



<https://www.metaforespess.gr>

Εργαζόμενοι Εγνατίας Οδού: Πώς μια επιχειρούμενη παραχώρηση απαξιώνει έναν αυτοκινητόδρομο και μια δημόσια εταιρεία

2019/09/25 16:07 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Κατά της ιδιωτικοποίησης της Εγνατίας Οδού τάσσονται, για ακόμη μια φορά, οι εργαζόμενοι της Εγνατίας Οδού, οι οποίοι - σε δελτίο Τύπου τους - υποστηρίζουν ότι η παραχώρηση του οδικού άξονα απαξιώνει την εταιρεία.

Η ανακοίνωση των εργαζομένων της Εγνατίας Οδού (ΣΕΤΕΟ)

Είναι 8 χρόνια τώρα, από το καλοκαίρι του 2011 που ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού, ίσως το μεγαλύτερο περιουσιακό στοιχείο του Δημοσίου, έχει περάσει στα χέρια του ΤΑΙΠΕΔ για να παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

Ήταν τότε που οι παρεμβάσεις των «δανειστών» ήταν τόσο ωμές και απροκάλυπτες, που χωρίς αιτιολόγηση, χωρίς προγραμματισμό, χωρίς στοιχειώδεις μελέτες, εντάχθηκε στο πρόγραμμα των ιδιωτικοποιήσεων σχεδόν το σύνολο της περιουσίας του Δημοσίου.

Με ευρωπαϊκή συγχρηματοδότηση, ένα μεγάλο μέρος της κατασκευής της Εγνατίας Οδού χρηματοδοτήθηκε από εθνικούς πόρους. Για την ακρίβεια, επειδή ο κρατικός προϋπολογισμός δεν επαρκούσε για την εθνική συμμετοχή, η εταιρεία «Εγνατία Οδός Α.Ε.» ωθήθηκε να λάβει δάνεια ώστε να καλύψει τη συμμετοχή του Δημοσίου στην κατασκευή του έργου.

Η εποχή του 1ου Μνημονίου σημάδεψε την Εγνατία Οδό και λόγω του μεγάλου δανεισμού (περίπου 1,4 δισ. €), με τον οποίο υποθηκεύτηκε μέρος από τα μελλοντικά έσοδα διοδίων μέχρι το 2022. Ωστόσο, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» κατάφερε, μέσα σε λίγα χρόνια να αποπληρώσει τα δάνεια πολύ νωρίτερα (Νοέμβριος 2018).

Παρόλο αυτά οι κυβερνήσεις, με την παθητική τους στάση, αφήσαν τις τράπεζες να απομυζούν επιπλέον δημόσιο χρήμα, για διεκδικήσεις των τραπεζών που ακόμη δεν έχουν δικαστικά αξιολογηθεί, αλλά ταμειακά θα έχουν κι αυτές καλυφθεί μέχρι το τέλος του έτους.

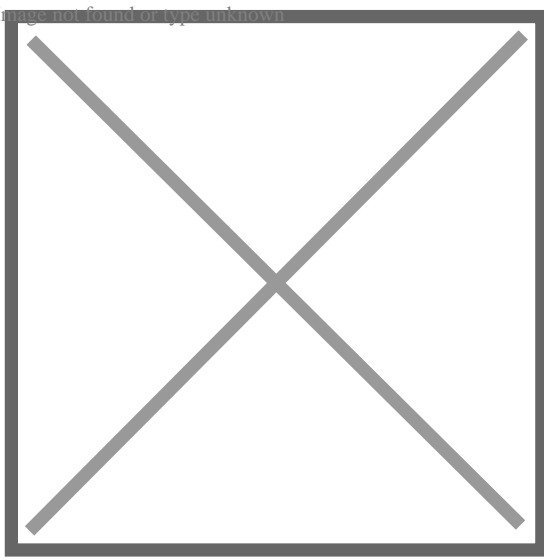
Την εποχή λίγο πριν την ένταξη της Εγνατίας Οδού στο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων, το έργο είχε μόλις ολοκληρωθεί και αποδοθεί στο σύνολό του σε κυκλοφορία ενώ η Εταιρεία προγραμματίζε ήδη να εκτελέσει εργασίες κύριας συντήρησης σε τμήματα του αυτοκινητοδρόμου που είχαν δοθεί σε κυκλοφορία από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, είχαν δηλαδή κλείσει έναν πρώτο κύκλο, και πλέον απαιτούνταν κύρια συντήρηση.

Ταυτόχρονα, είχε προκηρύξει διαγωνισμούς για την κατασκευή Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) σε 4 θέσεις, ώστε να προσφέρει τις αναγκαίες θέσεις στάσης και ανεφοδιασμού των οχημάτων και ξεκούρασης των οδηγών, όπως αυτά προδιαγράφονται στους κανόνες σωστής λειτουργίας αυτοκινητοδρόμων.

Το 2014 καταργείται το ΤΕΟ (με το ν.4250) και μεταβιβάζονται στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.» τα τμήματα αυτοκινητοδρόμου από Κλειδί μέχρι Θεσσαλονίκη και από Αξιό μέχρι Ευζώνους.

Τα τμήματα αυτά είχαν κατασκευαστεί κατά τις δεκαετίες 1970 και 1980 και ενώ ήταν γνωστό τοις πάσι ότι είναι προβληματικά και γηρασμένα, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεν έλαβε ούτε ένα ευρώ για την απαιτούμενη συντήρησή τους.

Παράλληλα, οι τράπεζες δεσμεύουν σχεδόν όλα τα χρήματα από τα διόδια της Εγνατίας Οδού για την αποπληρωμή των δανείων, όπως προαναφέραμε! Κι ενώ, θεωρητικά, τα έσοδα από τα διόδια προορίζονται για τη συντήρηση των οδών, ουσιαστικά χρησιμοποιούνται για την αποπληρωμή δανείων που αφορούν την κατασκευή του έργου και οι εργασίες συντήρησης του δρόμου υποχρηματοδοτούνταν!



Οι εντολές του ΤΑΙΠΕΔ, που πλέον ελέγχει απόλυτα

την Εταιρεία, ήταν σαφείς:

- Να κατασκευαστούν νέα διόδια με διαθέσιμα που υπήρχαν για τη συντήρηση της οδού
- να μην προχωρήσει καμία εργασία κατασκευής Σταθμών Εξυπηρέτησης
- να ακυρωθεί ο διαγωνισμός ηλεκτρονικών διοδίων που είχε ξεκινήσει

προκειμένου να μην «αλλοιωθεί» ο διαγωνισμός της Παραχώρησης (εκποίησης), ο οποίος είχε ήδη ξεκινήσει από το 2012.

Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» ήταν ο πρώτος φορέας στην ελληνική πραγματικότητα που σχεδίασε, ανέπτυξε και εφάρμοσε στον αυτοκινητόδρομο ήδη από το 2003, πρωτοποριακά συστήματα διαχείρισης της συντήρησης και λειτουργίας, τα οποία αποτέλεσαν στη συνέχεια πρότυπο εφαρμογής σε άλλους αυτοκινητόδρομους (βλ. Αττική Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου κ.ά.).

Από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου μέχρι σήμερα έχουν αναπτυχθεί και εφαρμόζονται:

- Οδηγίες Λειτουργίας & Συντήρησης Αυτοκινητοδρόμων
- Τηλεφωνικό Κέντρο 1077
- Αναφορά Βλαβών Οδού από Χρήστες (MDNS)
- Παρατηρητήριο
- Σύστημα Διαχείρισης Στοιχειώδους Συντήρησης (RMMS)
- Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Οδοστρωμάτων (PMS)
- Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Γεφυρών (BMS)
- Σύστημα Παρακολούθησης Γεωτεχνικών
- Σύστημα Κυκλοφοριακών Μετρήσεων - Διαχείριση Κυκλοφοριακού Μοντέλου
- Σύστημα Διαχείρισης Αδειών Διέλευσης (VPMS)
- Σύστημα Διαχείρισης Αξιώσεων Οδού (RCMS)

- Σύστημα Διαχείρισης Τιμολογίων Ηλεκτρικής Ενέργειας
- Σύστημα Διαχείρισης Παγίων Ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού
- Προώθηση έργων «ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»
- Προβολή Θεμάτων Πολιτιστικού και Τουριστικού ενδιαφέροντος

Τα συστήματα αυτά μπορούν να αποτελέσουν βάση εφαρμογής τόσο στους άλλους αυτοκινητοδρόμους, όσο και στο λοιπό οδικό δίκτυο της χώρας.

Η συντήρηση των τεχνικών έργων που κατασκεύασε η Εγνατία Οδός, είναι σίγουρο ότι δεν πρόκειται να προβληματίσει τον μελλοντικό παραχωρησιούχο της Εγνατίας Οδού. Τα παλιά τεχνικά έργα που «κληροδοτήθηκαν» στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.» εξαιτίας της κατάργησης του ΤΕΟ, ελέγχονται ήδη από εξειδικευμένα μελετητικά γραφεία και αναμένεται σύντομα η τελική πρόταση για τη συντήρηση τους.

Είναι αλήθεια ότι τα οδοστρώματα των παραχωρημένων αυτοκινητοδρόμων είναι σε πολύ καλή κατάσταση, θα πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη **ότι οι δρόμοι αυτοί ολοκληρώθηκαν μόλις μέσα στο 2018 και επομένως είναι νεότατοι!**

Όμως, η υποχρεωτική, εντός των επόμενων μηνών, αποδέσμευση από τις Τράπεζες των εσόδων διοδίων της Εγνατίας Οδού, θα καταστήσει εφικτή την ολοκλήρωση των απαραίτητων εργασιών συντήρησης οδοστρωμάτων.

Το σημαντικότερο δε είναι ότι το κόστος των συγκεκριμένων εργασιών, όπως και των λοιπών εργασιών λειτουργίας & συντήρησης, θα υπερκαλύπτεται από έσοδα διοδίων τα οποία επιβαρύνουν σήμερα τους πολίτες κατά 60% λιγότερο έναντι των παραχωρημένων αυτοκινητόδρομων (3 έναντι 7 λεπτών του ευρώ ανά χιλιόμετρο).

Θεωρούμε λοιπόν ότι η προσπάθεια απαξίωσης τόσο του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας Οδού, μέσω της ανοχής των κυβερνήσεων για την “παράτυπη” δέσμευση από τις Τράπεζες όλων των εσόδων διοδίων που θα έπρεπε να χρηματοδοτούν τη συντήρηση, όσο και του οργανισμού “Εγνατία Οδός Α.Ε.” μέσω της απομάκρυνσης του προσωπικού της, είχε ως στόχο να μην εκτελούνται από το κράτος έργα συντήρησης και λειτουργίας αυτοκινητοδρόμων που κοστίζουν πολύ φθηνότερα από τα αντίστοιχα που εκτελούνται μέσω συμβάσεων παραχώρησης.

Αυτό αποδεικνύεται από τα στοιχεία κόστους της λειτουργίας & συντήρησης, λειτουργίας διοδίων και αποκατάστασης οδοστρωμάτων, από τους πρόσφατους διαγωνισμούς που διενήργησε η “Εγνατία Οδός Α.Ε.”, στοιχεία που είναι απολύτως διάφανα και δημόσια προσβάσιμα, σε αντίθεση με τα κόστη των παραχωρήσεων που αποτελούν “μαύρο κουτί”.

Περαιτέρω, η σύγκριση των παραχωρημένων αυτοκινητόδρομων με την Εγνατία Οδό είναι εντελώς αδόκιμη, για τον απλούστατο λόγο ότι τα συγκεκριμένα έργα είναι κατ’ ευφημισμό «παραχωρήσεις», δηλ. έργα χρηματοδοτούμενα από ιδιωτικά κεφάλαια,

εφόσον χρηματοδοτήθηκαν κατά πλειονότητα από δημόσιους πόρους, την ΕΕ και τους πολίτες μέσω διοδίων.

Στις μεθοδεύσεις και «προτεραιότητες» του ΤΑΙΠΕΔ που προαναφέρθηκαν, έρχεται να προστεθεί σαν «κερασάκι στην τούρτα» της απαξίωσης και η πολιτική που εφαρμόστηκε τα τελευταία χρόνια, με αποκορύφωμα την πρόσκληση μετάταξης όλων των υπαλλήλων της Εταιρείας σε άλλες υπηρεσίες και φορείς!

Δηλαδή μια εκ των έσω προσπάθεια διάλυσης της δομής με αναγνωρισμένη από όλους επιτυχία, που μελέτησε, κατασκεύασε και διαχειρίζεται τη λειτουργία και συντήρηση δικτύου αυτοκινητοδρόμων που αγγίζει τα 1.000 χιλιόμετρα!

Ο Σύλλογος Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού δεν θα πάψει να το υπερασπίζεται και επαναλαμβάνει για μία ακόμη φορά ότι η Παραχώρηση της Εγνατίας Οδού είναι στρατηγικό λάθος.

Δεν τεκμηριώνεται ούτε από οικονομικά στοιχεία ούτε από στοιχεία που έχουν σχέση με την ποιότητα συντήρησης και λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων.

Αντίθετα, η δημόσια διαχείρισή της εξασφαλίζει διαφάνεια στα έργα και στις δαπάνες συντήρησης, διατηρεί το κόστος των διοδίων σε επίπεδο κοινωνικά αποδεκτό, καθώς υπό την παρούσα διαχείριση λαμβάνοντας πλέον όλα τα έσοδα από τα διόδια:

-Με τη νέα τιμολογιακή πολιτική (0,05€/χλμ) τα ετήσια έσοδα διοδίων εκτιμώνται σε ~200.000.000€. Ταυτόχρονα, οι δαπάνες διαχείρισης (συντήρηση, λειτουργία, ενέργεια κτλ.), συμπεριλαμβανομένων πλέον των εργασιών βασικής (δομικής) συντήρησης, θα ανέρχονται σε 70.000.000€/έτος.

-Το πλεόνασμα από τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού θα είναι αρχικά πάνω από 100.000.000€/έτος αυξανόμενο σε βάθος χρόνου αντίστοιχα με την αύξηση της κυκλοφορίας, ενώ σε ορίζοντα 35ετίας μπορεί να προσεγγίσει τα 300.000.000€/έτος.

-Στο σύνολο της 35ετίας και διατηρώντας σταθερή την τιμή στα 0,05€/χλμ, το αθροιστικό πλεόνασμα από τα έσοδα διοδίων υπερβαίνει τα 7 δισεκατομμύρια €.

Εάν μάλιστα αυξηθούν περαιτέρω τα διόδια στο ύψος των παραχωρήσεων (0,07€/χλμ) το πλεόνασμα προσεγγίζει τα 10 δισεκατομμύρια €.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει μια Δημόσια Εταιρεία, που οφείλει να αξιοποιήσει σε όφελος του κοινωνικού συνόλου, καταρχήν στη διαχείριση της Εγνατίας Οδού και άλλων έργων υποδομής και, γιατί όχι, στη δημόσια εποπτεία Λειτουργίας και Συντήρησης των άλλων παραχωρήσεων.