

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΙΑΣ

Κ.Ο. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	4820
Αριθμ. Πρωτ. ΑΙΤΗΣ.ΚΑΤ.ΕΓΓΡΑΦΩΝ	528
Αριθμ. Καταθέσεως	20-11-14

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΘΕΜΑ: «Πωλούν την Εγνατία με προίκα τα ακριβά νέα διόδια»

Πωλητήριο, με συνοπτικές διαδικασίες και εξευτελιστικό ή ακόμη και μηδενικό τίμημα, απευθυνόμενο σε κυρίαρχα εργολαβικά συμφέροντα ετοιμάζεται να βάλει το ΤΑΙΠΕΔ στην Εγνατία Οδό. Βγαίνει στο σφυρί ο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος, μήκους 650 χιλιομέτρων της βόρειας Ελλάδας, που η κατασκευή του στοίχισε 6,5 δισ. ευρώ, ενώ ήδη υπερκαλύπτει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας του, αποδίδοντας έσοδα και στο κράτος. Την παραπάνω είδηση, πληροφορηθήκαμε από τους εργαζόμενους, που ήρθαν σε επαφή με το Χριστιανοδημοκρατικό Κόμμα Ανατροπής, αλλά και από δημοσίευμα της εφημερίδας «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ», έκδοσης 12/11/2014, το οποίο μέχρι σήμερα δεν διαψεύσθηκε από την κυβέρνηση.

Το θέμα αναδεικνύεται σε μια περίοδο, που κορυφώνεται η συζήτηση για τις καταστρατηγήσεις του δημόσιου συμφέροντος με αδιαφανείς διαδικασίες στους διαγωνισμούς πώλησης της δημόσιας περιουσίας και κρίνεται η τύχη του ίδιου του Ταμείου για το γενικό ναυάγιο των αποκρατικοποιήσεων.

Παρ' όλα αυτά, το ΤΑΙΠΕΔ, έπειτα από χρόνια άκαρπων και άστοχων πειραματισμών από τους πολυπληθείς συμβούλους του, φαίνεται πως ετοιμάζεται να προχωρήσει σε προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων.

Στο μεταξύ, έχοντας αναλάβει ήδη τη διοίκηση της «Εγνατία Οδός Α.Ε.», έπειτα από αποκεφαλισμό του Προέδρου της εταιρείας και τη σχετική διοικητική κρίση που προκλήθηκε το προηγούμενο δίμηνο, το ΤΑΙΠΕΔ συνδυάζει την επιχείρηση πώλησης του αυτοκινητοδρόμου με απόφαση άμεσης εγκατάστασης 12 έως 17 νέων σταθμών διοδίων κατά μήκος του άξονα.

Το προηγούμενο γεγονός, όπως καταγγέλλεται, θα έχει ως συνέπεια, να εκτιναχθεί στα ύψη το κόστος των μετακινήσεων για τους διερχόμενους οδηγούς και τη μεταφορά προϊόντων.

Η απόφαση αυτή ακυρώνει τη δέσμευση που έχει αναλάβει το Υπουργείο Υποδομών να εφαρμοστεί στην Εγνατία Οδό αναλογικό σύστημα δίκαιης χρέωσης διοδίων, με βάση τη διανυόμενη απόσταση. Η εταιρεία, σύμφωνα με εισηγήσεις των αρμοδίων στελεχών της, ήταν μέχρι πρότινος έτοιμη να εφαρμόσει άμεσα το σύστημα των αναλογικών ηλεκτρονικών διοδίων. Προωθείται, ωστόσο, από το ΤΑΙΠΕΔ, όπως στους ημιτελείς αυτοκινητοδρόμους με συμβάσεις παραχώρησης, το εισπρακτικό σύστημα των πυκνών σταθμών διοδίων, που σημαίνει, ότι από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Έβρο θα μπου εισπρακτικές μπάρες ανά περίπου 25 χιλιόμετρα, χωρίς τεκμηρίωση και επικαιροποιημένη μελέτη των κυκλοφοριακών φόρτων της οδού.

Στόχος της απόφασης του ΤΑΙΠΕΔ εκτιμάται ότι είναι, αφ' ενός μεν, να εκτινάξει τα έσοδα του μελλοντικού ιδιώτη, αφ' ετέρου δε, να τον απαλλάξει από το κόστος εγκατάστασης των νέων σταθμών και συστημάτων είσπραξης διοδίων, το οποίο, λίγο πριν απ' την απόπειρα ιδιωτικοποίησης, θα φορτωθεί το Δημόσιο.

Εξ' άλλου, την πώληση της Εγνατίας Οδού, με αιφνιδιαστικές και αδιαφανείς διαδικασίες, χωρίς σοβαρή μελέτη και αποτίμηση της πραγματικής αξίας του δρόμου, με «προίκα» τα νέα διόδια, και μάλιστα με υπερεκτιμημένα τα ετήσια έσοδα λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου, καταγγέλλει ο Σύλλογος Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού (ΣΕΤΕΟ), παρουσιάζοντας πέντε βασικούς λόγους, για τους οποίους είναι αντίθετος και ζητεί να μην προχωρήσει από το ΤΑΙΠΕΔ η διαδικασία πώλησης:

Η σχεδιαζόμενη παραχώρηση στο στρατηγικό τομέα των δικτύων μεταφορών, και μάλιστα με υποεκτιμημένα από το ΤΑΙΠΕΔ έσοδα, δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση συμφέρουσα προοπτική για το ελληνικό Δημόσιο. Σήμερα, με 7 συμβατικούς σταθμούς και με μόνο 15,6 ευρώ χρέωση για διαδρομή 650 χλμ. σε ολοκληρωμένο αυτοκινητόδρομο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, τα έσοδα για φέτος αγγίζουν τα 60 εκατ. ευρώ, που είναι ήδη πολύ περισσότερα από τα ετήσια έσοδα λειτουργίας και ελαφράς συντήρησης της οδού, που δεν ξεπερνούν τα 30 εκατ. ευρώ.

Η οικονομική, επιτυχής και πολύχρονη διαχείριση του σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού από την εταιρεία «Εγνατία Οδός Α.Ε.», από το 2005, μπορεί να αποφέρει σημαντικό πλεόνασμα υπέρ του Δημοσίου, με σημερινή χρέωση σημαντικά χαμηλότερη από τη χρέωση στους άλλους ημιτελείς και παραχωρημένους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Δεν πρέπει να εκχωρηθεί ένας δρόμος που στοίχισε 6,5 δισ. ευρώ, σε περίοδο μειωμένων εσόδων λόγω οικονομικής κρίσης, διότι το αποτέλεσμα θα είναι να παραχωρηθεί με χαμηλό τίμημα ή ακόμη και χωρίς ουσιαστικό τίμημα! Πώς μπορεί μια τέτοια πώληση να έχει αναπτυξιακή στόχευση, όταν αναλάβει μία ιδιωτική εταιρεία, ελληνική ή ξένη, την είσπραξη των διοδίων, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα υπερεκτιμημένες ευθύνες στον τομέα λειτουργίας και συντήρησης, γενικώς και αορίστως καθορισμένες, τη στιγμή που σήμερα το ελληνικό Δημόσιο εισπράττει απευθείας τα διόδια μέσω της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε.», που έχει αποδεδειγμένα την τεχνογνωσία και την εμπειρία να συντηρήσει και να λειτουργήσει τον αυτοκινητόδρομο; Σαφώς, υπό το τελευταίο πρίσμα, η απάντηση είναι αρνητική.

Η χρηστή διαχείριση της οδού από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» εξασφαλίζει τα έσοδα συντήρησης και λειτουργίας της και αποπληρώνει τις μειωμένες πλέον δανειακές της υποχρεώσεις, τις οποίες ανέλαβε αποκλειστικά για την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου. Αν το ελληνικό Δημόσιο επέστρεφε, ως όφειλε, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ από έργα που έχει επιτυχώς διεκπεραιώσει η εταιρεία και που ποτέ δεν έχει χρηματοδοτηθεί για αυτά, το μικρό πλέον υπόλοιπο χρέος της προς την τράπεζα, ύψους 165 περίπου εκατομμυρίων, θα είχε ήδη αποπληρωθεί. Ακόμη όμως και έτσι, μετά το πέρας της πενταετίας που απαιτείται για την αποπληρωμή του δανείου, το πλεόνασμα που θα προκύπτει, μπορεί να διατεθεί για επενδύσεις σε έργα υποδομής της χώρας και στη συντήρηση του εναλλακτικού οδικού δικτύου της περιοχής, που σήμερα έχει σχεδόν εγκαταλειφθεί (π.χ. διέλευση Κατάρας).

Ο δημόσιος χαρακτήρας της οδού αποφέρει όφελος στον χρήστη της, λόγω του μειωμένου κόστους διέλευσης ανά χιλιόμετρο για αυτόν, σε σχέση με τους υπόλοιπους ημιτελείς αυτοκινητόδρομους της χώρας. Στην περίπτωση του ιδιώτη επενδυτή, το κόστος για τον χρήστη αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά, χωρίς κανένα άλλο όφελος για την ελληνική οικονομία, καθώς ο υπό παραχώρηση αυτοκινητόδρομος είναι ολοκληρωμένος κατασκευαστικά και ως εκ τούτου, ούτε νέες επενδύσεις μεγάλου μεγέθους απαιτείται να γίνουν, ούτε νέες θέσεις εργασίας πρόκειται να δημιουργηθούν.

Επειδή η ως άνω επικείμενη πώληση της Εγνατίας Οδού, μόνον αρνητικά προς το Δημόσιο συνεπαγόμενα μπορεί να προκαλέσει.

Επειδή η τρέχουσα διαχείριση της Εγνατίας Οδού αποφέρει ήδη σημαντικά οφέλη για το Δημόσιο.

Επειδή η σχεδιαζόμενη προσαύξηση των σταθμών διοδίων προς τέρψη του όποιου επίδοξου αγοραστή θα επιβαρύνει τόσο το κόστος διέλευσης από την οδό, που θα την καταστήσει ασύμφορη προς χρήση, πράγμα που θα έχει σαν αποτέλεσμα την ελάττωση της συντήρησής της, λόγω μείωσης των εσόδων του όποιου επενδυτή και άρα, την από κάθε άποψη ακύρωση κάθε ευεργετικής επίδρασης του έργου στις παρακείμενες περιοχές και τους διερχόμενους έλληνες πολίτες.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Θα εκτιναχθεί μετά την επικείμενη πώληση της Εγνατίας Οδού, όπως καταγγέλλεται, στα ύψη το κόστος των μετακινήσεων για τους διερχόμενους οδηγούς και τη μεταφορά προϊόντων;
2. Η απόφαση πώλησης της Εγνατίας Οδού δεν ακυρώνει τη δέσμευση που έχει αναλάβει το Υπουργείο Υποδομών να εφαρμοστεί στην Εγνατία Οδό αναλογικό σύστημα δίκαιης χρέωσης διοδίων, με βάση τη διανυόμενη απόσταση;
3. Αληθεύει, ότι μετά την επικείμενη πώληση της Εγνατίας Οδού, από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Έβρο θα μπουν εισπρακτικές μπάρες ανά περίπου 25 χιλιόμετρα;
4. Αληθεύει, ότι με την επικείμενη πώληση της Εγνατίας Οδού, το κόστος εγκατάστασης των νέων σταθμών και συστημάτων είσπραξης διοδίων, λίγο πριν απ' την απόπειρα ιδιωτικοποίησης, θα φορτωθεί το Δημόσιο;
5. Αληθεύει, ότι η πώληση της Εγνατίας Οδού ετοιμάζεται, χωρίς σοβαρή μελέτη και αποτίμηση της πραγματικής αξίας του δρόμου, με «προίκα» τα νέα διόδια, και μάλιστα με υπερεκτιμημένα τα ετήσια έσοδα λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου και υποτιμημένα τα έσοδα;
 - Να κατατεθεί η υπάρχουσα μελέτη σκοπιμότητας της πώλησης της Εγνατίας Οδού

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του

Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ανατροπής