

# Οι εργαζόμενοι της Εγνατίας Οδού αμφισβητούν τα στοιχεία του ΤΑΙΠΕΔ για την παραχώρηση του οδικού άξονα

2021/09/02 09:20 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Τα στοιχεία του ΤΑΙΠΕΔ για την 35ετή παραχώρηση της Εγνατίας Οδού αμφισβητούν / ερμηνεύουν διαφορετικά οι εργαζόμενοι της Εγνατίας Οδού (ΣΕΤΕΟ), με σχετική ανακοίνωση με τίτλο «Η αλήθεια των αριθμών για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού».

Μεταξύ άλλων, υποστηρίζουν ότι τα διόδια θα αυξηθούν σημαντικά και ότι η σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού προβλέπει την άμεση κατάργηση απαλλαγών διοδίων για τους τοπικούς χρήστες (Θεσπρωτία, Ιωάννινα, Ξάνθη, Ροδόπη, Έβρος) που είναι σήμερα σε ισχύ.

## Η ανακοίνωση του ΣΕΤΕΟ για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού

Το ΤΑΙΠΕΔ ανακοίνωσε πρόσφατα το αποτέλεσμα του διαγωνισμού παραχώρησης της Εγνατίας Οδού.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση, το εφάπαξ τίμημα θα είναι €1.496.100.000 (1,496 δισ. €) ενώ τα ετήσια έσοδα που θα εισπράξει το Δημόσιο κατά τα 35 έτη εκτιμώνται σε €850.000.000 με βάση την πρόβλεψη της σύμβασης για επιστροφή του 7,5% των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων.

Όσοι πανηγυρίζουν με τις ανακοινώσεις των δισεκατομμυρίων, μάλλον προτιμούν να βλέπουν το δέντρο και να χάνουν το δάσος. Σημειώνουμε λοιπόν ότι:

**1.** Με βάση τα στοιχεία που ανακοινώθηκαν (€850.000.000 από το 7,5% των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων σε 35 χρόνια), το ΤΑΙΠΕΔ επιλέγει να εκχωρήσει στον παραχωρησιούχο δημόσια έσοδα ύψους €11.350.000.000 (11,35δισ.€) και αντ' αυτού να εισπράξει €2.350.000.000 (2,35δισ.€) στη διάρκεια των 35 ετών.

Το υπόλοιπο ανέρχεται σε 9 δισ.€ ή 257εκ.€ ανά έτος, όταν τα πραγματικά ετήσια κόστη συντήρησης, λειτουργίας και νέων έργων δεν υπερβαίνουν κατά μέσο όρο τα

100εκ.€ ανά έτος. **Η διαφορά των 157εκ.€ θα αποτελεί καθαρό ετήσιο κέρδος του παραχωρησιούχου για 35 έτη!**

**2.** Η παραχώρηση της Εγνατίας Οδού δεν έχει ουδεμία σχέση με διεθνείς ή εγχώριες επενδύσεις. Το εφάπαξ ποσό των 1,496 δισ.€ που πρόκειται να εισπράξει το Δημόσιο ουσιαστικά αποτελεί κεφαλαιοποίηση μόνο μικρού ποσοστού εξασφαλισμένων μελλοντικών εσόδων, με επιτόκιο υπερπολλαπλάσιο από το τρέχον επιτόκιο δημόσιου δανεισμού της χώρας (σε πρόσφατες δημοπρατήσεις ομολόγων 30ετίας ήταν 1,9%).

Επιπλέον, θεωρείται βέβαιο ότι το εφάπαξ ποσό που θα καταβάλει ο «επενδυτής» παραχωρησιούχος θα αποτελεί εξολοκλήρου δανεισμό από τις Ελληνικές τράπεζες, τις οποίες ο ελληνικός λαός χρηματοδότησε με την αύξηση του δανεισμού της χώρας.

**3.** Η τεράστια αύξηση στα προβλεπόμενα έσοδα (11,35δισ.€) από τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού, όπως προκύπτει από το χρηματοοικονομικό μοντέλο του παραχωρησιούχου που ανακοινώθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, οφείλεται αποκλειστικά στην υπέρογκη αύξηση του κόστους διοδίων που θα πληρώνουν οι χρήστες της Εγνατίας Οδού.

Σε αντιπαράθεση με την προβλεπόμενη παραχώρηση, εάν ο δρόμος παραμείνει υπό δημόσια διαχείριση, το κόστος για τους χρήστες της οδού μπορεί να παραμείνει στα σημερινά χαμηλά επίπεδα των 0,03 ευρώ/χλμ (ενώ κάτι τέτοιο είναι αδύνατο να συμβεί στην περίπτωση της παραχώρησης όπου θα έχουμε υπερδιπλασιασμό βάσει ήδη ψηφισμένης νομοθετικής πρόβλεψης) και ταυτόχρονα, τα εκτιμώμενα κέρδη να φτάσουν τα 3 δις ευρώ στον ορίζοντα 35ετίας (σύμφωνα με τη μελέτη του ΣΕΤΕΟ η οποία μέχρι στιγμής έχει επαληθευτεί από το χρηματοοικονομικό μοντέλο της προσφοράς του παραχωρησιούχου), δηλαδή να ξεπεράσουν τα προσδοκώμενα ποσά που ανακοινώθηκαν με περισσή υπερηφάνεια από το ΤΑΙΠΕΔ και τον Υπουργό Υποδομών!

**4.** Λαμβάνοντας υπόψη την εξαιρετικά γενναιόδωρη σύμβαση του ΤΑΙΠΕΔ, το πραγματικό τίμημα της παραχώρησης θα προκύψει εφόσον αφαιρεθεί το ποσό των 60 εκ.€ που πρόκειται να καταβληθεί από το Δημόσιο στον παραχωρησιούχο για εκτέλεση εργασιών καθώς επίσης και με την αφαίρεση των αποζημιώσεων που θα καταβάλλονται σε περίπτωση γεωτεχνικών προβλημάτων (κατολισθήσεις, πλημμύρες κτλ.) που είναι βέβαιο ότι θα συμβούν σε έναν οδικό άξονα δυσχερούς και ορεινής γεωμορφολογίας.

**5.** Όπως συμβαίνει και στις άλλες παραχωρήσεις, οι περιορισμοί της κυκλοφορίας για την προστασία της δημόσιας υγείας θεωρούνται γεγονότα ευθύνης του Δημοσίου, καθιστώντας υποχρεωτική την αποζημίωση του παραχωρησιούχου.

Παρότι η τρέχουσα πανδημία του COVID19 ήταν σε εξέλιξη πριν την ολοκλήρωση της

κατάρτισης των όρων της σύμβασης παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και επίσης ήταν γνωστά τα ζητήματα που ανέκυπταν από τις υπέρογκες αποζημιώσεις στις λοιπές συμβάσεις παραχώρησης, δεν λήφθηκε μέριμνα στη σύμβαση για την προάσπιση των οικονομικών συμφερόντων του δημοσίου με αποτέλεσμα να παρέχονται και στον παραχωρησιούχο της Εγνατίας Οδού δικαιώματα τεράστιων αποζημιώσεων σε οποιαδήποτε αντίστοιχη κατάσταση που αφορά την προστασία της δημόσιας υγείας.

Πιθανότατα όσοι συνέταξαν και ενέκριναν τη σύμβαση να γνωρίζουν την ημερομηνία λήξης του COVID19 ή ότι δεν πρόκειται να προκύψουν μελλοντικά αντίστοιχες έκτακτες υγειονομικές συνθήκες.

**6.** Η σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού προβλέπει την άμεση κατάργηση απαλλαγών διοδίων για τους τοπικούς χρήστες (Θεσπρωτία, Ιωάννινα, Ξάνθη, Ροδόπη, Έβρος) που είναι σήμερα σε ισχύ.

**7.** Επίσης, η σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού προβλέπει την άμεση κατάργηση απαλλαγών διοδίων για τους ανέργους όπως είναι σήμερα σε ισχύ.

Σε συνέχεια της ανακοίνωσης του ΤΑΙΠΕΔ για την εκποίηση του δημόσιου παγίου της Εγνατίας Οδού και τη δημοσιοποίηση των βασικών οικονομικών στοιχείων της σύμβασης, ο Σύλλογος εργαζομένων στην Εγνατία Οδός Α.Ε. (ΣΕΤΕΟ) έχει την ηθική υποχρέωση να παρουσιάσει την αλήθεια των αριθμών σε μία συνέντευξη τύπου που διοργανώνει για την Πέμπτη 2/9/2021 στις 11:00 π.μ..