

## Πέτη Πέρκα: «Λεόντειες οι Συμβάσεις Παραχώρησης των αυτοκινητόδρομων υπέρ των παραχωρησιούχων»

2024/07/20 14:35 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Με μια σύντομη αναδρομή σε ό,τι αφορά το ιστορικό των Συμβάσεων Παραχώρησης στους αυτοκινητοδρόμους ξεκίνησε την τοποθέτησή της η Βουλευτρια Φλώρινας και Γραμματέας της Κ.Ο. της Νέας Αριστεράς. Συμβάσεις, τις οποίες χαρακτήρισε «σκανδαλώδεις» και «λεόντειες», υπέρ των παραχωρησιούχων, με απίστευτες ρήτρες για Γεγονός Ευθύνης Δημοσίου, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση.

«Ορίζονταν για παράδειγμα χρονοδιαγράμματα για απαλλοτριώσεις, τα οποία ήταν γνωστό ότι δεν είναι εφικτό να τηρηθούν, με αποτέλεσμα το δημόσιο να πληρώνει συνεχώς ρήτρες. Θα έλεγα ότι οι παραχωρησιούχοι με κάποιον τρόπο 'εκβίαζαν' το δημόσιο, ενώ παράλληλα δεν ανέλαβαν ποτέ οποιοδήποτε ρίσκο. Όταν για παράδειγμα μειώθηκε η κίνηση, αρχικά λόγω της οικονομικής κρίσης, έπειτα λόγω του covid-19, άρχισαν οι διεκδικήσεις και οι αποζημιώσεις και τα έργα βάλτωσαν για πολλά χρόνια.

Έτσι έγινε και με την παρούσα σύμβαση, όπου το 2013 αναγνωρίστηκε Παρατεταμένο Γεγονός Ανωτέρας Βίας, λόγω της μεγάλης πτώσης των κυκλοφοριακών φόρτων και άρα των προβλεπόμενων εσόδων του παραχωρησιούχου από τα διόδια. Έλαβε χώρα η πρώτη τροποποίηση της σύμβασης, όπου δόθηκε πρόσθετη χρηματοδότηση, ενώ και το 2015, προκειμένου να ολοκληρωθούν επιτέλους τα έργα, προβλέφθηκε η μεταφορά πιστώσεων από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Αυτό που συμβαίνει δηλαδή είναι ότι υπογράφονται Συμβάσεις Παραχώρησης, για να γίνουν έργα, τα οποία θεωρητικά το δημόσιο δεν έχει χρήματα να κάνει, τελικά όμως τα χρυσοπληρώνει, υποθηκεύοντας παράλληλα τους μελλοντικούς προϋπολογισμούς. Με αυτές τις πολιτικές επιλογές, εύκολα καταλαβαίνει κανείς πώς πτώχευσε η χώρα. Ειδικά σε σχέση με τις Συμβάσεις Παραχώρησης, ποτέ δεν μάθαμε ακριβώς πόσο έχουν κοστίσει και πόσα χρήματα έχασε το δημόσιο που δεν τα έκανε ως κλασικά δημόσια έργα, για να εισπράττει τα διόδια για 30 χρόνια.

Ενώ θέλω να τονίσω ότι η περίοδος 2005-2007, όπου υπεγράφησαν οι Συμβάσεις Παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων, ήταν και η εποχή εις βάρος του σιδηροδρόμου. Η χώρα μας έχει πληρώσει πάρα πολλές δημοσιονομικές διορθώσεις,

πρόστιμα δηλαδή, επειδή ακριβώς τα ευρωπαϊκά κονδύλια που προορίζονταν για σιδηροδρομικά έργα, δόθηκαν για τους αυτοκινητοδρόμους. Αναδείχθηκαν τότε 5 εταιρίες, αυτές μοιράζονταν το χρήμα, αυτές ακόμα επιβιώνουν», σχολίασε.

Όσον αφορά στην πρόβλεψη της σύμβασης για επιστροφή χρημάτων στο δημόσιο, η Π. Πέρκα τη χαρακτήρισε «κενό γράμμα», αφού το ποσό εξαρτάται από τα έσοδα που θα προκύψουν από τα διόδια. «Πείτε μου ειλικρινά πότε μπόρεσε το δημόσιο να καταγράψει επακριβώς τα έσοδα από τα διόδια», σημείωσε δηκτικά.

«Με τις Συμβάσεις Παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων δημιουργήθηκε μια κατάσταση 'ασφυκτική', διότι οι παραχωρησιούχοι επιδιώκουν το μέγιστο κέρδος. Δεν είναι 'εθνικοί ευεργέτες', εκμεταλλεύονται μια 'φιλική' κυβέρνηση ή μια στενότητα του κράτους. Συγκεκριμένα για το διαγωνισμό του τμήματος Μαλιακός - Κλειδί κατατέθηκαν μόνο δύο προσφορές, οι οποίες δεν ήταν καν ικανοποιητικές. Ενώ μετά την κατακύρωση του διαγωνισμού, επειδή η προκήρυξη το επέτρεπε, οι δύο εταιρίες έγιναν ένας Όμιλος, όλα ωραία και καλά.

Το πιο σημαντικό όμως για το ελληνικό δημόσιο, πέρα από το οικονομικό, είναι ότι όταν η Πολιτεία δεσμεύεται σε τόσο μεγάλα έργα με τέτοιου είδους συμβάσεις, δεν μπορεί να σχεδιάσει. Δεν μπορεί δηλαδή να 'μοιράσει την πίτα' σε μεγάλα, αλλά και μικρότερα έργα, τα οποία είναι κρίσιμα για τη ζωή των πολιτών - για παράδειγμα σχολεία, μικρούς επαρχιακούς δρόμους που η συντήρησή τους είναι σημαντική για την ασφάλεια».

Περνώντας στις λεπτομέρειες της παρούσας σύμβασης, που αποτελεί τη δεύτερη τροποποίηση της αρχικής και αφορά στην αναχρηματοδότηση του παραχωρησιούχου, η Γραμματέας της Κ.Ο. της Νέας Αριστεράς μίλησε για «bonus» στους μετόχους τους παραχωρησιούχου, αφού προκύπτει 'άτυπη' επιστροφή κεφαλαίων στους τελευταίους. Ενώ έκανε αναφορά στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, σύμφωνα με την οποία τα έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού θα αυξηθούν κατά 14.2 εκατομμύρια ευρώ, από τη λήψη του ημίσεος του Οφέλους Αναχρηματοδότησης «Μερίδιο του Ελληνικού Δημοσίου», ή εφόσον συμφωνηθεί μεταξύ των Μερών, άλλων ισοδύναμων ανταλλαγμάτων.

Παράλληλα, αναφέρθηκε στην Αιτιολογική Έκθεση, όπου μιλά για επανεκκίνηση των έργων στους μεγάλους οδικούς άξονες, με όφελος 785 εκ. ευρώ για το δημόσιο. «Όφελος μες στη χασούρα φυσικά, όπως είπαμε κανείς δεν έχει μετρήσει πόσο έχει κοστίσει το έργο και πόσα χρήματα θα μπορούσε να είχε εισπράξει το δημόσιο από τα διόδια», υπογράμμισε.

Αφού σημείωσε ότι στον επαναπροσδιορισμό των κατηγοριών οχημάτων που εξαιρούνται από την υποχρέωση πληρωμής διοδίων δεν υπάρχει πρόβλεψη για τους μόνιμους κατοίκους των γειτονικών περιοχών, έθεσε το ερώτημα του ποιοι ακριβώς

είναι οι βελτιωμένοι όροι των δανειακών συμβάσεων. «Υποθέτω ότι θα μας πει ο κ. Υπουργός ότι είναι θετική συνέπεια της βελτίωσης του αξιόχρεου της χώρας (επενδυτική βαθμίδα κτλ). Οπότε να θεωρήσουμε ότι θα ακολουθήσουν ανάλογες τροποποιήσεις και για τις υπόλοιπες Συμβάσεις Παραχώρησης του 2007 (Ολυμπία Οδός, Μορέας, Ε65, Ιονία Οδός);».

Ενώ ολοκλήρωσε, λέγοντας τα εξής: «Από τις πληροφορίες που υπάρχουν στην τροποποίηση δεν προκύπτει ούτε ποιο είναι το χρηματοοικονομικό μοντέλο, ούτε ποιες είναι οι παραδοχές που κάνει αυτό. Και τα δύο αυτά επηρεάζουν και το πώς υπολογίζονται οι χρηματοροές των επόμενων ετών και πώς γίνεται η προεξόφληση αυτών. Όλα μπορεί να παίζουν ρόλο: τα επιτόκια, η επενδυτική βαθμίδα (που επηρεάζει τα επιτόκια), αλλά αυτά δεν είναι γνωστά σε εμάς. Συνολικά οι παραδοχές που κάνεις μπορούν να αυξήσουν ή να μειώσουν το όφελος αναχρηματοδότησης, καθώς επηρεάζουν το προεξοφλημένο ποσό των μελλοντικών χρηματοροών.

Θέλω να τονίσω και κάτι ακόμα. Στην παράγραφο 5.1.4 αναφέρεται σε δύο σημεία ότι “η θέση του Ελληνικού Δημοσίου δεν καθίσταται χρηματοοικονομικά δυσμενέστερη (συνυπολογίζοντας το Όφελος Αναχρηματοδότησης) στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης, ως αποτέλεσμα της πράξης αναχρηματοδότησης”. Αυτό φαίνεται σαν ένα ‘παράθυρο’, όπου το ελληνικό δημόσιο θα λαμβάνει μεν 50% του οφέλους αναχρηματοδότησης, αλλά θα ζημιώνεται κάπως αλλιώς, και η μόνη δέσμευση είναι να μην είναι συνολικά χειρότερη η θέση του. Άρα δεν θα κερδίζει τίποτα συνολικά. Και πάλι επειδή δεν ξέρουμε ούτε καν ένα γενικό περίγραμμα της αναχρηματοδότησης, μπορεί αυτό να μην ισχύει, το θέτουμε όμως ως ερώτημα».