

## Ψήφισμα του ΤΕΕ για τη ματαίωση της ιδιωτικοποίησης της Εγνατίας Οδού

Την ώρα που όλη η χώρα πλήττεται βαρύτερα από την επιδημία του Covid-19, η κυβέρνηση, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, επέλεξε την άμεση διεξαγωγή του διαγωνισμού για την παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού, με χρόνο υποβολής προσφορών ήδη από την Παρασκευή 11/12/2020 .

Το ΤΑΙΠΕΔ όχι μόνο δεν διασφάλισε το δημόσιο συμφέρον με την εκποίηση ενός περιουσιακού στοιχείου του Δημοσίου, με κερδοφορία και πολύπλευρη λειτουργία ανάπτυξης, αλλά αντιθέτως, διαμόρφωσε σκανδαλώδεις συνθήκες “ανάθεσης” (μιας πάγιας περιουσίας , που κόστισε στους πολίτες 7 δις ευρώ), με αποτέλεσμα να καταθέσει τελικά, προσφορά μόνο ένας από τους επτά προεπιλεγέντες υποψηφίους.

Να θυμίσουμε ότι το κράτος είχε αναλάβει και υλοποίησε ένα πραγματικά σύνθετο και δύσκολο κατασκευαστικά έργο, που κόστισε 7 - 7,5 δις € και τώρα το παραδίδει προς εκμετάλλευση στους επιχειρηματικούς ομίλους.

Μάλιστα, μετά την παράδοση του αυτοκινητόδρομου στο ΤΑΙΠΕΔ, πολλαπλασιάζονται οι σταθμοί διοδίων και αυξάνεται βαθμιαία το αντίτιμο ανά χιλιόμετρο με διοχέτευση μέρους των εσόδων στην αποπληρωμή του κρατικού χρέους (περίπου το 10% - 12%).

Η επιλογή της παρούσας χρονικής περιόδου για την υποβολή των προσφορών, εγείρει ερωτηματικά ως προς τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, εξαιτίας της διαμόρφωσης των προσφορών με βάση υπολογισμού τα σημερινά χαμηλά έσοδα, με δεδομένη την κατά 50% τουλάχιστον μειωμένη κυκλοφορία στην Εγνατία Οδό, λόγω της πανδημίας και με αβέβαιες ακόμη, τις προοπτικές επανόδου στα προηγούμενα επίπεδα. Οι προσφορές

Ο Σύλλογος Εργαζομένων της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», από το 2011 εκπόνησε με την συνδρομή καταξιωμένων επιστημόνων τεχνικοοικονομική μελέτη, προκειμένου να αποτυπωθούν, τεκμηριωμένα και αναλυτικά, οι πολυσύνθετες παράμετροι του εγχειρήματος της παραχώρησης.

Τα βασικά συμπεράσματα της μελέτης ήταν συνοπτικά, τα ακόλουθα.

1. Η δημόσια διαχείριση του παγίου της Εγνατίας οδού με καθαρά οικονομικούς όρους, σε ότι αφορά τα μελλοντικά έσοδα του δημοσίου, είναι μακράν η πιο συμφέρουσα έναντι οποιουδήποτε σεναρίου ιδιωτικοποίησης.
2. Μόνο με δημόσια διαχείριση το αντίτιμο των διοδίων μπορεί να κρατηθεί χαμηλά, σε ένα ανεκτό κοινωνικά επίπεδο και να μην υπερδιπλασιαστεί, όπως προβλέπεται στην περίπτωση παραχώρησης.
3. Η παραχώρηση της πλήρως κατασκευασμένης Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων (με κόστος κατασκευής περί τα 7 δις €) δεν αποτελεί κάποια παραγωγική επένδυση, ούτε θα επιφέρει πρόσθετα οφέλη.
4. Η μοναδική ιδιωτικοποίηση που θα επέλθει θα είναι αυτή της διαχείρισης των αντιτίμων των διοδίων που, αντί να εισπράττονται από το δημόσιο, θα εισρέουν στον ιδιώτη μέσω της παραχώρησης, με συνέπεια την υπερδιπλάσια της σημερινής, χρέωση.
5. Το βέλτιστο αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με τη διατήρηση του παρόντος μικτού μοντέλου διαχείρισης της Εγνατίας Οδού, με το οποίο οι εργασίες εκτελούνται ως δημόσια έργα από ιδιωτικές τεχνικές εταιρίες και τα διόδια, με χαμηλότερο αντίτιμο αναλογικά με αυτό των άλλων αυτοκινητόδρομων, εισπράττονται από το Δημόσιο με δυνατότητα αξιοποίησης των κερδών, ως εξής:

- Εκτέλεση άλλων δημόσιων έργων στις περιοχές διέλευσης της Εγνατίας Οδού
- Χρηματοδότηση έργων, σύμφωνα με τον προγραμματισμό και τις ανάγκες του Υπουργείου Υποδομών.
- Μείωση του Εθνικού Χρέους, με κατάθεση ποσοστού των κερδών στον λογαριασμό εξυπηρέτησης Δημόσιου Χρέους.
- Αποπληρωμή των δανείων για την κατασκευή της Εγνατίας Οδού (του Υπουργείου Οικονομικών) προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Το ΤΕΕ αντιτίθεται στην Παραχώρηση - Ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας οδού, ολοκληρωμένου κατασκευαστικά οδικού άξονα τεράστιας γεωπολιτικής σημασίας (μαζί με τους κάθετους άξονες συμπληρώνει το δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων που διασχίζουν τη Βόρεια Ελλάδα και μας ενώνουν με τους βόρειους γείτονές μας), κρίνοντάς τη αντίθετη προς το δημόσιο συμφέρον, από οικονομική, κοινωνική και πολιτική άποψη. Στο πλαίσιο αυτό, το ΤΕΕ ζητά την άμεση ακύρωση του σχετικού Διαγωνισμού και τη διατήρηση του υπάρχοντος καθεστώτος λειτουργίας του μεγαλύτερου οδικού άξονα της χώρας.

