

27 Νοεμβρίου 2014

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας

Θέμα: Παραχώρηση Εγνατίας Οδού

Μία από τις δεσμεύσεις της χώρας απέναντι στους δανειστές είναι και η παραχώρηση της «Εγνατία Οδού Α.Ε.». Ήδη η εταιρεία έχει μεταφερθεί στο ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο θα διενεργήσει και την προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η πρόταση προβλέπει παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου σε ιδιώτη για 40 έτη και το αρχικό πλάνο ήταν αυτή να ολοκληρωθεί εντός του 2014.

Το έργο ολοκληρώθηκε και τυπικά στις 16/05/2014, όταν και η εταιρεία ανακοίνωσε την παράδοση στην κυκλοφορία της Γέφυρας Περιστερίου στην περιοχή του Μετσόβου. 670 χιλιόμετρα κλειστού αυτοκινητοδρόμου με συνολικό κόστος σχεδόν 6 δις ευρώ που αποτελούν τον πιο σύγχρονο αυτοκινητόδρομο της χώρας, ο οποίος χρηματοδοτήθηκε αποκλειστικά με εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους, καθώς και με τραπεζικά δάνεια που πήρε η Εγνατία Οδός ΑΕ.

Η μέχρι σήμερα διαχείριση του δρόμου από την Εγνατία ήταν ιδιαίτερα επιτυχής, έχοντας μάλιστα τη χαμηλότερη χρέωση ανά χιλιόμετρο για τους χρήστες σε σύγκριση με τους άλλους ημιτελείς και παραχωρημένους αυτοκινητόδρομους της χώρας. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι η συνέχιση της διαχείρισης από την Εγνατία μπορεί να αποφέρει σημαντικό πλεόνασμα υπέρ του δημοσίου.

Επιπλέον μία από τις καινοτομίες του αυτοκινητοδρόμου είναι η πρόβλεψη για εφαρμογή του πρωτοποριακού συστήματος των αναλογικών ηλεκτρονικών διοδίων, όπου ο χρήστης θα πληρώνει μόνο για την απόσταση που διανύει. Φαίνεται όμως ότι και αυτό απεμπολείται καθώς προωθείται η εσπευσμένη εγκατάσταση των νέων συμβατικών σταθμών (12 με 17) και μάλιστα ανισομερώς κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου (με ιδιαίτερη επιβάρυνση στην περιοχή της Ηπείρου), ενώ όπως καταγγέλλει ο Σύλλογος Εργαζομένων της Εγνατίας, αυτό γίνεται χωρίς τεκμηριωμένη μελέτη, καθώς απουσιάζει μεταξύ άλλων, η επικαιροποίηση των κυκλοφοριακών δεδομένων της οδού.

Με βάση λοιπόν τα διαθέσιμα στοιχεία η παραχώρησή της αποτελεί οικονομικό και αναπτυξιακό παράδοξο. Η εταιρεία έχει περί τους 240 εργαζομένους, έχει ολοκληρώσει το κύριο έργο και κατασκευάζει τους κάθετους άξονες. Σήμερα, ο αυτοκινητόδρομος έχει 7 συμβατικούς σταθμούς και τα έσοδα για φέτος αγγίζουν τα 60 εκατ. ευρώ, που είναι ήδη πολύ περισσότερα από τα ετήσια έξοδα λειτουργίας και ελαφράς συντήρησης, που δεν ξεπερνούν τα 30 εκατ. ευρώ. Η Εγνατία Οδός Α.Ε. έχει δανειστεί συνολικά από τράπεζες το ποσό των 1,1 δις ευρώ, από τότε που ξεκίνησε να κατασκευάζει τον αυτοκινητόδρομο. Έχει

ήδη αποπληρώσει το μεγαλύτερο μέρος τους και χρωστά ακόμα περίπου 165 εκ. ευρώ. Το συγκεκριμένο ποσό αποτελεί μέρος του τελευταίου δανείου από την Τράπεζα Πειραιώς.

Από τα παραπάνω εξάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος παραχώρησης ενός αυτοκινητοδρόμου που κατασκευάστηκε με αμιγώς δημόσιους πόρους, τα έσοδά του είναι αρκετά για να καλύπτουν τη συντήρησή του (ελαφρά και βαριά). Επιπλέον, η παραχώρηση θα αυξήσει σημαντικά το κόστος για τους χρήστες, ενώ ο παραχωρησιούχος θα παραλάβει ένα έτοιμο έργο στο οποίο δεν θα χρειάζεται να επενδύσει με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κανένα άλλο όφελος για την ελληνική οικονομία.

Μετά τα παραπάνω ερωτάται ο Υπουργός:

1. Για ποιο λόγο επιμένει η κυβέρνηση στην παραχώρηση της διαχείρισης της Εγνατίας Οδού όταν όλα τα στοιχεία συντείνουν ότι κανένα όφελος δεν θα προκύψει ούτε για τους χρήστες, αλλά ούτε και για την ελληνική οικονομία γενικότερα;
2. Η εσπευσμένη δημιουργία νέων συμβατικών σταθμών διοδίων και μάλιστα ανισομερώς κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου σημαίνει ουσιαστικά την αναίρεση της πρόβλεψης για ηλεκτρονικά αναλογικά διόδια με χρέωση ανά χιλιόμετρο χρήσης;

Η βουλευτής που Ερωτά

Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη