

Παραχώρηση Εγνατίας Οδού: Υπέρ ή κατά;

2016/05/25 13:19 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Το ΤΑΙΠΕΔ υποστηρίζει, με έμφαση, την πλήρη παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, επικαλούμενο μνημονιακή δέσμευση. Το ΥΠΟΜΕΔΙ τη θεωρεί ζημιογόνο για το Ελληνικό Δημόσιο και την αρνείται πεισματικά. **Σφάλλουν αμφότερα.**

Μνημονιακής ή μη υποχρέωσης, η όποια παραχώρηση πρέπει να είναι επωφελής για το Δημόσιο. Και όπως ασφαλώς γνωρίζει το ΤΑΙΠΕΔ, καθοριστικό στοιχείο της επιτυχούς παραχώρησης είναι η ορθολογική κατανομή των κινδύνων, δηλαδή ο παραχωρησιούχος να αναλάβει μόνον εκείνους που μπορεί να αντιμετωπίσει καλύτερα από το Δημόσιο.

Στην προκειμένη περίπτωση, ούτε ο κίνδυνος αστοχιών (γεωτεχνικών κ.λπ) ούτε η αντοχή των κατασκευών στο χρόνο μπορούν να εκτιμηθούν αξιόπιστα από τους υποψήφιους παραχωρησιούχους, αφού αυτοί δεν συμμετείχαν στην κατασκευή του έργου.

Κατά συνέπεια, θα τιμολογήσουν ασύμφορα για το Δημόσιο την αποκατάσταση των μελλοντικών αστοχιών και τη βαριά / περιοδική συντήρηση του έργου. Ούτε όμως και ο κυκλοφοριακός (και εν γένει εμπορικός) κίνδυνος μπορεί εύλογα να αναληφθεί από παραχωρησιούχο στο υπόψη έργο.

Image not found or type unknown



Κατά τη διάρκεια των επόμενων αρκετών ετών, η μεν διεθνής κυκλοφορία στην Εγνατία Οδό θα εξαρτηθεί **σημαντικά από την εξέλιξη των σχέσεων των κρατών της ευρύτερης περιοχής, η δε εγχώρια κυκλοφορία από την εξέλιξη της εθνικής οικονομίας.**

Όπως ασφαλώς δεν λησμονεί το Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, το Ελληνικό Δημόσιο έχει παραχωρήσει ήδη από το 1995 την Εγνατία Οδό στην ομώνυμη Ανώνυμη Εταιρεία (ΕΟΑΕ) που συνέστησε με σκοπό τον σχεδιασμό, μελέτη, κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση της.

Σύμφωνα με τον ιδρυτικό της Νόμο η ΕΟΑΕ δεν ανήκε στον δημόσιο τομέα, αλλά στη συνέχεια με διαδοχικές μεταπτώσεις εξομοιώθηκε στην ουσία με ΔΕΚΟ.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η **ορθολογική θέση για την παραχώρηση ή μη της Εγνατίας Οδού** περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- η ΕΟΑΕ να αναθέσει σύμβαση Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με διεθνή διαγωνισμό, ώστε να μην απαιτηθούν διοικητικές και νομοθετικές ρυθμίσεις.
- η σύμβαση να αφορά μόνο στη λειτουργία (περιπολίες οχημάτων, τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης κλπ), την ελαφρά / τακτική συντήρηση και τη συλλογή των διοδίων, τα οποία θα αποδίδονται στην ΕΟΑΕ.

Η τιμή των διοδίων ανά χιλιόμετρο στην Εγνατία Οδό πρέπει να εξισωθεί με την ενιαία τιμή όλων των άλλων υπεραστικών αυτοκινητοδρόμων. Σήμερα είναι πολύ μικρότερη, εξ αιτίας προηγούμενων διαδοχικών αποφάσεων με κριτήριο το μικροπολιτικό κόστος.

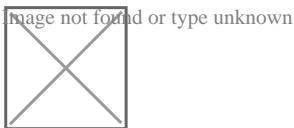
- η σύμβαση να προβλέπει την ικανοποίηση ελαχίστων αποδεκτών επιπέδων εξυπηρέτησης των χρηστών (ταχύτητα επέμβασης σε ατύχημα, χρόνος αναμονής οχημάτων στα διόδια κλπ) και οργανογραμμάτων εξοπλισμού και προσωπικού.
- η διάρκεια της σύμβασης να καλύπτει τουλάχιστον μία δεκαετία (ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στον ιδιωτικό φορέα για την απόσβεση των επενδύσεων του σε εξοπλισμό, σύγχρονα συστήματα οργάνωσης κλπ), αλλά να μην υπερβαίνει τη δεκαπενταετία (διότι θα έχουν μεταβληθεί άρδην οι υφιστάμενες σήμερα συνθήκες).
- ο ιδιωτικός φορέας να αμείβεται με μηνιαίο τίμημα κατάλληλα αναπροσαρμοζόμενο.
- η ΕΟΑΕ να έχει την εποπτεία / έλεγχο της σύμβασης ΣΔΙΤ.
- η ΕΟΑΕ να αποπληρώσει τα μικρά τραπεζικά δάνεια που έχει συνάψει.
- η ΕΟΑΕ να έχει την ευθύνη αποκατάστασης των μελλοντικών αστοχιών και της βαριάς / περιοδικής συντήρησης μέσω δημόσιων διαγωνισμών (συμβάσεις - πλαίσιο).

Αναμφίβολα, μία καλά δομημένη σύμβαση ΣΔΙΤ που θα ανατεθεί με υγιή ανταγωνιστική διαδικασία θα ικανοποιεί τις ανάγκες των χρηστών με εύλογο κόστος. Δεν αρκεί όμως αυτό. Το δημόσιο συμφέρον και η υποχρέωση μεγιστοποίησης του κοινωνικού οφέλους επιτάσσουν την **παράλληλη εφαρμογή ορθολογικών κυβερνητικών αποφάσεων που θα αγνοούν το όποιο μικροπολιτικό κόστος και όφελος.**

Οι κινήσεις που πρέπει να γίνουν

Πρώτον, η τιμή των διοδίων ανά χιλιόμετρο στην Εγνατία Οδό πρέπει να εξισωθεί με την ενιαία τιμή όλων των άλλων υπεραστικών αυτοκινητοδρόμων. Σήμερα είναι πολύ μικρότερη εξ αιτίας προηγούμενων διαδοχικών αποφάσεων με κριτήριο το μικροπολιτικό κόστος.

Όπως αντίστοιχα οι ιδιώτες παραχωρησιούχοι, το Ελληνικό Δημόσιο έχει συνάψει και αυτό μεγάλα δάνεια για την υλοποίηση της Εγνατίας Οδού. Οι Έλληνες και αλλοδαποί χρήστες της πρέπει να συμβάλουν ουσιαστικά στην αποπληρωμή των δανείων.



Δεύτερον, πρέπει να **επιτευχθεί αναλογική επιβάρυνση των χρηστών με την εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος χρέωσης**. Τα συστήματα αυτά έχουν μεν χαμηλό κόστος συλλογής, προϋποθέτουν όμως θεσμοθέτηση αυστηρών προστίμων και ποινών για τους παραβάτες.

Τρίτον, είναι κοινωνικά δίκαιη η υιοθέτηση εκπτώτικης πολιτικής για τους συχνούς χρήστες. Πρέπει επίσης να προβλεφθούν πρόσθετες ειδικές εκπτώσεις αποκλειστικά για τους κατοίκους μικρών παρόδιων οικισμών που δεν έχουν πρακτικά εναλλακτική διαδρομή (π. χ. σύνδεση Μαλακασίου με Μέτσοβο).

Τέταρτον, τα καθαρά έσοδα από την εκμετάλλευση της Οδού πρέπει να κατανέμονται, στο πλαίσιο των δεσμεύσεων της Χώρας, για την αποπληρωμή των μεγάλων δανείων του Ελληνικού Δημοσίου και για την αναβάθμιση του τοπικού και περιφερειακού οδικού δικτύου προσβασιμότητας στον αυτοκινητόδρομο, δηλαδή για την οικονομική ανάπτυξη.

Στη σημερινή δύσκολη συγκυρία είναι απολύτως αναγκαίο να αρθεί άμεσα η διαφωνία του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ, που έχει την κυβερνητική ευθύνη στον τομέα των αυτοκινητοδρόμων, και του ΤΑΙΠΕΔ, που είναι ο αποκλειστικός μέτοχος της ΕΟΑΕ.

Πρέπει αμφότερα να σταματήσουν να οχυρώνονται στις εκφρασμένες θέσεις τους. Οφείλουν να συγκλίνουν με θετικό πνεύμα σε κοινή ορθολογική θέση που θα μεγιστοποιεί το δημόσιο συμφέρον.

Σέργιος Λαμπρόπουλος

(Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ - Τομέας Προγραμματισμού και Διαχείρισης Τεχνικών Έργων, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Γενικός Διευθυντής της ΕΟΑΕ 1996 - 2006, πρώην γενικός γραμματέας Δημοσίων Έργων), αναδημοσίευση από το tovima.gr.