

Πως η περίπτωση της Εγνατίας αναδεικνυεί τον ρόλο της συντήρησης των έργων

Με αφορμή την έλευση του Μητρώου Υποδομών και την εφαρμογή πλέον ελέγχων και συντήρησης, ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στα δημόσια έργα. Ένα παράδειγμα μεγάλης υποδομής που απαξιώνεται σταδιακά είναι αυτό της Εγνατίας Οδού. Ο άξονας που μεταμόρφωσε τις οδικές μεταφορές στη Βόρεια Ελλάδα, είναι ίσως ένα «θύμα» και ο ίδιος της έλλειψης που υπάρχει όλα αυτά τα χρόνια, στην ορθή συντήρηση των υποδομών.

Πρόσφατα, υψηλόβαθμο στέλεχος στο πεδίο των παραχωρήσεων, σημείωσε στο yrodomes.com, το γεγονός αυτό λέγοντας το πως ένα έργο με κόστος κατασκευής 6δισ.ευρώ, έχει απαξιωθεί λόγω της κατάστασης που βρίσκονται τα μεγάλα κυρίως τεχνικά έργα. «Εδώ βλέπουμε και τη διαφορά μεταξύ των αυτοκινητόδρομων που παραχωρήθηκαν και της Εγνατίας που έμεινε στο δημόσιο. Όπου και να κοιτάξεις οι διαφορές είναι θηριώδεις, στην κατάσταση των σηράγγων, των γεφυρών, του οδοστρώματος. Μα για να δώσει κάποιος προσφορά για την ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας θα πρέπει να ξέρει πόσα χρήματα πρέπει να δαπανήσει για να την επαναφέρει σε άριστο επίπεδο. Όσο περισσότερα χρήματα χρειαστεί να δαπανήσει, τόσο μικρότερη θα γίνεται και η αξία της παραχώρησης» είπε χαρακτηριστικά.

ΑΝΑΖΗΤΕΙΤΑΙ ΤΟ ΠΟΣΟ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Η βαριά συντήρηση που απαιτείται ουσιαστικά θα κρίνει το τίμημα που θα δοθεί στον εν εξελίξει διαγωνισμό για την Εγνατία Οδό. Προς το παρόν το «νούμερο» αναζητείται. Έχουν ακουστεί υπερβολικά μεγάλα νούμερα αλλά σημαντικά μικρά σε σχέση με το μέγεθος του αυτοκινητόδρομου. Όταν αποκαλυφθεί το πραγματικό κόστος για την ανακαίνιση ουσιαστικά του άξονα με πιστοποιημένες σήραγγες και γέφυρες τότε θα έχουμε μία πρώτη

εικόνα.

Αυτά τα χρήματα θα είναι ουσιαστικά, όσα δεν έδωσε το Ελληνικό Κράτος, για να τον συντηρεί, όπως κάνουν τώρα οι άλλοι αυτοκινητόδρομοι. Αν λοιπόν τα δώσει ο ιδιώτης, δεν θα αφαιρεθούν από το τίμημα; Εξίσου σημαντικό είναι και το κόστος της μελλοντικής συντήρησης, αλλά αυτό είναι ίσως το πιο εύκολο «πρόβλημα».

Αν υποθέσουμε ότι αυτό το Μητρώο Υποδομών είχε λειτουργήσει από το 2010, έτος που ουσιαστικά λειτούργησε για πρώτη φορά ολοκληρωμένη η Εγνατία Οδός, και οι έλεγχοι-συντήρηση ήταν του επιπέδου που είναι οι παραχωρημένοι αυτοκινητόδρομοι, σήμερα τι αξία θα μπορούσε να λάβει το Ελληνικό Δημόσιο από την προσδοκώμενη ιδιωτικοποίηση;

Με λίγα λόγια, όσα χρήματα δεν δαπανήθηκαν για να είναι η Εγνατία Οδός, εφάμιλη της Αιγαίου ή της Ιόνιας, δεν τα γλύτωσε, θα τα χάσει (και είναι δεδομένο αυτό) από τις ανάγκες αναβάθμισης που θα καθοριστούν από τον διαγωνισμό.

Εδώ λοιπόν προκύπτει ένα συμπέρασμα, με βασικό οδηγό την περίπτωση της Εγνατίας Οδού. Δεν γίνεται συντήρηση; έρχεται απαξίωση. Το μοντέλο αυτό το ζήσαμε έντονα την τελευταία 20ετία και λόγω της ανάπτυξη πολλών υποδομών στη χώρα από τα Ευρωπαϊκά πακέτα, τώρα βλέπουμε και τα αποτελέσματα τη μη χρηστής λειτουργίας τους.

Έχουμε εικόνα για παράδειγμα σε τι κατάσταση είναι σχεδόν το σύνολο των Βιολογικών που κατασκευάστηκαν στη χώρα; Θα έχει πολύ ενδιαφέρον να το μάθουμε μιας και παράγοντες της αγοράς υποστηρίζουν ότι όσοι κατασκευάστηκαν και λειτούργησαν, οι περισσότεροι από αυτούς λόγω έλλειψης συντήρησης (και λόγω κρίσης για να μην το ξεχνάμε) υπολειπόμενοι.

Η συντήρηση των Δημόσιων Υποδομών είναι ένα τεράστιο κεφάλαιο και η περίπτωση της Εγνατίας Οδου το αναδεικνύει σε όλο του το μεγαλείο. Για αυτό το λόγο το Μητρώο Υποδομών, εφόσον καταφέρει να λειτουργήσει σε βάθος χρόνου, είναι ικανό να

αποτελέσει ένα από τα ισχυρότερα όπλα, ανάπτυξης και διατήρησης του πλούτου σε υποδομές που έχει ήδη η χώρα μας.