

# Π.Ο. Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ.

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ  
ΕΝΩΣΕΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Χαρ. Τρικούπη 7α, 106 78 Αθήνα

τηλ: 210-88.16.583 fax: 210-82.59.410 e-mail: [emdydas@tee.gr](mailto:emdydas@tee.gr) URL: [www.emdydas.gr](http://www.emdydas.gr)

Αθήνα, 4/9/2024

Αρ. Πρωτ. : 9429

## **Σχετικά με τη Σύμβαση Παραχώρησης της Αττικής Οδού. Κέρδη για τους ιδιώτες, επιβαρύνσεις στους πολίτες και στο Δημόσιο Συμφέρον.**

Με αφορμή τη λήξη της Σύμβασης Παραχώρησης της Αττικής Οδού, αλλά και της νέας που αναμένεται να υπογραφεί σύντομα, υπενθυμίζουμε μερικά στοιχεία που αποδεικνύουν την πάγια θέση μας, ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης λειτουργούν σε βάρος του Δημοσίου Συμφέροντος και των κοινωνικών αναγκών. Ειδικά αυτή της Αττικής οδού –πιλότος για πολλές που ακολούθησαν– δικαίως αποκαλείται ως «λεόντειος»

Ο διαγωνισμός για το έργο «Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής, Αυτοχρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Α/Δ Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού» ξεκίνησε το 1992 και ολοκληρώθηκε το Μάιο του 1996. Ο διαγωνισμός για την επιλογή του Αναδόχου έγινε με το σύστημα της Μελέτης – Κατασκευής – Αυτοχρηματοδότησης – Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης, ένα σύστημα που δεν είχε εφαρμοστεί ξανά στην Ελλάδα στον τομέα των δημοσίων έργων. Ο διαγωνισμός έγινε σε δύο φάσεις και από την αξιολόγηση κρίθηκε ότι η κοινοπραξία της Αττικής Οδού υπέβαλλε την πιο συμφέρουσα προσφορά και ως εκ τούτου αναδείχτηκε ανάδοχος.

Η Σύμβαση Παραχώρησης για την Αττική Οδό υπογράφηκε μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου της τότε κυβέρνησης Σημίτη και της παραχωρησιούχου κοινοπραξίας **τον Μάιο του 1996 και κυρώθηκε από τη Βουλή με τον Νόμο 2445/1996**. Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ τότε ήταν ο Κώστας Λαλιώτης. Στο αρχικό σχήμα λοιπόν που πήρε την Αττική Οδό συμμετείχαν οι ελληνικές εταιρείες: Ακτωρ, Αβαξ, ΑΛΤΕ, ΑΤΕΜΚΕ, Αττικατ, Ελληνική Τεχνοδομική, Εργάς, ΕΤΕΘ, Ζευς, Μέτων, Παντεχνική, Κ.Ι. Σαραντόπουλος, ΤΕΒ, ΤΕΓΚ, Transroute. Βέβαια στην πορεία η μετοχική σύνθεση της κοινοπραξίας Αττική Οδός, άλλαξε. Προηγήθηκαν αγοραπωλησίες μεριδίων, πτωχεύσεις εταιρειών (όπως η ΑΤΤΙΚΑΤ, ΕΡΓΑΣ), με αποτέλεσμα η μετοχική σύνθεση της παραχώρησης και εκμετάλλευσης του οδικού άξονα να απαρτίζεται από τις: «Ελλάκτωρ» 65,75%, «Αβαξ» (πρώην «J&P Αβαξ») 34,21% και "Egis Projects" (γαλλική) 0,04%.

Και φτάνουμε στο θέμα της απόσβεσης των κεφαλαίων που τοποθετήθηκαν για την κατασκευή της Αττικής Οδού και ως εκ τούτου την επιστροφή του οδικού άξονα στο ελληνικό Δημόσιο. Η παραχωρησιούχος κοινοπραξία ανέλαβε την υποχρέωση να κατασκευάσει (5ετή διάρκεια κατασκευής) και στη συνέχεια να λειτουργήσει το έργο (18 χρόνια κατά ανώτατο), με αντάλλαγμα την είσπραξη διοδίων στη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης.

Το κόστος κατασκευής της Αττικής οδού, κατανεμήθηκε ως εξής: Το 32% (420 εκατομμύρια ευρώ) κατέβαλε το Δημόσιο μαζί με τη συγχρηματοδότηση της Ε.Ε., δηλαδή το πληρώσαμε εμείς οι πολίτες. Γύρω στα 675 εκατ. ευρώ ήταν τα δάνεια που εξασφάλισε η κοινοπραξία με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Περίπου 175 εκατ. ευρώ ήταν η ίδια συμμετοχή της κοινοπραξίας που την εκμεταλλεύεται. Στο συγκεκριμένο κόστος πρέπει να προστεθεί για το Δημόσιο το κόστος που απαιτήθηκε για τις απαλλοτριώσεις και που στοίχισαν πάνω από 1 δισ. Ευρώ και το κόστος κατασκευής του προαστιακού σιδηροδρόμου που ανατέθηκε στις εταιρείες που συγκροτούσαν την κοινοπραξία Αττική Οδός Α.Ε, με συνολικό προϋπολογισμό 600 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με τη σύμβαση, η περίοδο παραχώρησης λήγει τον Οκτώβριο του 2024, μπορούσε όμως να διακοπεί όταν επιτευχθεί η προβλεπόμενη στη σύμβαση μέγιστη απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου της παραχωρησιούχου. Η απόδοση αυτή υπολογίζεται επί των καθαρών κερδών του, με βάση τις οικονομικές καταστάσεις που υποβάλλει στις πιστώτριες τράπεζες και το Ελληνικό Δημόσιο στο τέλος κάθε οικονομικού έτους. Σύμφωνα με σχετικό άρθρο της Σύμβασης Παραχώρησης του 1996, συμφωνήθηκε ότι η απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου δεν μπορεί να ξεπεράσει το 13%. Αν η παραχωρησιούχος το ξεπεράσει, τότε ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει το έργο στο ελληνικό Δημόσιο.

Πώς γίνεται από το 2006 όμως (που άρχισε να διανέμει μερίσμα στους μετόχους της η Αττική οδός καθώς μέχρι τότε αποπληρωνόταν τα δάνεια) και μέχρι σήμερα (μετά από 18 ολόκληρα έτη) ο οδικός άξονας των 70 χιλιομέτρων να έχει εισπράξεις από τα διόδια πολλών δισ. Ευρώ (άνω των 4) και καθαρά κέρδη μετά από πολλών εκατομμυρίων ευρώ και να μην έχει επιτευχθεί ακόμη η μέγιστη απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου της παραχωρησιούχου;

Εδώ είναι και το μεγάλο σκάνδαλο της σύμβασης. Σύμφωνα με τη σύμβαση, η απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου στηρίζεται στα καθαρά κέρδη, δηλαδή στη διαφορά εσόδων-εξόδων της παραχωρησιούχου και όχι σε ένα εύκολα ελέγξιμο μέγεθος, όπως είναι τα ακαθάριστα έσοδα από τα διόδια. Τι σημαίνει αυτό; Ότι η κοινοπραξία φρόντιζε να εμφανίζει υπέρογκα έξοδα και δαπάνες, μειώνοντας έτσι στο ελάχιστο τα καθαρά της κέρδη. Έτσι έφτασαν χρονιές που η συντήρηση του αυτοκινητόδρομου έφτανε να στοιχίζει ακόμη και 1 εκατ. Ευρώ ανά χιλιόμετρο για έναν αυτοκινητόδρομο μόλις 70 χιλιομέτρων. Η σύμβαση της Αττικής Οδού άλλωστε δεν προέβλεπε κανένα πλαφόν στο κόστος συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου. Οπότε στοίχιζε όσο ήθελαν οι εργολάβοι.

Από την πρώτη ημέρα λειτουργίας της, το 1996, μέχρι και το 2011, η Αττική Οδός Α.Ε. είχε παρουσιάσει αθροιστικό κύκλο εργασιών 1,8 δισ. ευρώ, αλλά τα συνολικά της κέρδη ήταν μόλις 64,8 εκατ. ευρώ. Αυτό γινόταν καθώς στην πραγματικότητα, ένα μεγάλο μέρος των εσόδων της Αττικής Οδού μεταφερόταν σε όλη τη διάρκεια της παραχώρησης στην "αδελφή εταιρεία" Αττικές Διαδρομές, μια κατασκευαστική εταιρεία λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του οδικού άξονα. Από τους ισολογισμούς της Αττικές Διαδρομές προκύπτει ότι τα συνολικά έσοδα από το 1999 μέχρι και το 2011 ήταν άνω των 500 εκατ. ευρώ, με τα αθροιστικά κέρδη στα 145 εκατ. ευρώ. Την ίδια περίοδο η εταιρεία μοίρασε στους μετόχους της μερίσματα συνολικού ύψους 94,2 εκατ. ευρώ.

Με αυτόν τον τρόπο η εκμετάλλευση της Αττικής Οδού προσέφερε μερίσματα στους εργολάβους μέσω των Αττικών Διαδρομών. Τα ποσά αυτά ουσιαστικά πηγαινούν «από τη μία τσέπη

στην άλλη», δεδομένου ότι το 80% της εταιρείας συντήρησης ανήκει στους δύο κατασκευαστικούς ομίλους («Ελλάκτωρ»- «Αβαξ») που κατέχουν και το 99,96% της Αττικής Οδού: Ό,τι ξόδευσαν ως ιδιοκτήτες της μίας εταιρείας, το έπαιρναν ως μέτοχοι της άλλης.

Η τρίτη εταιρεία που δημιουργήθηκε και αποτελούσε το δαιδαλώδες σύστημα, η Αττική Διόδια, είναι η μητρική της Αττικές Διαδρομές. Από το 2001, οπότε δημοσίευσε τον πρώτο ισολογισμό, μέχρι το 2011 είχε συνολικά κέρδη (από μερίσματα της θυγατρικής) 62.4 εκατ. Ευρώ, ενώ η ίδια μοίρασε συνολικά μερίσματα περί τα 49,4 εκατ. Ευρώ στους μετόχους της.

Για να αντιληφθεί κανείς το μέγεθος της χρυσοφόρου όρνιθας για τους μετόχους, είναι τα όσα έχει αναφέρει ο Όμιλος Ελλάκτωρα για τη σύμβασης της Αττικής Οδού στο πρόσφατο ενημερωτικό της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου: *"Ο Όμιλος βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στην κερδοφορία της παραχώρησης της Αττικής Οδού και τυχόν μη ανανέωση της παραχώρησης αυτής μετά το 2024 ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα αποτελέσματα του Ομίλου"*.

Η παραχώρηση της Αττικής Οδού παράγει ένα σημαντικό τμήμα των λειτουργικών ταμειακών ροών του Ομίλου. Για τη χρήση του 2020, η παραχώρηση της Αττικής Οδού Α.Ε. συνεισέφερε 151,6 εκατ. στα συνολικά έσοδα του Ομίλου ύψους 892,3 εκατ. και 105,6 εκατ. στα συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων, και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου ύψους 30 εκατ. Και όλα αυτά σε μία χρονιά που είχε επιβληθεί περιορισμός στην κυκλοφορία των οχημάτων λόγω πανδημίας.

Αντίστοιχα για τη χρήση του 2019 η παραχώρηση της Αττικής Οδού Α.Ε. συνεισέφερε 192,7 εκατ. στα συνολικά έσοδα του Ομίλου ύψους 1.273,6 εκατ. και 134,0 εκατ. σε συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) Ομίλου ύψους 80 εκατ.

Επιπρόσθετα, για την περίοδο 01.01- 31.03.2021, η παραχώρηση της Αττικής Οδού Α.Ε. συνεισέφερε 30,6 εκατ. στα συνολικά έσοδα του Ομίλου ύψους 193 εκατ. και 18,6 εκατ. στα συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) του Ομίλου ύψους 40 εκατ.

Το 2020 η Αττική Οδός εμφάνισε έσοδα από την εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου 151,5 εκατ. ευρώ έναντι 192,7 εκατ. ευρώ το 2019. Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων έχουν μειωθεί σε 106,2 εκατ. ευρώ από 134 εκατ. ευρώ, τα κέρδη μετά από φόρους τοποθετούνται σε 48,7 εκατ. ευρώ από περίπου 72 εκατ. ευρώ, ενώ τα κέρδη προ φόρων ανέρχονται σε 63,3 εκατ. ευρώ από 91.5 εκατ. ευρώ.

Επίσης τα έσοδα της χρήσης από την εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου το 2021 έφτασαν τα 176,77 εκατ. ευρώ έναντι 151,5 εκατ. ευρώ το 2020. Τα κέρδη προ φόρων ανήλθαν στα 71 εκατ. ευρώ από 63,29 εκατ. ευρώ το 2020, ενώ τα μετά από φόρους σε 56,3 εκατ. ευρώ έναντι 48,75 εκατ. ευρώ. Ακόμη και εκείνη την χρονιά της πανδημίας το διοικητικό συμβούλιο της Αττικής Οδού διένειμε ως μερίσμα το ποσό των 82,6 εκατ. ευρώ.

Με κέρδη-ρεκόρ έκλεισε και η χρήση του 2023 για την Αττική Οδό, ανταμείβοντας τους μετόχους της (ΕΛΛΑΚΤΩΡ 65,7%, Άβαξ 34,2%, Egis 0,04%) με τη διανομή συνολικού μερίσματος -μεικτού- ποσού 82 εκατ. ευρώ (34,65 ευρώ ανά μετοχή). Τα έσοδα από την εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου ανήλθαν, πέρσι, σε 215 εκατ. ευρώ καθώς η κυκλοφορία αυξήθηκε κατά 9,5%, έναντι της προηγούμενης χρονιάς

Παράλληλα η εταιρία έλαβε υπέρογκες αποζημιώσεις την περίοδο της πανδημίας λόγω διαφυγόντων κερδών από τους περιορισμούς στην κίνηση των οχημάτων λόγω κορωνοϊού και διεκδικεί δικαστικά ακόμα περισσότερα. Τέλος όσον αφορά τη διαχείριση του δρόμου, ποιος μπο-

ρεί να ξεχάσει τον αποκλεισμό εκατοντάδων οχημάτων εντός της Αττικής Οδού κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας το 2022 και την προβληματική διαχείριση από πλευράς παραχωρησιούχου ή τις περιπτώσεις φυσικών καταστροφών όπου συνεχίζουν να ζητούνται διόδια από τα διερχόμενα οχήματα?

Δυστυχώς όλες οι εισαγγελικές παραγγελίες και διερευνήσεις της Σύμβασης μπήκαν τελικά στο αρχείο και δεν ολοκληρώθηκαν, ενώ και η απόπειρα το 2020 του Υπουργείου Υποδομών να διερευνήσει τη Σύμβαση μέσω της Hill International έπεσε φυσικά ξανά στο κενό.

Οι εναλλασόμενες κυβερνήσεις, ουδέποτε κατήγγειλαν/τροποποίησαν την σύμβαση παραχώρησης, ούτε δε, ως όφειλαν, προσέφυγαν στα πολιτικά Δικαστήρια, προκειμένου να αποδείξουν ότι η προπεριγραφείσα «επιχειρηματική» δραστηριότητα που μετονομάζει «νομότυπα» τα έσοδα σε έξοδα, είναι καταχρηστική τουλάχιστον και υπερβαίνει τα όρια της καλής πίστης, αλλά και αυτής της σύμβασης. Ουδέποτε κατέφυγαν στα πολιτικά Δικαστήρια για να αναγνωριστεί αυτό που πλέον γνωρίζουν οι πάντες ότι η εταιρία πλουτίζει Αδικοιολόγητα. Αντ' αυτού, όλες οι κυβερνήσεις, ήλθαν εκ νέου ως αρωγός της εταιρίας και ενάντια στο κοινό όφελος και θέσπισαν διάταξη νόμου με την οποία ορίζεται ως παράβαση του Κ.Ο.Κ. η παράλειψη καταβολής διοδίων.

Πλέον προ των πυλών βρίσκονται οι υπογραφές για την **νέα περίοδο παραχώρησης της Αττικής Οδού για άλλα 25 έτη**. Από την ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ (νέο Παραχωρησιούχο) ιδρύθηκαν ξανά δύο εταιρείες που είναι η Νέα Οδός Παραχώρηση ΜΑΕ και η νέα εταιρεία που αναλαμβάνει τη διαχείριση ονομάζεται "ΝΕΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕ", επαναλαμβάνοντας το προηγούμενο δοκιμασμένο σχήμα. Ο Πρωθυπουργός μάλιστα έσπευσε να προαναγγείλει μείωση της τάξης του 10% στα διόδια (από 2,8 € στα 2,5 €) αποκρύπτοντας ότι αυτό προβλεπόταν στη Σύμβαση, αφορά μόνο πέντε (5) έτη και ότι υπάρχει η δυνατότητα – πιθανότητα **αμέσως μετά να εκτοξευθούν στα 3,25 € ανά διέλευση**.

Όλα τα παραπάνω δικαιώνουν τις [πάγιες θέσεις της ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ](#), ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης και οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, λειτουργούν πάντα σε βάρος του Δημοσίου Συμφέροντος και των κοινωνικών αγαθών και επ' ωφελεία των επιχειρηματικών ομίλων, προσφέροντας στην κερδοφορία τους κρίσιμες Υποδομές για τις κοινωνίες μας.

