

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας

ΕΡΩΤΗΣΗ & Α.Κ.Ε.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΘΕΜΑ: Μεταφορά στο ΤΑΙΠΕΔ μελλοντικών εσόδων από την Αττική Οδό και τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου.

Όπως αναφέρεται σε εμπεριστατωμένο άρθρο του Φώτη Κόλλια στην εφημερίδα «Κυριακάτικη Δημοκρατία» στο φύλλο της 10^{ης} Νοεμβρίου 2013:

«Στα μουλωχτά και λίγο προτού καταρρεύσει, στα τέλη Οκτωβρίου 2011, η κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου είχε μεταφέρει στο Ταμείο Ιδιωτικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ) τα έσοδα που θα έχουν οι μελλοντικές γενιές από την Αττική Οδό και τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου ώστε να χρησιμοποιηθούν προεισπραττόμενα μέσω τιτλοποιήσεων για την ενίσχυση των εσόδων από αποκρατικοποιήσεις και σε δεύτερο χρόνο για την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους. Το ενδιαφέρον της υπόθεσης είναι πως ο έλεγχος του ΤΑΙΠΕΔ επί των δύο συμβάσεων παραχώρησης δεν αναφέρεται πουθενά στο δικτυακό τόπο του Ταμείου, παρά το γεγονός πως περιλαμβάνονται, με εξαντλητικές λεπτομέρειες, όλα τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία που θα πωληθούν.

Η δέσμευση των σημαντικών εσόδων από τα δύο έργα για την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους ήρθε στην επιφάνεια προ ημερών όταν κυκλοφόρησε μια υπουργική απόφαση για την αποπληρωμή τμήματος των οφειλών σε μισή ντουζίνα συμβούλους που είχαν προσληφθεί από την κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου, για το σχέδιο τιτλοποίησης μελλοντικών εσόδων από τα διόδια στους οδικούς άξονες (Ολυμπία Οδός, Ιόνια Οδός, Άξονας Κεντρικής Ελλάδας, Μαλιακός – Κλειδί και Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα).

Το σχέδιο τιτλοποίησης ουδέποτε προχώρησε, αφού τα έργα στους οδικούς άξονες σταμάτησαν, αλλά το ελληνικό δημόσιο καλείται να πληρώσει στους συμβούλους περί τα 3.300.000 ευρώ. Όπως υποστηρίζουν στην κυβέρνηση, μπορεί να μην έγινε μέχρι σήμερα η τιτλοποίηση, αλλά οι σύμβουλοι εργάστηκαν για την αναμόρφωση των συμβάσεων παραχώρησης. Τα παζάρια με εργολάβους και τράπεζες συνεχίζονται, με τον υπουργό Υποδομών Μιχ. Χρυσοχοϊδη να δηλώνει πως είναι «θέμα ημερών» η ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων.

Με καθυστέρηση δύο ετών μαθαίνουμε πως στις 27 Οκτωβρίου 2011 η Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων είχε μεταφέρει στο ΤΑΙΠΕΔ και τις χρυσοφόρες συμβάσεις για τη Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου και την Αττική Οδό. Όπως αναφέρεται στη σχετική απόφαση, το Ταμείο αναλαμβάνει το δικαίωμα του δημοσίου για επέκταση των συμβάσεων παραχώρησης «για το χρονικό διάστημα μετά τη λήξη των εν λόγω συμβάσεων, και για έως 25 χρόνια». Στην ουσία σχεδιάζεται να επεκταθούν από τώρα οι συμβάσεις παραχώρησης (που για την Αττική Οδό λήγει το αργότερο το 2024 και για την Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου το 2039) ώστε να εισπραχθούν σήμερα χρήματα που θα κατευθυνθούν για τη μείωση του χρέους.

Τη διαχείριση της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου έχει αναλάβει η κοινοπραξία Γέφυρα στην οποία συμμετέχουν ο γαλλικός κατασκευαστικός κολοσσός Vinci μαζί με τους ελληνικούς ομίλους ΕΛΛΑΚΤΩΡ και J&P ΑΒΑΞ. Την Αττική Οδό διαχειρίζεται η φερώνυμη κοινοπραξία μεγαλύτερος μέτοχος της οποίας είναι ο όμιλος ΕΛΛΑΚΤΩΡ, ενώ μικρότερα ποσοστά κατέχουν ο όμιλος J&P ΑΒΑΞ και η Τράπεζα Πειραιώς (στην οποία πέρασε η συμμετοχή της ΑΤΤΙΚΑΤ).

Μπορεί να μην αναφέρεται ούτε λέξη στις παρουσιάσεις και στην ιστοσελίδα του Ταμείου Ιδιωτικοποιήσεων, αλλά από την τελευταία υπουργική απόφαση για την αποπληρωμή των συμβούλων προκύπτει πως προωθείται η «αξιοποίηση» των μελλοντικών εσόδων που θα έχει το δημόσιο από όλους τους οδικούς άξονες για να κλείσει η μαύρη τρύπα του χρέους. Οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν, μάλιστα, χωριστεί σε τρεις ομάδες (clusters): Στην πρώτη ομάδα ανήκουν οι πέντε οδικοί άξονες που βρίσκονται υπό κατασκευή και συγκεκριμένα η Ολυμπία Οδός, η Ιόνια Οδός, ο Άξονας Κεντρικής Ελλάδας, το τμήμα Μαλιακός – Κλειδί και ο άξονας Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα. Το ΤΑΙΠΕΔ είχε παγώσει το σχέδιο τιτλοποίησης αφού τα έργα σταμάτησαν το Νοέμβριο του 2010 και τώρα γίνεται προσπάθεια επανεκκίνησης.

Στη δεύτερη ομάδα έχει ενταχθεί μόνο η Εγνατία Οδός η οποία έχει σχεδόν ολοκληρωθεί (με τεράστιο κόστος για το δημόσιο) και πρόκειται να παραχωρηθεί η εκμετάλλευσή της σε ιδιώτες. Ο διαγωνισμός για την Εγνατία Οδό μεταφέρεται από τρίμηνο σε τρίμηνο εξαιτίας των εμπλοκών με τις τράπεζες που είχαν δώσει δάνεια (διευθετήθηκαν πρόσφατα) και των προβλημάτων στους άλλους οδικούς άξονες. Στην τρίτη ομάδα βρίσκονται η Αττική Οδός και η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου για τις οποίες το ΤΑΙΠΕΔ δεν έχει αναφέρει ούτε λέξη μέχρι σήμερα. Όλα δείχνουν πως εξετάζεται η παράταση των συμβάσεων ώστε να συνεχίσουν οι σημερινοί ανάδοχοι να εκμεταλλεύονται τα διόδια στα δύο έργα. Έναντι της παράτασης της περιόδου εκμετάλλευσης το δημόσιο θα λάβει χρήματα τα οποία θα διοχετευθούν στη μαύρη τρύπα του δημοσίου χρέους».

Τα ερωτήματα που προκύπτουν από τα όσα αναφέρει το παραπάνω δημοσίευμα είναι πολλά και χρήζουν άμεσης απάντησης από την Κυβέρνηση.

- Γιατί απεκρύβη η παραπάνω μεταφορά στο ΤΑΙΠΕΔ των μελλοντικών εσόδων των συμβάσεων παραχώρησης; Γιατί έγινε στα μουλωχτά και γιατί **δεν αναφέρεται πουθενά στο δικτυακό τόπο του Ταμείου**, παρά το γεγονός ότι περιλαμβάνονται, με εξαντλητικές λεπτομέρειες, όλα τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία που θα πωληθούν;
- Πως συνδέεται η αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης των Οδικών Αξόνων με την παραπάνω τιτλοποίηση των μελλοντικών τους εσόδων; Μήπως, με την τιτλοποίηση οδηγηθούμε στην παράταση των συμβάσεων και μετά την περίοδο παραχώρησης, ώστε οι σημερινοί ανάδοχοι να **συνεχίσουν να εκμεταλλεύονται τα διόδια**, που το Δημόσιο, όπως ομολόγησε και ο «εθνικός διαπραγματευτής» κ. Ε. Βιδάλης παρουσιάζοντας τις αλλαγές που γίνονται στις νέες συμβάσεις, ενώ θα αντλούσε το 55% των εσόδων των διοδίων από την πρώτη φάση κατασκευής των έργων, με τις νέες συμβάσεις υποχωρεί στην τελευταία θέση των απαιτήσεων πίσω από τις τράπεζες και τους εργολάβους, προκειμένου να εξυπηρετούνται τόσο το κατασκευαστικό κόστος, όσο και ο δανεισμός των σχημάτων παραχώρησης, ο οποίος με τις νέες συμβάσεις πέφτει από 3 σε 1,5 δισ. Ευρώ;
- Όσο αφορά την Αττική Οδό και τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, για τις οποίες το ΤΑΙΠΕΔ δεν έχει αναφέρει ούτε λέξη μέχρι σήμερα, μήπως με την τιτλοποίηση μεθοδεύεται η παράταση των συμβάσεων, ώστε να συνεχίσουν οι σημερινοί ανάδοχοι να **εκμεταλλεύονται τα διόδια και μετά το 2024 και 2039 αντιστοίχως**, που το αργότερο λήγουν οι δυο αυτές συμβάσεις;

Πέρα, όμως, από τα ερωτήματα, που προκύπτουν από το παραπάνω δημοσίευμα, υπάρχει, όσο αφορά την **Αττική Οδό**, θέμα για το **αν έχει εκπληρωθεί ήδη η προβλεπόμενη**, με βάση τη σύμβαση για την κατασκευή και εκμετάλλευση του έργου από την κοινοπραξία, **απόδοση της επένδυσης**, οπότε τα διόδια πρέπει να εισπράττονται πλέον από το Δημόσιο και όχι από την κοινοπραξία. Το θέμα αυτό το είχε «σηκώσει» ψηλά ο **ΣΥΡΙΖΑ** στις αρχές του 2013, όταν σε συνέντευξή του στην εφημερίδα **«ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ»** ο βουλευτής Γιώργος Σταθάκης είχε δηλώσει, **«ότι έγινε απόσβεση του έργου και ο ΣΥΡΙΖΑ θα ζητήσει καταγγελία της σύμβασης»**. Ακολούθησαν ανακοινώσεις της κοινοπραξίας, που αντέκρουσε τα όσα υποστήριξε ο κ. Σταθάκης, και του ΣΥΡΙΖΑ, που συνέδεσε ευθέως τη μη απόσβεση του έργου, που ισχυρίζεται η κοινοπραξία, με τις ετήσιες αμοιβές για συντήρηση, που καταβάλλονται στην εταιρεία Λειτουργίας και Συντήρησης (**ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΕ**), οι **«οποίες από το 2005 και μετά, κυμαίνονται μεταξύ των 50 και 60 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, είναι προϊόν μίας ιδιαίτερα επωφελούς έως καταχρηστικής συμφωνίας, η οποία έχει συναφθεί μεταξύ αυτής και της Αττικής Οδού»**.

Τα όσα υποστηρίζει ο ΣΥΡΙΖΑ προκύπτουν και από δημοσίευμα του Φώτη Κόλλια στην εφημερίδα **«Κυριακάτικη Δημοκρατία»** στο φύλλο της 21ης Ιανουαρίου 2013, με τίτλο **«Αττική Οδός: Πως πήραν (νομίμως) μερίσματα 100 εκατομμυρίων από την πίσω πόρτα»**. Στο εν λόγω δημοσίευμα, το οποίο δεν τόλμησε να διαψεύσει η κοινοπραξία της Αττικής Οδού, αναφέρονται επί λέξει τα εξής:

«Μερίσματα που αγγίζουν τα 100.000.000 ευρώ έλαβαν τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες που διαχειρίζονται την Αττική Οδό από την εκμετάλλευση του οδικού άξονα, παρά τις δηλώσεις σύμφωνα με τις οποίες δεν έχουν βάλει στην τσέπη ούτε ένα ευρώ ως κέρδος. Οι μέτοχοι (Ελλάκτωρ, J&P ΑΒΑΞ και Τράπεζα Πειραιώς που πήρε το μερίδιο της ΑΤΤΙΚΑΤ) υποστηρίζουν, σε ανακοίνωση που εξέδωσαν την Τετάρτη, πως «δεν έχει προκύψει μέχρι σήμερα καμία μερισματική ωφέλεια, ούτε ενός Ευρώ, για τους μετόχους της «Αττική Οδός ΑΕ», δηλαδή της εταιρείας που υπέγραψε τη σύμβαση παραχώρησης με το ελληνικό δημόσιο. Συνεπώς, αφού τα κέρδη είναι σχεδόν μηδενικά, όπως προκύπτει από τους ισολογισμούς της «Αττική Οδός ΑΕ», δεν υποχρεούνται να επιστρέψουν το έργο στο δημόσιο, όπως ζητά ο ΣΥΡΙΖΑ.

Η «δημοκρατία» παρουσιάζει σήμερα τα μυστήρια με τα οικονομικά μεγέθη της Αττικής Οδού, αλλά **δεν περιορίζεται στην εταιρεία «Αττική Οδός ΑΕ»** η οποία πράγματι είχε ελάχιστα κέρδη και δεν μοίρασε μερίσματα. Μεγάλο ενδιαφέρον έχει η αριθμητική με τα οικονομικά αποτελέσματα μιας άλλης εταιρείας που συνδέεται με τον οδικό άξονα και στο μετοχικό τους κεφάλαιο συμμετέχουν οι μέτοχοι της **«Αττική Οδός ΑΕ»**. Πρόκειται για τις **«Αττικές Διαδρομές»**, την εταιρεία που έχει αναλάβει τη λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου. Στην τελευταία συμμετέχουν οι Έλληνες μέτοχοι της **«Αττική Οδός ΑΕ»**, με συνολικό ποσοστό **80%** και η **Egis Road Operation** με ποσοστό **20%**. Η συμμετοχή των εργολάβων γίνεται μέσω μιας άλλης εταιρείας, της **«Αττικά Διόδια»**.

Τι λένε λοιπόν τα **πραγματικά** νούμερα της Αττικής Οδού; Πρώτον πως πράγματι η **«Αττική Οδός ΑΕ»** δεν έχει μοιράσει μερίσματα και συνεπώς δεν υπάρχουν τα κέρδη που θα επέτρεπαν με βάση τη σύμβαση παραχώρησης (τις **268 σελίδες του Νόμου 2445 / 1996 με τις χιλιάδες σελίδες των παραρτημάτων**) την επιστροφή του οδικού άξονα στο δημόσιο. Από την πρώτη ημέρα λειτουργίας της, το **1996, μέχρι και το 2011** η **«Αττική Οδός ΑΕ»** έχει παρουσιάσει αθροιστικό κύκλο εργασιών **1,8 δισ. ευρώ**, αλλά τα συνολικά της κέρδη ήταν μόλις **64.800.000 ευρώ**. Δεν έχει μοιράσει ούτε ένα ευρώ μέρισμα στους μετόχους της, καθώς αποπληρώνει τα δάνεια που έλαβαν οι εργολάβοι για τη χρηματοδότηση του έργου. Το επιχείρημα της κοινοπραξίας στήριζε και έκθεση της **Εθνικής Τράπεζας** που είχε παραδοθεί στο δημόσιο **στις αρχές του 2011**.

Νομίμως, λοιπόν, οι μέτοχοι της **«Αττική Οδός ΑΕ»** δεν επιστρέφουν το έργο στο δημόσιο. Δε μπορούν, όμως, να υποστηρίζουν πως δεν έχουν εισπράξει ούτε ευρώ ως μέρισμα από

την εκμετάλλευσή του. Έχουν εισπράξει δεκάδες εκατομμύρια, αλλά όχι μέσω της «Αττική Οδός ΑΕ», αλλά μέσω της «Αττικές Διαδρομές». Από τους ισολογισμούς της τελευταίας προκύπτει πως τα συνολικά έσοδα από το 1999 μέχρι και το 2011 ήταν άνω των 500.000.000 ευρώ, με τα αθροιστικά κέρδη στα 144.857.000 ευρώ. Την ίδια περίοδο η εταιρεία μοίρασε στους μετόχους της μερίσματα συνολικού ύψους 94.247.000 ευρώ. Δηλαδή η «Αττική Οδός» (οι τρεις μέτοχοι) πληρώνει την «Αττικές Διαδρομές» (οι ίδιοι τρεις μέτοχοι και η Aegis) για υπηρεσίες λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου. Όπως φαίνεται, την πληρώνει πολύ καλά, ώστε να περισσεύουν αρκετά και για μερίσματα... Γι' αυτό και κάποιοι γράφουν για εργασίες συντήρησης που κοστίζουν 1.000.000 ευρώ το χιλιόμετρο στην Αττική Οδό!

Με απλά ελληνικά, τηρείται το γράμμα της σύμβασης παραχώρησης, αλλά η εκμετάλλευση της Αττικής Οδού προσφέρει ήδη μερίσματα στους εργολάβους από την πίσω πόρτα, δηλαδή μέσω της «Αττικές Διαδρομές». Η τρίτη εταιρεία, η «Αττικά Διόδια», είναι η μητρική της «Αττικές Διαδρομές». Από το 2001, που δημοσίευσε τον πρώτο ισολογισμό, μέχρι το 2011 είχε συνολικά κέρδη (από μερίσματα της θυγατρικής) 62.477.000 ευρώ. Η ίδια μοίρασε συνολικά μερίσματα περί τα 49.400.000 ευρώ στους μετόχους, δηλαδή στους Έλληνες εργολήπτες.

Τι υποστηρίζουν οι εργολάβοι

Οι μέτοχοι της «Αττική Οδός ΑΕ» αποφεύγουν να αναφερθούν στην «Αττικές Διαδρομές». Υποστηρίζουν πως η σύμβαση παραχώρησης που κυρώθηκε με τον Νόμο 2445/96 προβλέπει σε λεπτομέρεια όλα τα σχετικά ζητήματα αναφορικά με τη λειτουργία της Αττικής Οδού και πως ασκείται συνεχής έλεγχος για την τήρησή της. Ο έλεγχος, όπως τονίζουν οι κατασκευαστικοί όμιλοι, δε γίνεται μόνο από το ελληνικό δημόσιο, αλλά και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και όμιλο εμπορικών τραπεζών που χρηματοδότησαν το έργο».

Δεν είναι, όμως, μόνο το παραπάνω δημοσίευμα, που συνηγορεί υπέρ των όσων υποστηρίζει ο ΣΥΡΙΖΑ για την Αττική Οδό. Υπέρ των απόψεων του ΣΥΡΙΖΑ συνηγορεί και δημοσίευμα στο capital.gr την Παρασκευή 18 Ιανουαρίου 2013 του Θανάση Μαυρίδη, με τίτλο «Αττική οδός: Ξοδεύουν 1 εκατ. ευρώ τον χρόνο για κάθε χιλιόμετρο!». Παραθέτουμε αυτούσιο το εν λόγω δημοσίευμα:

«Το ποσό του ενός εκατομμυρίου ευρώ δαπανάται ετησίως για την συντήρηση κάθε χιλιομέτρου της Αττικής Οδού! Εξήντα εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο είναι τα ετήσια έξοδα συντήρησης της Αττικής Οδού. Οι άνθρωποι ξοδεύουν κάθε ημέρα εκατό εξήντα τέσσερις χιλιάδες τριακόσια ογδόντα τρία ευρώ για την συντήρηση ενός καινούργιου δρόμου. Αν υπήρχε Άγιος Βασίλης αυτό θα ζητούσα! Μία σύμβαση ανάλογη με αυτή που υπέγραψε το ελληνικό δημόσιο με τους εργολάβους για την Αττική Οδό!

Είναι απολύτως βέβαιο ότι τέτοια σύμβαση δεν πρόκειται να υπογραφεί άλλη φορά στο μέλλον. Ούτε και έχει γίνει άλλη φορά στο παρελθόν. Και δεν μιλάμε μόνο για την Ελλάδα, αλλά για ολόκληρο τον κόσμο. Η ιδιαιτερότητα αυτής της σύμβασης σε σχέση με άλλες είναι ότι η απόσβεση του έργου δεν προβλέπεται σε σχέση με τα συνολικά έσοδα, όπως θα ήταν το λογικό, αλλά με βάση τα μερίσματα και κατ' επέκταση τα καθαρά κέρδη που δηλώνει η κοινοπραξία των εργολάβων. Δηλαδή, έσοδα μείον έξοδα. Ο εργολάβος δηλώνει τα όποια έξοδα επιθυμεί και το κράτος περιμένει τότε ο εργολάβος θα αποσβέσει το έργο. Δηλαδή, ποτέ! Ή αλλιώς, θα τελειώσει η σύμβαση και ο εργολάβος ακόμη θα ισχυρίζεται ότι κινδύνεψε να χάσει το σπίτι του!

Η αλήθεια, όμως, είναι λίγο διαφορετική: Η Αττική Οδός κατασκευάστηκε κατά κύριο λόγο με λεφτά του ελληνικού δημοσίου και με δάνεια που πήραν μεν οι κατασκευαστές, για τα οποία, όμως, εγγυήθηκε κάποιος τρίτος! Μαντέψτε ποιος! Το ελληνικό δημόσιο.

Προσέξτε! Σε ένα έργο που κόστισε 1,3 δισ. ευρώ οι εργολάβοι έχουν βάλει μόλις 174 εκατ. ευρώ. Πήραν μεν και δάνεια, αλλά γι' αυτά εγγυήθηκε το ελληνικό δημόσιο. Όταν θα βρείτε μία ανάλογη σύμβαση που τα λεφτά της κατασκευής τα δίνει σχεδόν όλα το δημόσιο και η απόσβεση του ιδιώτη συνεταιρίου του έργου υπολογίζεται με βάση τα καθαρά κέρδη και όχι μόνο τα έσοδα, τότε ελάτε να κερδίσετε έναν συλλεκτικό τόμο της μεγάλης Σοβιετικής Εγκυκλοπαίδειας.

Εξήντα εκατομμύρια ευρώ έξοδα συντήρησης τον χρόνο; Τι έχουν βάλει μέσα σε αυτά τα έξοδα; Πότε το ελληνικό δημόσιο έχει ζητήσει έρευνα από κάποιον ανεξάρτητο ερευνητή για να μας πει τι αφορούν αυτά τα έξοδα; Την απάντηση την ξέρετε ήδη. Ποτέ! Το ελληνικό δημόσιο έκανε μία χαριστική σύμβαση με τους εργολάβους και από τότε δεν τους έχει ενοχλήσει στο ελάχιστο. Το αντίθετο, κατά καιρούς συζητά το ενδεχόμενο να τους επιβραβεύσει για τις υπηρεσίες τους με την απευθείας ανάθεση των μελλοντικών επεκτάσεων της Αττικής Οδού! Τι ζητάνε οι εργολάβοι; Μόνο την παράταση αυτής της καταραμένης σύμβασης...

Για το ζήτημα αυτό εγείρει θέμα ο ΣΥΡΙΖΑ. Ο Αλέξης Τσίπρας έχει απόλυτο δίκιο να φωνάζει. Το άδικο ανήκει σε όσους έχουν ανεχτεί αυτή την πρωτοφανή σύμβαση. Για να είμαστε απόλυτα ειλικρινείς, ένα πράγμα μπορεί μόνο να γίνει από εδώ και πέρα, από την στιγμή που το δημόσιο θα πρέπει να σεβαστεί την υπογραφή του: **Να πραγματοποιηθεί ένας ανεξάρτητος και σε βάθος έλεγχος για τα έξοδα που έχουν γίνει όλα αυτά τα χρόνια. Αν τα έξοδα αυτά δεν συνηθίζονται σε ανάλογες δραστηριότητες, τότε θα πρέπει κάποιος να δώσει εξηγήσεις.** Κι αυτό διότι τα έξοδα συνδέονται άμεσα με τον χρόνο επιστροφής του έργου στο ελληνικό δημόσιο. Δηλαδή, σε όλους μας.

Με άλλα λόγια, αν οι κατασκευαστές έχουν πάρει στην πραγματικότητα πίσω τα χρήματά τους και ένα λογικό κέρδος, τότε θα πρέπει να αποχωρήσουν από την διαχείριση της Αττικής Οδού. Όπως άλλωστε προβλέπεται από την σύμβαση που έχουν υπογράψει. Το επόμενο ερώτημα είναι ποια πιθανή βλάβη έχει υποστεί το ελληνικό δημόσιο από την χαρακτηριστική απροθυμία των εκάστοτε αρμοδίων υπουργών να ζητήσουν την εν λόγω έρευνα. Την απάντηση την γνωρίζουμε ήδη. Το θέμα είναι να βρεθεί ένας τρόπος για να λειτουργήσουν οι κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Να λειτουργήσει και η Αττική Οδός με τους ίδιους όρους που λειτουργούν τα συγχρηματοδοτούμενα έργα σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη».

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάσθε:

- Γιατί απεκρύβη η παραπάνω μεταφορά στο ΤΑΙΠΕΔ των μελλοντικών εσόδων των συμβάσεων παραχώρησης; Γιατί έγινε στα μουλωχτά και γιατί δεν αναφέρεται πουθενά στο δικτυακό τόπο του Ταμείου, παρά το γεγονός ότι περιλαμβάνονται, με εξαντλητικές λεπτομέρειες, όλα τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία που θα πωληθούν; Να κατατεθεί η σχετική απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων της 27^{ης} Οκτωβρίου 2011.

- Πως έγινε η ανάθεση της τιτλοποίησης των μελλοντικών εσόδων των συμβάσεων παραχώρησης στους συμβούλους; Με ποια κριτήρια επελέγησαν; Να κατατεθούν όλες οι σχετικές αποφάσεις.

- Η τιτλοποίηση, όσο αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης των Οδικών Αξόνων, δεν θα οδηγήσει στην παράταση των συμβάσεων, ώστε οι σημερινοί ανάδοχοι να συνεχίσουν να εκμεταλλεύονται τα διόδια και μετά την περίοδο παραχώρησης;

- Ισχύουν όσα είπε ο «εθνικός διαπραγματευτής» κ. Ε. Βιδάλης, παρουσιάζοντας τις αλλαγές που γίνονται στις νέες συμβάσεις παραχώρησης των Οδικών Αξόνων, ότι, δηλαδή, το Δημόσιο, ενώ θα αντλούσε το 55% των εσόδων των διοδίων από την πρώτη φάση κατασκευής των έργων, με τις νέες συμβάσεις υποχωρεί στην τελευταία θέση των απαιτήσεων πίσω από τις τράπεζες και τους εργολάβους, προκειμένου να εξυπηρετούνται τόσο το κατασκευαστικό κόστος, όσο και ο δανεισμός των σχημάτων παραχώρησης, ο οποίος με τις νέες συμβάσεις πέφτει από 3 σε 1,5 δισ. Ευρώ; Δεν είναι αυτό ένα ακόμη «δωράκι» της Κυβέρνησης στους «εθνικούς εργολάβους»;
- Όσο αφορά την Αττική Οδό και τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, για τις οποίες το ΤΑΙΠΕΔ δεν έχει αναφέρει ούτε λέξη μέχρι σήμερα, μήπως με την τιτλοποίηση μεθοδεύεται η παράταση των συμβάσεων, ώστε να συνεχίσουν οι σημερινοί ανάδοχοι να εκμεταλλεύονται τα διόδια και μετά το 2024 και 2039 αντιστοίχως, που το αργότερο λήγουν οι δυο αυτές συμβάσεις;
- Τι έχουν να πουν για όσα ισχυρίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ για την Αττική Οδό, αλλά και για όσα αποκαλυπτικά αναφέρονται στα παραπάνω δημοσιεύματα της εφημερίδας «Κυριακάτικη Δημοκρατία» και του capital.gr; Αμφισβητούν, ότι με το κόλπο της πληρωμής τόσο εξόφθαλμα υπερβολικών αμοιβών για συντήρηση, που καταβάλλεται από την Αττική Οδό στις «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΕ», στην οποία συμμετέχουν οι Έλληνες μέτοχοι της «Αττική Οδός ΑΕ» με συνολικό ποσοστό 80%, οι «εθνικοί εργολάβοι» εισπράττουν ήδη μερίσματα από την πίσω πόρτα από την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, ενώ ισχυρίζονται ότι οι «δεν έχει προκύψει μέχρι σήμερα καμία μερισματική ωφέλεια, ούτε ενός Ευρώ, για τους μετόχους της «Αττική Οδός ΑΕ»;
- Αμφισβητούν, ότι οι ετήσιες αμοιβές για συντήρηση, που καταβάλλονται από την Αττική Οδό στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΕ», οι οποίες από το 2005 και μετά κυμαίνονται μεταξύ των 50 και 60 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, είναι προϊόν μίας ιδιαίτερα επωφελούς έως καταχρηστικής συμφωνίας, η οποία έχει συναφθεί μεταξύ αυτής και της Αττικής Οδού, και πρέπει, όπως υποστηρίζει και ο ΣΥΡΙΖΑ, να καταγγεληθεί; Θα καταγγείλουν, έστω και τώρα, τη σκανδαλώδη αυτή σύμβαση;
- Πότε το ελληνικό δημόσιο έχει ζητήσει έρευνα από κάποιον ανεξάρτητο ερευνητή για να μας πει τι αφορούν αυτά τα έξοδα συντήρησης, που πληρώνονται από την Αττική Οδό στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΕ» ετησίως; Εάν δεν υπάρχει τέτοια έρευνα, προτίθενται, έστω και τώρα, να τη ζητήσουν; Εάν υπάρχει, να κατατεθεί.

● Υπάρχει παγκοσμίως προηγούμενο ανάλογης σύμβασης με εκείνη της Αττικής Οδού, που τα λεφτά της κατασκευής τα δίνει σχεδόν όλα το δημόσιο και η απόσβεση του ιδιώτη συνεταιίρου του έργου υπολογίζεται με βάση τα καθαρά κέρδη και όχι μόνο τα έσοδα, όταν μάλιστα τα καθαρά κέρδη δεν είναι τόσο «καθαρά», αλλά είναι προϊόν μιας τόσο απατηλής και καταχρηστικής συμφωνίας; Αυτή την αμαρτωλή σύμβαση θέλουν να παρατείνουν, μέσω της τιτλοποίησης των εσόδων της μετά το 2024;

Ο ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος