

---

## Επανεμφάνιση του «γαλάζιου» πρώην γενικού γραμματέα Μεταφορών

---

2017/05/04 08:39 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

---

Επανεμφανίστηκε ο «γαλάζιος» πρώην γενικός γραμματέας Μεταφορών και νυν διευθυντής ερευνών στο Εθνικό Κέντρο Επιστημονικών Ερευνών της Γαλλίας, Νίκος Σταθόπουλος.

Ο κ. Σταθόπουλος, με άρθρο του στο «Βήμα», επικρίνει την «κλασσική» μέθοδο δημοπράτησης της γραμμής 4 του Μετρό, εκφράζοντας διαφωνίες και σε επιμέρους στοιχεία της επέκτασης.

### **Πως δεν μάθαμε τίποτα από την κρίση: η γραμμή 4 του μετρό**

Παρά τις χρόνιες αστοχίες, το Ελληνικό Δημόσιο δεν καινοτομεί στην παραγωγή υποδομών και ετοιμάζεται να επαναλάβει το κλασικό του μοτίβο.

Ο λόγος για την «Γραμμή 4» Άλσος Βεΐκου- Γουδή του Μετρό, ενός έργου το οποίο συζητείται εδώ και δέκα χρόνια και προκηρύχθηκε προ ημερών με προϋπολογισμό 1,45 δισ. ευρώ.

Το έργο θα χρηματοδοτηθεί με 450 εκ. από το ΕΣΠΑ και με δάνειο 1 δισ. ευρώ από την ΕΤΕπ, με την εγγύηση του δημοσίου, **χωρίς καμία εξασφάλιση ότι αυτή η εγγύηση δεν θα μετατραπεί σε υποχρέωση και χωρίς καμία πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση του δανείου.** Έτσι απλά.

Η Αττικό Μετρό μπορεί να μελετήσει κι άλλες λύσεις, αν της ζητηθεί ή της επιτραπεί να το κάνει. Την ευθύνη όμως, όπως και την τελική απόφαση έχουν οι πολιτικοί προϊστάμενοι. Θα ήλπιζε κάποιος ότι μάθαμε κάτι από την κρίση, αλλά συνεχίζουμε να κάνουμε πράγματα που θα ήταν αδιανόητο να συμβούν σε κανονικά ευρωπαϊκά κράτη.

Σε όλη την Ευρώπη θα γινόταν δημόσια διαβούλευση, με λεπτομερή στοιχεία για το έργο, τις επιπτώσεις και το κόστος του, χωρίς την οποία δεν θα γινόταν λόγος για χρηματοδότηση ή δανεισμό. Εδώ τι γίνεται; Λέει η διοίκηση στον υπουργό ή ο υπουργός στη διοίκηση «συνέχισε και πάρε δάνειο».

Σε μία επένδυση 1,45 δισ. ευρώ, **τα τμήματα που θα συνέδεαν τη νέα γραμμή με τις γραμμές 1 και 3 (Περισσός - Άλσος Βεΐκου και Γουδή - Κατεχάκη) είναι εκτός του έργου.** Σύμφωνα με την Αττικό Μετρό, τα τμήματα αυτά θα κόστιζαν

περίπου 370 εκατ. ευρώ, δηλαδή το 20% του προϋπολογισμού.

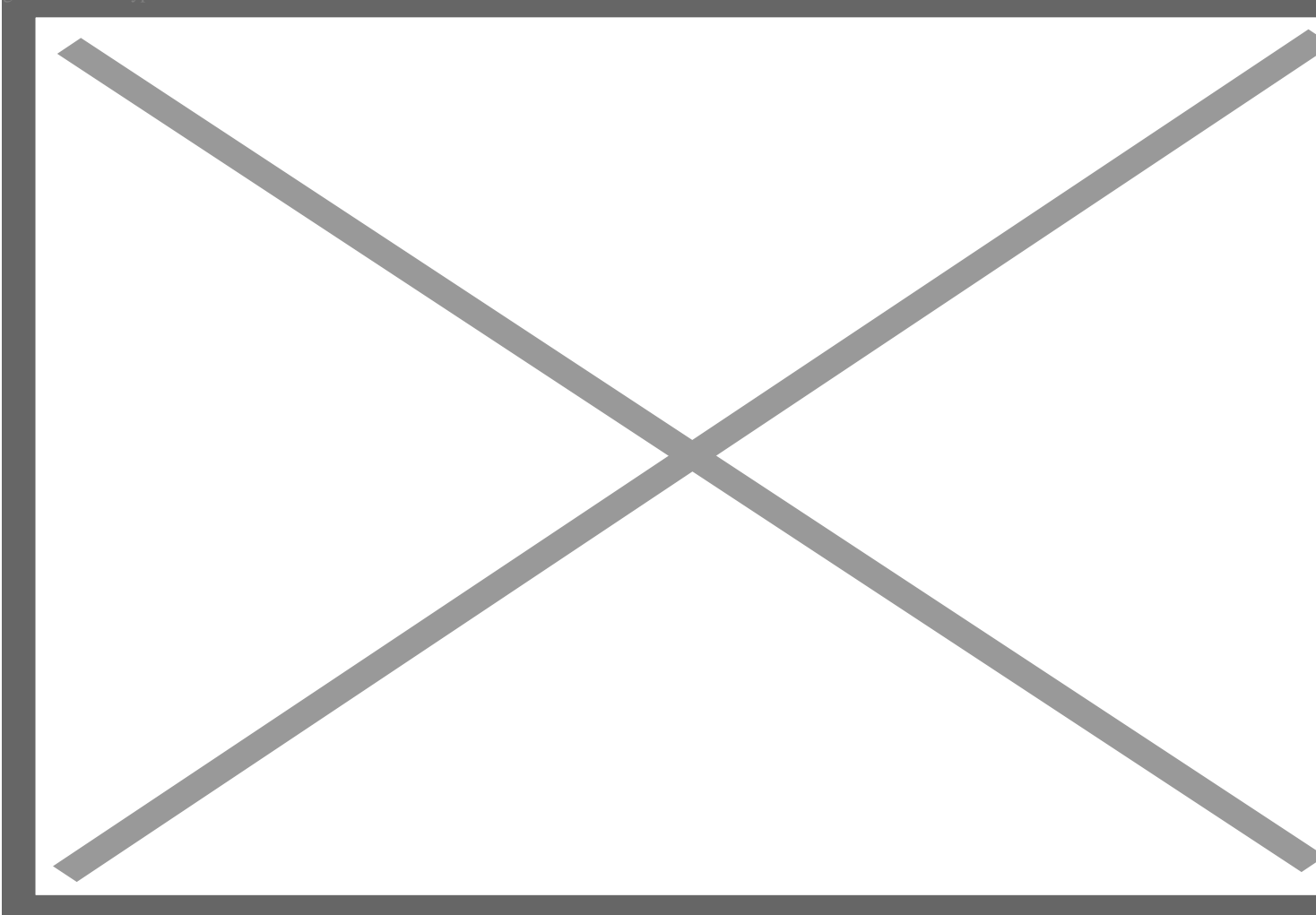
Μία έκπτωση 20% είναι 354 εκατ. ευρώ – όσο περίπου και η διασύνδεση με τις γραμμές 1 και 3. Το δημόσιο παίρνει δάνειο 1 δισ. ευρώ και δεσμεύει 450 εκατ. από το ΕΣΠΑ, προεξοφλώντας μηδενική έκπτωση στον διαγωνισμό;

Γνωρίζει ότι, ανεξάρτητα από εκπτώσεις, θα υπάρξουν υπερβάσεις; Το δηλώνει στα στοιχεία της δανειοδότησης και της προκήρυξης πριν οριστικοποιήσει το έργο;

Ειρωνικά, η προκήρυξη αναφέρεται σε αρχικό προϋπολογισμό, καθώς ο οριστικός θα προκύψει αργότερα. Με αυτό το επίπεδο ακρίβειας θα δεσμευθούμε για δάνειο 1 δις ευρώ;

Η σύνδεση των σταθμών Περισσού και Κατεχάκη με την Γραμμή 4 θα απέφερε έσοδα, τα οποία με τον προτεινόμενο σχεδιασμό θα χαθούν για δεκαετίες. Καθώς το έργο προβλέπεται να χρειαστεί 8-10 χρόνια για να λειτουργήσει, είναι προφανές ότι κανείς δεν ξέρει πότε υλοποιηθούν οι επόμενες φάσεις της Γραμμής 4.

Image not found or type unknown



Ενδεικτικά, το κόστος του δανείου, με ετήσιο επιτόκιο 2% είναι γύρω στα 44 εκατ. ευρώ κατ' έτος. Εάν λόγω της αυξημένης συνδεσιμότητας του δικτύου, 50.000 νέοι

επιβάτες αγοράσουν ετήσιες κάρτες, το έσοδο είναι 16,5 εκατ. ευρώ ετησίως, δηλαδή το 1/3 της ετήσιας εξυπηρέτησης του δανείου.

Εάν το κάνουν μόνο 30.000, είναι 10 εκατ. ευρώ κατ' έτος, δηλαδή σχεδόν 25% της εξυπηρέτησης του δανείου. Κρίνεται αμελητέο;

Τα έσοδα του ΟΑΣΑ κυμάνθηκαν την περίοδο 2012-2014 γύρω στα 250 εκ. ευρώ σε ετήσια βάση, ενώ μαζί με την επιδότηση φτάνουν στα 350 εκατ. ευρώ. Εάν, μάλιστα, εφαρμοστεί το μέτρο της υποχρεωτικής (αλλά εξαιρούμενης από φόρους και εισφορές) επιδότησης των καρτών απειριορίστων διαδρομών κατά 50% από τους εργοδότες - όπως στη Γαλλία με σχεδόν μηδενικό κόστος για τις επιχειρήσεις- τα έσοδα θα μπορούσαν να φτάσουν εύκολα τα 400 εκ. ευρώ.

Είναι δύσκολο να διοικήσουμε τον ΟΑΣΑ, πληρώνοντας το 7% από τα συνολικά του κάθε χρόνο (28 εκ. ευρώ) στην Αττικό μετρό για την χρήση της υποδομής; Δεν είναι και το απέδειξε η ΣΤΑΣΥ, όταν δεν χρειάστηκε κρατική επιδότηση.

Αυτό αντιπροσωπεύει το 60% του ετήσιου κόστους του δανείου για την γραμμή 4.  
**Το να εξυπηρετήσουμε τα δάνεια, μέσω ενός ενοικίου της υποδομής είναι κάτι που μπορούμε να αγνοήσουμε;**

Στον όγδοο χρόνο της κρίσης, ΕΣΠΑ και δανεισμός παραμένουν η επιτομή της καινοτομίας στη χρηματοδότηση των έργων, Είναι προφανώς ευκολότερο να φορτωθούμε ένα ακόμα δισ. ευρώ σε δάνεια, κάνοντας κακές επιλογές, που θα μας δεσμεύουν για δεκαετίες, αντί να σκεφτούμε πως θα τα εξυπηρετήσουμε.

Γιατί προφανώς δεν συζητάμε αν το έργο και το δάνειο είναι αναγκαία. Αλλά το πώς πρέπει να το χρηματοδοτήσουμε.

Το δάνειο δεν θα το πληρώσουν οι διοικήσεις της Αττικό μετρό και οι επιβλέποντες υπουργοί, αλλά οι φορολογούμενοι. Διότι δεν μάθαμε τίποτα από την κρίση, και επαναλαμβάνοντας τα ίδια λάθη, δεν αλλάζουμε τίποτα.

Μήπως, έστω από αμέλεια, έστω από συνήθεια, κάτι δεν πάει καλά στο βασίλειο της Δανιμαρκίας;