



الجمهورية
التونسية
النيابية الثانية

مجلس نواب الشعب
العادية الثانية 2020-2021

المدة

الدورة

تقرير لجنة المالية والتخطيط والتنمية حول مشروع قانون يتعلق بالترخيص للدولة في الاككتاب في رأس مال شركة تونس الطرقات السيارة (عدد 130/2020)

- تاريخ إحالة مشروع القانون على المجلس: 22 أكتوبر 2020
- تاريخ إحالة مشروع القانون على اللجنة: 05 نوفمبر 2020
- الوثائق المرفقة لمشروع القانون: وثيقة شرح الأسباب
- تاريخ بدأ الأشغال: جلسة يوم 22 أبريل 2021
- تاريخ انتهاء الأشغال: جلسة يوم 03 جوان 2021

مقرر اللجنة: فيصل دربال

رئيس اللجنة: هيكل مكي

مقرر مساعد: مندر

مقرر مساعد: هشام عجيوتي

بن عطية

مسار دراسة مشروع القانون

تاريخ إحالة المشروع على اللجنة: 05 نوفمبر 2020

جلسات اللجنة:

1. جلسة يوم 22 أبريل 2021: النظر في مشروع القانون.
2. جلسة يوم 03 جوان 2021: الاستماع إلى السادة وزير التجهيز والإسكان والبنية التحتية وممثلين عن شركة تونس للطرق السيارة.

قرار اللجنة: الموافقة على مشروع القانون بإجماع الحاضرين

(نتائج التصويت: 4 مع / 0 محتفظ / 0 ضد)

رئيس اللجنة: هيكل المكي

مقرر اللجنة: فيصل دربال

تقرير لجنة المالية والتخطيط والتنمية حول

مشروع حول مشروع قانون يتعلق بالترخيص للدولة في الاككتاب

في رأس مال شركة تونس الطرقات السيارة (عدد 2020/130)

أولاً: تقديم مشروع القانون

تميز نشاط شركة تونس الطرقات السيارة منذ تاريخ تكليفها، وفقاً لما تنص عليه أحكام الفصل 34 من القانون عدد 17 لسنة 1986 المؤرخ في 7 مارس 1987 والمتعلق بتحويل التشريع الخاص بملك الدولة العمومي للطرقات ببناء واستغلال وصيانة عدد من الطرقات السيارة، بتطور حجم الاستثمارات بعنوان إنجاز الطرقات السيارة وصيانتها وتعهدها بطول يبلغ 641 كلم وبكلفة جمالية بما قيمته 3311 مليون دينار. وتم تخصيص تمويلات هامة سواء على حساب القروض الخارجية الموظفة أو مساهمة الدولة عن طريق مواكبة عمليات الترفيع في رأس مال الشركة وذلك في خمس مناسبات:

➤ 70 مليون دينار لإنجاز الطريق السيارة تونس/بنزرت (القانون عدد 50 لسنة 1999 المؤرخ في 31 ماي 1999) مع مساهمة تمويل الصندوق العربي للإنماء FADES بقيمة 24 مليون دينار كويتي.

➤ 100 مليون دينار لإنجاز الطريق السيارة تونس/مجاز الباب - وادي الزرقاء (القانون عدد 95 لسنة 2002 المؤرخ في 4 نوفمبر 2002) مع مساهمة تمويل الصندوق العربي للإنماء FADES بقيمة 25 مليون دينار كويتي.

➤ 87 مليون دينار لإنجاز الطريق السيارة مساكن/صفاقس (القانون عدد 3 لسنة 2006 المؤرخ في 9 جانفي 2006) مع مساهمة تمويل ثنائي للبنك الأوروبي للاستثمار BEI والوكالة اليابانية IICA بقيمة على التوالي 180 مليون أورو و13.501 مليون يان ياباني،

➤ 729 مليون دينار لإنجاز الطرقات السيارة صفاقس - قابس ووادي الزرقاء - بوسالم وقابس - مدن ومدينين - رأس جدير (القانون عدد 57 لسنة 2010 المؤرخ في 01 ديسمبر

(2010) مساهمة تمويل أجنبي يتوزع على كل من BEI و FADES و IICA و BAD بقيمة على التوالي:

■ 234 مليون أورو،

■ 35 مليون دينار كويتي،

■ 15.084 مليون يان ياباني،

■ 138 مليون أورو.

➤ 180 مليون دينار بعنوان استكمال مساهمة الدولة في تمويل إنجاز الطرقات السيارة وادي الزرقاء - بوسالم و صفاقس - قابس - مدينين - رأس الجدير (القانون عدد 75 لسنة 2019 المؤرخ في 14 أوت 2019).

وتقوم الشركة حاليا باستغلال 358 كلم بمقابل و282 كلم وهي بصدد اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لتفعيل استخلاص معالم العبور على مستواها، وهي:

■ الطريق السيارة وادي الزرقاء - بوسالم.

■ الطريق السيارة صفاقس - قابس.

كما أن الشركة بصدد الانتهاء من إنجاز الطريق السيارة قابس - مدينين (84 كلم) التي ينتظر أن تنتهي في موفى سنة 2021، وينتظر أن تكون منشآت وتجهيزات الاستخلاص بخصوص الطريق السيارة مدينين - رأس جدير جاهزة خلال الثلاثية الأولى من سنة 2022 على أقصى تقدير.

هذا، وتم عقد جلسة عمل وزارية بتاريخ 28 أكتوبر 2019 خصصت للنظر في الوضعية المالية لشركة تونس الطرقات السيارة، وتم خلالها إقرار الترفيع في رأس مال الشركة خلال سنة 2020 في حدود تتلاءم مع هيكلية المشاريع المبرمجة بالتنسيق مع وزارة المالية.

وفي إطار تطبيق ما ورد بمحضر جلسة العمل الوزارية ذات العلاقة، تم عقد اجتماع في الغرض بوزارة المالية حضره ممثلين عن وزارة التجهيز والإسكان والهيئة الترابية وشركة تونس الطرقات السيارة حيث يبين ممثلها بأن الاعتمادات المستوجب اكتتابها في رأس مال

الشركة من قبل الدولة بعنوان استكمال مشاريع الطرقات السيارة ستبلغ ما قيمته 170 م.د. وتم احتساب المبلغ على أساس تحيين الكلفة الجمالية لإنجاز الطرقات السيارة للفترة 2010 - 2020 (صفاقس/قابس - مدن - رأس الجدير) والطريق السيارة (وادي الزرقة/ بوسالم) التي تقدر بـ 2593.172 م.د.

وتتوزع هيكلية تمويل المشاريع المذكورة بين مساهمة بنوك تمويل دولية (-FADES-BAD) و(IICA-BEI) البالغة 1445,591 م.د. ومساهمة الدولة في حدود 1152,581 م.د. منها 983 م.د. تم دفعها عن طريق مواكبة الدولة لعمليات الترفيع نقدا في رأس مال الشركة خلال سنتي 2010 و2019 وعليه فإن المبلغ المتبقي والمستوجب دفعه من قبل الدولة يقدر بـ 169,581 م.د. وسيخصص لتمويل الاستثمارات التي هي بصدد الإنجاز بالطريق السيارة صفاقس - قابس/ قابس - مدن ومدنين/رأس الجدير.

وتم الاتفاق خلال الاجتماع سالف الذكر بأن المبلغ المتبقي والمطلوب من الدولة بعنوان إتمام مشاريع الطرقات السيارة المنجزة من الشركة يقدر بـ 170 مليون دينار وذلك بالاستناد إلى ما قدمته الشركة من معطيات محيئة حول كلفة الإنجاز إلى موفى 2020، هذا، وبحكم الحاجة المتأكدة للشركة من السيولة، فإنه سيتم التنصيص صلب مشروع القانون على دفع المبلغ المكتتب من قبل الدولة في شكل تسبقات خزينة وتتم التسوية لاحقا عن طريق تخصيص اعتمادات بميزانية الدولة بمقتضى قوانين المالية.

وباعتبار أن مواكبة الدولة لعملية الترفيع في رأس مال شركة تونس الطرقات السيارة يتم بموجب قانون عملا بمبدأ توازي الصيغ والإجراءات من جهة وتطبيقا لأحكام الفصل 65 من الدستور من جهة أخرى حيث أن هذه العملية تندرج ضمن التعهدات المالية للدولة وعليه، فإن مشروع القانون المعروض يهدف إلى الترخيص للدولة في الاكتتاب نقدا في عملية الترفيع في رأس مال شركة تونس الطرقات السيارة بمبلغ 170 م.د.

🌀 ثانيا: أعمال اللجنة

عقدت لجنة المالية والتخطيط والتنمية جلسة يوم 22 أفريل 2021 نظرت خلالها في مشروع هذا القانون وذلك على ضوء ما ورد عليها من بيانات بوثيقة شرح الأسباب.

وخلال النقاش، أكد أعضاء اللجنة على أهمية مشروع القانون واستحسنوا الترفيع في رأس مال شركة تونس للطرق السيارة وذلك نظرا لحجم الاستثمارات المزمع إنجازها. واعتبروا أنّ وثيقة شرح الأسباب غير كافية ولا تتضمن المعطيات المطلوبة حول الوضعية المالية للشركة ونشاطها واستراتيجية عملها وارتأوا مراسلة الجهة المعنية لطلب مدّها بكافة المعطيات المتعلقة بالشركة لا سيما منها المتعلقة بتقرير النشاط والقوائم المالية المحيئة والمصادق عليها وتقرير مراقب الحسابات حول الشركة وتقرير وزارة الإشراف والتقرير الخاص لمراقب الحسابات المتعلق بالترفيع في رأس المال. كما طلبوا الاستماع إلى سلطة الإشراف لمزيد الاستيضاح.

وفي جلسة يوم 03 جوان 2021 استتمعت اللجنة إلى السيد وزير التجهيز والإسكان والبنية التحتية وممثلين عن شركة تونس للطرق السيارة بعد أن تلقت اللجنة المعطيات المطلوبة. وفي مفتتح الجلسة، استعرض السيد الوزير وأعضاده عدد من المعطيات العامة حول شركة تونس للطرق السيارة وشبكة الطرق السيارة، حيث أفاد أن هيكل رأس مال الشركة تتكون من 98,9% مساهمة الدولة. وبيّن أن عقود اللزمات وكراسات الشروط الممنوحة من الدولة تخول للشركة بناء واستغلال وصيانة طرق سيارة. وأبرز أن التعهدات المحمولة على الدولة تتمثل في إعداد جميع الدراسات الفنية وتوفير ملفات طلبات العروض المتعلقة بأشغال الطرق السيارة ووضع الأراضي الضرورية لإنجاز الطرق السيارة على ذمة الشركة وذلك قبل الانطلاق في الإنجاز، وخلص المنتزع منهم إضافة إلى تعهدات مالية لضمان التوازن المالي للشركة المستلزمة والحفاظ على قدرتها على تسديد القروض المحمولة على عاتقها.

وأفاد أن الشركة محمول عليها إنجاز الدراسات والصفقات وأشغال صيانة شبكة الطرق السيارة وتوابعها، وكذلك محطات الاستخلاص، وتحمل المصاريف المنجزة عنها كما تكلف الشركة باستغلال شبكة الطرق السيارة من خلال استخلاص معالم المرور ومداخل محطات الاستراحة، هذا إضافة إلى إبرام صفقات أشغال بناء شبكة الطرق السيارة ومتابعة إنجازها وخلص مستحقات المتدخلين وتسديد القروض.

واستعرض جدول بياني يحوصل عديد المعطيات على غرار طول المسارات وكلفتها وبداية فتحها للجولان. وأضاف أن مجموع طول شبكة الطرقات السيارة في طور الاستغلال أو المفتوحة للجولان يقدر بـ659 كلم، منها 412 كلم يطبق فيها نظام الاستخلاص (62,5%) و84 كلم في طور البناء حالياً ليصل المجموع إلى 743 كلم.

وتعرض إلى تقدم إنجاز مشاريع الطرقات السيارة الجارية على غرار الطريق السيارة قابس - مدين التي تمت برمجة انتهاء أشغالها في موفى سنة 2022. وأفاد أن الصعوبات المالية للشركة والصعوبات العقارية المتعلقة أساساً بالتحوز بالعقارات وفض الإشكال مع المقاولات المكلفة بإنجاز القسط عدد 2 وطلبات الأشغال الإضافية من المواطنين تعتبر من بين أهم الإشكاليات التي اعترضت أشغال إنجاز هذه الطريق.

كما تطرق لمشروع الطريق السيارة مدين - رأس الجدير الذي انتهت أشغال الأقساط 5 و6 وجزء من القسط 7 (55 كم) وفتحها للجولان منذ جويلية 2018 كما تم الفتح للجولان للأقساط 7 و8 و9 في مارس 2021. وأضاف أن التاريخ المؤمل لدخول نظام الاستخلاص بالطريق السيارة قابس-مدين-راس جدير حدّد لموفى سنة 2022.

وتعرض لمشروع تقوية 96 كلم من الطرقات السيارة، حيث يّين أنه تمت تقوية أجزاء من الطرقات السيارة أ1 (بين مساكن-صفاقس) وأ3 (تونس-بوسالم) وأ4 (تونس-بنزرت) بطول جملي 96 كلم وتوسعة 03 أنصاف محولات بالطريق السيارة أ1 (18 شهر).

وقدّم كذلك معطيات حول تقدم إنجاز أشغال مشروع تركيز نظام الاستخلاص بالطريق السيارة صفاقس-قابس الذي سينطلق العمل به بداية من سنة 2022. وأفاد أن هناك بعض الإشكاليات تتمثل في عدم خلاص المقاولات وتوقف الأشغال أو ضعف نسقها، منها عدم استكمال الأشغال بالقسطين 3 و4 من الطريق السيارة خاصة محول الغربية وأشغال الألياف البصرية، إضافة إلى صعوبات مالية راجعة للمقاولات المكلفة بتركيز نظام الاستخلاص خاصة بالنسبة للأسقف المعدنية والذي تسبب في تأخير هام، كما أن تصميم المشروع الذي يتم إنجازه لأول مرة جعل المقاوله تواجه صعوبات في إنجازه.

وتعرض لتطور مداخيل الاستخلاص بالطرقات السيارة التي تراجعت من 78,4 مليون دينار سنة 2019 إلى 63,2 مليون دينار سنة 2020 وبالتالي خسائر في المداخيل بحوالي 19 م.د.

مقارنة بتقديرات 2020، حيث تقلصت حركة المرور من 60 مليون عربة سنة 2019 إلى 43,7 مليون عربة سنة 2020. واعتبر أن الانخفاض في المداخل راجع بالأساس إلى الأزمة الصحية والتي انجر عنها تقلص عدد مستعملي الطرقات السيارة، علاوة على فتح محطات الاستخلاص للمرور مجاناً في الفترة المتراوحة من 22 مارس 2020 إلى 03 ماي 2020 في إطار الإجراءات الوقائية.

وأفاد أن محطات الاستراحة في طور الاستغلال حالياً تبلغ 12 محطة بـ 03 طرقات سيارة وقد تمت برمجة 16 محطة استراحة بالطريق السيارة 11 والطريق السيارة 3 بكلفة تقدر بـ 13,4 م.د.

وبخصوص الوضعية المالية للشركة، فقد بين أن ضخامة الاستثمارات التي يتطلبها إنجاز برنامج الطرقات السيارة ذات الأولوية أدت إلى إقرار تركيبة تمويل تنقسم بين مساهمة الدولة من خلال الترفيع في رأس مال الشركة وقروض طويلة المدى من ممولين أجانب تحسّلت عليها الشركة بضمان من الدولة.

من جهة أخرى، تطرق المتدخلون لأهم التوصيات المنبثقة عن المجلس الوزاري المضيق بتاريخ 28 أكتوبر 2019 الذي خصص للنظر في الوضعية المالية للشركة والذي أوصى بما يلي:

- توفير المبلغ المتبقي والمقدر بـ 48.5 م.د بعنوان المساهمة في الترفيع في رأس مال الشركة. وقد تحسّلت الشركة على هذا المبلغ على أقساط آخرها في جانفي 2020 (الترفيع بعنوان سنة 2019).

- الترفيع في رأس مال الشركة خلال سنة 2020 في حدود تتلاءم مع هيكلية المشاريع المبرمجة بالتنسيق مع وزارة المالية. وقد تم تحديد مبلغ الترفيع في رأس المال بـ 170 م.د بعد التنسيق بين وزارة الاقتصاد والمالية ودعم الاستثمار وشركة تونس الطرقات السيارة ووزارة التجهيز والإسكان والبنية التحتية، على ضوء مخطط تمويل محين لإنجاز مشاريع الطرقات السيارة، -الإسراع في إصدار الأمرين الحكوميين المحدثين لمعاليم المرور الطريق السيارة 11 مساكن - قابس والطريق السيارة 3 وادي الزرقاء - بوسالم، وهو ما تم إنجازه في أكتوبر 2019.

- دعوة الشركة إلى الحرص على تفعيل المشاريع والبرامج الكفيلة بتحسين الحوكمة وجودة الخدمات.

وأفادوا أن قيمة الاستثمارات الجمالية بلغت حوالي 2.593.172 أ د وقدرت مساهمة البنوك في التمويل بـ 1.445.591 أ د ومساهمة الدولة المستوجبة بـ 1.152.581 أ د. وعليه فقد بلغت قيمة الاعتمادات التي تم اكتتابها وتحريرها من قبل الدولة برأس مال الشركة بـ 983.000 أ د آخرها بعنوان 2019 بقيمة 180 م.د، ويكون بذلك المبلغ المتبقي بقيمة 170 م.د مبرمج اكتتابه بعنوان سنة 2021 وهو موضوع مشروع القانون المعروض بما سيمكّن من تمويل مشاريع الطرقات السيارة (صفاقس-قابس، وقابس-مدنين، ومدنين-راس جدير) حسب كلفتها المحينة في إطار مساهمة الدولة لإنجاز هذه المشاريع وتوفير اعتمادات ضرورية لتمكين الشركة من مجابهة جزء من التزاماتها المالية الهامة.

وتطرقوا إلى مدى تنفيذ الدولة لالتزاماتها المالية تجاه الشركة، حيث بيّنوا أن الشركة أبرمت الشركة اتفاقيتين مع الدولة (وزارتي المالية والتجهيز) في جوان 2003 ومارس 2010 نصت على مجموعة من تعهدات الدولة، تتضمن أساسا دعما ماليا في إطار نموذج مالي تهدف إلى ضمان التوازن المالي للشركة والحفاظ على قدرتها على تسديد أقساط القروض المحمولة على عاتقها، كما تهدف هذه التعهدات أيضا إلى المساهمة في احترام الشركة لمؤشرات تم ضبطها من قبل الممولين. من جهة أخرى، بيّنوا أن مجموع الخسائر المنجّرة عن عدم الزيادة في معلوم المرور تقدر بما قيمته 530 م.د إلى نهاية سنة 2020.

وحول الصعوبات المالية للشركة وأبرز أسبابها، أفادوا أنه خلافا للتأثيرات الإيجابية على الجانبين الاقتصادي والاجتماعي للاستثمارات في الطرقات السيارة على المستويين الوطني والجهوي، فإن المردودية المالية ونتائج الاستغلال لهذه المشاريع تعتبر غير مثمرة بالنسبة للشركة صاحبة اللزمة. وبيّنوا أن الشركة تشهد منذ فترة وضعية مالية صعبة، من بين أسبابها خاصة:

- عدم توفير المساهمات المالية المقدرة بـ 146 م.د من قبل الدولة طبقا لوثيقة الاتفاق المبرمة مع الشركة سنة 2010.

- أهمية أعباء الأعوان بإدماج 600 عون مناولة في 2011 وتقدر هذه الأعباء بحوالي 40 م.د سنة 2020.

- تضخم سداد القروض لتراجع قيمة الدينار مما نتج عنه أعباء مالية إضافية قدرت بـ 43 م.د سنة 2018، و 25 م.د سنة 2019 و 04 م.د في 2020.

- تأخر إنجاز المشاريع والشروع في تسديد أقساط قروضها قبل دخولها الاستغلال وتحقيق المداخيل، حيث تم تسديد 460 م.د أصل دين وفوائد دون تحقيق مداخيل الى غاية ماي 2021.

وفيما يتعلق بالسياسة التسعيرية للدولة وتأثيرها على التوازنات المالية للشركة، فقد بينوا أن تعريفه معالم المرور المعتمدة لا تمكّن حالياً من تغطية الالتزامات المالية للشركة: (26 مليون/كلم صنف 1، 42 مليون/كلم صنف 2، و 61 مليون/كلم صنف 3 وهي من أضعف النسب في العالم). وأضافوا أنه تم إعداد مشروع أمر يضبط التعريفات الجديدة لمعالم المرور بالطرقات السيارة، وهو معروض على استشارة الوزارات والهيكل المعنية (النقل، التجارة: مجلس المنافسة، المالية).

وتطرقوا لتأثير تأخر دخول الطرقات السيارة حيز الاستغلال على التوازنات المالية للشركة، وأكدوا أن ذلك راجع بالخصوص لصعوبات التحوز بالعقارات من قبل الدولة وعدم تمكّنها من وضع كامل حوزة المشروع على ذمة الشركة قبل انطلاق الأشغال (حسب البنود التعاقدية)، أو حتى خلالها، وتأخرها في ذلك، خاصة في السنوات التي تلت أحداث الثورة في 2011 حيث شهدت تلك الفترة المطالبة بالترفيغ في قيمة غرامات الانتزاع وعدم تمكّن الدولة من التحوز بالعقارات حتى بعد دفع غرامات الانتزاع وإيقاف الأشغال بالقوة لمرات متعددة والمطالبة بطرقات ومسالك ومنشآت إضافية غير مبرمجة تطلبت دراسات وأشغال وأجال إضافية والمطالبة بالتشغيل بحضائر المشاريع ولو بصفة تفوق الطاقة التشغيلية للمقاولات وحاجياتها الفعلية وهو ما أدى إلى توقف الأشغال لفترات طويلة.

وأضافوا أن عدم تزامن انتهاء أشغال الطرقات السيارة وفتحها للجولان مع استكمال تركيز أنظمة الاستخلاص بها وانطلاق استغلالها يعد من بين أسباب تأخر دخول مشاريع الطرقات السيارة حيز الاستغلال، هذا علاوة على الصعوبات المالية الحادة التي تشهدها الشركة منذ سنة 2019 والتي نتجت عنها عدم القدرة على خلاص مستحقات المقاولات وبقيّة المتعاملين معها وهو ما انجر عنه توقف الأشغال أو إنجازها بنسق بطيء وغير مرضي.

وأكدوا في نفس السياق، أن تأخر دخول مشاريع الطرقات السيارة حيز الاستغلال تسبب في استنزاف الموارد المالية للشركة بما أن هذه الأخيرة شرعت في تسديد أقساط قروض مشاريع طرقات سيارة لم تدخل بعد طور الاستغلال وذلك دون تسجيل أي مداخيل لاستغلالها، حيث بلغت قيمة أقساط القروض المدفوعة (أصل وفوائد) حوالي 460 م.د من سنة 2015 إلى تاريخ 17 ماي 2021.

وفيما يتعلق بالالتزامات المالية للشركة تجاه مختلف الممولين بعنوان سنة 2021، فقد بلغت حوالي 245,464 م.د وبلغت التزاماتها تجاه مختلف المتدخلين لإنجاز المشاريع إلى غاية موفى 2021 حوالي 343 م.د.

وبالنسبة لتحسين الحوكمة وجودة الخدمات بالشركة، أكدوا على ضرورة الترفيع في المداخيل، من خلال النقاط التالية:

- تركيز الأجهزة متعددة الاستخلاص، اعتماد الشحن عبر موقع واب الشركة والشحن عبر الهاتف الجوال لمشغلي الاتصالات الثلاثة تطبيق (USSD والشحن بواسطة تطبيق m-dinar)،
- السعي لتطور مداخيل محطات الخدمات التي في طور الاستغلال بفضل مراجعة الإتاوات وفوترة تأخير خلاص الفاتورات،
- ارتفاع نسبة الاشتراكات مسبقة الدفع من 29% إلى 36% للفترة 2019 – 2020 من حيث القيمة ومن 26% إلى 33% من حيث عدد المستعملين للفترة 2019 – 2020،
- كراء فائض السعة للألياف البصرية، مما سيمكن من تحقيق موارد مالية إضافية لفائدة الشركة،
- الانطلاق في تركيز منظومة للتراسل الإلكتروني للمراسلات الإدارية "عليسة" بالتعاون مع المركز الوطني للإعلامية،
- الانطلاق في تحديث المنظومة المعلوماتية للشركة (Enterprise resource planning (ERP) ،
- الانتهاء من المرحلة الثانية لدراسة خارطة الطريق العملية لتطوير نظام المعلومات والاتصالات وبرامج العمل،

- الشروع في النقاش مع الشركات الكبرى لإدماج حرفائها بمنظومة الاستخلاص الآلي. وبخصوص تحسين جودة الخدمات، أفادوا أنه سيتم العمل على تحقيق ما يلي:
 - الإعلان عن طلب عروض لإسناد عدد 06 فضاءات استراحة وخدمات بالطريق السيارة 11 وأ3،
 - الشروع في إعداد كراس الشروط لإعلان طلب العروض لعدد 10 محطات أخرى،
 - تجديد غرف الاستخلاص بمحطة مرناق والاستغناء عن غرفتين في كل اتجاه وتخصيصهما للعبور الآلي،
 - تجديد حواجز الاستخلاص بالطريق السيارة 4 ومحطة مرناق لتكون ذات تقنية عالية.
 - الشروع في تركيز منظومة مركزية بكاميرات مراقبة بالطريق السيارة 31 وأ4 في مرحلة أولى وأ1 في مرحلة ثانية،
 - تطور منظومة الاستخلاص الآلي في كل المحطات.
- وتطرقوا في الختام لسبل تحسين طرق التصرف، حيث أكدوا عزم المؤسسة على إعادة توظيف عدد 34 عوناً على مستوى إقليم باجة والسعي إلى برمجة إعادة توظيف عدد 77 عوناً على مستوى أقاليم المحرس والمطوية، إلى جانب برمجة إعداد قانون إطار خلال سنة 2021 يضبط الحاجيات الفعلية والضرورية للتأمين العادي لنشاط الشركة والشروع في تركيز منظومة متابعة ومراقبة أسطول السيارات (منظومة GPS).
- وخلال النقاش، أكد أعضاء اللجنة على ضرورة أن تراعي سياسة ربط المناطق بشبكة الطرقات السيارة مبدأ التمييز الإيجابي وإيلاء كافة مناطق الجمهورية نفس الاهتمام والعناية وفك عزلة عديد المناطق المهمة والمساهمة في التنمية والنهوض بالاقتصاد بما يساعد على تحسين مستوى عيش المواطن في تلك المناطق، حيث لاحظ النواب أنّ شبكة الطرقات السيارة الحالية مرتكزة على الشريط الساحلي وهو ما يسبب مزيد من الاحتقان الاجتماعي والغبن لمتساكني بقية المناطق المستثناة. وأكدوا على ضرورة مراعاة عديد الأبعاد التاريخية والاقتصادية والاجتماعية وإعادة ترتيب الأولويات من جديد في هذا المجال.
- واعتبروا أنّ الترفيع في التعريفات المتعلقة بمعاليم المرور بالطرقات السيارة يجب أن يتم بصفة تدريجية مع ضرورة تحسين جودة الخدمات المسداة. وأكدوا أنّ تحقيق الموازنات

المالية للشركة لا يمكن أن يكون على حساب دافع الضريبة ويمكن التفكير في حلول أخرى في الغرض. وطالبوا بمدّ اللجنة ببعض الإحصائيات في علاقة بالتعريفات المعمول بها في نظام الاستخلاص على غرار سعر الكيلومتر المقطوع مقارنة بدول أخرى وعدد الأعوان بالنسبة لكل كيلومتر.

وتقدّموا بجملة من الاستفسارات تعلقت خاصة بالوضعية المالية للشركة وقدرتها على الإيفاء بتعهداتها وحجم مديونيتها وشدّدوا على أهمية أن يكون للشركة مخطط لإعادة الهيكلة واستراتيجية عملها المستقبلي قبل الحسم في مسألة المصادقة على الترفيع في رأس المال.

كما تساءلوا إن تم التفكير في فتح القطاع لاستثمار الخواص في إطار الشراكة بين القطاعين العام والخاص أو كذلك شركات مع دول أجنبية للاستثمار في المجال وعن وجود رؤية لتطوير القطاع والقيام بمشاريع كبرى غير الاعتماد على نظام اللزمات. كما استفسروا عن استراتيجية الشركة لتحسين جودة الخدمات في الطرقات السيارة.

وتطرق أحد النواب، في هذا الإطار، إلى تقرير مراقب الحسابات الذي يتضمن احترازا اعتبرها خطيرة بحكم تعلقها بالحسابات البنكية وطلب تقديم توضيحات حول وجود مبالغ عالقة لم تتم تسويتها وعمليات غير مسجلة في المحاسبة ومدرجة في الكشوفات البنكية وأرصدة قديمة غير مبررة، معتبرا أن مثل هذه الإخلالات غير مقبولة بالنسبة لمؤسسة عمومية بهذه الأهمية.

كما تعرّض إلى ضرورة التقيّد بتطبيق النظام المحاسبي طبقا للإجراءات المعمول بها وتسجيل المداخل دون اعتبار الأداء على القيمة المضافة وبالتالي يجب اتباع نفس الطريقة حتى مع ارتفاع الأداء على القيمة المضافة، هذا بالإضافة إلى ضرورة المطابقة الكاملة بين القوائم المالية المنشورة والقوائم التي تم اعتمادها من قبل مراقب الحسابات.

وأكد أنه لا يمكن الترفيع في رأس مال الشركة إلا بعد تحرير المبلغ وذلك تطبيقا لمقتضيات الفصل 295 من مجلة الشركات التجارية. واعتبر أن الوضعية المالية الحرجة للشركة يمكن أن تتسبب في تكبّد خسائر تصل إلى نصف رأس المال في غضون 06 سنوات. ودعا إلى ضرورة وضع خطة حقيقية لإنقاذ الشركة، مستنكرا ارتفاع أعباء أجور الأعوان التي تصل إلى حوالي

50% من مداخيل الشركة وارتفاع حجم الاستهلاكات التي تصل إلى حوالي 28% من حجم المداخيل.

وطالب رئيس اللجنة في ختام التدخلات بضرورة مدّ اللجنة بالوثائق المتعلقة بمحضر جلسة مجلس إدارة الشركة حول الترفيع في رأس المال ليتسنى دراستها قبل إنهاء النظر في المشروع.

وفي ردوده، بيّن السيد الوزير وأعضاده أنه تم إعداد خطة واضحة وشاملة لتطوير شبكة الطرقات السيارة. وتطرق لعدد من المسائل في علاقة بالشبكة على غرار وجود مشروع طريق سيارة مغربية تربط بين الحدود الجزائرية والشقيقة ليبيا في طور الإنجاز.

وجدّد تأكيده على أنه ليس هناك أي استثناء أو تفرقة بين مختلف مناطق الجمهورية وسيتم العمل على مزيد تعزيز امتداد شبكة الطرقات السيارات حسب الأولويات والإمكانات المرصودة.

واعتبر أن الترفيع في التعريف المتعلقة بمعالم المرور بالطرقات السيارة ضروري لإيجاد التوازنات المالية للشركة خاصة وأنه لم يتم تجسيم الزيادة المقررة منذ 2014 كل سنتين بـ 10% بمقتضى اتفاقيات ثلاثية بين الوزارات المكلفة بالتجهيز وبالمالية وبالتنمية وهو ما زاد في الصعوبات المالية للشركة بحكم أن التعريف المعمول بها حاليا تعتبر من بين أدنى التعريفات في العالم.

وبخصوص تحفظات مراقبي الحسابات، أوضح أن الوزارة لا تصادق على القوائم المالية إلا بعد الاطلاع على محاضر جلسات مجلس الإدارة وقد تمت المطالبة بإحداث لجنة متابعة التوصيات الواردة من قبل مراجعي الحسابات.

وأفاد أن الوزارة بصدد إعداد ملف لإعادة هيكلة الشركة وقدّم كل الأرقام والمعطيات المتعلقة بتحرير رأس المال حيث تمت آخر عملية لذلك في جانفي 2021. وأضاف أن هناك تنسيق بالتعاون مع الوزارة المكلفة بالتجهيز والبنوك المساهمة في رأس مال الشركة على إيجاد موارد جديدة للشركة على غرار تعزيز فضاءات الاستراحة والإشهار وغيرها.

وجدد المتدخلون تأكيدهم أن الشركة تمرّ بصعوبات مالية منذ 2010 وعلى الدولة تمكينها من منحة تضاهي الخسائر المالية المقدرة بـ 150 م.د والعمل على إقرار زيادة في التعريفية كل 3 سنوات، بحكم أنه من بين 7 زيادات مقررة لم يتم تجسيم إلا زيادة واحدة فقط.

وتفاعل المتدخلون مع ملاحظات النواب بخصوص تطوير نشاط الشركة وإيجاد الحلول اللازمة لإنقاذها من الوضعية المالية الصعبة التي تعترضها. حيث اعتبروا بخصوص تشريك الخواص في إنشاء وتهيئة الطرقات السيارة أن أغلب المستثمرين لا يعتبرون الاستثمار في شبكة الطرقات السيارة مربحا باستثناء الطريق السيارة تونس - الحمامات.

هذا وتم مدّ اللجنة في ختام الجلسة بالتقرير الخاص لمراقبي الحسابات حول عملية الترفيع في رأس المال مع حذف الأفضلية في الاكتتاب. ويفيد التقرير أن هذه العملية تندرج في إطار استكمال مساهمة الدولة في تمويل إنجاز الطرقات السيارة وادي الزرقاء - بوسالم و صفاقس - قابس وقابس - مدينين ومدنين - رأس جدير. كما ينص التقرير على أنه تم الترخيص للدولة في الاكتتاب في الزيادة في رأس مال الشركة بمقتضى القانون عدد 75 لسنة 2019 المؤرخ في 14 أوت 2019. وقد تم التأكيد من قبل مراقبي الحسابات أنه تم التثبت من المعلومات المدرجة في تقرير مجلس الإدارة ومن مشروع الترفيع في رأس المال ولم يكن هناك ملاحظات حول قرار حذف أفضلية الاكتتاب لباقي المساهمين وتخصيص كامل الزيادة في رأس المال لصالح الدولة التونسية وحول تحديد سعر الإصدار حسب قيمته الإسمية.

🔗 ثالثاً: قرار اللجنة

قررت لجنة المالية والتخطيط والتنمية الموافقة على مشروع القانون بإجماع أعضائها الحاضرين.

مقرر

رئيس اللجنة

اللجنة

فيصل

هيكل مكي

دربال