρονικό ορίζοντα τεσσαρακονταετίας της προβλεπόμενης παραχώρησης, ενώ αυτά τα έσοδα, θα μπορούσαν να καλύψουν τη συντήρηση ενός μεγάλου μέρους του εθνικού και επαρχιακού δικτύου της χώρας, που σήμερα είναι κυριολεκτικά εγκαταλειμμένο, ελλείψει κονδυλίων.

Όσον αφορά τα χρέη της εταιρείας, η κυβέρνηση έχει αποφασίσει το ελληνικό δημόσιο να επιβαρυνθεί με δάνεια ύψους 600 εκ. ευρώ, που είχαν συναφθεί για την ολοκλήρωσή του αυτοκινητοδρόμου, καθώς αυτά δεν πρόκειται να βαρύνουν τον ιδιώτη επενδυτή, σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο της σχεδιαζόμενης παραχώρησης.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ – ΤΣΑΡΟΥΧΑ
Βουλευτής Ν. Σερρών
ΣΤ' Αντιπρόεδρος Βουλής των Ελλήνων

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

Δεδομένης της ήδη από 1ης Οκτωβρίου συντελεσθείσας αύξησης της τιμής των διοδίων και της πιθανολογούμενης περαιτέρω αύξησής της εκ μέρους του ιδιώτη παραχωρησιούχου, το κόστος θα γίνει δυσβάσταχτο, αν όχι απαγορευτικό για πολλούς χρήστες. Τι ενέργειες προτίθεσθε να αναλάβετε σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο;

Πως αντιμετωπίζει η κυβέρνηση το ενδεχόμενο επιβολής προστίμου από την ΕΕ στη χώρα από την εγκατάσταση διοδίων στους κάθετους άξονες;

Αθήνα, 5 Οκτωβρίου 2012

Η Ερωτώσα Βουλευτής

Μαρία Κόλλια Τσαρουχά
ΣΤ' Αντιπρόεδρος Βουλής των Ελλήνων
Βουλευτής Ν. Σερρών