

# **Εργαζόμενοι Εγνατίας: Μεγάλο πλήθος διοδίων και σε κακή κατάσταση ο αυτοκινητοδρόμος**

Δελτίο Τύπου εξέδωσε ο Σύλλογος Εργαζομένων της Εγνατία Οδός Α.Ε. με τίτλο: «ΔΙΟΔΙΑ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΑ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ και στο βάθος ο ρόλος του ΤΑΙΠΕΔ στον δρόμο για την εκποίηση της δημόσιας περιουσίας», εκφράζοντας την ανησυχία του τόσο για την κατάσταση των υποδομών του οδικού άξονα όσο και για την τοποθέτηση νέων σταθμών διοδίων.

## **Αναλυτικά η παρέμβαση του Συλλόγου:**

Το τελευταίο διάστημα η “Εγνατία Οδός Α.Ε.”, η εταιρεία στην οποία εργαζόμαστε, είναι πολύ συχνά στη δημοσιότητα για αρνητικούς λόγους.

**1ον** για τη διαρκή κατασκευή πλήθους νέων μετωπικών και πλευρικών σταθμών διοδίων σε όλη την Β. Ελλάδα και

**2ον** για την κακή κατάσταση του οδοστρώματος σε κάποια τμήματα του αυτοκινητόδρομου, κυρίως στη θράκη.

**Για τα παραπάνω θέματα, αν και όφειλε να έχει απαντήσει η ίδια η εταιρεία, θεωρούμε απαραίτητο να γνωστοποιήσουμε τα εξής:**

### **1) Μεγάλο πλήθος διοδίων και τιμολογιακή πολιτική**

Η “Εγνατία Οδός ΑΕ” δεν έχει ουδεμία εμπλοκή στην πολιτική των διοδίων της Εγνατίας Οδού, δηλαδή στο σχεδιασμό, τη χωροθέτηση και την τιμολόγηση των διοδίων. Όλα αυτά έχουν σχεδιαστεί αποκλειστικά και εν κρυπτώ από το ΤΑΙΠΕΔ με σκοπό την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, έχουν νομοθετηθεί τον Ιούνιο 2018, με τους εκβιασμούς των μνημονιακών αξιολογήσεων από την προηγούμενη Κυβέρνηση και δυστυχώς συνεχίζουν να υλοποιούνται

κατά γράμμα και από την παρούσα Κυβέρνηση.

Το ΤΑΙΠΕΔ, έχει σχεδιάσει την πολιτική διοδίων της Εγνατίας Οδού, με αποκλειστικό γνώμονα την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των υποψήφιων παραχωρησιούχων, αδιαφορώντας επιδεικτικά για τις τοπικές κοινωνίες που θα επιβαρύνονται με διαρκώς πολλαπλασιαζόμενα διόδια. Η πολιτική του ΤΑΙΠΕΔ, είναι η άμεση κατασκευή συνολικά 61 μετωπικών και πλευρικών σταθμών διοδίων, η άμεση αύξηση της χρέωσης από 3 λεπτά το χιλιόμετρο σε 5 λεπτά και η περαιτέρω αύξηση μετά την παραχώρηση σε 7 λεπτά το χιλιόμετρο.

Η συνολική αύξηση του κόστους μετακινήσεων στη Β. Ελλάδα θα προσεγγίσει το 300%. Το ΤΑΙΠΕΔ δεν πρόβη σε καμία διαβούλευση ή έστω ενημέρωση των πολιτών ή των θεσμών του κράτους δηλ. την τοπική αυτοδιοίκηση, τα επιμελητήρια και τους επαγγελματικούς σύνδεσμούς κτλ., αλλά ούτε καν ενημέρωσε το Υπουργείο Υποδομών, που θεσμικά είναι αρμόδιο για τον εθνικό σχεδιασμό της συγκοινωνιακής πολιτικής.

Με προκλητικό τρόπο, το ΤΑΙΠΕΔ υποκαθιστά τους κρατικούς θεσμούς στην άσκηση πολιτικής σε τεχνικά, συγκοινωνιακά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα, έχοντας ως μοναδικό σκοπό την μεγιστοποίηση των εργολαβικών κερδών μέσω της παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και αδιαφορώντας για την ευημερία των περιοχών της Β. Ελλάδας, για τις οποίες η Εγνατία Οδός σχεδιάστηκε ως αναπτυξιακό εργαλείο.

Σε αυτό το σκηνικό, η “Εγνατία Οδός ΑΕ”, παρότι δεν έχει καμία γνώση και εμπλοκή στο σχεδιασμό των διοδίων, είναι δυστυχώς ο εντολοδόχος του ΤΑΙΠΕΔ αλλά και του Υπουργείου Υποδομών για την κατασκευή των διοδίων κατά μήκος όλης της Βόρειας Ελλάδας, έργα τα οποία είναι υποχρεωμένα να εκτελεί.

Είναι όμως απόλυτα άδικο να κατηγορείται η “Εγνατία Οδός ΑΕ” για θέματα διοδίων και όχι το ΤΑΙΠΕΔ που τα σχεδίασε και τα αποφάσισε ή το Υπουργείο, που, παρότι αρχικά εμφανιζόταν αντίθετο με τη συγκεκριμένη πολιτική, τελικά μεταστράφηκε,

κατόπιν προφανών πιέσεων, και εφαρμόζει απόλυτα τους σχεδιασμούς του ΤΑΙΠΕΔ.

Οι εργαζόμενοι, μέσω του σωματείου τους αντέδρασαν σθεναρά στην δημοπράτηση των διοδίων με συνεχόμενες μαζικές συνελεύσεις (σε κάποιες παραβρέθηκε και ο πρώην υπουργός υποδομών προσπαθώντας να σπάσει την απεργία), οι οποίες κατέληξαν σε απεργιακές κινητοποιήσεις (περί τις 10 τον αριθμό) την ημέρα των διαγωνισμών κατασκευής των διοδίων.

Η τότε κυβέρνηση σε πλήρη στοίχισή της με το ΤΑΙΠΕΔ και τους τοποτηρητές του εντός της εταιρείας, βρήκε τρόπο να δημοπρατήσει τα διόδια. Άφησε τις εργολαβίες συντήρησης να φτάσουν οριακά στο χρόνο λήξης τους και δημοπράτησε (με αμφιλεγόμενο τρόπο που το Ελεγκτικό Συνέδριο το επέτρεψε) την κατασκευή των διοδίων σε μία εργολαβία μαζί με την συντήρηση της οδού, ώστε να μην μπορούν ουσιαστικά να αντιδράσουν οι εργαζόμενοι.

## **2) Κακή κατάσταση οδοστρώματος και οικονομική αδυναμία άμεσης αποκατάστασής του**

Το έργο της Εγνατίας Οδού έχει αρχίσει να γερνάει και απαιτούνται άμεσα εργασίες αποκατάστασης (βαριάς συντήρησης) κυρίως των οδοστρωμάτων, που είναι πιο κοστοβόρες. Αυτό ήταν γνωστό εδώ και καιρό σε όλους και πολύ περισσότερο στο ΤΑΙΠΕΔ, που από το 2012 είναι ο κάτοχος των δικαιωμάτων συντήρησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού με σκοπό να τα παραχωρήσει σε ιδιώτες. Στην “Εγνατία Οδός Α.Ε.”, την εταιρεία που κατασκεύασε τον αυτοκινητόδρομο, έχει εκχωρηθεί προσωρινά από το ΤΑΙΠΕΔ η υποχρέωση να συντηρεί και λειτουργεί την οδό μέχρι την παραχώρησή της.

Είναι απολύτως απαραίτητο να γνωστοποιηθεί σε όλους, ότι τα διόδια που καταβάλλονται σήμερα στην Εγνατία Οδό και κανονικά προορίζονται για τη συντήρηση της οδού, δεν εισπράττονται ουσιαστικά από την «Εγνατία Οδός ΑΕ» αλλά από Τραπεζικά Ιδρύματα, για την αποπληρωμή παλαιότερων δανείων τα οποία

έχουν καταγγεληθεί παρανόμως, με αποτέλεσμα την πλήρη αποστέρηση από την εταιρεία της δυνατότητας να προβεί άμεσα στις απαραίτητες εργασίες αποκατάστασης της οδού.

Το ΤΑΙΠΕΔ, που εκτός από τα δικαιώματα συντήρησης της Εγνατίας Οδού κατέχει και το δικαίωμα ψήφου της μετοχής της εταιρείας “Εγνατία Οδός Α.Ε.”, έχει αδιαφορήσει επιδεικτικά στο να αποτρέψει την κατάσχεση των εσόδων διοδίων από τα τραπεζικά ιδρύματα και στο να εξασφαλίσει τους απαραίτητους πόρους για την ασφαλή λειτουργία της οδού. Αντιθέτως, απαιτούσε από την “Εγνατία Οδός Α.Ε.” να χρησιμοποιήσει δικά της οικονομικά της διαθέσιμα από άλλες πηγές, τα οποία προορίζονται για την κατασκευή άλλων έργων, ώστε να χρηματοδοτηθεί η συντήρηση.

Πάντως, δεν είναι τυχαίο ότι η συγκεκριμένη κατάσταση εξυπηρετεί απόλυτα το ΤΑΙΠΕΔ και άρα μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι μέρος του σχεδιασμού του: αφενός η πρόωγη αποπληρωμή των δανείων απεμπλέκει νωρίτερα τα Τραπεζικά Ιδρύματα που αντιδρούν στην παραχώρηση γιατί θίγονται τα συμφέροντά τους και αφετέρου, η απόλυτη αρνητική δημοσιότητα της κρατικής εταιρείας Εγνατία Οδός ΑΕ λόγω της κακής ποιότητας των οδοστρωμάτων, χρησιμοποιείται ως επιχείρημα για την αναγκαιότητα της παραχώρησης της οδού, όπου ο “καλός” ιδιώτης θα κατασκευάσει αυτά που το “κακό” δημόσιο δεν μπορεί.

### **Σε όλα τα παραπάνω οι εργαζόμενοι επαναλαμβάνουν:**

– Η απόλυτη ευθύνη για ότι συμβαίνει με τα διόδια της Εγνατίας Οδού και την τιμολογιακή πολιτική ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ αλλά και στην κυβέρνηση που αποδέχεται την υποκατάστασή της από το ΤΑΙΠΕΔ σε ζητήματα άσκηση πολιτικής.

– Η ευθύνη για την κακή κατάσταση των οδοστρωμάτων (όπως και άλλα θέματα που σχετίζονται με την ασφαλή λειτουργία της οδού, όπως η καθυστέρηση κατασκευής των ΣΕΑ) αποτελεί ευθύνη του ΤΑΙΠΕΔ, εφόσον δεν μερίμνησε ώστε τα έσοδα διοδίων να κατευθύνονται στη συντήρηση, ούτε επέτρεψε ως μέτοχος να ενεργοποιήσουμε τις συμβάσεις των ΣΕΑ που έχουν μειοδότη, αλλά ούτε και ενδιαφέρθηκε για την εύρεση άλλων οικονομικών πόρων.

## **Υπάρχει διαφορετικός δρόμος και είναι απόλυτα εφικτός,**

ώστε να εξασφαλίζεται ταυτόχρονα η απαιτούμενη συντήρηση της Εγνατίας Οδού και η διατήρηση των διοδίων σε κοινωνικά αποδεκτά επίπεδα. Η προσεχής αποπεράτωση της δέσμευσης των διοδίων από τις τράπεζες και η διάθεση όλων των πόρων στη συντήρηση της οδού, θα αναδείξουν ότι η οδός μπορεί να συντηρηθεί και να λειτουργήσει με ασφάλεια και επάρκεια, διατηρώντας τα διόδια στα 3 λεπτά το χιλιόμετρο (αν το ελληνικό δημόσιο δεν θέλει να έχει καθόλου οικονομικό όφελος θα μπορούσε και με μικρότερο κόστος το χιλιόμετρο). Αυτό είναι ίσως που φοβάται περισσότερο το ΤΑΙΠΕΔ και για αυτό επιθυμεί να ολοκληρώσει την παραχώρηση, πριν η Εγνατία Οδός ΑΕ αποκτήσει ισχυρή κερδοφορία από τις εισπράξεις των διοδίων.