

## Π. Πέρκα: «Η Αττική Οδός έπρεπε να επιστρέψει στο Δημόσιο, αλλά η κυβέρνηση επέλεξε να υπογράψει άλλη μία “λεόντεια” σύμβαση»

2024/10/01 08:38 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στο σχέδιο νόμου του υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού», που συζητήθηκε στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής & Εμπορίου της Βουλής, τοποθετήθηκε η βουλευτής της Νέας Αριστεράς, Πέτη Πέρκα.

### Η ανακοίνωση της κας Πέρκα

Με αναφορά στα έργα και ημέρες της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης (Σ.Π.) της Αττικής Οδού, που ανήκει στην “πρώτη γενιά” Σ.Π., μαζί με τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, ξεκίνησε την τοποθέτησή της κας Πέρκα.

Σύμβαση που κυρώθηκε με το Ν2445/1996, είχε μέγιστη διάρκεια παραχώρησης 23 χρόνια, αλλά και τη δυνατότητα επιστροφής του Έργου στο Ελληνικό Δημόσιο (Ε.Δ.) νωρίτερα. Αυτό όμως εξαρτιόταν από την κερδοφορία του Παραχωρησιούχου και όχι από τα έσοδά του, γεγονός που αποτελεί την ιδιαιτερότητά της σε σχέση με τις Σ.Π. “δεύτερης γενιάς”.

«Είναι προφανές ότι όσο μεγαλύτερη είναι η κερδοφορία του Αναδόχου, τόσο συντομεύει ο χρόνος εκμετάλλευσης του Έργου από αυτόν», σημείωσε η Π. Πέρκα. «Τα έσοδα του Αναδόχου διαμορφώνονται κυρίως από την είσπραξη των διοδίων – που με τη σειρά τους εξαρτώνται από το ύψος του διοδίου και τη διερχόμενη κυκλοφορία – αλλά και από την εμπορική εκμετάλλευση των χώρων των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ). Ο έλεγχος όμως των εξόδων του αποτελεί δύσκολο εγχείρημα, αφού η εταιρία ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε. εμφανίζει υπέρογκα έξοδα που αποδίδει για τη συντήρηση και τη λειτουργία στην εταιρία Αττικές Διαδρομές. Οι μέτοχοι εταιρίες είναι οι ίδιες, οι οποίες και τα καρπούνται, και με τη μεθόδευση αυτή δεν υπολογίζεται στην απόδοση των ιδίων κεφαλαίων αυτών των Εταιριών.

Δηλαδή, ενώ η Αττική Οδός θα έπρεπε να έχει επανέλθει ήδη στο Ε.Δ., το μεγάλο ‘κόλπο’ των ενδοομιλικών συναλλαγών παρατείνει την Περίοδο Παραχώρησης του

Έργου μέχρι σήμερα, που λήγει σύμφωνα με τη Σ.Π. Για να συνεχίσει το μεγάλο “πάρτυ” των δισ. εις βάρος των ‘κοροϊδών’ (βλ. Ε.Δ., φορολογούμενοι), με άλλον βέβαια Παραχωρησιούχο, τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ – που εάν μπει κανείς στην επίσημη σελίδα του Ομίλου, θα δει τον ‘πανηγυρισμό’ για την αύξηση των εσόδων μετά την υπό συζήτηση παραχώρηση!».

Η κατανομή του κόστους κατασκευής της Αττικής Οδού φανερώνει ότι πρόκειται για μια σύμβαση όχι απλά «λεόντεια», αλλά «ληστρική». Το Δημόσιο, μαζί με τη συγχρηματοδότηση της ΕΕ, κατέβαλε το 32%, δηλαδή 420 εκατ. ευρώ. Η κοινοπραξία εξασφάλισε περί τα 675 εκατ. ευρώ δάνεια, με την εγγύηση του Ε.Δ. Η ίδια συμμετοχή της τελευταίας ήταν περίπου 175 εκατ. ευρώ. Ενώ φυσικά το Ε.Δ. κάλυψε και το κόστος των απαλλοτριώσεων, που στοίχισαν πάνω από 1 δισ. ευρώ, όπως επίσης και παράπλευρα έργα υποδομής π.χ. Προαστιακός, που ανατέθηκε στην κοινοπραξία, περίπου 600 εκατ. ευρώ.

«Πείτε μας κύριε Υπουργέ πού ακριβώς βρίσκεται το όφελος του Ε.Δ.», είπε χαρακτηριστικά η Βουλευτριά Φλώρινας. Ακόμα και η ρητορική της ανάληψης του ρίσκου από τον επενδυτή κατέρρευσε πλήρως την περίοδο της οικονομικής κρίσης, με τους παραχωρησιούχους να απαιτούν και να λαμβάνουν αποζημιώσεις, λόγω μείωσης της κυκλοφορίας και άρα των εσόδων τους από τα διόδια.

Επομένως το κράτος διέσωσε τους χρεωκοπημένους Παραχωρησιούχους, αφού δεν μπορούσαν να τηρήσουν τη συμβατική υποχρέωσή τους να εξασφαλίσουν τη διαρκή χρηματοδότηση των έργων. Το Ε.Δ. αύξησε τη συνολική συμμετοχή του κατά περισσότερο από 2 δισ. ευρώ (με υπέρογκες αποζημιώσεις στους Κατασκευαστές και αύξηση της χρηματοδοτικής συμβολής του), χωρίς να λάβει οποιοδήποτε αντάλλαγμα (π.χ. μεταβολή της μετοχικής σύνθεσης των Παραχωρησιούχων υπέρ του Δημοσίου). Ενώ αντίστοιχες διεκδικήσεις έγιναν αποδεκτές από την κυβέρνηση της ΝΔ εξ αιτίας των περιορισμών της κυκλοφορίας από τα μέτρα αντιμετώπισης της πανδημίας.

Ακόμα και το τελευταίο επιχείρημα μιας νεοφιλελεύθερης ιδεοληπτικής άποψης που λέει ότι οι ιδιωτικές εταιρίες έχουν την τεχνογνωσία, την επάρκεια και την ευθύνη (!) να παρεμβαίνουν επιτυχώς και εγκαίρως στις αστοχίες του κράτους, ‘θάφτηκε’ σε 30 πόντους χιόνι. Η πραγματικότητα δηλαδή, για άλλη μια φορά, επιβεβαίωσε την άποψή μας ότι η αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών ανήκει στο κράτος, με αρμοδιότητες τον σχεδιασμό, την πρόληψη, την αποκατάσταση και τη συνεχή μείωση των συνεπειών των καταστροφών. Ομοίως, επιβεβαιώθηκε ότι τα έργα υποδομής που είναι απαραίτητα για την κοινωνική, παραγωγική, περιβαλλοντική και πολιτισμική συνοχή και ευημερία, πρέπει να ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους».

Σε ό,τι αφορά τη νέα σύμβαση, η Γραμματέας της Νέας Αριστεράς υπογράμμισε ότι η

κυβέρνηση ζητάει από την αντιπολίτευση να εγκρίνει τη συνέχιση του σκανδάλου, με το νέο παραχωρησιούχο να συνεχίζει το ίδιο «δοκιμασμένο σχήμα», δηλαδή την ίδρυση δύο εταιριών, τη Νέα Αττική Οδό Παραχώρηση ΜΑΕ και τη Νέα Αττική Οδό Λειτουργία ΑΕ, που θα αναλάβει τη διαχείριση.

Ταυτόχρονα, η ΝΔ θριαμβολογεί για το 'επίτευγμά' της να μειωθεί το κόστος των διοδίων από 2,80 σε 2,50 ευρώ. Παραλείποντας όμως να αναφέρει ότι αυτό θα ισχύει για 5 χρόνια μόνο, ενώ μετά η συγκεκριμένη τιμή θα αφορά το μέσο όρο των χρεώσεων και όχι κάθε Ι.Χ. Μάλιστα, η σύμβαση προβλέπει αύξηση 30% των διοδίων κατά τις ώρες της πρωινής και απογευματινής αιχμής, όταν δηλαδή κινείται ποσοστό 25-30% των συνολικών χρηστών της οδού, οι οποίοι κατά κύριο λόγο πηγαίνουν ή επιστρέφουν από την εργασία τους και άρα η μετακίνησή τους αυτή είναι στην πραγματικότητα ανελαστική.

«Κι αν τελικά γίνει ετήσια τιμαριθμική αναπροσαρμογή και στην περίπτωση της Αττικής Οδού, όπως προβλέπεται στις Σ.Π., τότε η μείωση των διοδίων στα 2,50 ευρώ θα εξανεμιστεί σύντομα και τα διόδια θα υπόκεινται στις 'ορέξεις' του 'πληθωριστικού τέρατος', που όλοι έχουμε καταλάβει τα τελευταία 2-3 χρόνια ότι είναι ανεξέλεγκτο», σχολίασε.

Συγκρίνοντας τη νέα σύμβαση με την αρχική, στάθηκε επίσης στο ότι στην πρώτη υπήρχε ανώτατο συμβατικό όριο διοδίων τελών, κάτι που δεν ισχύει στη νέα σύμβαση. Άρα ξεκινάμε με 2,50 ευρώ διόδια, είναι άγνωστο όμως πού αυτά θα καταλήξουν.

Ενώ και οι προβλέψεις ως προς τον Ανεξάρτητο Μηχανικό έχουν διαφοροποιηθεί προς το χειρότερο. Συγκεκριμένα, δεν απαιτείται πλέον η σύμφωνη γνώμη του Ε.Δ. για τον τελευταίο και παράλληλα δεν διορθώθηκε το λάθος της αρχικής σύμβασης, αυτός να πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο. Συνεχίζει λοιπόν να είναι ένας 'εξαρτημένος' Ανεξάρτητος Μηχανικός.

Η κα Πέρκα ολοκλήρωσε την τοποθέτησή της υπογραμμίζοντας ότι «αντί το Ε.Δ. να προετοιμαστεί εγκαίρως για την ανάληψη της διαχείρισης, λειτουργίας και συντήρησης της Αττικής Οδού, την απένταξή της δηλαδή από το ΤΑΙΠΕΔ και την επιστροφή της στο δημόσιο, η κυβέρνηση της ΝΔ φρόντισε να συνεχίσει και να υπογράψει άλλη μια 'λεόντεια' σύμβαση. Δεν μπορούμε να συναινέσουμε σε άλλη μια Σ.Π. που δεν προασπίζει το δημόσιο συμφέρον, οπότε καταψηφίζουμε».