



2/10/2012

Προς το Προεδρείο της Βουλής

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τους κ.κ. Υπουργούς

- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
- Οικονομικών

Η βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης Ευαγγελία Αμμανατίδου- Πασχαλίδου κατέθεσε ως αναφορά υπόμνημα του Συλλόγου Εργαζομένων της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» (Σ.Ε.Τ.Ε.Ο), με το οποίο καταγγέλλουν την επιδιωκόμενη από την κυβέρνηση εκποίηση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων της ως εξαιρετικά επιζήμια για τους πολίτες και αντίθετη προς το δημόσιο συμφέρον.

Η καταθέτουσα βουλευτής

Ευαγγελία Αμμανατίδου - Πασχαλίδου

ΠΑΒ	705
05 ΟΚΤ. 2012	



**Σύλλογος
Εργαζομένων
της
"Εγνατία
Οδός Α.Ε."**

6ο χλμ Θεσσαλονίκης – Θέρμης, Τ.Θ. 30, 57001 Θέρμη. Τηλ : +030 (31) 470.190

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

ΟΧΙ ΣΤΗΝ ΣΚΑΝΔΑΛΩΔΗ ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ΣΕ ΙΔΙΩΤΕΣ

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Το Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 και τα διαδοχικά Μνημόνια που το συνοδεύουν, προέβλεπαν -μεταξύ άλλων- να παραχωρήσει το Ελληνικό δημόσιο την λειτουργία, συντήρηση και τα δικαιώματά του από τα διόδια επί του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού στον ιδιωτικό τομέα, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και σε ποσοστό 100%.

Τελικά, φαίνεται ότι η παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού δεν ήταν αρκετή και προκειμένου το πακέτο της παραχώρησης να γίνει ακόμα πιο ελκυστικό για τους ιδιώτες «επενδυτές» (οι οποίοι, ειρήσθω εν παρόδω, ελάχιστα θα κληθούν να επενδύσουν, καθώς οι υποδομές που παραχωρούνται είναι σχεδόν ολοκληρωμένες κατασκευαστικά), προστέθηκαν ως «προϊκα» και τρεις (3) πολύ σημαντικοί κάθετοι οδικοί άξονες αυτοκινητοδρόμων (συνδετήριοι με γειτονικές χώρες των Βαλκανίων) στην Μακεδονία.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με απόφαση που έλαβε η Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων από τις 10.08.2012 (ΦΕΚ 2316Β), η οποία είδε σήμερα το φως της δημοσιότητας, μεταβιβάζεται στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) το δικαίωμα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης όχι μόνο του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού, αλλά και των ακόλουθων καθέτων οδικών αξόνων αυτοκινητοδρόμων :

Α) Σιάτιστα-Καστοριά-Ιεροπηγή- Κρυσταλλοπηγή (σύνορα με Αλβανία).

Β) Δερβένι-Σέρρες-Προμαχώνας (σύνορα με Βουλγαρία).

Γ) Χαλάστρα-Εύζωνοι (σύνορα με Σκόπια).

Σημειωτέον ότι αυτοί οι κάθετοι άξονες δεν είναι ολοκληρωμένοι κατασκευαστικά (στους δύο πρώτους απομένουν κάποια επιμέρους τμήματα, τα οποία όμως έχουν δημοπρατηθεί πρόσφατα ως δημόσια έργα και η ολοκλήρωσή τους αναμένεται μέχρι το τέλος του 2015), ενώ ειδικά στον άξονα Χαλάστρα-Εύζωνοι, το έργο δεν έχει καν δημοπρατηθεί. Με βάση αυτό τον απαράδεκτο σχεδιασμό, με την ολοκλήρωση και των καθέτων αυτών αξόνων μέχρι το 2015 όλοι οι σημαντικοί οδικοί άξονες στην περιοχή της Μακεδονίας θα είναι πλήρως ιδιωτικοποιημένοι!

Επιπλέον, στον αρχικό σχεδιασμό του έργου των καθέτων αυτών αξόνων **δεν προβλεπόταν καθόλου η εγκατάσταση διοδίων**, με αποτέλεσμα, πέρα από την προφανή επιβάρυνση των χρηστών της οδού (η οποία θα είναι υπέρμετρη, όπως θα εξηγήσουμε παρακάτω), να δημιουργείται πιθανότατα σημαντικό πρόβλημα και με την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία μπορεί να ζητήσει ακόμα και επιστροφή κοινοτικών κονδυλίων, καθώς το έργο χρηματοδοτήθηκε από τα κοινοτικά ταμεία με μεγαλύτερο ποσοστό, λόγω ακριβώς της παραδοχής ότι δεν θα τοποθετούνταν διόδια!

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt, Αγγλικά (Η.Π.Α.)

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Οι εργαζόμενοι στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» εξαρχής αντιταχθήκαμε με όλες μας τις δυνάμεις στην ένταξη στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων του μοναδικού ολοκληρωμένου και δημόσιου αυτοκινητόδρομου της χώρας, πιστεύοντας ακράδαντα ότι η παραχώρηση της Εγνατίας Οδού σε ιδιώτες (και όχι μόνον αυτής, όπως προκύπτει από την τελευταία κυβερνητική απόφαση για τους κάθετους άξονες), πέραν του αδιαμφισβήτητου γεγονότος ότι **πρόκειται περί παραχώρησης εθνικού πλούτου στον στρατηγικό τομέα των δικτύων μεταφορών**, αφενός δεν θα συμβάλλει διόλου στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας και αφετέρου, θα είναι επιζήμια (ιδιαίτερα μακροπρόθεσμα) για το δημόσιο συμφέρον τόσο του Ελληνικού δημοσίου (ακόμα και με στενά οικονομικούς όρους) όσο και των χρηστών της οδού, για τους ακόλουθους λόγους :

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt, Αγγλικά (Η.Π.Α.)

1). Ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού έχει ολοκληρωθεί κατασκευαστικά μαζί με τους σταθμούς διοδίων που τον συνοδεύουν (απομένει η κατασκευή 1-2 ακόμα με αμελητέο κόστος αν και όλοι είναι προσωρινοί καθώς προβλέπεται από το 2016 η εγκατάσταση ηλεκτρονικών διοδίων με την οποία επιτυγχάνεται πολύ δικαιότερη χρέωση) με χρήματα του Ελληνικού Δημοσίου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δάνεια στο όνομα της εταιρείας από εγχώρια τραπεζικά ιδρύματα. Με την προβλεπόμενη παραχώρηση, το μεγαλύτερο και με τεράστια γεωπολιτική και οικονομική σημασία δημόσιο έργο υποδομής των τελευταίων ετών στη χώρα μας, παραδίδεται ολοκληρωμένο προς εκμετάλλευση σε ιδιώτες «επενδυτές», οι οποίοι ελάχιστα θα κληθούν να επενδύσουν και ουδεμία νέα θέση εργασίας αναμένεται να δημιουργήσουν.

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

2) Το ελληνικό δημόσιο θα στερηθεί σημαντικών εσόδων σε βάθος χρόνου, σε μία πολύ δύσκολη περίοδο όπου η ρευστότητα στα ταμεία του κράτους είναι από τους κύριους στόχους της οικονομικής πολιτικής. Προς επίρρωση των λεγομένων μας, έχουμε καταθέσει στους αρμόδιους φορείς επικαιροποιημένα οικονομικά στοιχεία με τα οποία αποδεικνύεται ότι, με δημόσια διαχείριση της Εγνατίας Οδού και με λογικό αντίτιμο διοδίων (το μισό σε σχέση με τις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων και τους πρόσφατους σχεδιασμούς του ΤΑΙΠΕΔ), καλύπτεται το υψηλό κόστος λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου (το οποίο στις εκτιμήσεις των συμβούλων του ΤΑΙΠΕΔ παρουσιάζεται αδικαιολόγητα αρκετά φουσκωμένο πιθανότατα για να μειωθεί το ελάχιστο τίμημα παραχώρησης), 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.

Το εκτιμώμενο αυτό πλεόνασμα (πέραν της δεκαετίας) σύμφωνα με την πρότασή μας (η οποία έχει κατατεθεί δημοσίως πάνω από χρόνο), θα μπορούσε να διατίθεται στις τοπικές κοινωνίες από τις οποίες διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος (ως ένα είδος ανταποδοτικότητας για το τίμημα των διοδίων), είτε για την εκτέλεση νέων έργων υποδομής είτε για εργασίες συντήρησης των υφιστάμενων οδικών δικτύων, τα οποία σήμερα έχουν αφεθεί κυριολεκτικά στην τύχη τους ελλείψει κονδυλίων. Σε αντιδιαστολή, ο ιδιώτης «επενδυτής» θα έχει κάθε συμφέρον τα τοπικά αυτά οδικά δίκτυα να εγκαταλειφθούν πλήρως, προκειμένου να μην λειτουργούν ως εναλλακτικά δίκτυα μεταφορών θεωρώντας ότι θα δρουν ανταγωνιστικά με τον αυτοκινητόδρομο που θα εκμεταλλεύεται!

3). Αυτή την χρονική περίοδο, η εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» έχει ανεξόφλητα δάνεια προς εγχώρια τραπεζικά ιδρύματα (δάνεια που το ελληνικό κράτος την ανάγκασε να συνομολογήσει αποκλειστικά για την ολοκλήρωση της κατασκευής του δρόμου με εγγύηση τα έσοδα από τα διόδια), συνολικού ύψους 600 εκ. ευρώ, εκ των οποίων τα 350 εκ. ευρώ οφείλονται σε μη απόδοση ΦΠΑ στην εταιρεία κατά τα έτη 2007-8-9 από την πλευρά του δημοσίου. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι 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», είναι εξαιρετικά πιθανό τα παραπάνω δάνεια να επιβαρύνουν το δημόσιο χρέος.

Επιπροσθέτως, το ελληνικό δημόσιο (βάσει του ίδιου ν. 3986/2011) 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 110 εκ. ευρώ), τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών για την λειτουργία των σταθμών διοδίων και την ανάπτυξη και λειτουργία Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών κ.α.

Θα υπολογισθούν άραγε όλα αυτά στο αντίτιμο για την παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου (όπως είναι το λογικό και το δίκαιο), ή θα επιβαρύνουν αποκλειστικά το ελληνικό δημόσιο, προκειμένου να βρεθεί εύκολα ιδιώτης «επενδυτής», δεδομένων και των πολύ δύσκολων οικονομικών συνθηκών; Δεν είναι άραγε προτιμότεα η δημόσια διαχείριση της Εγνατίας Οδού, η οποία ούτε το δημόσιο χρέος θα επιβαρύνει με όλα τα παραπάνω (αποπληρώνοντας τα υπολειπόμενα δάνεια για την κατασκευή του δρόμου σε ορίζοντα δεκαετίας) ενώ τουναντίον, θα προσφέρει και σημαντικά έσοδα μακροπρόθεσμα στα ταμεία του κράτους;

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt, Αγγλικά (Η.Π.Α.)

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt, Αγγλικά (Η.Π.Α.)

4) Προκειμένου η παραχώρηση να καταστεί ακόμα πιο ελκυστική για τους ιδιώτες «επενδυτές», οι πρόσφατοι σχεδιασμοί των συμβούλων του ΤΑΙΠΕΔ προβλέπουν την καταβολή υψηλότατου αντιτίμου διοδίων (σχεδόν τριπλάσιο της τωρινής χρέωσης επί της Εγνατίας και διπλάσιο ενός λογικού αντιτίμου για να καλύπτεται επαρκώς το υψηλό κόστος της λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου σύμφωνα με την πρόταση που έχουμε καταθέσει στους αρμόδιους φορείς) τόσο για τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού όσο και για την πρόσφατη προσθήκη των 3 καθέτων οδικών αξόνων.

Το υψηλότατο αυτό αντίτιμο διοδίων, είναι ίδιο με αυτό που ισχύει στις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων (Μαλιακός-Κλειδί, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Ε65 κτλ.), γεγονός απολύτως απαράδεκτο, καθώς τόσο η Εγνατία Οδός όσο και οι κάθετοι άξονες έχουν κατασκευαστεί ή πρόκειται να κατασκευαστούν αμιγώς ως δημόσια έργα με χρήματα των ελλήνων και ευρωπαίων φορολογουμένων, σε αντίθεση με τα υφιστάμενα έργα παραχώρησης, όπου το υψηλό αντίτιμο διοδίων καθορίστηκε με το επιχείρημα ότι αποτελεί μέρος της χρηματοδότησης των έργων, σύμφωνα με τις επικυρωμένες από την Βουλή λεόντειες (προς όφελος των ιδιωτών) σχετικές συμβάσεις.

Αυτή η υψηλότατη χρέωση στο αντίτιμο των διοδίων, πέραν της υπέρμετρης επιβάρυνσης των χρηστών της οδού, θα έχει ως αποτέλεσμα την ακύρωση ουσιαστικά του αναπτυξιακού ρόλου του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων της, επιστρέφοντας τη Βόρεια Ελλάδα δεκαετίες πίσω.

5) Η εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», έχει αποδείξει όλα αυτά τα χρόνια ότι είναι ένας ικανός και αξιόπιστος φορέας του δημοσίου που λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, έχοντας αναπτύξει υψηλότατη τεχνογνωσία σε όλα τα διαχειριστικά επίπεδα των οδικών έργων υποδομής, από τον σχεδιασμό και την μελέτη μέχρι την υλοποίηση, την λειτουργία και συντήρησή τους. Ιδιαίτερα στον τομέα της λειτουργίας και συντήρησης, έχει αναπτύξει πλήθος συστημάτων και καινοτομιών μοναδικά στον ελληνικό χώρο και δεν είναι καθόλου τυχαίο το γεγονός, ότι οι προδιαγραφές λειτουργίας και συντήρησης της Εγνατίας Οδού και οι μέθοδοι ελέγχου και βαρειάς συντήρησης της είναι εθνικά πρότυπα και υιοθετούνται από τους ιδιώτες στα έργα με παραχώρηση. Η δυνατότητα της εταιρείας για επιτυχημένη ανάληψη τέτοιων εξειδικευμένων έργων αποδεικνύεται (πέρα από την μέχρι τώρα λειτουργία της στον υψηλότατων απαιτήσεων αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας οδού) και από την μέχρι σήμερα εποπτεία δύο έργων με παραχώρηση (ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ, Ε65) αλλά και από την αυτοδύναμη ανάληψη και εκτέλεση έργων αναβάθμισης οδικών υποδομών στα Βαλκάνια.

Αντί λοιπόν το ελληνικό κράτος να αναβαθμίσει το ρόλο της εταιρείας στον συγκεκριμένο τομέα, αναθέτοντάς την τον έλεγχο για λογαριασμό του δημοσίου σε όλους τους παραχωρημένους αυτοκινητοδρόμους (ο οποίος έλεγχος σήμερα ασκείται υποτυπωδώς ιδιαίτερα στον τομέα της βαρειάς συντήρησης), της αφαιρεί από την δικαιοδοσία της το φυσικό της αντικείμενο (τον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού μαζί με τους σημαντικότερους κάθετους άξονες) που γνωρίζει καλύτερα από τον καθένα τις ιδιαιτερότητές του, καθώς αυτή η ίδια τον μελέτησε, τον κατασκεύασε και τον συντηρεί μέχρι σήμερα.

Καί αυτόν τον τρόπο, η υψηλότατη τεχνογνωσία των εξειδικευμένων στελεχών της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» (για την οποία ουσιαστικά έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός όλα αυτά τα χρόνια) χάνεται, και μαζί με αυτήν, χάνεται και ο ουσιαστικός έλεγχος του δημοσίου (ιδιαίτερα στον τομέα της βαρειάς συντήρησης), με προφανή δυσμενή αποτελέσματα σε βάθος χρόνου, στην ανθεκτικότητα και τη διάρκεια ζωής του αυτοκινητοδρόμου και συνακόλουθα και στην οδική ασφάλεια.

Εφόσον τελικά η νέα ελληνική κυβέρνηση αγνοώντας όλα τα παραπάνω επιμένει στην ιδιωτικοποίηση, προφασιζόμενη τις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας, αυτή δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να αποβεί επιζήμια για το ελληνικό δημόσιο. Σε αυτό το πλαίσιο, θα μπορούσαν να εξεταστούν εναλλακτικά σενάρια μερικής ιδιωτικοποίησης με την συμμετοχή του δημοσίου (με τη λογική του μη χείρον βέλτιστον), προκειμένου, αφενός να εξασφαλιστούν κάποιοι ευνοικοί όροι, τόσο για το κοινωνικό σύνολο (λογικό αντίτιμο διοδίων) όσο και για το ελληνικό δημόσιο (αποπληρωμή των χρεών με τμήμα των εσόδων των διοδίων χωρίς επιβάρυνση του δημοσίου χρέους), και αφετέρου, να διασφαλιστεί με ουσιαστικό δημόσιο έλεγχο η λειτουργικότητα της υποδομής σε βάθος χρόνου (η βαρεία συντήρηση να μην αποτελέσει αντικείμενο του ιδιώτη αλλά να ασκείται από το δημόσιο με παρακράτηση τμήματος των εσόδων των διοδίων).

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt, Αγγλικά (Η.Π.Α.)

Τέλος, εμείς οι εργαζόμενοι στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», δεν έχουμε σκοπό να σταματήσουμε να αντιστασσόμαστε στην προβλεπόμενη παραχώρηση ενός σημαντικού περιουσιακού στοιχείου του ελληνικού λαού με κάθε νόμιμο συνδικαλιστικό και νομικό μέσο, όχι για λόγους ιδεοληψίας ή ιδίου συμφέροντος, αλλά γιατί πιστεύουμε ακράδαντα ότι, ιδιαίτερα με τους όρους που διαμορφώνονται σήμερα (δεδομένων και των δυσμενών οικονομικών συνθηκών), θα πρόκειται πραγματικά για εκποίηση δημόσιας περιουσίας σε τιμή ευκαιρίας.

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Θεσσαλονίκη, 22 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2012

ΓΙΑ ΤΟ Δ.Σ ΣΕΤΕΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΕΤΕΟ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΕΤΕΟ



Δημήτρης Σημαιοφορίδης

Παναγιώτης Πανέτσος

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt

Μορφοποιήθηκε: Γραμματοσειρά: 10 pt