

ΠΑΒ	225
3 Απρ. 2015	

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σχετικά με άρθρο δημοσιευμένο στην εφημερίδα «DEAL news» ημερομηνίας 13 Φεβ. 2015 με θέμα την αναθεώρηση των συμβάσεων με μεγαλο-εργολάβους δημοσίων έργων που αφορούν σε οδικούς άξονες και τα διόδια και απορροφούν τεράστια κονδύλια από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ο Αναφέρων Βουλευτής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων,

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Θέματα

ΣΤΟ ΣΤΟΧΑΣΤΡΟ ΜΠΑΪΝΟΥΝ ΟΙ ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ

Η αναθεώρηση των συμβάσεων και τα μέτωπα στους οδικούς άξονες και τα διόδια

Θέμα χρόνου είναι η έναρξη του μπρα ντε φερ της κυβέρνησης με τους μεγαλοεργολάβους. Από την έκβασή του, θα κριθούν πολλά για τους τρεις ισχυρότερους κατασκευαστικούς ομίλους της χώρας, Ελλάκτωρ, Γεκ Τέρνα, J&P Άβαξ, που ελέγχουν συνολικά μερίδιο 75% της αγοράς.

Το σκηνικό της επόμενης μέρας, θα εξαρτηθεί από τη στάση της αποκαλούμενης «αγίας τριάδας» των εργολάβων, ενώ στο στόχαστρο της κυβέρνησης μπαίνουν κατά προτεραιότητα οι συμβάσεις παραχώρησης των οδικών αξόνων και της Αττικής Οδού.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ

Στα επιτελεία των Λ. Μπολτα, Γ. Περιστερή και Δ. Ιωάννου, αν και ελπίζουν ότι τελικά θα βρεθεί κοινά αποδεκτή λύση, δεν κρύβουν την αγωνία τους για τις εξελίξεις. Γνωρίζουν ότι στο γραφείο του αναπληρωτή υπουργού Υποδομών, Χρ. Σπίρτζη, ξεσκονίζουν τους φακέλους

εκ. ως αποζημίωση και 1,044 δις ως πρόσθετη χρηματοδότηση, αλλά και την αύξηση των διοδίων που έχει οδηγήσει σε υπέρογκο κόστος για τους οδηγούς, προκαλώντας σφοδρές αντιδράσεις και κινητοποιήσεις, στις οποίες ο ΣΥΡΙΖΑ πρωτοστάτησε όταν ήταν στην αντιπολίτευση.

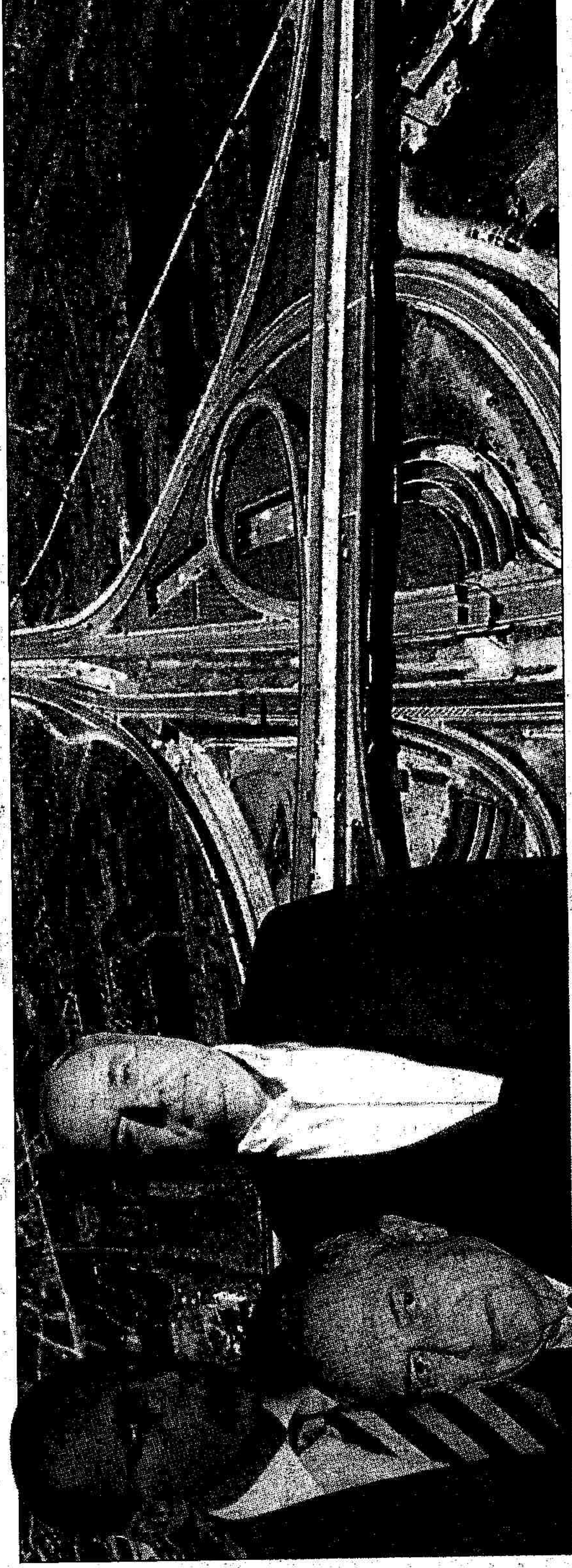
Η λογική είναι πως οι χρήστες επιβαρύνονται υπέρμετρα σε πε-

μπολα, καθώς ο αυτοκινητόδρομος Μορέας, αν και είναι ο πιο προχωρημένος από τους οδικούς άξονες (ολοκλήρωση 95%) αντιμητρίζει πρόβλημα χρηματοδότησης, λόγω αποχώρησης των τραπεζών, για την κατασκευή και λειτουργία των εναπομεινάντων τμημάτων Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη. Η λύση της προηγούμενης ηγεσίας

πόρους 10 εκ. πριν την επιδότηση και άλλα 10 στη συνέχεια. Αυτή η λύση όμως δεν εγκρίνεται από τη σημερινή κυβέρνηση.

Στο στόχαστρο βρίσκεται, όμως και η σύμβαση της Αττικής Οδού (Ελλάκτωρ, J&P Άβαξ), θέμα στο οποίο επίσης έχει αναφερθεί ο Αλ. Τσίπρας, με το επιχείρημα πως η κοινοπραξία έχει υψηλές αποδόσεις λόγω των ακρι-

Γ. Περιστερή, που δικαιωματικά διεκδικεί τον τίτλο του «πρωταθλητή» στην αύξηση τόσο των σταθμών, όσο και των κομισμάτων διοδίων. Το φούντωμα άλλωστε των κινητοποιήσεων των πολιτών προκλήθηκε βασικά από την προσθήκη νέων σταθμών και τις ανατιμήσεις, με τις μεγαλύτερες στους άξονες που ελέγχει ή συμμετέχει η Τέρνα (Ιονία, Νέα



και οι πληροφορίες για τις προθέσεις της κυβέρνησης λένε ότι το επόμενο διάστημα μπαίνει στο τραπέζι θέμα αναμόρφωσης των συμβάσεων των οδικών αξόνων, συνολικού ύψους περί τα 7 δισ.

Πρόκειται για τις συμβάσεις: Ιονίας Οδού (επικεφαλής της κοινοπραξίας Γεκ Τέρνα), τμήματος Μαλιακός-Κλειδί (επικεφαλής Hochtief με συμμετοχή Vinci, Ελλάκτωρ και J&P Άβαξ), Ε65 (επικεφαλής Γεκ Τέρνα), Ολυμπίας Οδού (επικεφαλής Vinci, με συμμετοχή Hochtief, Ελλάκτωρ, Γεκ Τέρνα και J&P Άβαξ) και τμήματος Κόρινθος- Τρίπολη-Καλαμάτα (επικεφαλής Ελλάκτωρ).

Για την επανεκκίνηση των έργων, οι κοινοπραξίες πήραν 700

χιλίου κρίσιμης, ενώ το δημόσιο, με την πρόβλεψη για αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης αν τα έσοδα από διόδια κινηθούν σε επίπεδα κατώτερα των προβλέψεων, αναλαμβάνει κινδύνους που κανονικά πρέπει να επιβαρύνουν τους παραχωρησιούχους. Παράλληλα, αναφέρεται ότι οι εργολάβοι έχουν εισπράξει πάνω από 1,5 δισ. «ξεστό χρήμα» από τα διόδια, ενώ με την επέκταση της διάρκειας των συμβάσεων κατά 3 χρόνια (από 30 στα 33 χρόνια, ως το 2041) θα αποκομίσουν υπερκέρδη σε βάρος των πολιτών.

ΜΟΡΕΑΣ - ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Τα περισσότερα ανοιχτά μέτωπα δείχνει να έχει ο όμιλος Μπό-

του Υπουργείου Υποδομών (Μ. Χρυσοχοϊδης) προέβλεπε τροποποίηση της σύμβασης με πρόσθετη επιδότηση από το Δημόσιο 350 εκ. ως κάλυψη των υποχρεώσεων προς τις δανειστριες τράπεζες στην περίπτωση που τα μελλοντικά έσοδα των διοδίων δεν επαρκούν. Τότε είχε υποστηριχθεί ότι η σημαντική αξία του ποσού είναι της τάξης των 80-90 εκ. και ο παραχωρησιούχος θα κατέβαλε από ιδίους

βών διοδίων. Εδώ αναμένεται να τεθεί θέμα αναθεώρησης προς μείωση του κομίστρου, είτε χιλιομετρική χρέωση και αύξηση του ποσοστού φορολογίας, ίσως και διάρκειας της σύμβασης, που λήγει το 2024. Σήμερα η χρέωση είναι 2,22 ευρώ συν ΦΠΑ, δηλαδή 2,8 ευρώ συνολικά, ενώ η κοινοπραξία έχει δικαίωμα αύξησης κατά 40 λ. (2,62 ευρώ χωρίς ΦΠΑ). Η διοίκηση του οδικού άξονα αντιπίνει τη μείωση διελύσεων περί το 35% τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που επικαλείται, από τις 300.000 ημερήσιες διελεύσεις του παρελθόντος, το 2014 έπεσαν κάτω των 200.000. Τα ίδια στοιχεία πάντως δείχνουν ότι στην πρώτη οκταετία λειτουργίας (2005-2012) τα έτη έσοδα διοδίων (άνευ ΦΠΑ) ήταν μεγαλύτερα των προβλεπόμενων, καθώς έφτασαν τα 219 εκ., όταν η σύμβαση τα προσδιόριζε στα 217 εκ.

Επιταχύνεται η έρευνα για τα «καρτέλ»

«Συννεφισμένο» είναι το τοπίο και από τις εξελίξεις σε δύο άλλα μέτωπα που απειλούν ραγδαίες ανατροπές. Το ένα αφορά την υπόθεση του καρτέλ εργολάβων που εξετάζει η Επιτροπή Ανταγωνισμού όπου η έρευνα αναμένεται να τρέξει με γοργούς ρυθμούς.

Η Επιτροπή διερευνά ενδεχόμενο «bid-rigging», δηλαδή μια μορφή παράνομης συμφωνίας, κατά την οποία οι τιμές, τα έργα και οι προσφερόμενες εκπτώσεις προκαθορίζονται σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Από την έφοδο στα γραφεία των μεγάλων εταιριών Ελλάκτωρ, ΓΕΚ Τέρνα, J&P Άβαξ, Ιντρακάρ, Μοχλός, ΑΕΓΕΚ, όπως και στα δύο εργοληπτικά σωματεία ΣΤΕΑΤ και ΣΑΤΕ, τον Φεβρουάριο του 2013, αλλά και τη συλλογή εκατοντάδων εγγράφων και άλλων στοιχείων (έναντι λόγος για 3.000 e-mail), έχουν μπει στο μικροσκόπιο δεκάδες συμ-

βάσεις για έργα αυτοκινητοδρόμων, συγκοινωνιακά, βιολογικών καθαρισμών και αποχέτευσης, ΧΥΤΑ κ.α. προκειμένου να διαπιστωθεί αν υπήρξαν προαινευσιμότητες, «στήσιμο» διαγωνισμών και μοίρασμα έργων σε γεωγραφική βάση. Μεταξύ αυτών: Μετρό Θεσσαλονίκης, σταθμός σιδηροδρομικής γραμμής Κίατο-Ροδόδαφνη, Σήραγγες Παναγοπούλας, Καλλιδρόμου, έξι εργολαβίες στην Εγνατία οδό κ.α. Η δεύτερη απειλή αφορά τις αποζημιώσεις και την πρόσθετη χρηματοδότηση (σύνολο 1,7 δισ.) που δόθηκαν για την επανεκκίνηση των οδικών αξόνων που εξετάζονται από το ΣΤΕ κατόπιν προσαυχής της εταιρίας Προοδευτική. Οι κοινοπραξίες έχουν καταθέσει προσβέσεις και των σχετικών υπευργικών αποφάσεων που τροποποίησαν τις αρχικές συμβάσεις, αλλά σε περίπτωση που το ΣΤΕ δεχθεί την προσφυγή θα τεθεί ζήτημα επιστροφής τουλάχιστον 700 εκ.

Μπόμπολας - Ιωάννου - Περιστερής αγωνιούν για τις εξελίξεις

Εδώ αναμένεται να τεθεί θέμα αναθεώρησης προς μείωση του κομίστρου, είτε χιλιομετρική χρέωση και αύξηση του ποσοστού φορολογίας, ίσως και διάρκειας της σύμβασης, που λήγει το 2024. Σήμερα η χρέωση είναι 2,22 ευρώ συν ΦΠΑ, δηλαδή 2,8 ευρώ συνολικά, ενώ η κοινοπραξία έχει δικαίωμα αύξησης κατά 40 λ. (2,62 ευρώ χωρίς ΦΠΑ). Η διοίκηση του οδικού άξονα αντιπίνει τη μείωση διελύσεων περί το 35% τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που επικαλείται, από τις 300.000 ημερήσιες διελεύσεις του παρελθόντος, το 2014 έπεσαν κάτω των 200.000. Τα ίδια στοιχεία πάντως δείχνουν ότι στην πρώτη οκταετία λειτουργίας (2005-2012) τα έτη έσοδα διοδίων (άνευ ΦΠΑ) ήταν μεγαλύτερα των προβλεπόμενων, καθώς έφτασαν τα 219 εκ., όταν η σύμβαση τα προσδιόριζε στα 217 εκ.

Ερώτημα τίθεται, παράλληλα, και για το project των επεκτάσεων της Αττικής Οδού (Δυτική Περιφερειακή Υμηττού), από τα μεγαλύτερα έργα της επόμενης φάσης, ύψους 900 εκ.

Στο στόχαστρο της κυβέρνησης βρίσκεται πρώτος απ όλους ο

Στο τραπέζι της αναθεώρησης θα μπουν οι αυξήσεις τόσο στη Νέα Οδό, που περιλαμβάνει ένα από τα εμπορικότερα σημεία διέλευσης της χώρας (Εθνική Οδό Αθηνών - Λαμίας), όσο και στους άλλους αυτοκινητοδρόμους. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην πενταετία 2008-2013 η Τέρνα εισέπραξε 473 εκ. και άλλα 178,5 ως αποζημίωση, στα οποία προστίθενται και πάνω από 100 εκ. της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου, μέσω των αυξήσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί ουσιαστικά η χρηματοδότηση σε Ιονία Οδό και Ε-65 μετά την απόφαση αποχώρησης των Ισπανών (ACS, Ferrovial) και παρά την ακύρωση των τμημάτων Λαμία-Δομοκός και Τρίκαλα- Παναγία.

Κατά προτεραιότητα, όμως, το βάρος θα πέσει στον δρόμο σκάνδαλο Αθηνών-Πατρών (Ολυμπία Οδός). Παρά την εκατόμβη θυμάτων από τροχαία, οι εισπράξεις των εργολάβων (Vinci, Hochtief, Άκτωρ, J&P Άβαξ, Αθηνά και ΓΕΚ Τέρνα) ξεπερνούν τα 460 εκ. συν 263 εκ. της αποζημίωσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναμένεται μεγάλες ανατροπές, δεδομένου ότι ακόμη και η προηγούμενη ηγεσία του υπουργείου Υποδομών παρέπεμψε την κοινοπραξία στη διαιτησία, διεκδικώντας για πρώτη φορά ως Δημόσιο αποζημίωση από τον παραχωρησιούχο, επειδή επελέγησαν φθηνότερες της αρχικής χάραξης λύσεις σε πέντε σημεία.