

Αιχμές του Συλλόγου Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού κατά του υφυπουργού Υποδομών και του ΤΑΙΠΕΔ

2024/12/19 09:32 στην κατηγορία ΟΔΙΚΕΣ

Την ακόλουθη ανακοίνωση εξέδωσε ο Σύλλογος Εργαζομένων Εγνατίας Οδού, έπειτα από δημόσια τοποθέτηση του υφυπουργού Υποδομών, Νίκου Ταχιάου στα Γρεβενά.

Η ανακοίνωση του ΣΕΤΕΟ

Σε συνέχεια των δηλώσεων του Υφυπουργού Υποδομών κ. Ν. Ταχιάου στα Γρεβενά «Η Εγνατία ήταν ένα απόκτημα, (με την παραχώρησή της) θα γίνει ένα κόσμημα» ([δείτε το link](#)) οφείλουμε να τοποθετηθούμε στα όσα διατυπώθηκαν για τη δημόσια διαχείριση του παγίου από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών.

Πράγματι, τα παλαιότερα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου έχουν «αρχίσει να γηράσκουν» και απαιτείται ο «εκσυγχρονισμός» τους (δηλαδή η αποκαλούμενη βαριά συντήρηση). Πρέπει όμως να συμπληρώσουμε σε αυτά που είπε ο Υφυπουργός Υποδομών τα εξής:

Το 2006 η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» είχε υποχρεωθεί να συνάψει δάνειο 250 εκ. € από την Τράπεζα Πειραιώς για να καλυφθεί μέρος της εθνικής συμμετοχής έργων κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, χρηματοδότηση που δεν εξασφάλισε τότε η κυβέρνηση μέσω των Υπουργείων Υποδομών και Οικονομικών.

Το δάνειο λήφθηκε από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» με εγγύηση των εσόδων διοδίων της Εγνατίας Οδού.

Με ευθύνη των ίδιων υπουργείων τα διόδια της Εγνατίας Οδού ξεκίνησαν σταδιακά μετά το 2011, γεγονός που έδωσε δικαίωμα στην Τράπεζα να καταγγείλει τη δανειακή σύμβαση.

Λόγω της καταγγελίας της σύμβασης, από το 2014 έως και το 2020 η Τράπεζα Πειραιώς παρακρατεί σχεδόν όλα τα έσοδα διοδίων τα οποία κανονικά προορίζονται για τη συντήρηση της οδού.

Η Τράπεζα Πειραιώς δέσμευσε έσοδα διοδίων όχι μόνο για την αποπληρωμή των 250 εκ. € και των προβλεπόμενων τόκων αλλά πολύ μεγαλύτερα ποσά τα οποία με καθυστέρηση διεκδικεί σήμερα δικαστικά η «Εγνατία Οδός Α.Ε.».

Το 2012 ο αυτοκινητόδρομος πέρασε στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ για να τον παραχωρήσει σε ιδιώτες. Ταυτόχρονα πέρασε στη δικαιοδοσία του ΤΑΙΠΕΔ και η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μέσω του δικαιώματος ψήφου της μοναδικής της μετοχής.

Το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπουργείο Υποδομών δεν έκαναν έγκαιρα ενέργειες για να αποτρέψουν τη δέσμευση των εσόδων διοδίων παρότι γνώριζαν ότι τα χρήματα αυτά κανονικά αφορούν τη συντήρηση του αυτοκινητόδρομου.

Το ΤΑΙΠΕΔ δεν έκανε ενέργειες διότι με τη συγκεκριμένη τακτική το δάνειο θα αποπληρώνονταν νωρίτερα και έτσι θα εξασφάλιζε ότι η Εγνατία Οδός θα παραδίδονταν «ελεύθερη βαρών» στον ιδιώτη παραχωρησιούχο και θα αποσύρονταν από την Τράπεζα τα προσκόμματα στη διαδικασία παραχώρησης.

Από το 2012 (13 έτη!) που το ΤΑΙΠΕΔ προσπαθεί να πουλήσει την Εγνατία Οδό, ουσιαστικά απαγορεύει στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.» να προβεί σε έργα αναβάθμισης (π.χ. ΣΕΑ).

Ακόμα και τώρα που η Εγνατία Οδός Α.Ε. πλέον εισπράττει μέσω διοδίων ικανοποιητικά ποσά που θα μπορούσαν να διατεθούν και για επιμέρους εργασίες «βαριάς» συντήρησης, δεν αντιλαμβανόμαστε να ιεραρχούνται οι προτεραιότητες στα πλέον επείγοντα ζητήματα - αντιθέτως βλέπουμε ότι σημαντικό μέρος των εσόδων διοδίων που πρέπει να διατίθενται για τη συντήρηση της Εγνατίας Οδού χρηματοδοτεί άλλα έργα εκτός Εγνατίας Οδού όπως π.χ. η λειτουργία της περιφερειακής οδού Θεσσαλονίκης.

Συνολικά θεωρούμε ότι όλα τα παραπάνω που επέφεραν την υποβάθμιση του αυτοκινητόδρομου Εγνατίας Οδού εμφανίζουν σήμερα ως δικαιολογημένη και επιβεβλημένη την ιδιωτικοποίησή της και τον υπερδιπλασιασμό του κόστους διοδίων.

Να τονίσουμε ότι παρά την οικονομική δυσπραγία της εταιρείας και την αδυναμία της να χρηματοδοτήσει και να εκτελέσει άμεσα όλα τα απαιτούμενα έργα βαρειάς συντήρησης (σε χρονικό ορίζοντα λίγων ετών με τα εκτιμώμενα έσοδα των διοδίων θα μπορεί και σε αυτό το ζήτημα να ανταποκριθεί πλήρως), κυρίως για τα οδικά τμήματα που κληρονόμησε από το ΤΕΟ και δεν κατασκεύασε η ίδια (Α/Κ Κλεδιού – Καλοχώρι και Α1), λειτουργεί επιτυχώς και συντηρεί το οδικό δίκτυο (σήραγγες, αποχέτευση, ηλεκτροφωτισμός, καταστρώματα γεφυρών, κ.α.), κρατά ανοικτό το χειμώνα ένα οδικό δίκτυο που διασχίζει την Πίνδο (6μημη περίοδος αποχιονισμού) όταν οι ιδιωτικοποιημένοι δρόμοι κλείνουν με το πρώτο χιόνι, επανδρώνει σε 24ωρη βάση την επιτήρηση της ασφάλειας της οδού.

Υπενθυμίζουμε και πάλι ότι ο σύλλογος μας έχει συντάξει και κοινοποιήσει στην κυβέρνηση και την εταιρεία, ολοκληρωμένη μελέτη με τίτλο [«Το δημόσιο συμφέρον απέναντι στην Παραχώρηση»](#) των οικονομολόγων Γρ. Ζαρωτιάδη και Λ. Βατικιώτη όπου αποτυπώνεται με στοιχεία:

Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης της οδού υπό δημόσιο έλεγχο θα μπορούσε να γίνει και με μικρότερο αντίτιμο από το 0,03€/χλμ

Με το αντίτιμο των διοδίων όπως το περιγράφει η σύμβαση παραχώρησης **το δημόσιο σε βάθος 35ετίας θα μπορούσε να είχε έσοδα 6 δις €.**

Εκτιμήσαμε ότι το τίμημα θα είναι κάτω από 1,5δις€ και τα υπόλοιπα θα είναι κέρδη του παραχωρησιούχου και των τραπεζών του. Ήταν πραγματικές οι προβλέψεις μας αφού το τίμημα ήταν χαμηλότερο από αυτές, ενώ επιπλέον **το ΤΑΙΠΕΔ εις βάρος του δημοσίου το μείωσε κατά 170 εκ € για να υπάρξει μικρότερο ρίσκο στην «επένδυση»**.. Επιπροσθέτως μείωσε ακόμη 7,5% τον ετήσιο τζίρο, μετά την υποβολή των προσφορών, λίγο πριν σταλεί η σύμβαση στο Ελεγκτικό Συνέδριο εις βάρος και πάλι του δημόσιου συμφέροντος.

Εδώ θα επαναλάβουμε αυτό που έχουμε διατυπώσει σε πολλές ανακοινώσεις θέσεις μας, ότι η εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», μπορεί πλέον να είναι οικονομικά απόλυτα βιώσιμη από τα έσοδα των διοδίων «χαμηλής» χρέωσης (0,03 ευρώ/χλμ), καλύπτοντας εξολοκλήρου και τις απαιτούμενες ανάγκες ελαφριάς και βαριάς συντήρησης σε βάθος χρόνου εφόσον βέβαια τα έργα γίνονται σε συνθήκες κανονικού ανταγωνισμού.

Το πραγματικό δίλημμα που πρέπει να απαντηθεί από τους πολίτες είναι:

Αύξηση διοδίων από 0,03€/χλμ σε 0,075 €/χλμ (αύξηση κατά 150% άρα και των κερδών των ιδιωτών) και κατάργηση όλων των απαλλαγών ανέργων και τοπικών μετακινήσεων στην Θράκη και Ήπειρο

Ή

Διατήρηση χαμηλού κόστους διοδίων με δημόσια διαχείριση των υποδομών.