Κι αν χρεοκοπήσει η Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου ΑΕ;

Του Ηλία Τσολακίδη
Μέλος Εθελοντικής Ομάδας Δράσης Ν. Πιερίας

Το άρθρο του Κωνσταντίνου Δεληγιάννη για το χρηματοοικονομικό μέσο σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα ονόματι Public Private Partnership (PPP) ήταν το αποτέλεσμα μιας δίμηνης έρευνας που διεξήγαγε ο ίδιος και αποδεικνύεται προφητικό.

Πριιν λίγες μέρες μια είδηση βόμβα έκανε τον γύρο της Γερμανίας και έσκασε στα χέρια του Υπουργού Μεταφορών Wolfgang Tiefensee: **Πιλοτικά έργα αυτοκινητοδρόμων απειλούνται με χρεοκοπία!**

Μήπως αυτό σας θυμίζει τίποτα; Πέρασε ποτέ από το μυαλό μας, ότι θα μπορούσε να χρεοκοπήσει η Αυτοκινητόδρομς Αιγαίου ΑΕ; Τόσοι και τόσοι κολοσσοί δεν έβαλαν τον τελευταίο καιρό λουκέτο; Κι αν συμβεί κάτι τέτοιο, ποιός θα πληρώσει; Θα κρατικοποιηθεί και εμείς οι Πιεριείς, μεταξύ άλλων, θα ξαναπληρώσουμε;
Διαβάστε λοιπόν τι γράφουν οι γερμανικές εφημερίδες για το θέμα αυτό:

Εφημερίδα Der Westen, 16.03.2009
Βερολίνο. Τέσσερα πιλοτικά έργα της Ομοσπονδίας για την κατασκευή και λειτουργία αυτοκινητοδρόμων από ιδιωτικές εταιρίες απειλούνται να οδηγηθούν σε οικονομικό φιάσκο ύψους δισεκατομμυρίων. Αυτό προκύπτει από μια γνωμοδότηση που εκπόνησε το Ομοσπονδιακό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΟΕΣ) για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή κεντρικών οδικών αρτηριών της Γερμανίας. Στην εν λόγω γνωμοδότηση, το ΟΕΣ αμφισβητεί έντονα τους βασικούς ισχυρισμούς υπέρ αυτών των έργων. Το ΟΕΣ θεωρεί ότι τα βασικά στοιχεία είναι τόσο αντικρουόμενα που η υλοποίηση των έργων απειλείται με

δύο πιθανότητες: είτε οι ιδιωτικές εταιρίες θα οδηγηθούν σε «σημαντικές οικονομικές δυσκολίες (πτώχευση)», είτε το κράτος θα υποστεί «σημαντικά οικονομικά μειονεκτήματα».

Ο ειδικός σε συγκοινωνιακά θέματα του κόμματος των Πρασίνων, Anton Hofreiter αποκάλεσε την έκθεση «ηχηρό χαστούκι για τον Υπουργό Μεταφορών. Απ' ότι φαίνεται το κράτος χαρίζει δισεκατομμύρια σε βάρος των φορολογούμενων».

Συγκεκριμένα τμήματα αυτοκινητοδρόμων
Τα έργα αφορούν τμήματα των αυτοκινητοδρόμων μεταξύ Δυτικού Άουγκσμπουργκ και Μονάχου (A8), μεταξύ Μπρέμερ Κρόιτς και Τράιεκ Μπούχολτς (A1), μεταξύ Μαλς και Όφενμπαχ (A5), καθώς και τη διαδρομή μεταξύ Γκότα και τα σύνορα των κρατιδίων Έσσης/ Θουριγγίας (A4). Διάφορες κοινοπραξίες έλαβαν παραχωρήσεις για 30 χρόνια, με την υποχρέωση να επεκτείνουν, να συντηρούν και να λειτουργούν τους δρόμους. Γι' αυτό το λόγο θα λάβουν καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος των συμβάσεων, το μεγαλύτερο μέρος των διοδίων καθώς και σε ορισμένα έργα ένα μέρος του κόστους κατασκευής ως αρχική χρηματοδότηση. Το ύψος των διοδίων είναι αποφασιστικής σημασία για το πόσο επικερδείς είναι οι παραχωρήσεις. Αυτά τα μοντέλα είναι αποδεκτά, μόνο εφόσον μελέτες αποδοτικότητας αποδείξουν ότι είναι πιο συμφέροντα για το κράτος απ' ότι οι συνηθισμένες αναθέσεις συμβάσεων.

«Ωραιοποίηση έργων»
Το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών υποστηρίζει ότι λόγω των χαμηλών εσόδων από τα διόδια συμφέρει να ανατίθενται τα έργα σε ιδιώτες. Οι προβλέψεις όμως υποδεικνύουν πολύ μεγαλύτερα έσοδα, τα οποία κυμαίνονται μεταξύ 55 και 75 τοις εκατό πάνω από τις εκτιμήσεις του Υπουργείου. «Το κράτος ισχυρίζεται ότι για τα έργα θα υπάρχουν έσοδα από διόδια συνολικού ύψους περίπου τριών δισεκατομμυρίων ευρώ. Ακόμη και εάν αυτός ο αριθμός ξεπεραστεί μόνο κατά 50 τοις εκατό, οι ιδιώτες θα λάβουν περίπου 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ περισσότερα απ' ότι υπολογίστηκε» αναφέρει ο Hofreiter. Με αυτό τον τρόπο το κράτος αγοράζει πολύ ακριβά τις παροχές. Κατηγορεί το υπουργείο ότι ωραιοποιεί τα έργα, προκειμένου ο Υπουργός Μεταφορών να τα παρουσιάσει ως επιτυχία.

Τελικά, το ίδιο έργο παίζεται παντού. Μόνο όμως που οι Γερμανοί, οι Αγγλοι και Αμερικανοί πολίτες δεν είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν το μάρμαρο και αντιδρούν, στέλνοντας στο σπίτι τους πολιτικούς εκείνους που υπέγραψαν αυτά τα συμβόλαια „αίσχος" όπως τα χαρακτηρίζουν. Και σίγουρα δεν ανέχονται αυτό, που εμείς οι Πιεριείς το θεωρούμε αυτονόητο και το δεχτήκαμε σαν το ποιο απλό πράγμα του κόσμου: Να προπληρώσουμε την κατασκευή του έργου, το οποίο θα τους κάνει πλούσιους.

Το Ομοσπονδιακό Ελεγκτικό Συνέδριο (Bundesrechnungshof), η μεγαλύτερη ελεγκτική υπηρεσία στη Γερμανία, είναι άκρως αποκαλυπτική: **Οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα δεν αποτελούν συμφέρουσα οικονομική λύση και σχεδόν πάντα είναι εις βάρος των κρατιδίων που τις εφαρμόζουν ως χρηματοοικονομικά εργαλεία.** Να λοιπόν τι αναφέρει το συνδικάτο VER.DI σχετικά με τα πιλοτικά έργα αυτοκινητοδρόμων:

> Grundsätzlich stellt die private Finanzierung von Bauvorhaben **auch nach Auffassung des Bundesrechnungshofes keine wirksame Entlastung öffentlicher Haushalte dar.** Die zeitliche Streckung der Finanzierung eines Bauvorhabens kann aufgrund damit verbundener Probleme nur in Ausnahmefällen eine Alternative zur herkömmlichen Haushaltsfinanzierung von Baumaßnahmen sein:
>
> Der Bundesrechnungshof hat bei Baumaßnahmen, für die private Finanzierungen angeboten wurden, festgestellt, dass eine Haushaltsfinanzierung wirtschaftlicher war. Er hat darauf hingewiesen, dass ein privater Investor kaum günstigere Finanzierungsbedingungen anbietet, als der Bund auf dem Kapitalmarkt zu erzielen vermag. Aus diesen Gründen sind von einer bloßen Finanzierung aus privaten Mitteln i. d. R. für den Bund keine Wirtschaftlichkeitsvorteile zu erwarten."

Eine Ausweitung vorfinanzierender Funktionsbauverträge hinsichtlich Inhalte und Umfang ist daher kritisch zu sehen.

Η Εθελοντική Ομάδα Δράσης στέλνει σήμερα σε όλα τα ΜΜΕ και διαθέτει στην ιστοσελίδα της το πλήρες κείμενο της έκθεσης VER.DI (37 σελίδες στα γερμανικά) σχετικά με την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων μέσω Public Private Partnership (PPP). Πρόκειται για μια έρευνα ειδικών επιστημόνων τα αποτελέσματα της οποίας είναι άκρως διαφωτιστικά και μπορούν να φανούν χρήσιμα σε φορείς και πολιτικούς που οφείλουν να μεριμνούν για το μέλλον του τόπου και της κοινωνίας των πολιτών.
Είμαστε μάλλον άτυχοι! Η έρευνα διεξήχθη το έτος 2007 και τα αποτελέσματά της έχουν κοινοποιηθεί σε εκατομμύρια αναγνώστες ανά τον κόσμο. Τι κρίμα που δεν έφτασε ποτέ στα χέρια του έλληνα υπουργού ανάπτυξης και των συνεργατών του.

Τι θα συμβεί αν η κοινοπραξία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου ΑΕ πτωχεύσει;
Σε κάθε περίπτωση, το ερώτημα που θέτουμε δεν είναι ρητορικό αλλά πραγματικό. Πηγάζει από την καθημερινή μας αγωνία για το μέλλον αυτού του τόπου και ενισχύεται από τις επίσημες εκτιμήσεις υπηρεσιών του γερμανικού κράτους. Αφού κοινοπραξίες αυτού του μεγέθους βρίσκονται στα πρόθυρα πτώχευσης στη Γερμανία γιατί να μην ανησυχούμε για το μέλλον των θυγατρικών τους που δρουν στην Ελλάδα; Ειδικά δε όταν αυτές δεν είναι σε θέση επι σειρά μηνών να επιδιορθώσουν το κατεστραμμένο οδόστρωμα. Μήπως ήδη αντιμετωπίζουν «σημαντικές οικονομικές δυσκολίες»; Θέτουμε λοιπόν ευθέως το ερώτημα και αναμένουμε άμεσα από τα επίσημα χείλη της πολιτείας και των κοινοβουλευτικών μας εκπροσώπων μια συγκεκριμένη απάντηση: *Τι θα συμβεί αν η κοινοπραξία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου ΑΕ πτωχεύσει;*

Εκδίκαση ασφαλιστικών μέτρων
Η Ομάδα μας καλεί όλα τα μέλη της αλλά και τους συμπολίτες μας να παρευρεθούν την 30. Απριλίου 2009 στην εκδίκαση των ασφαλιστικών μέτρων (Δικαστικό μέγαρο Κατερίνης) κατά της κατασκευής διοδίων στο Αιγίνιο. Η παρουσία πολιτών, πολιτικών και φορέων της Πιερίας σε αυτή τη δίκη αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Αφορά τον τόπο μας, εμάς, τα παιδιά μας και το μέλλον τους.