
Γιατί... δρομολογείται ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας Οδού

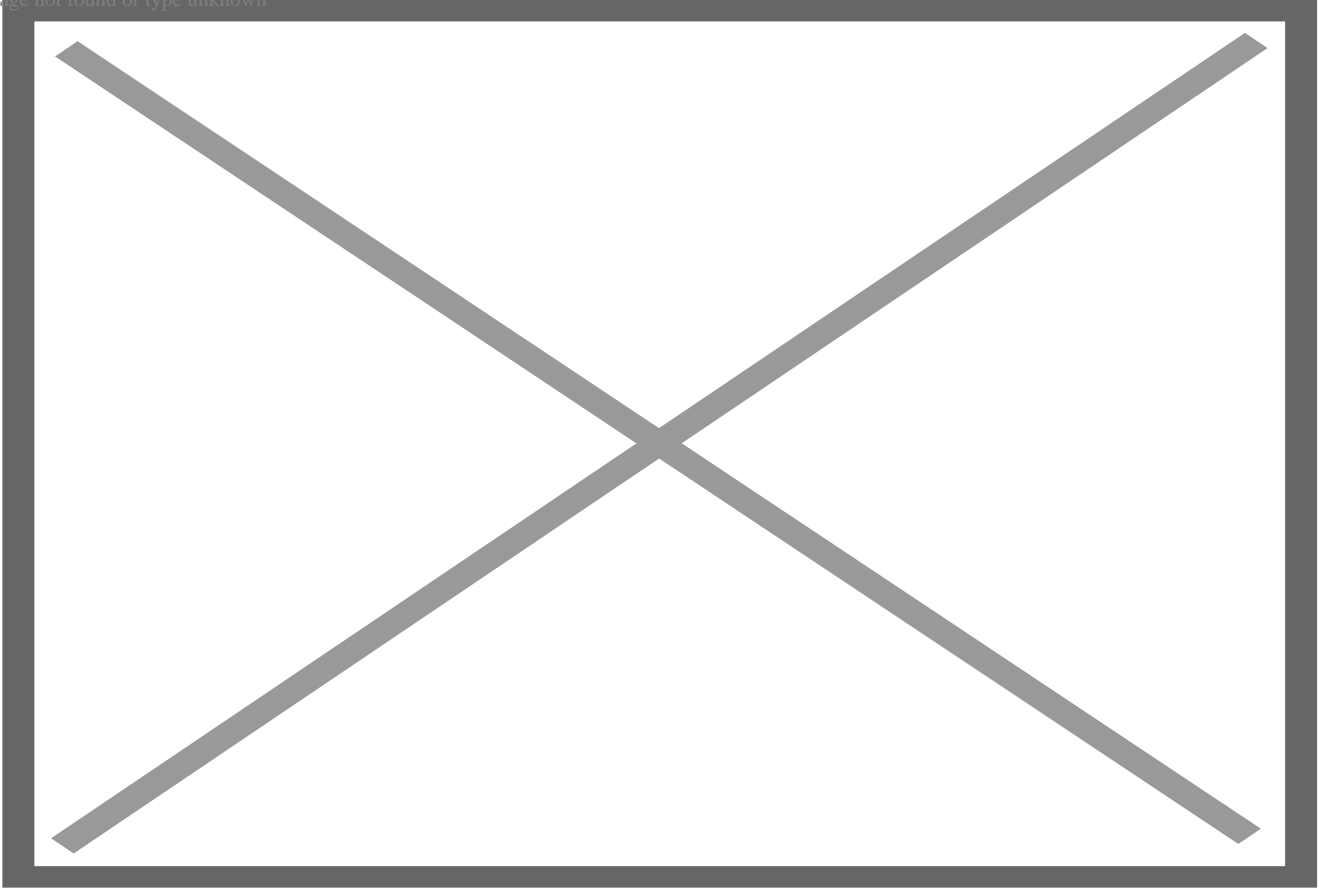
2017/02/27 20:41 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Με «πάτημα» την έλλειψη υποδομών για την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών (βενζινάδικα, καφέ κ.λπ.), οι δανειστές της χώρας και κάποιοι τεχνοκράτες του ΤΑΙΠΕΔ έχουν κάνει «σημαία» την ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας οδού.

Ο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος συνδέει την Ηγουμενίτσα με την Αλεξανδρούπολη και έχει μήκος 658 χλμ., που φθάνει τα 1.000 χλμ. μαζί με τους κάθετους άξονες που εξυπηρετούν τη σύνδεση με τα Βαλκάνια.

Κόστισε περίπου επτά δισ. ευρώ και, σύμφωνα με συντηρητικούς υπολογισμούς, με το σημερινό καθεστώς και μόνο με την ανάπτυξη των προβλεπόμενων σταθμών διοδίων **μπορεί να αποδώσει στα δημόσια ταμεία 350 εκατ. ευρώ ως το 2022**, ενώ με παρεμβάσεις μεγαλύτερης κλίμακας τα συνολικά έσοδα σε βάθος 35ετίας θα αγγίξουν τα πέντε δισ. ευρώ.

Η ιδιωτικοποίηση του έτοιμου αυτοκινητόδρομου αποτελεί επιταγή του πρώτου μνημονίου και έχει περιληφθεί στο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα της περιόδου 2012-2015 (νόμος 3985/2011).



Τα οικονομικά στοιχεία όμως δεν βγαίνουν και, για να δικαιολογηθούν τα αδικαιολόγητα, το περασμένο καλοκαίρι το ΤΑΙΠΕΔ προσέλαβε τεχνικό, οικονομικό και νομικό σύμβουλο, με αμοιβή 750.000 ευρώ, για να υπολογίσει το εύλογο τίμημα της παραχώρησης και τα αναμενόμενα οφέλη για το Δημόσιο.

Να σημειωθεί ότι η δημόσια «Εγνατία Οδός Α.Ε.» διαθέτει προσωπικό υψηλών προδιαγραφών και έχει επιλεγεί ως σύμβουλος σε γειτονικές κυβερνήσεις!

«Φουσκωμένο» κόστος

Οι θιασώτες της ιδιωτικοποίησης έφθασαν να υποστηρίζουν ότι πρέπει να εκχωρηθεί ο αυτοκινητόδρομος για να αναπτυχθούν... φωτοβολταϊκά πάρκα.

Είναι μια σωστή λύση για να καλυφθούν τα έξοδα ηλεκτροφωτισμού των σταθμών διοδίων και των σηράγγων, που ανέρχονται σε εννέα εκατ. ευρώ τον χρόνο, **αλλά μπορεί να γίνει με διαγωνισμό, χωρίς να αλλάξει το καθεστώς της Εγνατίας οδού.**

Φουσκώνουν επίσης το ετήσιο κόστος βαριάς συντήρησης στα 100 εκατ. ευρώ, εισηγούνται όμως να παραμείνει στο Δημόσιο η αποπληρωμή του δανείου ύψους 250 εκατ. ευρώ που είχε συναφθεί το 2006 με ιδιωτική τράπεζα για τη χρηματοδότηση των έργων.

Είχε χορηγηθεί με εγγύηση τα έσοδα από τα διόδια, αλλά οι σταθμοί άργησαν να λειτουργήσουν και η αποπληρωμή του οργανώθηκε τα τελευταία χρόνια.

Απομένουν περίπου 88 εκατ. ευρώ, αλλά η τράπεζα διεκδικεί τόκους υπερημερίας ύψους 130 εκατ. ευρώ.

Με αυτά τα δεδομένα, ο Ευκλείδης Τσακαλώτος είχε την περασμένη εβδομάδα συνάντηση με τη διοίκηση της «Εγνατία Οδός» και ζήτησε να υποβληθεί έκθεση για την **ορθολογική ανάπτυξη του σημαντικού περιουσιακού στοιχείου, με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον.**

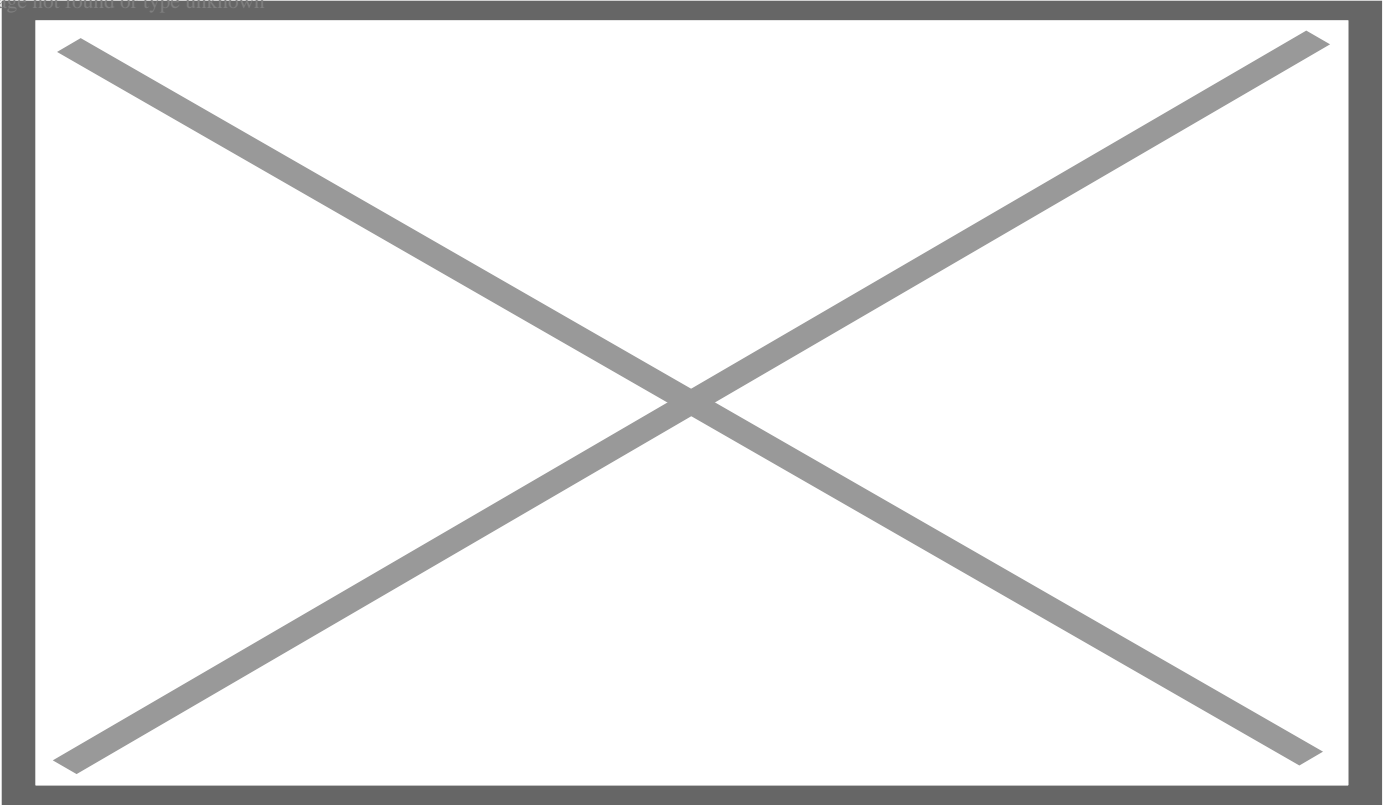
Θα υποβληθεί στα τεχνικά κλιμάκια της τρόικας, στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης, και δεν αποκλείεται να αλλάξουν οι σχεδιασμοί.

Μερική... ιδιωτικοποίηση

Στην πραγματικότητα, σημαντικές λειτουργίες της Εγνατίας οδού έχουν εκχωρηθεί από χρόνια σε ιδιώτες, μέσα από διεθνείς διαγωνισμούς.

Η ελαφρά συντήρηση κοστίζει σήμερα περίπου 22 εκατ. ευρώ και γίνεται από εταιρεία που δίνει δουλειά σε 350 εργαζόμενους.

Αλλα 300 άτομα απασχολούνται στην είσπραξη των διοδίων, που επίσης παρέχεται από ιδιώτες και κοστίζει 40-60 χιλιάδες ευρώ τον μήνα, ανάλογα με τα κυκλοφοριακά μεγέθη του κάθε σταθμού, ενώ αποδίδει στο Δημόσιο περίπου 20 εκατ. ευρώ τον χρόνο.



Να σημειωθεί ότι η χρέωση για ένα Ι.Χ. διαμορφώνεται σήμερα στα 0,030 ευρώ ανά χιλιόμετρο, όταν στους υπόλοιπους αυτοκινητόδρομους είναι 0,070 ευρώ.

Δεν έχουν επίσης αναπτυχθεί οι προβλεπόμενοι, από την υπουργική απόφαση του 2014, σταθμοί διοδίων.

Οι υπηρεσίες της Εγνατίας οδού, χωρίς επιπλέον επιβάρυνση για το Δημόσιο, έχουν επεξεργαστεί σενάρια για την αξιοποίηση του αυτοκινητόδρομου και μάλιστα χωρίς μεγάλη επιβάρυνση για τους οδηγούς.

Υπολογίζουν ότι η ανάπτυξη όλων των σταθμών διοδίων μπορεί να ολοκληρωθεί ως το 2018 **και η χρέωση να διαμορφωθεί στα 0,035 ευρώ ανά χιλιόμετρο.**

Σταδιακά ως το 2021 θα αυξηθεί στα 0,045 ευρώ, εξασφαλίζοντας καθαρά έσοδα της τάξης των 320 εκατ. ευρώ μέσα στην πρώτη πενταετία.

Ως τότε εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί η βαριά συντήρηση, που θα φέρει μείωση στα έσοδα τα επόμενα χρόνια, αλλά από το 2026 μπορεί να ξεκινήσει η νέα προσαρμογή στις τιμές των διοδίων και να διαμορφωθεί στα 0,045 ευρώ, με προοπτική να φθάσει τα 0,050 ευρώ το 2055.

Με αυτούς τους υπολογισμούς τα συνολικά έσοδα για το Δημόσιο στην επόμενη 35ετία θα διαμορφωθούν στα 4,901 δισ. ευρώ.

Χαρά Τζαναβάρα,

«Εφημερίδα των Συντακτών»