

# ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ



## Το Δημόσιο συμφέρον απέναντι στην παραχώρηση

Σύλλογος Εργαζομένων της «Εγνατία Οδός Α.Ε.»

Επιμέλεια - εποπτεία

Γρηγόρης Ζαρωτιάδης, Αν. Καθηγητής Τμ. Οικονομικών Επιστημών Α.Π.Θ.

Λεωνίδα Βατικιώτης, Δρ. Οικονομολόγος, Δημοσιογράφος

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2020



## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>5</b>
<b>2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΑΓΙΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ «ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΣ Α.Ε.».....</b>	<b>6</b>
2.1 ΚΟΣΤΟΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ & ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ .....	7
2.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ .....	8
<b>3. ΔΟΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΙΟΥ.....</b>	<b>12</b>
3.1 ΔΟΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ .....	12
3.2 ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ .....	12
3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» .....	13
<b>4. ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΠΑΓΙΟΥ .....</b>	<b>15</b>
<b>5. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΡΕΟΥΣ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ, ΙΕΡΟΠΗΓΗΣ ΚΑΙ ΣΤΡΥΜΟΝΙΚΟΥ. ....</b>	<b>17</b>
<b>6. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ/ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΥΤΩΝ .....</b>	<b>20</b>
6.1 Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.....	20
6.2 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ: ΕΚΤΙΝΑΞΑΝ ΤΑ ΚΟΣΤΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ! .....	23
6.3 ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ.....	23
6.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΩΝ .....	28
<b>7. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ .....</b>	<b>30</b>
7.1 ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΑΠΟ ΤΑΙΠΕΔ .....	30
7.2 ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ-ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ .....	31
7.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ .....	33
7.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ .....	34
7.5 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	36
<b>8. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ, ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ, .....</b>	<b>38</b>
8.1 ΓΕΝΙΚΑ .....	38
8.2 ΔΑΠΑΝΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ .....	39
8.3 ΈΞΟΔΑ ΔΙΟΔΙΩΝ .....	40
8.4 ΑΠΑΞΙΩΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΕ ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΊΔΡΥΜΑ .....	41
8.5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ. ....	43
<b>9. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ .....</b>	<b>45</b>
9.1 ΈΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΑΦΡΙΑΣ (ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΟΥΣ/ΤΑΚΤΙΚΗΣ) ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ .....	45
9.2 ΈΞΟΔΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ .....	46
9.3 ΈΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΟΔΙΩΝ .....	46
9.4 ΒΑΡΙΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ .....	47
9.5 ΔΑΠΑΝΕΣ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ.....	48
9.6 ΛΟΙΠΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ.....	49
9.7 ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ ..	49
<b>10. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ / ΈΞΟΔΑ ΔΙΟΔΙΩΝ .....</b>	<b>50</b>
10.1 ΓΕΝΙΚΑ - ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ.....	50
10.2 ΧΡΕΩΣΗ ΔΙΟΔΙΩΝ .....	50
10.3 ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΧΡΕΩΣΗΣ ΔΙΟΔΙΩΝ .....	51
10.4 ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ.....	51
10.5 ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΣΟΔΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ.....	52
<b>11. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΚΕΡΔΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ &amp; ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ.....</b>	<b>54</b>

11.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΕΣΟΔΩΝ.....	54
11.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ «ΝΕΚΡΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ» ΧΡΕΩΣΗΣ ΔΙΟΔΙΩΝ .....	56
11.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΟΣΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΙΩΝΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΔΙΔΟΝΤΑΙ ΕΤΗΣΙΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΟΑΕ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΡΕΟΣ ΜΕ ΤΗΝ «ΕΤΗΣΙΑ ΑΜΟΙΒΗ» 7,5% ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	58
<b>12. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ - ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ &amp; ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ .....</b>	<b>59</b>
<b>13. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>63</b>

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Σύλλογος Εργαζομένων της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», ενόψει του ορατού πλέον ενδεχομένου παραχώρησης του δικαιώματος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού και των τριών σημαντικότερων καθέτων αξόνων της, προχώρησε στη ανάθεση της σύνταξη της παρούσας μελέτης στους υπογράφοντες οικονομολόγους, προκειμένου να :

- A) Αναλύσει όλες τις παραμέτρους του θέματος αξιοποιώντας στο έπακρο τα διαθέσιμα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία που αφορούν την προαναφερόμενη παραχώρηση της Εγνατίας Οδού.
- B) Δημοσιοποιήσει τα πορίσματα της παρούσας μελέτης, προκειμένου αυτά να διαβιβαστούν επισήμως σε όλους τους αρμόδιους φορείς της ελληνικής πολιτείας ( Κοινοβούλιο, Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας, Ανάπτυξης, ΤΑΙΠΕΔ, κ.τ.λ), τα κόμματα του ελληνικού κοινοβουλίου, τους θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τους τοπικούς φορείς Αυτοδιοίκησης και τα ΜΜΕ.

Απώτερος στόχος είναι, η ενημέρωση της ελληνικής κοινωνίας για ένα ζήτημα που αφορά μεν πρωτίστως τη Βόρεια Ελλάδα (η οποία θα βιώσει άμεσα πολύ έντονα τις επιπτώσεις από την παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου σε ιδιώτες, λόγω της προβλεπόμενης πολύ σημαντικής αύξησης των διοδίων) αλλά και όλους τους ενεργούς πολίτες αυτής της χώρας, που ενδιαφέρονται για μία ορθολογική διαχείριση και αξιοποίηση των υποδομών με γνώμονα της εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος.

Συνοπτικά, το παρόν τεύχος, μπορεί να χωριστεί στις ακόλουθες ενότητες :

1. Ιστορική αναδρομή της δημιουργίας του περιουσιακού στοιχείου της Εγνατίας Οδού, εμπλουτισμένη με οικονομικά στοιχεία λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του παγίου υπό τη δημόσια διαχείριση της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» μέχρι και σήμερα.
2. Ιστορικό και αποτελέσματα των παραχωρήσεων τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς. Παρουσίαση της διαδικασίας και του μοντέλου παραχώρησης της Εγνατίας Οδού όπως δρομολογήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ μέχρι και σήμερα.
3. Προβλέψεις αποτελεσμάτων Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του παγίου προς παραχώρηση σε βάθος 35ετίας με ανάλυση ως προς την τιμολόγηση και τα έτη παραχώρησης σύμφωνα με το μοντέλο του ΤΑΙΠΕΔ.
4. Σενάριο δημόσιας διαχείρισης του παγίου χωρίς παραχώρηση σε βάθος 35ετίας και προτάσεις αξιοποίησης των μελλοντικών εσόδων, με τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση των χρηστών της οδού προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και της ελληνικής κοινωνίας.

Στο παρελθόν είχαν εκπονηθεί αντίστοιχες μελέτες από τη Διοίκηση της Εγνατία Οδός Α.Ε. (ΕΟΑΕ 2016)<sup>1</sup> καθώς και από το Σύλλογο Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού (ΣΕΤΕΟ 2017)<sup>2</sup>. Η παρούσα μελέτη επικαιροποιεί και επεκτείνει τα προηγούμενα στοιχεία και εκτιμήσεις.

<sup>1</sup> Συμβολή της Εγνατίας Οδού στην Απομείωση του Δημόσιου Χρέους – Εκτίμηση 35 Ετών, Εγνατία Οδός Α.Ε., Θεσσαλονίκη 2016

<sup>2</sup> Παραχώρηση της Εγνατίας Οδού : Η αλήθεια των αριθμών, Σύλλογος Εργαζομένων της Εγνατία Οδός Α.Ε., Θεσσαλονίκη 2017, <https://syllogosseteo.wordpress.com/2017/06/16/έκθεση-του-συλλόγου-εργαζομένων-της-ε>

Ευελπιστούμε η παρούσα μελέτη, να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο, τόσο για αυτούς θα λάβουν τις τελικές αποφάσεις (εν προκειμένω την ελληνική κυβέρνηση και το κοινοβούλιο) όσο και για αυτούς που θέλουν να ενημερωθούν για όλες τις παραμέτρους, ενός ζητήματος που δεν αφορά μόνο το Σύλλογο Εργαζομένων και τη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και όλους τους πολίτες αυτής της χώρας.

## **2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΠΑΓΙΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ «ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΣ Α.Ε.»**

Η προσπάθεια αναβίωσης στη σύγχρονη εποχή του ιστορικού δρόμου via Egnatia που είχαν κατασκευάσει οι Ρωμαίοι και ένωνε την Αδριατική Ακτή (Δυρράχιο και Αυλώνα) με τη Μαύρη Θάλασσα, ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Τότε, η αμερικάνικη εταιρεία Mac Donald διεξήγαγε τις πρώτες αναγνωριστικές μελέτες για την χάραξη της οδού, μιας οδού στρατηγικής σημασίας τόσο για την Βόρεια Ελλάδα, όσο και για την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, στο πλαίσιο γεωστρατηγικής πολιτικής και στρατιωτικών συμφερόντων που παρεμπιπτόντως θα εξυπηρετούσε τις τοπικές κοινωνίες, τις τοπικές και υπερτοπικές μετακινήσεις και εμπορευματικές μεταφορές.

Στη συνέχεια, το ελληνικό κράτος έκανε αρκετές προσπάθειες κατασκευής τμημάτων της οδού (μέσα στις δεκαετίες του 80 και του 90), οι οποίες όμως, δεν τελεσφόρησαν για πολλούς και διάφορους λόγους. Ο κυριότερος ήταν η έλλειψη ενός ενιαίου συντονισμού και ελέγχου του συνόλου του έργου, με αποτέλεσμα, πολλές από αυτές τις προσπάθειες να είναι ημιτελείς και αποσπασματικές, χωρίς ενιαία και ομοιογενή χαρακτηριστικά συνολικού στρατηγικού σχεδιασμού.

Για τους παραπάνω λόγους, κρίθηκε ως αναγκαιότητα από το ελληνικό κράτος η ίδρυση μιας νέας εταιρείας, της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», η οποία θα ανήκε μεν στο ελληνικό δημόσιο σε ποσοστό 100% αλλά ταυτόχρονα θα λειτουργούσε με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, προκειμένου να ξεπεράσει τις γραφειοκρατικές αγκυλώσεις του ελληνικού δημόσιου τομέα. Βέβαια, ένας ακόμη πολύ σημαντικός παράγοντας (ίσως ο σημαντικότερος) για την ίδρυση της νέας εταιρείας, αποτέλεσε το γεγονός, ότι, η Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να χρηματοδοτήσει το μεγαλόπνοο αυτό έργο, ουσιαστικά απαίτησε την ίδρυση μιας εταιρείας με τα παραπάνω χαρακτηριστικά που θα αναλάμβανε εξ ολοκλήρου τις διαδικασίες κατασκευής του, λειτουργίας και συντήρησής του.

Έτσι, φτάσαμε αισίως στο έτος 1995, όπου και ιδρύθηκε η εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», η οποία ανήκε στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και εποπτεύονταν από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξία και Δημοσίων Έργων. Με τις μετέπειτα εξελίξεις του (από το 2011 και μετά), σε συνέχεια του μεσοπρόθεσμου προγράμματος, ορίστηκε το ΤΑΙΠΕΔ από το Υπουργείο Οικονομικών να έχει το δικαίωμα ψήφου στην γενική συνέλευση της εταιρείας, ώστε να δρομολογήσει την παραχώρηση της λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της οδού.

Η κατασκευή του έργου υπό την διαχείριση της νέας εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», ξεκίνησε το 1997, προσπαθώντας να αξιοποιήσει και τα ημιτελή ασύνδετα τμήματα της οδού που είχαν κατασκευαστεί σε προηγούμενες χρονικές περιόδους, εντάσσοντάς τα σε ένα ενιαίο σύνολο με ομοιογενή τεχνικά χαρακτηριστικά. Μέχρι τότε, το σύνολο του κατασκευασμένου έργου δεν ξεπερνούσε το 5% (τμήμα ΠΑΘΕ ~25χλμ, Μέστη - Μάκρη ~12χλμ. Σήραγγες Μετσόβου, Μαλακασίου - μονός κλάδος - ~ 4χλμ.). Η απόδοση των πρώτων τμημάτων στην κυκλοφορία από την εταιρεία έγιναν το 2000 (127 Km), στη συνέχεια μέχρι το 2004 είχαν παραδοθεί συνολικά περίπου 400Km, ενώ το έργο του κύριου άξονα συνολικού μήκους 657 Km παραδόθηκε σχεδόν στο σύνολό του το 2009 (είχε απομείνει ένα πολύ μικρό τμήμα μήκους περίπου 1,5 Km λόγω σοβαρών γεωτεχνικών προβλημάτων κατολισθήσεων το οποίο δόθηκε εντέλει στην κυκλοφορία το 2014).

Έτσι σήμερα η Εγνατία Οδός, ο οριζόντιος οδικός άξονας που διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έως τους Κήπους στα ελληνοτουρκικά σύνορα, είναι πλέον ολοκληρωμένος κατασκευαστικά. Έχει συνολικό μήκος 657 χλμ., κατασκευάστηκε ως κλειστός αυτοκινητόδρομος διεθνών προδιαγραφών με δύο λωρίδες κυκλοφορίας, λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση και κεντρική διαχωριστική νησίδα.

Πρόκειται για ένα έργο εξαιρετικά σημαντικό τόσο για την ανάπτυξη των Περιφερειών που διασχίζει όσο και για τη σύνδεση της χώρας με τα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Εδώ πρέπει να επισημανθεί, ότι διέρχεται σε τμήματα μεγάλου μήκους (κυρίως στο κεντρικό και δυτικό τομέα ήτοι από Γρεβενά μέχρι Ηγουμενίτσα) από ιδιαίτερα ορεινό ανάγλυφο με κατά τόπους πολύ έντονα γεωλογικά-γεωτεχνικά προβλήματα, καθιστώντας το ένα από τα δυσκολότερα και μεγαλύτερα τεχνικά έργα που κατασκευάστηκαν τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη.

Επίσης, ο χρόνος ολοκλήρωσης της κατασκευής του κύριου άξονα μέσα σε 12 χρόνια, δεδομένων των τεχνικών δυσκολιών που απαιτήθηκε να ξεπεραστούν (σε κάποιες περιπτώσεις μάλιστα που αφορούν κυρίως σήραγγες η και διέλευση από περιοχές κατολισθήσεων χρειάστηκε ακόμα και η συνδρομή διεθνούς φήμης επιστημόνων), αποτελεί ένα ρεκόρ για τα ελληνικά δεδομένα (χαρακτηριστικό συγκριτικό παράδειγμα είναι η Εθνική Οδός Θεσ/νίκης-Αθήνας που αποτελεί την κύρια οδική αρτηρία της χώρας η οποία διέρχεται εν γένει από πολύ ευκολότερο ανάγλυφο και ολοκληρώθηκε μόλις πριν από λίγα χρόνια ενώ η αναβάθμισή της σε επίπεδο αυτοκινητοδρόμου είχε ξεκινήσει από τη δεκαετία του 90).

Ταυτόχρονα με τον κύριο άξονα ξεκίνησαν οι μελέτες και η κατασκευή των καθέτων αξόνων στη Βόρεια Ελλάδα, οι οποίοι συνδέουν την Ελλάδα με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, δημιουργώντας ένα αναβαθμισμένο οδικό δίκτυο συνολικού μήκους περίπου 950 Km. Το μεγαλύτερο μήκος των καθέτων αξόνων είχε ολοκληρωθεί κατασκευαστικά μέχρι το 2017, απομένουν όμως ακόμα κάποια υπομήματα που είναι είτε υπό κατασκευή είτε σε αναζήτηση χρηματοδότησης.

Χάρη στην πολύ καλή της οργάνωση, η εταιρεία «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε», επί μία συνεχή δεκαετία επιτύγχανε την καλύτερη επίδοση στην απορρόφηση κοινοτικών κονδυλίων για την Ελλάδα, με ρυθμούς ακόμα και 700 εκ. ευρώ /έτος, αξιοποιώντας πλήρως τα διατιθέμενα χρηματοδοτικά εργαλεία. Το κόστος κατασκευής, μπορούμε να πούμε ότι ήταν σε απόλυτα λογικά επίπεδα, ιδιαίτερα εάν αναλογιστεί κανείς την διέλευση της οδού από ιδιαίτερα δυσχερή γεωλογικά-γεωτεχνικά εδάφη.

## 2.1 Κόστος & χρηματοδότηση κατασκευής Εγνατίας Οδού & Κάθετων Αξόνων

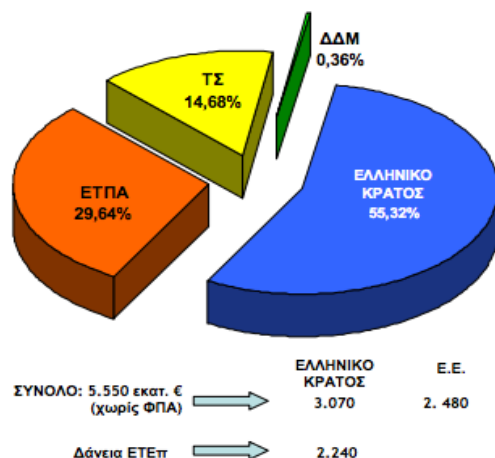
Το κόστος υλοποίησης (μελέτη, κατασκευή, απαλλοτριώσεις, διαχείριση) του κύριου άξονα (658χλμ) της Εγνατίας Οδού ανήλθε σε περίπου 5,6 δισεκατομμύρια Ευρώ (χωρίς ΦΠΑ), ενώ μαζί με τους Κάθετους Άξονες ανήλθε σε περίπου 7 δισεκατομμύρια Ευρώ.

Η χρηματοδότηση της κατασκευής της Εγνατίας Οδού έγινε κατά 50% από κοινοτικούς πόρους και 50% από εθνικού πόρους.

Οι κοινοτικοί πόροι για την Εγνατία Οδό και τους Κάθετους Άξονες προήλθαν κυρίως από χρηματοδοτικά προγράμματα των Β' και Γ' Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, των ΕΣΠΑ και από το Ταμείο Συνοχής.

Η εθνική συνδρομή καλύφθηκε κυρίως από δάνεια που σύναψε το Ελληνικό Κράτος (Υπουργείο Οικονομικών) με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) καθώς και από δάνεια που σύναψε η Εγνατία Οδός Α.Ε. με ιδιωτικές Ελληνικές τράπεζες.

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΥΡΙΟΥ ΑΞΟΝΑ



Όσον αφορά τον δανεισμό από την ΕΤΕπ, το διάστημα 1997-2007 συνάφθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο 19 δανειακές συμβάσεις, συνολικού αρχικού κεφαλαίου 2,24 δις. €. Η έντοκη αποπληρωμή των δανείων εξακολουθεί να γίνεται σήμερα από το Υπουργείο Οικονομικών βάσει των όρων των συμβάσεων. Με την προγραμματισμένη παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, θα προκύψει το **Ελληνικό Δημόσιο να συνεχίσει να αποπληρώνει την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, ενώ το πάγιο (ο αυτοκινητόδρομος) και η εκμετάλλευσή του θα παραχωρηθεί σε ιδιώτες.**

Όσον αφορά τον ιδιωτικό δανεισμό για την κάλυψη της εθνικής συνδρομής (~1,1 δις. €), η **ΕΟΑΕ πρόσφατα ολοκλήρωσε την πλήρη αποπληρωμή του συνόλου των δανείων** από ιδιωτικές τράπεζες, ακόμη και των **διεκδικήσεων** τους παρόλο που δεν έχει ολοκληρωθεί η δικαστική διαμάχη με αυτές.

## 2.2 Επιπτώσεις της λειτουργίας της Εγνατίας Οδού

Από το Παρατηρητήριο της Εγνατίας Οδός Α.Ε. (<http://observatory.egnatia.gr>) παρατίθενται συνοπτικά στοιχεία για τις επιπτώσεις από τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού.

### ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

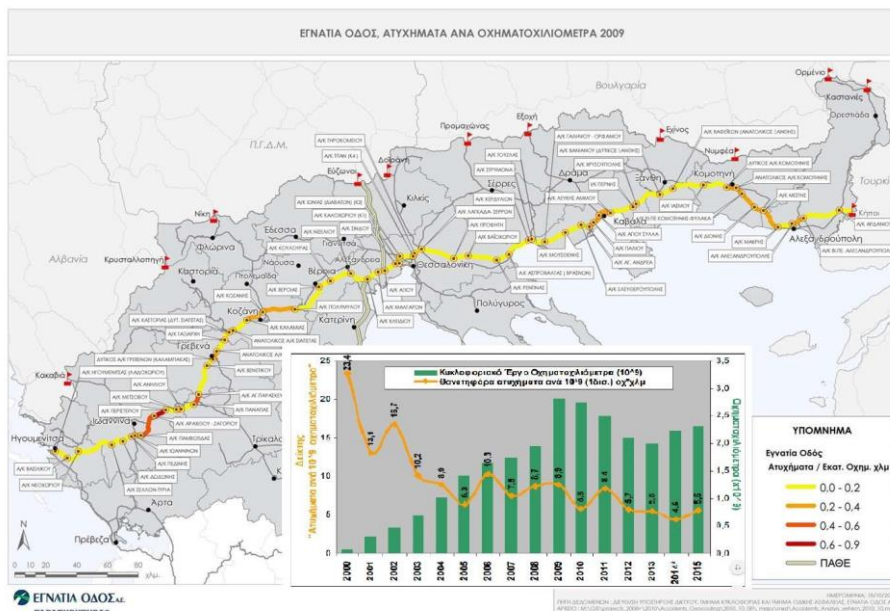
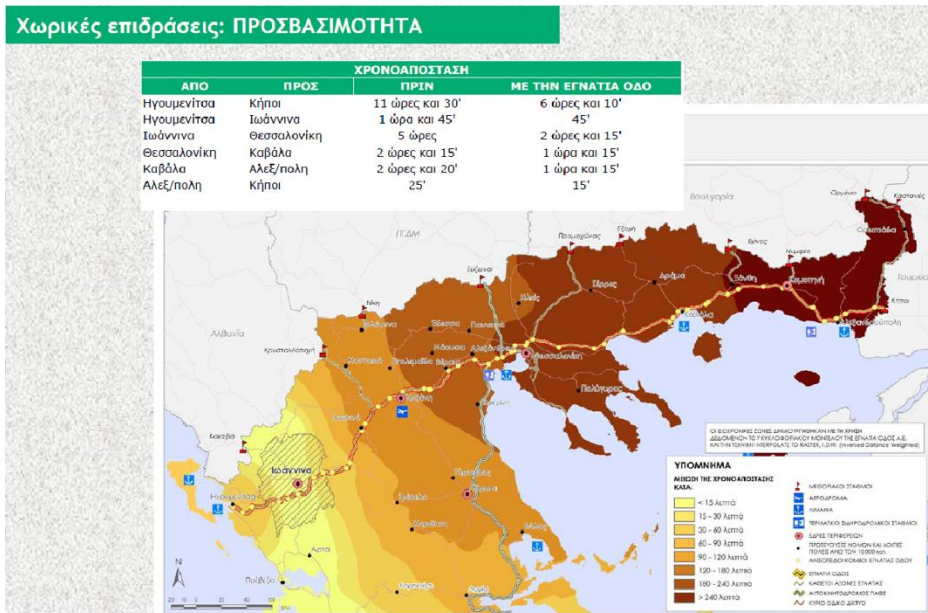
1. ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ: 5 Περιφέρειες διέλευσης: Ηπείρου, Δυτικής Μακεδονίας, Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατ. Μακεδονίας & Θράκης, Θεσσαλίας
2. ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ ΟΔΙΚΩΣ ΜΕ 4 ΧΩΡΕΣ: Αλβανία, ΠΓΔΜ, Βουλγαρία, και Τουρκία, μέσω 9 κάθετων αξόνων και 10 μεθοριακών σταθμών (Κακαβιά, Κρυσταλλοπηγή, Νίκη, Εύζωνοι, Προμαχώνας, Δοϊράνη, Εξοχή, Κήποι, Ορμένιο, Καστανιές).
3. ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ 11 ΠΟΛΕΙΣ: Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Μέτσοβο - Γρεβενά - Κοζάνη - Βέροια Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Ξάνθη- Κομοτηνή - Αλεξανδρούπολη
4. ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ ΜΕ 4 ΛΙΜΑΝΙΑ: Ηγουμενίτσας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης
5. ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ ΜΕ 6 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ: Ιωαννίνων, Καστοριάς, Κοζάνης, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης
6. ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ ΜΕ 48 ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ: Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙ.ΠΕ) και Βιομηχανικά Πάρκα (ΒΙΟΠΑ) και πολλές άλλες περιοχές οργανωμένης υποδοχής επιχειρηματικών- παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΒΕΠΕ, ΑΗΣ, logistics κλπ).



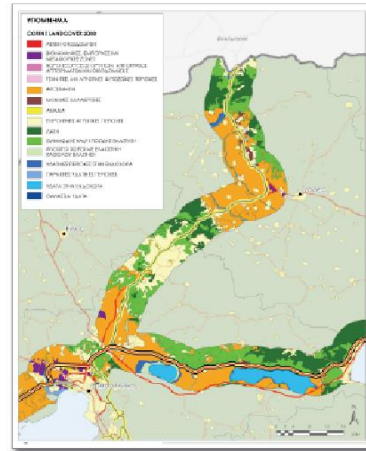
7. ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ και ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ: 85 αρχαιολογικούς χώρους, 75 μουσεία, 78 τόπους ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, άνω των 250 παραδοσιακού οικισμούς, παραθεριστικές περιοχές και χώρους υποδοχής πολιτιστικών εκδηλώσεων.

**ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

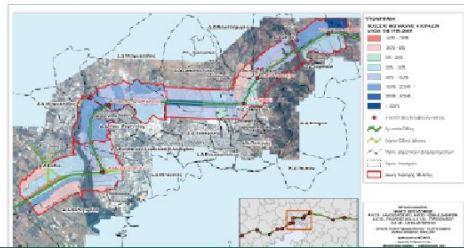
1. Εγνατία Οδός: 5 φορές πιο ασφαλής από το εναλλακτικό προς αυτήν οδικό δίκτυο (παλαιές εθνικές οδοί).
2. Συγκρίνοντας τα έτη πριν τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού με τα έτη μετά τη λειτουργία της (μέχρι το 2011), προκύπτει ότι στο βασικό υπεραστικό οδικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας :
  - η μείωση των ατυχημάτων υπερβαίνει το 70% ενώ
  - η μείωση των θανάσιμων τραυματισμών ανέρχεται σε 60%.



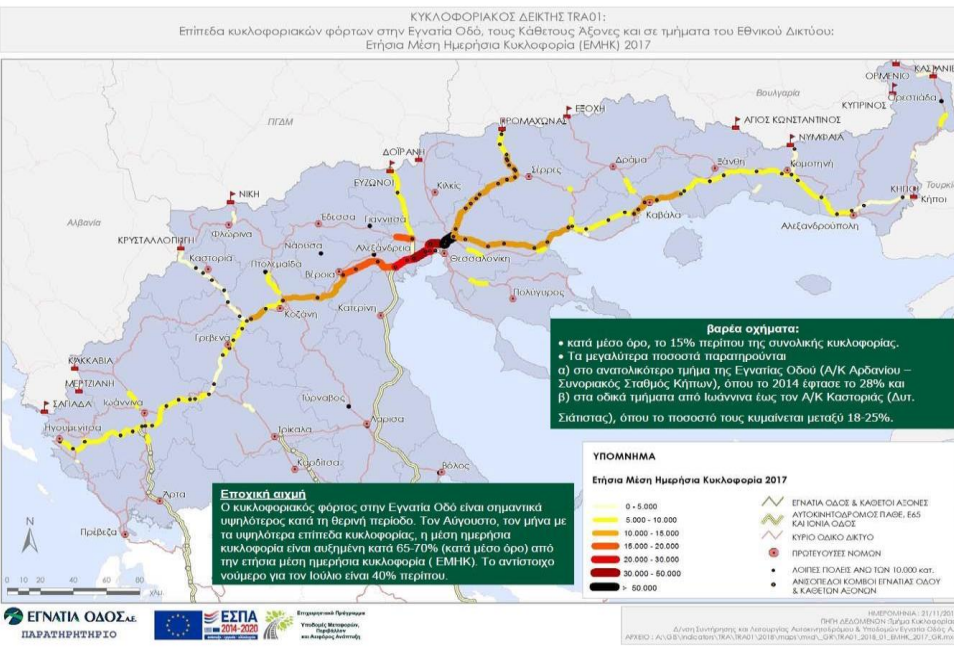
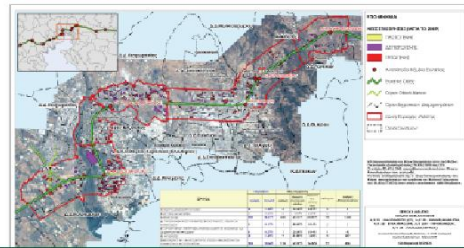
Μεταξύ των ετών 1999 και 2009, στις περιοχές γύρω από τους 17 κόμβους της Εγνατίας Οδού, καταγράφηκε μια μέση αύξηση:



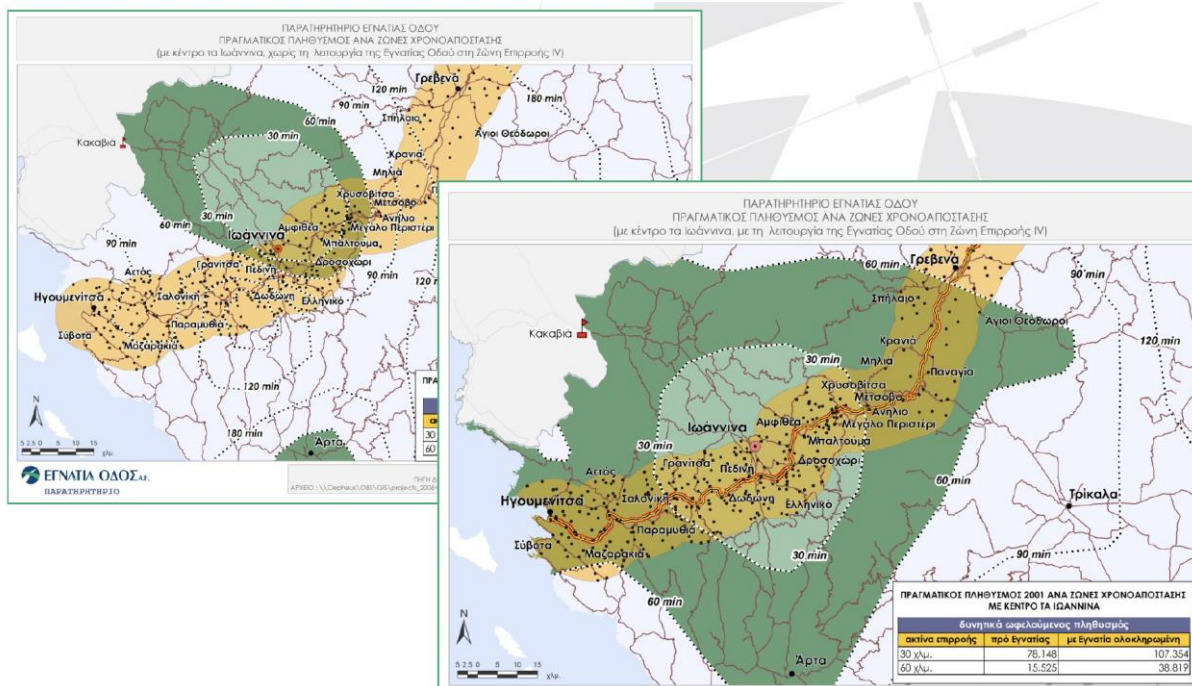
Χάρτης μεταβολής αξιών γης SET18



Χάρτης νέων επιχειρήσεων SET19



**Το ποσοστό των κατοίκων που έχουν πρόσβαση σε αστικά κέντρα μέσα σε 30 λεπτά έχει αυξηθεί κατά 50%**



**Η Εγνατία Οδός:**

- Παρουσιάζει άμεσες επιδράσεις στην προσβασιμότητα και στην κινητικότητα, καθώς και στην ανάπτυξη ενός πιο πολυκεντρικού μοντέλου χωρικής ανάπτυξης.
- Παρουσιάζει έμμεσες επιδράσεις στην χωροθέτηση δραστηριοτήτων και άλλων παραγωγικών υποδομών, έχοντας περιορισμένες και ελεγχόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Παρέχει βελτίωση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων για την προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων βιομηχανίας-βιοτεχνίας, διαμετακομιστικών υπηρεσιών και τουρισμού, που δύναται να συγκρατήσουν αλλά και να προσελκύσουν πόρους και πληθυσμό, και έτσι δίνει τη δυνατότητα βελτίωσης της περιφερειακής ανθεκτικότητας στις συνθήκες της οικονομικής κρίσης.
- Αποτελεί σημαντικό παράγοντα για το σχεδιασμό της στρατηγικής και των προγραμμάτων τοπικής ανάπτυξης και επιχειρηματικού μάρκετινγκ.

### 3. ΔΟΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΙΟΥ

#### 3.1 Δομή Λειτουργίας και Συντήρησης της Εγνατίας Οδού

Η Εγνατία Οδός ως τμήμα του Διευρωπαϊκού Οδικού δικτύου αποτελεί έναν από τους πιο σύγχρονους και υψηλών προδιαγραφών οδικούς άξονες της Ελλάδας. Με βάση τις μετρήσεις και εκτιμήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων, διανύονται πάνω από **3 δισεκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα , σε ετήσια βάση.**

Συνολικά, η "Εγνατία Οδός Α.Ε." διαχειρίζεται τη λειτουργία και συντήρηση ενός εκτεταμένου δικτύου αυτοκινητοδρόμων στη Βόρεια Ελλάδα, μήκους 916 χιλιομέτρων, στα οποία περιλαμβάνονται:

- Ο αυτοκινητόδρομος Α2 "Εγνατία Οδός", μήκους 658 χλμ.
- Ο αυτοκινητόδρομος Α25 " Λαγκαδάς – Σέρρες – Προμαχώνας", μήκους 96 χλμ.
- Ο αυτοκινητόδρομος Α29 "Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή", μήκους 70 χλμ.
- Ο αυτοκινητόδρομος Α1 "Αξιός – Εύζωνοι", μήκους 60 χλμ. (το τμήμα αυτό και το τμήμα Α/Κ Κλειδιού ως Θεσσαλονίκη, μήκους 26 χλμ., που μεταβιβάστηκαν στην Εταιρεία με το Ν.4250/2014 και είναι κατασκευασμένα από τις αρχές της δεκαετίας του 1970)
- Ο οδικός άξονας Α23 "Κομοτηνή – Νυμφαία – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα", μήκους 22 χλμ.
- Η υποθαλάσσια σήραγγα "Ακτίου – Πρέβεζας" με τις προσβάσεις της, μήκους 4,7 χλμ.

Οι εργασίες λειτουργίας και συντήρησης του οδικού δικτύου ευθύνης της ΕΟΑΕ εκτελούνται, σύμφωνα με την εγκεκριμένη στρατηγική της Εταιρείας, **μέσω εξωτερικών αναδόχων**, που προκύπτουν ύστερα από δημόσια ανοικτή διαδικασία μειοδοτικών διαγωνισμών και τις οποίες συντονίζει και εποπτεύει το προσωπικό της εταιρείας.

#### 3.2 Εργολαβίες Λειτουργίας & Συντήρησης Εγνατίας Οδού και Καθέτων Αξόνων

**Βασική στρατηγική** της Εταιρείας για την εκτέλεση των εργασιών Λειτουργίας και Συντήρησης του δικτύου αυτοκινητοδρόμων που ανήκουν στην ευθύνη της, αποτέλεσε εξαρχής η επιλογή εξωτερικών αναδόχων, μετά από διενέργεια δημόσιων ανοικτών μειοδοτικών διαγωνισμών.

**Βασικές και αδιάλειπτες δράσεις** των υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης, αποτελούν οι καθημερινές επιθεωρήσεις και περιπολίες, οι εργασίες επισκευής/αποκατάστασης και βελτίωσης, η χειμερινή συντήρηση, η διαχείριση κυκλοφορίας, η οδική ασφάλεια, η αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, η λειτουργία των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας σηράγγων, η διαχείριση τηλεφωνικών κλήσεων, η Περιβαλλοντική Διαχείριση, η εξοικονόμηση ενέργειας, η βελτίωση/ αναβάθμιση συστημάτων και εξοπλισμών, κ.ά.

Το αντικείμενο των εργολαβιών περιλαμβάνει:

##### Α. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΔΟΥ

- καθημερινές επιθεωρήσεις και περιπολίες – **365/7/24 – 17 Ομάδες Άμεσης Επέμβασης**
- εργασίες επισκευής/αποκατάστασης και βελτίωσης – ταχεία αποκατάσταση επικίνδυνων βλαβών/ζημιών
- αναφορές βλαβών / ζημιών από τους οδηγούς, μέσω της ιστοσελίδας: [www.egnatia.eu](http://www.egnatia.eu)

- χειμερινή συντήρηση – **150 αποχιονιστικά μηχανήματα**
- συντήρηση **3.500 χλμ στηθαίων** ασφαλείας
- εργασίες αναδιαγράμμισης οδού **1.500.000 μ<sup>2</sup> οριζόντιας σήμανσης**
- **1.300** μεγάλες πληροφοριακές πινακίδες
- **11.500** μικρότερες πινακίδες (ρυθμιστικές, κινδύνου και πληροφόρησης)
- αποκατάσταση αναγραφών σε τοίχους – **50.000 μ<sup>2</sup> / έτος**
- αποκατάσταση αναγραφών σε πινακίδες – **1.000 μ<sup>2</sup> / έτος**
- αποκατάσταση καλωδίων από δολιοφθορές – **150.000 μ.**
- καθαριότητα οδού και Χώρων Στάθμευσης – Αναψυχής (Parking)

## **B. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΟΥ**



- **6** Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας σε **24ωρη λειτουργία**
- **100** Ηλεκτρονικές Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων
- **180** Ηλεκτρονικές Πινακίδες Μεταβλητού Ορίου Ταχύτητας
- **850** Ηλεκτρονικές Πινακίδες Καθορισμού Λωρίδας Κυκλοφορίας
- **800** Τηλέφωνα SOS
- **34** Μετεωρολογικοί Σταθμοί
- **60** σταθμοί μέτρησης κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας
- διαχείριση κυκλοφορίας **>3 δισεκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα / έτος**

### **3.3 Ο ρόλος της «Εγνατία Οδός Α.Ε.»**

**Ο ρόλος της "Εγνατία Οδός Α.Ε."** στις εγκατεστημένες συμβάσεις Λειτουργίας και Συντήρησης της οδού είναι συντονιστικός και εποπτικός. Εξειδικευμένοι Μηχανικοί και Τεχνικοί εποπτεύουν, συντονίζουν, καθοδηγούν και συνδράμουν τους αναδόχους με οδηγίες και αποφάσεις, ενώ παράλληλα αναπτύσσουν και εφαρμόζουν, μέσω των εργολαβιών, σημαντικές καινοτόμες εφαρμογές για την ασφάλεια της κυκλοφορίας, την ανεμπόδιση κίνηση των οχημάτων, την τήρηση στατιστικών στοιχείων και κυκλοφοριακών δεδομένων.

Από την εταιρεία και τα στελέχη της "Εγνατία Οδός Α.Ε." έχουν αναπτυχθεί συστήματα για την κεντρική διαχείριση του αυτοκινητόδρομου, τα οποία αφορούν:

- Σύστημα Κυκλοφοριακών Μετρήσεων Βόρειας Ελλάδας
- Διαχείριση Κυκλοφοριακού Μοντέλου Βόρειας Ελλάδας
- Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Οδοστρωμάτων (PMS)
- Σύστημα Διαχείρισης Συντήρησης Γεφυρών (BMS)

- Σύστημα Παρακολούθησης Γεωτεχνικών
- Σύστημα Διαχείρισης Στοιχειώδους Συντήρησης (RMMS)
- Σύστημα Διαχείρισης Αξιώσεων Οδού (RCMS)
- Σύστημα Αναφοράς Βλαβών Οδού από Χρήστες (MDNS)
- Σύστημα Διαχείρισης Αδειών Διέλευσης (VPMS)
- Σύστημα Διαχείρισης Τιμολογίων Ηλεκτρικής Ενέργειας (NRG Management System)
- Σύστημα Διαχείρισης Παγίων Ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού
- Λειτουργία Κέντρου Εποπτείας Δικτύου
- Παρατηρητήριο
- Προώθηση έργων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών
- Περιβαλλοντική Πολιτική

Σε πραγματικούς αριθμούς κάποια από τα στοιχεία λειτουργίας της Εγνατίας Οδού είναι τα εξής:

- μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων στο δίκτυο της βόρειας Ελλάδας 87%
- διαχείριση ατυχημάτων (τραυματισμών & υλικών ζημιών) – 600/έτος
- αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων (βλάβες, αντικείμενα στην οδό κτλ.) – >10.000 /έτος
- διαχείριση σηράγγων – 79 σήραγγες μήκους 103χλμ.
- διαχείριση τηλεφωνικών κλήσεων έκτακτης ανάγκης – >30.000 / έτος
- έλεγχος & συντήρηση κατασκευών – ενόργανη παρακολούθηση τεχνικών & γεωτεχνικών έργων
- άδειες διέλευσης υπερμεγεθών / υπέρβαρων οχημάτων – 5.500 / έτος
- περιβαλλοντική διαχείριση, διαχείριση απορριμμάτων – 60 τόνοι / έτος
- μετρήσεις θορύβου – ιδιόκτητο όχημα ΕΟΑΕ
- ηλεκτρική ενέργεια – 69 GWh /έτος και 54.000 φωτιστικά σώματα
- πρόγραμμα εξοικονόμησης ενέργειας
- ανάπτυξη και διαχείριση στρατηγικού κυκλοφοριακού μοντέλου Βόρειας Ελλάδας

#### 4. ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΠΑΓΙΟΥ

Η κατασκευή του οδικού άξονα της Εγνατίας οδού, από την έναρξη της έως και σήμερα αποτυπώνεται κοστολογικά στα φορολογικά / λογιστικά βιβλία της Εγνατία Οδός Α.Ε. και ποιο ομαδοποιημένα και άμεσα, στις οικονομικές τις καταστάσεις.

Η ΕΟΑΕ, εκτός από τον κύριο σκοπό της, δηλαδή την κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και εκμετάλλευση του οδικού άξονα, εκτελεί και πλήθος άλλων έργων και προσφέρει υπηρεσίες σε έτερους φορείς του δημοσίου, είτε με αναθέσεις από το ελληνικό δημόσιο είτε με απευθείας συμφωνίες με τους φορείς (δήμους περιφέρειες κτλ).

Ο μοναδικός μέτοχος της ΕΟΑΕ, το ελληνικό δημόσιο, είναι αυτό που αναθέτει έργα στην ΕΟΑΕ, και αυτό που χρηματοδοτεί την κατασκευή τους. Όταν τα έργα αυτά ανήκουν στον οδικό άξονα (και στους καθέτους) της ΕΟΑΕ τότε το κόστος κατασκευής γίνεται περιουσία της ΕΟΑΕ και η χρηματοδότηση αποτελεί μετοχικό κεφάλαιο. Όταν η κατασκευή δεν αφορά τον άξονα τότε το κόστος και η χρηματοδότηση είναι απλώς στοιχεία απαιτήσεων / υποχρεώσεων στις οικονομικές καταστάσεις.

**Όταν λοιπόν στις οικονομικές καταστάσεις έτους 2019 της ΕΟΑΕ εμφανίζεται το ποσό των €6.434.697.357,43 ως αξία κτήσεως παγίων στοιχείων του ενεργητικού, αυτό είναι το συνολικό καθαρό ποσό που έχει δαπανηθεί για να κατασκευασθεί ο άξονας και οι κάθετοι του από την Εγνατία οδό, έως και τις 31/12/2019.**

	ΑΞΙΑ ΚΤΗΣΕΩΣ (αθροιστική)	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ (αθροιστικές)	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ (έτους)	ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΗ ΑΞΙΑ	ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ
2010	5.968.132.354,04	9.952.073,59		5.958.180.280,45	6.127.029.109,00
2011	5.999.920.876,20	29.521.609,93	19.569.536,34	5.970.399.266,27	6.256.066.409,77
2012	6.068.721.400,51	101.611.027,16	72.089.417,23	5.967.110.373,35	6.441.389.956,74
2013	6.195.230.580,50	177.570.299,08	75.959.271,92	6.017.660.281,42	6.625.492.692,93
2014	6.332.886.536,65	257.272.413,35	79.702.114,27	6.075.614.123,30	6.765.694.185,05
2015	6.408.841.179,10	337.179.440,78	79.907.027,43	6.071.661.738,32	6.849.861.851,86
2016	6.428.776.937,64	420.548.115,45	83.368.674,67	6.008.228.822,19	6.919.873.414,13
2017	6.405.619.568,80	506.459.639,03	85.911.523,58	5.899.159.929,77	7.050.000.000,00
2018	6.425.288.086,76	593.813.553,26	87.353.914,23	5.831.474.533,50	7.050.000.000,00
2019	<b>6.434.697.357,43</b>	<b>676.269.142,61</b>	82.455.589,35	<b>5.758.428.214,82</b>	<b>7.179.243.700,00</b>

Εκτός από αυτό το προφανές κόστος κατασκευής υπάρχουν και άλλα που αφορούν την δημιουργία του οδικού άξονα, αλλά δεν αφορούν την ΕΟΑΕ, όπως το κόστος κατασκευής έργων του οδικού άξονα από το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ τα οποία παραδόθηκαν στην ΕΟΑΕ και βεβαίως το κόστος απαλλοτριώσεων.

Οι αποσβέσεις είναι οι απομειώσεις της αξίας του παγίου και αφορούν την οικονομική εκμετάλλευση του, γι αυτό και μέχρι το έτος 2010 οι αποσβέσεις στις οικονομικές καταστάσεις της ΕΟΑΕ ήταν ελάχιστες και όταν το 2010 ξεκίνησε η σταδιακή εκμετάλλευση του οδικού άξονα τότε και η αξία του παγίου άρχισε να υφίσταται τμηματικές αποσβέσεις.

Οι αθροιστικές αποσβέσεις έως τις 31/12/2019 είχαν ανέλθει στο ποσό των €676.269.142,61 και το τελευταίο έτος μόνο τις €82.455.589,35. Η περίοδος απόσβεσης του παγίου της ΕΟΑΕ, έχει καθορισθεί από το υπουργείο οικονομικών και είναι διαφορετική για κάθε είδος τεχνικού, μηχανολογικού κτλ έργου, και πάντως έχει ανώτερη διάρκεια τα 50 έτη. όταν λοιπόν θα υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση του παγίου τότε οι ετήσιες αποσβέσεις θα είναι κατ ελάχιστο  $6.434.697.357,43/50 = €128.694.000,00$ .

Όπως είναι γνωστό η λογιστική αξία ενός ακινήτου είναι μία από τις ποιο συνηθισμένες μεθόδους αποτίμησης, όταν πρόκειται να πουληθεί, ενοικιασθεί ή παραχωρηθεί για εκμετάλλευση σε τρίτο (η άλλη είναι η προεξόφληση μελλοντικών χρηματοροών, με την οποία θα ασχοληθούμε στα κεφάλαια 9, 10 και 11).

Αφού σήμερα, δεν υπάρχει απαίτηση από κανένα φορέα για την επιλογή μοντέλου παραχώρησης της εκμετάλλευσης της Εγνατίας οδού, παρά μόνο για την αξιοποίηση της, ούτε πρόκειται για ζημιόγνο λειτουργία, ούτε πολύ περισσότερο για αδυναμία της δημόσιας διαχείρισης, η παραχώρηση γίνεται αποκλειστικά για οικονομικούς λόγους και με αποκλειστικά οικονομικούς όρους.

Είναι λογικό από την πώληση ή παραχώρηση οποιουδήποτε ακινήτου ή επένδυσης, όπως π.χ. της ΕΟΑΕ, ο πωλητής να θεωρεί ως ελάχιστο τίμημα το κόστος της επένδυσης του. Η αποδοχή μικρότερης προσφοράς θα ήταν παράδοξη και θα δημιουργούσε ερωτηματικά για τις προθέσεις του πωλητή.

Έτσι στην περίπτωση μας η λογιστική εύλογη τιμή της παραχώρησης του ακινήτου της ΕΟΑΕ, προκύπτει από το κόστος της αναπόσβεστης αξίας της δαπάνης που επενδύθηκε το οποίο στις 31/12/2019 είχε διαμορφωθεί σε €5.758.428.214,82, αφού αφαιρέσουμε την υπολειπόμενη λογιστική αξία του 1.254.140.064,62 όταν αυτό παραδοθεί πίσω στην ΕΟΑΕ [ $5.758.428.214,82 - (128.694.000,00 * 35\text{έτη})$ ], ήτοι **€4.504.288.150,00**.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν υπολογίσαμε τις δαπάνες του δημοσίου που εκτελέστηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ και παραδόθηκαν στην ΕΟΑΕ και τις απαλλοτριώσεις.



## 5. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΡΕΟΥΣ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ, ΙΕΡΟΠΗΓΗΣ ΚΑΙ ΣΤΡΥΜΟΝΙΚΟΥ.

Η Εγνατία Οδός Α.Ε εκτός του κύριου άξονα κατασκεύασε και κάθετους που τον συνδέουν με τις γειτονικές Βαλκανικές χώρες. Οι Κάθετοι Άξονες Σερρών και Καστοριάς χρηματοδοτήθηκαν με αυξημένο ποσοστό επιχορήγησης (60%) από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε τα πρώτα χρόνια λειτουργίας τους να μην έχουν διόδια.

Για τις ανάγκες εξυπηρέτησης της παραχώρησης, ώστε να κατασκευαστούν άμεσα σταθμοί διοδίων και σε αυτούς τους άξονες, η παραπάνω προϋπόθεση μη λειτουργίας διοδίων ρυθμίστηκε προσωρινά, ώστε τα έσοδα διοδίων να μην καταλήγουν στο φορέα εκμετάλλευσης αλλά να αποδίδονται στο δημόσιο χρέος. Η προσωρινή αυτή ρύθμιση δεν προβλέπεται να ισχύει και στη σύμβαση παραχώρησης, στην οποία προβλέπεται ότι όλα τα έσοδα θα εισπράττονται μόνο από τον παραχωρησιούχο.

Με το παραπάνω σκεπτικό το ΤΑΙΠΕΔ τελικά ενσωμάτωσε στον σχεδιασμό του την χωροθέτηση μετωπικών διοδίων στους υπόψη Κάθετους Άξονες και δόθηκε εντολή στην ΕΟΑΕ να προβεί στην κατασκευή των Σταθμών Διοδίων Προμαχώνα και Στρυμονικού στον Κάθετο Άξονα Σερρών και Ιεροπηγής στον Κάθετο Άξονα Καστοριάς. Σήμερα (2020) είναι σε λειτουργία το σύνολο των σταθμών διοδίων επί των υπόψη κάθετων αξόνων, αν και είναι σε εκκρεμότητα θέματα των μηκών χρέωσης.

Με το ΦΕΚ β'1486/25.5.2016 ορίζεται η έναρξη λειτουργίας του μετωπικού σταθμού διοδίων Προμαχώνα. Στο προαναφερόμενο ΦΕΚ αναφέρει στο Άρθρο 6:

*«Τα εισπραττόμενα από την «ΕΓΝΑΤΙΑΟΔΟΣ Α.Ε.» τέλη διοδίων στον Σταθμό Διοδίων Προμαχώνα καταβάλλονται σε περιοδική βάση σε πίστωση του προβλεπόμενου, από το άρθρο 2 του Ν. 3986/2011, τραπεζικού λογαριασμού που τηρείται στο όνομα του Ελληνικού Δημοσίου για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου Χρέους»*

Με το ΦΕΚ β'4156/29.11.2017 ορίζεται η έναρξη του μετωπικού σταθμού διοδίων Ιεροπηγής τον Δεκέμβριο του 2017 με την ίδια αναφορά για κατάθεση εισπράξεων των τελών διοδίων για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου χρέους.

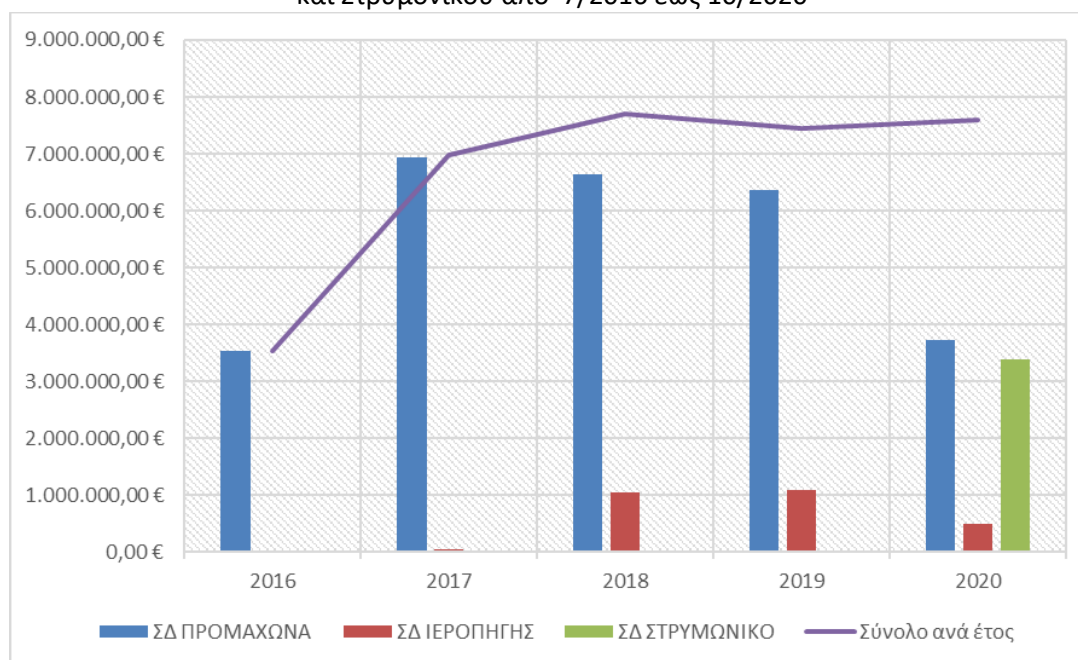
Με το ΦΕΚ β'4183/18.11.2019 ορίζεται η έναρξη λειτουργίας του μετωπικού σταθμού διοδίων Στρυμονικού τον Ιανουάριο του 2020 με αλλαγή χρέωσης του σταθμού Προμαχώνα όχι όμως ανάλογα με τα χιλιόμετρα που ορίζει το ΦΕΚ β'2018/25.05.2020.

Επισημαίνεται ότι από τα παραπάνω ΦΕΚ για τον Κάθετο Άξονα Σερρών προκύπτει ότι οι δύο σταθμοί διοδίων έχουν διαφορετική χιλιομετροχρέωση μεταξύ τους σε σχέση με τις προβλέψεις, με αποτέλεσμα ειδικά το κόμιστρο του σταθμού Στρυμονικού να έχει μικρότερη χρέωση σε σχέση με τις υπόλοιπες χρεώσεις. Θεωρείται βέβαιο ότι η συγκεκριμένη «απόκλιση», που απομειώνει τα έσοδα διοδίων ελαφρύνοντας τους κατοίκους της πόλης των Σερρών, δεν θα ισχύει με την σύμβαση παραχώρησης όπου η χιλιομετροχρέωση θα είναι σταθερή.

Από τότε ως σήμερα στοιχεία της Εγνατίας Οδός Α.Ε. για τους παραπάνω σταθμούς διοδίων προκύπτουν οι κάτωθι καταθέσεις στον ειδικό λογαριασμό για το δημόσιο χρέος, ανά έτος και σταθμό:

Συνεισφορά για την Απομείωση του Δημοσίου Χρέους από τα υφιστάμενα διόδια από 7/2016-10/2020				
Έτος	ΣΔ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	ΣΔ ΙΕΡΟΠΗΓΗΣ	ΣΔ ΣΤΡΥΜΟΝΙΚΟ	Σύνολο ανά έτος
2016	3.536.729,60 €			3.536.729,60 €
2017	6.925.464,48 €	43.176,03 €		6.968.640,51 €
2018	6.641.817,82 €	1.055.159,33 €		7.696.977,15 €
2019	6.356.088,83 €	1.081.582,29 €		7.437.671,12 €
2020	3.715.348,80 €	485.258,69 €	3.387.829,68 €	7.588.437,17 €
	Σύνολο καταθέσεων για το δημόσιο χρέος			<b>33.228.455,55 €</b>

Διάγραμμα: Συνεισφορά για την Απομείωση του Δημοσίου Χρέους από διόδια Προμαχώνα, Ιεροπηγής και Στρυμονικού από 7/2016 έως 10/2020



Ακόμη και για το 2020 που έχει μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο (ειδικές συνθήκες κυκλοφορίας) και αρκετούς μήνες κλειστά τα σύνορα στον Προμαχώνα, η έναρξη λειτουργίας του μετωπικού σταθμού στο Στρυμονικό, για το πρώτο δεκάμηνο του έτους, έχει ανεβάσει την συνεισφορά στο δημόσιο χρέος στα 7,5 εκ € περισσότερα και από 2019. **Η συνολική συνεισφορά στο δημόσιο χρέος, μόνο από την λειτουργία αυτών των σταθμών, από το 2016 μέχρι και τον Οκτώβριο του 2020 είναι 33 εκ. €.**

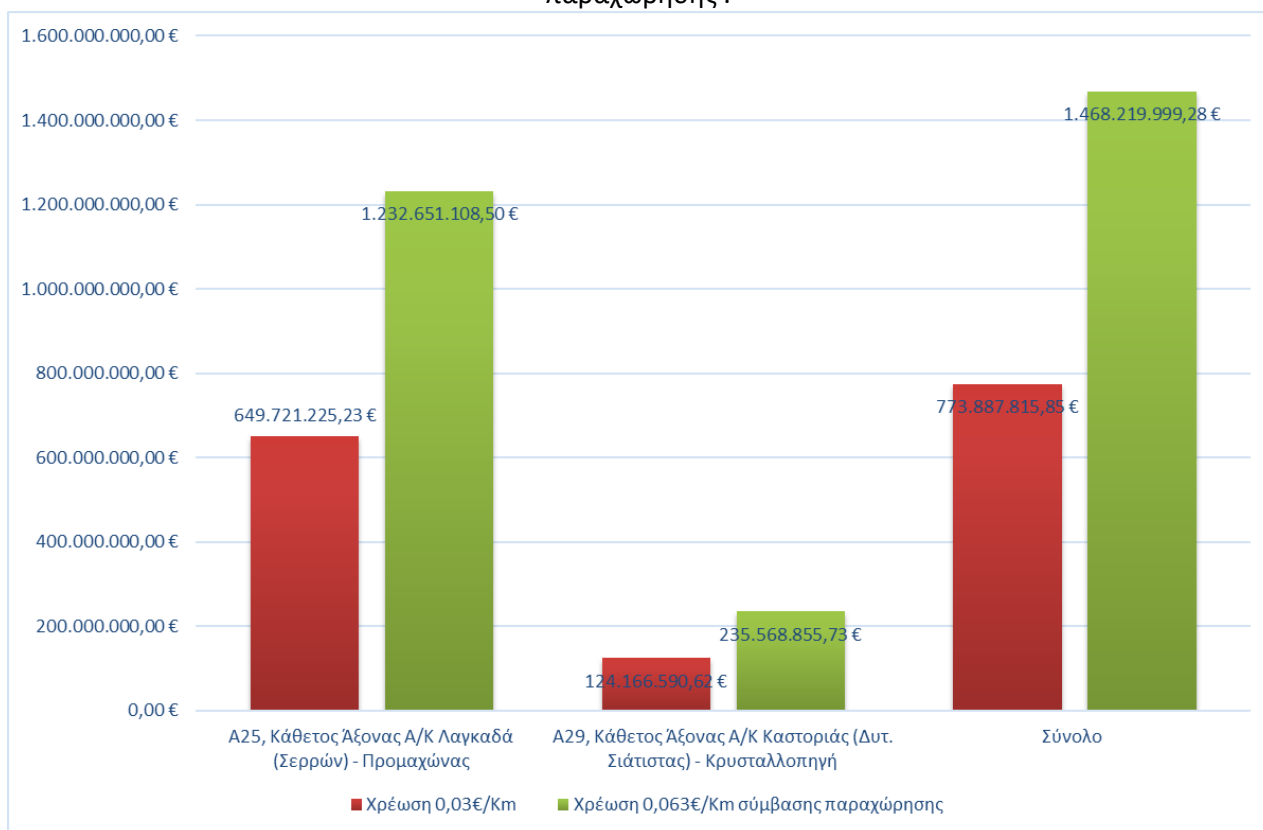
Κάνοντας τις κάτωθι παραδοχές:

1. ο αρχικός κυκλοφοριακός φόρτος της παραχώρησης θα κυμαίνεται στα επίπεδα του 2019,
2. με ετήσια αύξηση 1.5%
3. με αρχική μείωση της κυκλοφορίας, λόγω αυξημένων διοδίων, κατά 10%
4. και με αναλογικές χρεώσεις όπως προβλέπεται μετά την έναρξη της σύμβαση παραχώρησης με 0,051 €/km (χωρίς ΦΠΑ)

προκύπτει ότι τα έσοδα από δύο κάθετους άξονες θα είναι όπως φαίνεται στον επόμενο πίνακα και διάγραμμα:

Εκτιμώμενο ποσό που μπορεί να συνεισφέρουν στην αποπληρωμή του χρέους μόνο το κόμιστρο των διοδίων των δύο κάθετων αξόνων, κατά τον χρόνο παραχώρησης, όπως συνεισφέρουν σήμερα υπό δημόσιο έλεγχο					
	€/χλμ χωρίς ΦΠΑ	έτη	A25, Κάθετος Άξονας Α/Κ Λαγκαδά (Σερρών) - Προμαχώνας	A29, Κάθετος Άξονας Α/Κ Καστοριάς (Δυτ. Σιάτιστας) - Κρυσταλλοπηγή	Σύνολο (χωρίς ΦΠΑ)
Τρέχουσα χρέωση	0,024	35	649.721.225,23 €	124.166.590,62 €	773.887.815,85 €
Χρέωση παραχώρησης	0,051	35	1.232.651.108,50 €	235.568.855,73 €	1.468.219.999,28 €

Διάγραμμα: Εκτιμώμενο ποσό (χωρίς ΦΠΑ) που μπορεί να συνεισφέρουν στην αποπληρωμή του δημόσιου χρέους μόνο με το κόμιστρο των διοδίων των δύο κάθετων αξόνων, κατά τον χρόνο παραχώρησης .



Από τα παραπάνω προκύπτει ότι αν παραμείνει υπό δημόσιο έλεγχο ο αυτοκινητόδρομος με τις υφιστάμενες χρεώσεις του κύριου άξονα και με το ίδιο θεσμικό πλαίσιο (το κόμιστρο των διοδίων των δύο κάθετων αξόνων να αποπληρώνει δημόσιο χρέος) μπορεί να κατατεθούν πάνω από 780 εκ. € στο εύρος της παραχώρησης.

**Με τις χρεώσεις της παραχώρησης (0,051€/Km χωρίς ΦΠΑ) το συνολικό ποσό για τα 35 χρόνια, μόνο των δύο κάθετων αξόνων A25 & A29, ξεπερνά τα 1,5 δις €.**

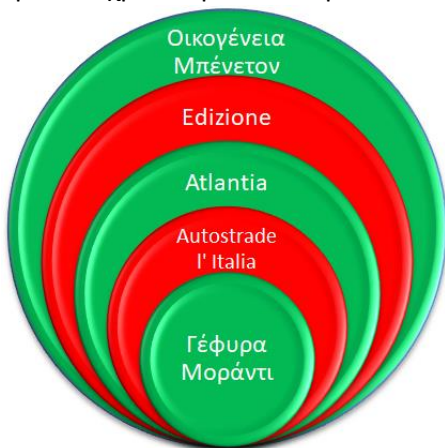
## 6. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΗ/ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΥΤΩΝ

### 6.1 Ο θεσμός των παραχωρήσεων σε όλο τον κόσμο

Γέφυρα Μοράντι: Τόσο μακριά, τόσο κοντά...

Η γέφυρα Μοράντι έκανε πολλά παραπάνω από το να ενώνει το ανατολικό με το δυτικό τμήμα της Γένοβας. Με τον λεπτό και αέρινο σχεδιασμό της αποτέλεσε ακόμη και στο πολύ πρόσφατο παρελθόν αρχιτεκτονικό κόσμημα της πόλης που φιλοξενεί το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της Ιταλίας κι όπου γεννήθηκε ο Χριστόφορος Κολόμβος. Κι ενώ η Γένοβα ποτέ δε στερούταν αξιοθέατα και ιστορικά κτίρια, η γέφυρα Μοράντι αποτέλεσε ένα ακόμη. Χτίστηκε τη δεκαετία του '60 από τον ιταλό «στάρκιτεκτ» της εποχής του Ρικάρντο Μοράντι, εισάγοντας πλήθος από αισθητικές και κατασκευαστικές καινοτομίες, που την έκαναν μια από τις ωραιότερες γέφυρες όλης της Ιταλίας.

Τριάντα χρόνια μετά τα εγκαίνια της, το 1999, η συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας Μοράντι πέρασε στην εταιρεία Autostrade d' Italia, που ανήκει στην Atlantia, η οποία ανήκει στην εταιρεία συμμετοχών Edizione που με τη σειρά της κι αυτή ανήκει στη γνωστή οικογένεια Μπένετον. Και μαζί με την γέφυρα Μοράντι, στην οικογένεια που αποθεώθηκε για τα «ενωμένα χρώματα» και διαπομπεύθηκε για τις «σπασμένες γέφυρες» πέρασαν σχεδόν οι μισοί αυτοκινητόδρομοι ολόκληρης της χώρας, τους οποίους θα διαχειρίζεται μέχρι το 2038. Την εποχή μάλιστα που η οικογένεια Μπένετον εισερχόταν στη διαχείριση πάγιων περιουσιακών στοιχείων θεωρούταν η επιτομή της καινοτομίας και του νεωτερικού, τολμηρού επιχειρηματικού πνεύματος. Προϊόντος του χρόνου, η διαχείριση υποδομών και δη αυτοκινητοδρόμων έγινε τόσο σημαντική για την εταιρεία συμμετοχών της οικογένειας



Μπένετον που στις 31 Δεκεμβρίου 2019 το 42% του συνολικού ενεργητικού της (ύψους 14 δισ. ευρώ) προερχόταν από αυτήν ακριβώς τη δραστηριότητα, ενώ η πώληση ειδών ένδυσης, σε 5.000 εμπορικά καταστήματα ανά τον κόσμο όπου απασχολεί 8.000 εργαζόμενους, συνεισέφερε μόνο κατά 4% (εταιρική ιστοσελίδα edizione)!

Από το 1999 μέχρι το 2018 ακόμη και σε χώρες λιγότερο πλούσιες όπως η Βενεζουέλα σε παρόμοιες γέφυρες διενεργήθηκαν εκτεταμένες εργασίες όχι απλώς συντήρησης αλλά ακόμη και δομικής τους ενίσχυσης. Την ίδια περίοδο ωστόσο και στην Ιταλία οι ανησυχίες για τα υπερκέρδη από την εκμετάλλευση των υποδομών, μεταξύ αυτών και της γέφυρας Μοράντι διατυπώνονταν όχι απλώς δημόσια αλλά και εμπεριστατωμένα, από τους πλέον αρμόδιους. Ενδεικτικά ο Μάρκο Πόντι, καθηγητής Οικονομικών των Μεταφορών του Πολυτεχνείου του Μιλάνου και εμπειρογνώμονας της κυβέρνησης, μιλώντας σε καθημερινή ιταλική εφημερίδα το 2003, μόλις τέσσερα χρόνια μετά την παραχώρηση των αυτοκινητοδρόμων, ανέδειξε το ζήτημα των υπέρογκων αυξήσεων στα διόδια που πληρώνουν οι οδηγοί και δήλωνε ότι η Autostrade είναι η δεύτερη πιο κερδοφόρα εταιρεία στον κόσμο. Επίσης, κατήγγειλε το λόμπι των αυτοκινητοδρόμων, επεσήμανε τους εκβιασμούς της Autostrade να μην προχωρήσει σε επενδύσεις αν δεν ικανοποιηθούν τα αιτήματά της για περαιτέρω αυξήσεις στα διόδια και επέμενε ότι δε ζητάει τίποτε άλλο παρά την εφαρμογή των αρχών της φιλελεύθερης οικονομίας, όπως τις θεμελίωσε ο Μάρσαλ. Τελείωνε δε, τονίζοντας: «Οι παραχωρήσεις είναι ένας αυτόματος μηχανισμός διαφθοράς» (La Repubblica, 2003). Μόλις πρόσφατα μάθαμε για την τύχη του καθηγητή και των καταγγελιών του. Βάσει αποκαλύψεων που έγιναν γνωστές από την άλλη μεριά του Ατλαντικού «εάν ο κ. Πόντι ήλιπιζε να κάνει την οικογένεια Μπένετον να ντραπεί, δεν τα κατάφερε. Δηλώνει ότι αναγκάστηκε να παραιτηθεί από τη θέση του και ότι η οικογένεια Μπένετον τον απείλησε με αγωγή πολλών εκατομμυρίων δολαρίων πριν κάνει πίσω» (Segal & Pianigiani, 2019).

Ανησυχίες για τη γέφυρα της Γένοβας διατυπώθηκαν κι από άλλες πηγές, που αφορούσαν μάλιστα τη στατική της κατάσταση. Στα τέλη του 2017 ή στις αρχές του 2018, έλεγχοι έδειξαν ότι η γέφυρα είχε αδυνατίσει από 10% ως 20% κατά μέσο όρο δήλωνε στους New York Times επιβλέπων μηχανικός του τοπικού υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Glanz, 2018). Με βάση την ίδια πηγή, είχε δημοσιευθεί ακόμη και επιστημονικό άρθρο από ένα μηχανικό του Πανεπιστημίου της Γένοβας ο οποίος πρότεινε να αντικατασταθεί όλη η γέφυρα! Επίσης, για τη γέφυρα Μοράντι είχε κατατεθεί ακόμη κι ερώτηση στη Βουλή στις 20 Οκτωβρίου 2015 με αποδέκτη το υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών όπου αναφέρεται ότι «η εταιρεία Autostrade διαθέτει ήδη τους απαραίτητους πόρους για να ξεκινήσει τις εργασίες που απορρέουν από τις αυξήσεις των τιμολογίων που συμφωνήθηκαν σε αντάλλαγμα για την εγκεκριμένη παραχώρηση» (Senato de la Repubblica, 2015). Υπήρχαν κι άλλες τεχνικές εκθέσεις που είχαν έγκαιρα προειδοποιήσει τον παραχωρησιούχο ότι η γέφυρα αντιμετώπιζε σοβαρά, δομικά προβλήματα. Η ιδιωτική εταιρεία παρόλα αυτά κώφευε. Κώφευε ακόμη και στις συνεχείς διαμαρτυρίες των κατοίκων πέριξ του αυτοκινητοδρόμου που οδηγούσε στη γέφυρα της Γένοβας ότι τα ηχοπετάσματα έφευγαν από τη θέση τους με το δυνατό αέρα, έμεναν στη μέση του δρόμου ή βρίσκονταν σε παρακείμενους δρόμους και πεζοδρόμια κι ήταν αιτία ατυχημάτων για οδηγούς και πεζούς!

Με αυτά και με πολλά άλλα φτάσαμε στην 14<sup>η</sup> Αυγούστου όταν η κατάρρευση της γέφυρας της Γένοβας οδήγησε στο θάνατο 43 πολίτες σε ένα ατύχημα που κάλλιστα μπορεί να χαρακτηριστεί χρονικό προαναγγελθείσας κατάρρευσης. Το μόνο που δεν ήξεραν όλοι, συμπεριλαμβανομένου του παραχωρησιούχου που απολάμβανε τα εξασφαλισμένα κέρδη από τα διόδια, ήταν το πότε θα κατέρρευε η γέφυρα όχι το αν...

Οι αντιδράσεις που ακολούθησαν ήταν οξύτερες από την τότε Ιταλική Κυβέρνηση με δηλώσεις εκ μέρους υψηλόβαθμων κυβερνητικών στελεχών ότι είναι έτοιμοι να ανακαλέσουν τη σύμβαση παραχώρησης που είχε υπογραφεί με τον παραχωρησιούχο Autostrade per l' Italia, ακόμη και να επιβάλει πρόστιμο εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ για την εγκληματική αμέλεια που επέδειξε (Καθημερινή, 2018). Τελικά, ανανεώθηκε από την βουλή η άδεια στην Autostrade (Glanz, 2018).

Σε μια παράλληλη εξέλιξη, το αίτημα της λογοδοσίας της εταιρείας αδυνατίζει αισθητά επειδή από τους συγγενείς όσων έχασαν τη ζωή τους ελάχιστοι έχουν προσφύγει κατά της εταιρείας στη δίκη που αναμένεται να ξεκινήσει αρχές του 2021. Οι περισσότεροι αποζημιώθηκαν αδρά και αποσύρθηκαν...

Για έναν πιθανό αντίλογο, ότι η γέφυρα της Γένοβας ενδέχεται να αποτελούσε ένα ακραίο, αλλά μη αντιπροσωπευτικό, παράδειγμα για την κατάσταση των υποδομών στην Ιταλία αρκεί να μεταφέρουμε ένα ακόμη ενδεικτικό εύρημα: «Μετά τις ρωγμές που παρατηρήθηκαν σε ένα τούνελ βορειοδυτικά της Γένοβας το οποίο εν μέρει κατέρρευσε πέρυσι, το υπουργείο Μεταφορών της Ιταλίας διέταξε μια ενδελεχή επιθεώρηση στις υπερυψωμένες διαβάσεις και τις γέφυρες της περιφέρειας. Σχεδόν όλες είχαν προβλήματα ασφαλείας κι έπρεπε να επισκευαστούν (Pianigiani, 2020).

Το παράδειγμα της γέφυρας της Γένοβας που δεν είναι μοναδικό ουσιαστικά διαψεύδει τον επωφελή για το δημόσιο συμφέρον χαρακτήρα των παραχωρήσεων στρατηγικών υποδομών και δη αυτοκινητοδρόμων. Το ίδιο συμπέρασμα προκύπτει κι από μια ματιά αν ρίξουμε σε τρεις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Στην Αγγλία, ενδελεχής έρευνα επιχείρησε να αξιολογήσει τις κυβερνητικές υποσχέσεις που αιτιολόγησαν την προσφυγή στη μέθοδο των παραχωρήσεων. «Η κυβέρνηση έχει δικαιολογήσει την πολιτική της με δύο τρόπους. Πρώτο, η χρήση ιδιωτική χρηματοδότησης, παρά τα εγγενώς μεγαλύτερα κόστη, θα προσέφερε την επένδυση που ο δημόσιος τομέας δεν μπορούσε να αντέξει. Δεύτερο, ότι θα μεγιστοποιούσε την αξία του χρήματος (value for money), μια έννοια που σημαίνει μικρότερα κόστη σε όλη τη διάρκεια ζωής, περιλαμβανομένου του κόστους μεταφοράς κινδύνου σε σύγκριση με τις συμβατικές προμήθειες του δημοσίου. Το άρθρο παρουσιάζει τα λογιστικά και χρηματοοικονομικά στοιχεία για να αναλύσει την επένδυση, τα κόστη περιλαμβανομένου του κόστους χρήσης ιδιωτικού

κεφαλαίου προκειμένου να αξιολογηθούν οι ισχυρισμοί της κυβέρνησης». Το συμπέρασμα ήταν πώς οι παραχωρήσεις «αποδείχθηκαν περισσότερο δαπανηρές απ' όσο αναμενόταν ακυρώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το πλεονέκτημα του κόστους». Επιπλέον «η ανάλυσή μας δείχνει ότι το κόστος της μεταφοράς κινδύνου ήταν πολύ ακριβό» (Shaoul, et. al., 2006).

Στη Γαλλία, αντιδράσεις προκαλεί προωθούμενος αυτοκινητόδρομος πέριξ του Στρασβούργου που θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο της παραχώρησης από τη γαλλική πολυεθνική Vinci η οποία θα τον εκμεταλλεύεται για 55 χρόνια. Το έργο έχει συναντήσει την απερίφραστη αντίδραση τοπικών και περιβαλλοντικών οργανώσεων, λόγω της καταστροφής που θα προκαλέσει στο περιβάλλον απειλώντας ακόμη και την επιβίωση σπάνιων και προστατευόμενων ειδών, στη δημόσια υγεία και το κλίμα (Counter-Balance, 2020).

Στην Κροατία, τον Οκτώβριο του 2014, συγκροτήθηκε μια ασυνήθιστη για τα δεδομένα της χώρας συμμαχία επτά συνδικάτων κι επτά οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών επάνω σε ένα αίτημα: Να συγκεντρωθεί ο απαραίτητος αριθμός υπογραφών ώστε να γίνει δημοψήφισμα με την πρόταση ενσωμάτωσης άρθρου στον υπό συζήτηση στη Βουλή Νόμο για τους Δρόμους που θα αναφέρει: «Οι δημόσιοι δρόμοι είναι στρατηγικού συμφέροντος και απαγορεύεται να προσφερθούν για παραχώρηση». Αιτία της κινητοποίησης ήταν η εκφρασμένη βούληση της κυβέρνησης να αναζητήσει παραχωρησιούχο για τα 1.017 χιλιόμετρα σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 2000 και στοίχισαν 5,8 δισ. ευρώ. Με βάση το προσχέδιο της συμφωνίας η παραχώρηση θα γινόταν για 35-40 χρόνια και το τίμημα θα ξεκινούσε από 2,4 δισ. ευρώ και θα έφτανε τα 3,2 δισ. ευρώ (Milekic, 2014).

Εκτός Ευρώπης και δη στη Λατινική Αμερική απ' όπου ξεκίνησαν οι παραχωρήσεις τις δεκαετίες 1970 και 1980 με την καθοδήγηση της Παγκόσμιας Τράπεζας έχουν συμβεί μεγαλύτερα οικονομικά εγκλήματα. Ακραίο αλλά ενδεικτικό παράδειγμα είναι η διάσωση το 1997 από το κράτος (bail out) του παραχωρησιούχου που ανέλαβε τους αυτοκινητοδρόμους στο Μεξικό στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η εκτίμηση για το κόστος διάσωσης του παραχωρησιούχου ανέρχεται από 7 ως 12 δισ. δολ., ποσό που αντιστοιχεί από 1% ως 1,7% του ΑΕΠ της χώρας (Guasch, et. al. 2007). Το γεγονός ότι το φαινόμενο των παραχωρήσεων έκανε την παρθενική του εμφάνιση στη Λατινική Αμερική ερμηνεύει τον πυρετό αναδιαπραγματεύσεων των συμφωνιών παραχωρήσεων, με πρωτοβουλία των κυβερνήσεων (κι όχι των ιδιωτικών εταιρειών) που παρατηρείται σε όλη την υποήπειρο με κοινό παρονομαστή τον περιορισμό της ασυδοσίας των παραχωρησιούχων. Πρωταγωνιστούν μάλιστα κυβερνήσεις των πιο διαφορετικών πολιτικών αποχρώσεων.

Εν κατακλείδι, προκύπτει με πολλά παραδείγματα σε όλον τον κόσμο ότι οι παραχωρήσεις αποτέλεσαν τον βραχίονα υψηλών εφήμερων κερδών σε βάρος του δημοσίου και των πολιτών – χρηστών που είναι η άλλη όψη της ανάλυσης με όρους χρηματοπιστωτικούς όρους, η οποία οδηγεί στην υποβάθμιση των παρεχόμενων εργασιών συντήρησης και γρήγορης απαξίωσης των δημόσιων υποδομών.

## **Πηγές**

Counter-Balance, (2020) «Support to motorways and highways: roads to nowhere?», 2/9, <https://bit.ly/2VnMo4P>

Glanz, et. al. (2018), «Genoa Bridge: The Road to Tragedy», 6/9, *New York Times*, <https://nyti.ms/3ltnwDj>

Guasch, L. Laffont J-J & Straub S. (2007) Concessions of Infrastructure in Latin America: Government-led renegotiation. *Journal of Applied Econometrics*, J. Appl. Econ. 22: 1267-1294.

La Repubblica (2003), «Ai caselli delle autostrade utenti tosati come le pecore», 22/10, <https://bit.ly/3oh74rp>

Milekic, S. (2014), «Referendum Sought Over Croatia Highway Privatisation», 7/10, *Balkan Insight*, <https://bit.ly/3mwgUp8>

Pianigiani, G. (2020), «As Genoa Inaugurates New Bridge, the Feeling Is Bittersweet», 2/8, *New York Times*, <https://nyti.ms/33xqvVb>

Segal, D. & Pianigiani, G. (2019), «Genoa Bridge Collapse Throws Harsh Light on Benetton's Highway Billions», 5/3, *New York Times*, <https://nyti.ms/3mEGuYQ>

Senato de la Repubblica (2015), Legislatura 17 Atto di Sidicato Ispettivo n° 4-04712, pubblicato il 20 ottobre 2015, nella seduta n. 525 <https://bit.ly/33BNdvo>

Shaoul, J. Stafford, A. & Stapleton, P. (2006), «Highway Robbery? A Financial Analysis of Design, Build, Finance and Operate (DBFO) in UK Roads», *Transport Review*, May. DOI: 10.1080/01441640500415243

Ιστοσελίδα εταιρείας edizione: <https://www.edizione.com/it/home/>

Καθημερινή, (2018), «Ιταλία: Η κυβέρνηση θέλει να ανακαλέσει τη σύμβαση παραχώρησης στην εταιρεία διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων», 17/8, <https://bit.ly/33tZ9iE>

## 6.2 Ελληνικές παραχωρήσεις: εκτίναξαν τα κόστη των αυτοκινητοδρόμων!

Το αποτύπωμα της πανδημίας στην οικονομία θα είναι μια άνευ προηγουμένου ύφεση που ενδέχεται να ξεπεράσει ακόμη και το 10%. Η έστω μερική, αναγκαία ωστόσο, διακοπή των περισσότερων οικονομικών δραστηριοτήτων (εμπόριο, εστίαση, μετακινήσεις, τουρισμός, κ.α.) συρρίκνωσε εισόδημα και μισθούς. Τα αλληπάλληλα κύματα μέτρων ανακούφισης που ανακοίνωσε η κυβέρνηση δεν απέτρεψαν ένα μαζικό κύμα λουκέτων ειδικά στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (IME ΓΣΕΒΕΕ, 2020) ούτε την μείωση των εισοδημάτων χιλιάδων εργαζομένων, μιας που κι ακόμη όσοι εντάχθηκαν σε προγράμματα ενίσχυσης (πχ Συν-Εργασία) δεν απέφυγαν την μείωση των μισθών τους.

Εξαίρεση στον κανόνα της γενικευμένης απώλειας εισοδημάτων ακόμη και κερδών, αποδείχθηκαν για μια ακόμη φορά οι επτά παραχωρήσεις που εκμεταλλεύονται τους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους. Συγκεκριμένα: Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα – Κόρινθο - Καλαμάτα), Γέφυρα Ρίο – Αντίρριο, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Κεντρική Οδός, Νέα Οδός, Μορέας (Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα) και Αττική Οδός. Οι αυτοκινητόδρομοι παρότι αξιοποίησαν δυνατότητες που άνοιξε το δημόσιο για να απαλύνει τις επιπτώσεις από το lockdown, όπως κάθε άλλη επιχείρηση ανεξαρτήτως μεγέθους στην Ελλάδα, αιτούνται αποζημιώσεων από το ελληνικό δημόσιο, επικαλούμενες την απώλεια εσόδων που κατέγραψαν σε σχέση με το 2019.

## 6.3 Παραχωρήσεις

Σε αντίθεση με τις δημόσιες συμβάσεις που μια εταιρεία λαμβάνει από το δημόσιο καθορισμένη αμοιβή για την υλοποίηση ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας, στις παραχωρήσεις η αμοιβή της εταιρείας συνίσταται κυρίως στην παραχώρηση της διαχείρισης και της εκμετάλλευσης του έργου ή της υπηρεσίας στη συγκεκριμένη εταιρεία. Το όφελος που κομίζουν για το δημόσιο σχετίζεται με την κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων τα οποία συμπληρώνουν τους δημόσιους πόρους.

Οι συμβάσεις παραχώρησης θεωρούνται υποκατηγορία των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) κι εντάσσονται στην κατηγορία των ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου.

Η μορφή της παραχώρησης επιλέχθηκε για την κατασκευή και διαχείριση αυτοκινητοδρόμων, χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, μαρινών κι άλλων έργων υποδομών. Η πρώτη γενιά έργων παραχώρησης ξεκίνησε τη δεκαετία του '90 και περιελάμβανε την Αττική Οδό, το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και τη Ζεύξη Ρίου Αντιρρίου. Τα έργα δεύτερης γενιάς περιλαμβάνουν Ολυμπία Οδό, Ιόνια Οδό, Κεντρική Οδό, Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου και Αυτοκινητόδρομο Μορέα και υπογράφηκαν τη διετία 2007-2008. Στα έργα παραχώρησης τρίτης γενιάς ανήκει η παραχώρηση της Μαρίνας Αλίμου, η επέκταση της σύμβασης

του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος διπλή επέκταση της Αττικής Οδού (προς Αττική Οδό και Λεωφόρο Βουλιαγμένης) που αναμένεται να δημοπρατηθεί το πρώτο εξάμηνο του 2021, ο αερολιμένας Καστελίου Κρήτης κι άλλα έργα υποδομών που συζητούνται.

Αναφερόμενοι πάντα στο πρώτο κύμα της πανδημίας, οι επτά παραχωρησιούχοι αξίωσαν από το δημόσιο το συνολικό ποσό των 83,41 εκ. ευρώ επικαλούμενοι τις απώλειες εσόδων από τα διόδια λόγω μειωμένης κίνησης (Λιάλιος, 2020). Ειδικότερα, η Αττική Οδός εμφανιζόταν να διεκδικεί: 29.249.567 ευρώ. Βάσει του χρηματοοικονομικού της μοντέλου τα αναμενόμενα έσοδα για το τρίμηνο Μάρτιος - Μάιος ανέρχονταν σε 54,97 εκ. ευρώ, ενώ τα πραγματικά έσοδα ανήλθαν σε 25,72 εκ. ευρώ. Η Ολυμπία Οδός διεκδίκησε 17.421.341 ευρώ, επικαλούμενη ότι το τετράμηνο Μάρτιος – Ιούνιος τα έσοδά της έφτασαν μόλις τα 23,09 εκ. ευρώ έναντι πρόβλεψης 40,56 εκ. ευρώ. Η Νέα Οδός διεκδικούσε 15,4 εκ. ευρώ, επειδή τα πραγματικά της έσοδα από διόδια ολόκληρο το πρώτο εξάμηνο (Ιανουάριος - Ιούνιος) ανήλθαν σε 39,91 εκ. ευρώ έναντι πρόβλεψης για 51,45 εκ. ευρώ. Ο αυτοκινητόδρομος Αιγαίου διεκδικεί 7.083.574 ευρώ επειδή αντί για 36,55 εκ. ευρώ που ανέμενε να εισπράξει το πρώτο εξάμηνο του έτους εισέπραξε τελικά «μόνο» 29,47 εκ. ευρώ. Ο Μορέας διεκδίκησε 6.426.347 ευρώ επειδή για το τετράμηνο Μάρτιος – Μάιος ανέμενε έσοδα 10,11 εκ. ευρώ ενώ εισέπραξε 3,68 εκ. ευρώ. Η Γέφυρα ΑΕ διεκδίκησε 5.895.000 επειδή θα έπρεπε σύμφωνα με το χρηματοοικονομικό της μοντέλο να εισπράξει 19,49 εκ. ευρώ και εισέπραξε 13,59 εκ. Τέλος, η Κεντρική Οδός απαίτησε 1.94 εκ. ευρώ επειδή έναντι πρόβλεψης 8,91 εκ. ευρώ εισέπραξε 6,98 εκ. ευρώ.

Οι αξιώσεις των επτά παραχωρήσεων απέναντι στους έλληνες φορολογούμενους, ακόμα και αν προβλέπεται στις συμβάσεις παραχώρησης, ισοδυναμεί με ηθικό σκάνδαλο και δεν μπορεί να συγκριθεί με τις ενισχύσεις που έδωσε το ελληνικό δημόσιο σε επιχειρηματίες, όπως για παράδειγμα η δυνατότητα παράτασης στις καταβολές φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων. Η διαφορά είναι ποιοτική και ποσοτική, ενώ σε καμία άλλη περίπτωση το ελληνικό δημόσιο δεν αποζημίωσε τα κέρδη, με μοναδική ίσως εξαίρεση την αεροπορική εταιρεία Aegean. Τούτου δοθέντος οι ιδιωτικοί δρόμοι αποδεικνύονται και πάλι ως η πιο ασφαλής περίπτωση άσκησης επιχειρηματική δραστηριότητας, καθώς από την μια όσα επιπλέον, πέραν των προβλεφθέντων, έσοδα και κέρδη πραγματοποιούνται εντελώς φυσικά τα καρπώνονται οι ιδιώτες, όταν ωστόσο προκύπτουν έκτακτες ζημιές, το ίδιο φυσικά, μεταφέρονται στα δημόσια ταμεία.

Μια αναδρομή στο πολύ πρόσφατο παρελθόν πείθει ότι το αίτημα αποζημίωσης των ιδιωτών που λειτουργούν τους δρόμους δε συνιστά μια εξαίρεση σε ένα καθεστώς εύρυθμων, προβλέψιμων και συμβατικών σχέσεων. Το αντίθετο συμβαίνει, σε τέτοιο βαθμό μάλιστα ώστε ο κανόνας των παραχωρήσεων στους αυτοκινητοδρόμους να είναι ένα διαρκές καθεστώς εξαιρέσεων, αναθεωρήσεων, προσαρμογών και έκτακτων αποζημιώσεων, που μέσα από δαιδαλώδεις και αδιαφανείς διαδικασίες με τις πιο διαφορετικές αφορμές και στις πιο διαφορετικές πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες πάντα να καταλήγει σε βάρος του ελληνικού δημόσιου.

Το τρέχον επεισόδιο αξιώσεων των παραχωρησιούχων, με αφορμή την πανδημία και το lockdown μπορεί να χαρακτηριστεί ως το τέταρτο στο σίριαλ των αποζημιώσεων που έχει διάρκεια ζωής μικρότερη από 15 χρόνια. Το ύψος του δε, εν μέσω του δεύτερου κύματος πανδημίας είναι άγνωστο, όπως είναι άγνωστο πόσο θα διαρκέσει το lockdown και πόσο χαμηλά θα πέσουν τα έσοδα των παραχωρησιούχων από τα διόδια και τους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων στο τέλος της υγειονομικής και οικονομικής κρίσης.

Το πρώτο επεισόδιο στο σίριαλ αναθεωρήσεων ξεκίνησε αμέσως μετά την ψήφιση των συμφωνιών στην Ελληνική Βουλή το 2008. Αιτία ήταν οι υποχρεώσεις που ανέλαβε το ελληνικό δημόσιο να διεκπεραιώσει σε χρόνο ρεκόρ. Ενδεικτικά, είχε δεσμευθεί να ολοκληρώσει τις αρχαιολογικές έρευνες και τις απαλλοτριώσεις εντός 1,5 έτους κάτι που ήταν εντελώς αδύνατο. Μάρτυρας ότι τελικά απαιτήθηκαν πέντε έτη. Επιπλέον δεν είχε προβλεφθεί η κατάθεση ενστάσεων από τους κατασκευαστές, που οδήγησε σε καθυστέρηση στην έναρξη των έργων ενός έτους και στην καταβολή εκατοντάδων εκατομμυρίων αποζημιώσεων (Καθημερινή, 2013). Κοινή εκτίμηση ήταν πώς οι συμβάσεις ήταν εξ αρχής γραμμένες



ώστε να αναθεωρηθούν. «"Ναρκοθετημένα" εξ αρχής αποδεικνύονται τα έργα στους πέντε αυτοκινητόδρομους, με τις συμβάσεις του 2007 να προκαλούν κομφούζιο ευθυνών, από το οποίο σπεύδουν να επωφεληθούν εργολάβοι, τράπεζες και δημόσιο, προσπαθώντας ο καθένας να φορτώσει στους άλλους τον "μουντζούρη"» (Τζαναβάρα, 2010). Ακόμη και τότε, πριν δηλαδή ξεδιπλωθούν και τα επιπλέον επεισόδια ανατιμήσεων στις παραχωρήσεις, οι ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι είχαν εκτιμηθεί ως οι ακριβότεροι στην Ευρώπη. «Πανερωπαϊκό ρεκόρ υπερβάσεων κόστους αλλά και ακρίβειας χαρακτηρίζει συγκεκριμένα ελληνικά έργα υποδομής, σύμφωνα με κοινοτική έκθεση... Αποκαλύπτονται υπερβάσεις ακόμη και κατά 100% του κόστους ελληνικών έργων υποδομής. Υπολογίζεται επίσης ότι στη χώρα μας ένα χιλιόμετρο αυτοκινητόδρομου αξίζει έως και 65 εκ. ευρώ, όταν το πιο ακριβό έργο στα υπόλοιπα κοινοτικά κράτη πληρώνεται από το αντίστοιχο δημόσιο το πολύ με 20 εκ. ευρώ ανά χιλιόμετρο... Στην Αττική Οδό από 9 εκ. ευρώ ανά χλμ το τελικό "μπουγιουρντί" έφτασε τα 20 εκ. ευρώ» (Καδδά, 2009)

Το δεύτερο επεισόδιο αναθεώρησης των συμβάσεων παραχώρησης ήταν την περίοδο των Μνημονίων, η μείωση της κυκλοφορίας οδήγησε σε πτώση ρεκόρ τα έσοδα των παραχωρησιούχων και τις τράπεζες, που εισήλθαν σε περίοδο κρίσης και στάσης δανειοδοτήσεων, σε απροθυμία να χρηματοδοτήσουν τα μεγαλεπήβολα έργα. «Το "ζουμί" πίσω από αυτή την πολιτική των τραπεζών είναι τα επιτόκια. Στις δανειακές συμβάσεις που είχαν υπογραφεί το 2007 κυμαίνονταν από 1%-1,5% όταν σήμερα στη διατραπεζική αγορά διαμορφώνονται γύρω στο 5%. Υποστηρίζουν ότι το χρηματοπιστωτικό μοντέλο χρεοκόπησε μέσα σε μια τετραετία και ζητούν αλλαγές, επιδιώκοντας να κατοχυρώσουν μελλοντικά κέρδη από την πρώτη "στραβή" και αποκρύπτοντας ότι οι συμβάσεις λήγουν το 2037, οπότε πολλά θα έχουν αλλάξει» (Τζαναβάρα, 2011).

Το τρίτο επεισόδιο συνέβη το 2016, όταν το ελληνικό δημόσιο κατηγορήθηκε επειδή δεν κατέβαλλε έγκαιρα κι επί μακρόν το μερίδιο του δημοσίου: «500 εκ. ευρώ αναζητούνται από τα άδεια δημόσια ταμεία που θα δοθούν σε αποζημιώσεις και πριμ επιτάχυνσης για να ολοκληρωθούν οι συμφωνίες για τους τέσσερις αυτοκινητόδρομους. Το δημόσιο μέχρι το Μάρτιο του 2017 πρέπει να καλύψει το χαμένο έδαφος σε απαλλοτριώσεις και άλλες αδειοδοτήσεις προκειμένου οι εργολάβοι να μην καθυστερήσουν» (toxrima.gr, 2016) Εκτιμήθηκε ότι μόνο τα τρία πρώτα σίριαλ αποζημιώσεων υπερδιπλασίασαν το πραγματικό κόστος των έργων, ανεβάζοντάς το στα 6 δισ. ευρώ (Λιάλιος, 2017).

Οι αλληπάλληλες αυξήσεις στο κόστος των δημοσίων έργων που έφεραν οι παραχωρήσεις επικρίθηκε με σαφήνεια και αυστηρότητα ακόμη και από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, που σε ειδική του έκθεση για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, κατόπιν επιτόπιων ελέγχων, έφερε στο φως τις επιπλέον επιβαρύνσεις και την συρρίκνωση του παρασχεθέντος έργου από τους εργολάβους. Ανέφερε συγκεκριμένα: «Ως αποτέλεσμα της καταβολής του Δημοσίου προς τους παραχωρησιούχους και της σημαντικής αύξησης του χρηματοοικονομικού κόστους, το συνολικό κόστος του έργου της Ολυμπίας Οδού ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 69%, από 7,7 σε 13 εκατομμύρια ευρώ. Στο μεταξύ, το μήκος του προς κατασκευή αυτοκινητόδρομου μειώθηκε κατά 45%. Ομοίως, στην περίπτωση του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, το συνολικό κόστος του έργου ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 47%, από 13,7 σε 20,2 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο, ενώ ο προς κατασκευή αυτοκινητόδρομος συρρικνώθηκε κατά 55%. Συνολικά, λόγω της επανεκκίνησης, το συνολικό κόστος των τριών αυτοκινητόδρομων αυξήθηκε κατά 36%, από 9,1 σε 12,4 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο, η δε συνεισφορά της ΕΕ για το συνολικό κόστος έργου ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 95%, από 2,1 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο σε 4,1 εκατομμύρια ευρώ ανά χιλιόμετρο» (Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2018).

Πίνακας 2. Κόστος ελεγχθέντων έργων από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο πριν και μετά την «Επανεκκίνηση»

Κόστος	Αυτοκινητόδρομοι		
	Κεντρικής Ελλάδας	Ολυμπία Οδός	Μορέας
<b>Αρχική πρόβλεψη</b>			
Μήκος σε χλμ.	174,0	365,0	205,0
Συνολικό κόστος του έργου σε εκατ. ευρώ	2 375,0	2 825,0	1 543,0
<b>Συνολικό κόστος του έργου σε εκατ. ευρώ ανά χλμ.</b>	<b>13,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,5</b>
<b>Μετά την επανεκκίνηση</b>			
Μήκος οδού σε χλμ.	79,0	202,0	205,0
Συνολικό κόστος του έργου σε εκατ. ευρώ	1 594,0	2 619,0	1 791,0
Εκ των οποίων:			
Πρόσθετη χρηματοδοτική συνεισφορά του Δημοσίου: <b>469,9 εκατ. ευρώ</b>	231,4	238,5	-
(εκ των οποίων συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ: <b>422,1 εκατ. ευρώ</b> )	203,6	218,5	-
Πληρωμές του Δημοσίου προς τους παραχωρησιούχους: <b>705,2 εκατ. ευρώ</b>	181,4	439,7	84,1
<b>Συνολικό κόστος έργου σε εκατ. ευρώ ανά χλμ.</b>	<b>20,2</b>	<b>13,0</b>	<b>8,7</b>

Πηγή: Ειδική έκθεση, Συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη, Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2018

Συμπερασματικά και στη βάση των παραπάνω, φαίνεται ότι οι παραχωρήσεις δεν μείωσαν το κόστος για το ελληνικό δημόσιο και τον Έλληνα φορολογούμενο, ούτε και για τον χρήστη των αυτοκινητοδρόμων. Αντίθετα, οι παραχωρήσεις αποδείχθηκαν για το κατασκευαστικό συρρικνωμένο κλάδο στην Ελλάδα πηγή εύκολων υπερκερδών και «ασφαλή καταφύγια» λόγω των σταθερών επαναλαμβανόμενων ταμειακών ροών (metaforespress.gr, 2020). Κι όλα αυτά σε μια εποχή πτώσης μισθών και συντάξεων και ακραίας οικονομικής αβεβαιότητας...

## Πηγές

Metaforespress.gr (2020), “Αποτελούν οι παραχωρήσεις “ασφαλή καταφύγια”; Οι επιδόσεις Ελλάκτωρ, ΓΕΚ Τέρνα και Anax, 15/7, <https://bit.ly/33rp1jF>

Toxrima.gr (2016), «“Ματώνουν” τα δημόσια ταμεία με αποζημιώσεις 500 εκ. ευρώ», 7/8 <https://bit.ly/3mgFfis>

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2020), Ειδική έκθεση: Συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη, αρ. 09, <https://bit.ly/3lh9Hb1>

ΙΜΕ ΓΣΕΒΕΕ (2020), Εξαμηνιαία αποτύπωση του οικονομικού κλίματος στις μικρές επιχειρήσεις, Ιούλιος, <https://bit.ly/3qbmyze>

Καδδά, Δ. (2009), «65 εκατ. ευρώ ο ελληνικός αυτοκινητόδρομος, 20 ο ευρωπαϊκός», *Ελευθεροτυπία*, 21/12, <https://bit.ly/3mkgzpj>

Καθημερινή (2013), *Εξι συμβάσεις με προβλήματα*, <https://bit.ly/3mhXxzY>

Λιάλιος, Γ. (2017), «Πάνω από 6 δισ. ο “λογαριασμός” των νέων αυτοκινητοδρόμων», *Η Καθημερινή*, 10/4, <https://bit.ly/3miKbDF>

Λιάλιος, Γ. (2020), «Ζητούν αποζημιώσεις 83,41 εκ. λόγω μειωμένων εσόδων από διόδια», *Η Καθημερινή*, 21/9, <https://bit.ly/3mg5sO9>

Τζαναβάρα, Χ. (2010), «Συμβάσεις, η χαρά το εργολάβου», 20/12 *Ελευθεροτυπία*, <https://bit.ly/2JhPfiL>

Τζαναβάρα, Χ. (2011), «Έκοψαν τη χρηματοδότηση οι τράπεζες: Ξέμειναν από ρευστό οι αυτοκινητόδρομοι», *Ελευθεροτυπία*, 26/6, <https://bit.ly/39BxoZB>

## 6.4 Στοιχεία που προκύπτουν από τους ισολογισμούς των οδικών παραχωρησιούχων

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, θελήσαμε να ασχοληθούμε και με τους ισολογισμούς των παραχωρησιούχων οδικών αξόνων που υπάρχουν στην Ελλάδα.

Η προσοχή μας εστιάστηκε αποκλειστικά στα δημοσιευμένα (στο site της κάθε παραχώρησης) οικονομικά αποτελέσματα και όχι σε ποιοτικά και άλλα χαρακτηριστικά.

Δεν εξετάσαμε τις παραχωρήσεις συγκριτικά μεταξύ τους, γιατί, με την πρώτη ματιά ο καθένας μπορεί να καταλάβει ότι δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους, αλλά συμπληρωματικά. Η μετοχική σύνθεση των εταιριών δεν αφήνει ερωτηματικά στη ύπαρξη κοινών συμφερόντων. Έχουν συστήσει μάλιστα και φορέα για την ανάπτυξη, προβολή και συντονισμό των δραστηριοτήτων τους <https://www.hellastron.com/#> τον οποίο το κράτος αναγνωρίζει ως τον συνομιλητή του για οτιδήποτε αφορά τους αυτοκινητόδρομους με διόδια, επισημοποιώντας ουσιαστικά τις συνθήκες εναρμονισμένης τιμολογιακής πολιτικής. Βλέπουμε μάλιστα στη σύνθεση αυτού του φορέα και την Εγνατία Οδό Α.Ε., ως μέλος και στελέχη της να καταλαμβάνουν θέσεις στο Δ.Σ. και σε άλλες επιτροπές.

Δεν ασχοληθήκαμε επίσης ούτε και με θέματα ισολογισμού, υπό την έννοια στοιχείων ενεργητικού και παθητικού. Είναι γνωστό και χλιοειπωμένο ότι ελάχιστα από τα απαιτούμενα κεφάλαια είναι εισφορά των επενδυτών και το συντριπτικό ποσοστό είναι δημόσια επιχορήγηση, έσοδα από τη λειτουργία και δανειακά κεφάλαια (της εταιρίας) τα οποία βαρύνουν την εταιρία και τα αποτελέσματα της. Είναι καταγεγραμμένες τουλάχιστον 2 επανεκκινήσεις των παραχωρήσεων όταν η κακοδιαχείριση και οι συγκυρίες υποχρέωσαν το ελληνικό δημόσιο να καταβάλει πρόσθετες επιχορηγήσεις, εγγυήσεις και να μειώσει τις απαιτήσεις του. Δεν υπάρχει λοιπόν ενδιαφέρον σχετικά με την περιουσία των εταιριών, αφού είναι πιστοποιημένο ότι όλα τα κεφάλαια, έχουν καταβληθεί ή θα καταβληθούν από το Ελληνικό Δημόσιο και τους χρήστες και το επιχειρηματικό ρίσκο είναι μηδενικό.

Η κύρια παρατήρηση μας αφορά τα έσοδα και τη διαμόρφωση τους διαχρονικά, εντός της περιόδου που ονομάζουμε κρίση. Όλοι οι παραχωρημένοι αυτοκινητόδρομοι, στην εξεταζόμενη περίοδο 2012 – 2019, έχουν άλλοι σταθερή και άλλοι όχι, ανοδική πορεία στα έσοδα τους. Ενώ στη χώρα τα εισοδήματα όλων των εργαζομένων έπεφταν και οι πωλήσεις των εταιριών συρρικνώνονταν, τα έσοδα των εταιριών παραχώρησης, όχι μόνο προστατεύθηκαν αλλά αυξήθηκαν, λόγω των συμβάσεων που προβλέπουν νέους σταθμούς και τιμαριθμικές προσαρμογές.

Την ίδια πορεία βλέπουμε να ακολουθεί και το κόστος πωληθέντων και μας δημιουργήθηκαν ερωτηματικά, αφού σε έναν εν λειτουργία οδικό άξονα και χωρίς σημαντικές αλλαγές δεν θα έπρεπε να υπάρχουν μεγάλες διαφορές στο κόστος λειτουργίας. Παρατηρήσαμε ότι (πιθανόν για λογιστικούς λόγους μετάβασης στα ΔΛΠ, ή έναρξης της περιόδου αποσβέσεων) αυξήθηκαν οι διενεργούμενες αποσβέσεις. Αποσβέσεις σε πάγια της εταιρίας που αποκτήθηκαν με επιχορηγήσεις του δημοσίου, δανειακά κεφάλαια με εξασφαλίσεις του δημοσίου, έσοδα από τη λειτουργία και ελάχιστα ίδια κεφάλαια.

Σημαντικές αυξομειώσεις παρατηρήσαμε επίσης και στους πιστωτικούς τόκους δανείων που μάλλον οφείλονται σε περιόδους χάριτος που έληξαν. Σχετικά με τα δάνεια, τα οποία αναδιαρθρώθηκαν παραπάνω από μία φορά παρατηρήσαμε ότι, συνοδεύονται πάντα (βάσει συμβάσεων δανεισμού) και από συμβάσεις αντιστάθμισης επιτοκιακού κινδύνου, προστασίας δηλαδή από τις αυξήσεις του Euribor, Libor, EKT κτλ. Ως πρακτική σε περίοδο αύξησης των επιτοκίων φαντάζει σωστή, έστω και με πιθανό κόστος. Στην περίπτωση μας όμως με σταθερή πτωτική πορεία των επιτοκίων για περισσότερο από μία επταετία, πρόκειται λάθος επιλογή (κάποιος άλλος μπορεί να χρησιμοποιούσε τη λέξη κακοδιαχείριση), που φαντάζει ακόμα πιο αδικαιολόγητη όταν στη μετοχική σύνθεση των εταιριών συμμετέχουν και τράπεζες. Οι συγκεκριμένες τράπεζες πρέπει να προσθέσουμε είναι αυτές που επωφελούνται από το margin της αντιστάθμισης.

Από την παρατήρηση του εδαφίου που αφορά τις συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη, επιβεβαιώσαμε ότι οι μέτοχοι που δεν είναι τράπεζες, αλλά κατασκευαστικές εταιρίες, έχουν αναλάβει την κατασκευή και σε πολλές περιπτώσεις την λειτουργία του αυτοκινητόδρομου, με εταιρικά σχήματα θυγατρικών. Είναι προφανές ότι η τιμολόγηση των υπηρεσιών δεν εμπίπτει στις υποχρεώσεις του νόμου για τα δημόσια έργα και την διαγωνιστική διαδικασία επιλογής αναδόχου, και είναι ελεύθερα διαμορφούμενη από τα δύο συνδεδεμένα μέρη. Εδώ βρήκαμε και την εξήγηση της λήψης δανειακών κεφαλαίων από την παραχωρησιούχο, χωρίς να υπάρχει ανάγκη δαπανών (επιβαρύνοντας το αποτέλεσμα με τόκους κτλ). **Τα δανειακά κεφάλαια οδεύονταν κατευθείαν στις συνδεδεμένες κατασκευαστικές ως προκαταβολές και τα βρήκαμε στον ισολογισμό ως απαιτήσεις από προμηθευτές. Έτσι οι κατασκευαστικές κάλυπταν ανάγκες τους χωρίς δανεισμό και έξοδα, τα οποία βάρυναν την εταιρία παραχώρησης, τα αποτελέσματα της οποίας ερχόταν να διορθώσει το Ελληνικό Δημόσιο με επιπλέον επιχορηγήσεις.**

Ο δείκτης EBITDA, Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, δηλαδή το αποτέλεσμα χωρίς τον υπολογισμό των τόκων των φόρων και των αποσβέσεων είναι σταθερά ανοδικό σε όλες τις παραχωρήσεις. Αν και εδώ στα έξοδα λειτουργίας υπάρχει συναλλαγή με συνδεδεμένα μέρη και πιθανή υπερτιμολόγηση ή τιμολόγηση με έλλειψη ανταγωνισμού, παρατηρήσαμε κάτι που είναι ίδιο σε όλες τις παραχωρήσεις και σε όλες τις χρονιές, το EBITDA είναι το ήμισυ των πωλήσεων. Από το 1€ δηλαδή που προσφέρει ο χρήστης, τα 0,20 πηγαίνουν για το ΦΠΑ, τα 0,40 πηγαίνει για να εξυπηρετήσει την ασφάλεια, τη λειτουργία, τη συντήρηση, την βαριά συντήρηση του δρόμου και τα άλλα 0,40 για τις ανάγκες της σύμβασης παραχώρησης και τα κέρδη του παραχωρησιούχου.

Προκύπτει ότι το δημόσιο συμφέρον δεν εξυπηρετείται με τέτοιου είδους παραχωρήσεις και πρακτικές και ο χρήστης της οδού, λαμβάνει υπηρεσίες, τις οποίες θα μπορούσε να έχει με το μισό κόστος.

## 7. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΕΤΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

### 7.1 Χρονολόγιο διαδικασίας παραχώρησης Εγνατίας Οδού από ΤΑΙΠΕΔ

- Η παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού, εντάχθηκε στο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα (2012-2015) δημοσιονομικής στρατηγικής, τον Ιούνιο του 2011 (Ν3985/2011), ως μέρος του χαρτοφυλακίου δημόσιας περιουσίας (εκτιμώμενου τότε ύψους 50 δις. ευρώ!), προκειμένου να συμβάλει στην αποπληρωμή του δημόσιου χρέους της χώρας. Πιο συγκεκριμένα, η διατύπωση που συμπεριλήφθηκε στο τότε μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα, προέβλεπε να παραχωρήσει το Ελληνικό δημόσιο τη λειτουργία, συντήρηση και τα δικαιώματά του από τα διόδια επί του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού στον ιδιωτικό τομέα, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και σε ποσοστό 100%, με καταγραφή του είδους της συναλλαγής ως «πώληση μετοχών ΕΕΣ».
- Στη συνέχεια, στο τέλος του ίδιου έτους, η εποπτεία της κρατικής εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» πέρασε στον νεοσύστατο τότε οργανισμό του ΤΑΙΠΕΔ, που απέκτησε το δικαίωμα ψήφου στην γενική συνέλευση της εταιρείας με απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών, ώστε να δρομολογήσει την παραχώρηση της λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της οδού.
- Τον Αύγουστο του 2012, με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιρθώσεων και Αποκρατικοποιήσεων της τότε κυβέρνησης (ΦΕΚ2316Β/10-8-2012), μεταφέρθηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ, τα δικαιώματα της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε.» για τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση, τόσο του αυτοκινητόδρομου Εγνατία Οδός, όσο και των τριών κυριότερων κάθετων αξόνων της που τη συνδέουν με τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων, ήτοι :  
Α) Σιάτιστα-Καστοριά-Ιεροπηγή- Κρυσταλλοπηγή (σύνορα με Αλβανία).  
Β) Δερβένι-Σέρρες-Προμαχώνας (σύνορα με Βουλγαρία).  
Γ) Χαλάστρα-Εύζωνοι (σύνορα με Β. Μακεδονία).

Εδώ πρέπει να επισημανθεί, ότι οι δύο πρώτοι προαναφερόμενοι κάθετοι άξονες δεν ήταν ολοκληρωμένοι κατασκευαστικά (ολοκληρώθηκαν μέσα στο 2016), ενώ ο άξονας Χαλάστρα-Εύζωνοι, ήταν και παραμένει ημιτελής, καθώς στο μεγαλύτερο μήκος του δεν έχει διατομή αυτοκινητοδρόμου με διαχωρισμένη κυκλοφορία. Με βάση αυτό τον σχεδιασμό (αν τελικά υλοποιηθεί), όλοι οι σημαντικοί οδικοί άξονες στην περιοχή της Μακεδονίας που κατασκευάστηκαν αμιγώς ως δημόσια έργα θα είναι πλέον πλήρως ιδιωτικοποιημένοι!

- Τα επόμενα χρόνια, μέχρι το φθινόπωρο του 2016, το ΤΑΙΠΕΔ αναλώθηκε σε προκαταρκτικές προετοιμασίες μέσω των πολυάριθμων νομικών, τεχνικών και οικονομικών συμβούλων του, ώσπου, στις 5 Οκτωβρίου 2016, ανακοίνωσε την «εκκίνηση της διαδικασίας για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για την αξιοποίηση του αυτοκινητόδρομου Εγνατία Οδός μέσω Σύμβασης Παραχώρησης».
- Μετά από περίπου ένα χρόνο, στις 16/11/2017, το ΤΑΙΠΕΔ προχώρησε στην «Πρόσκληση υποβολής εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου Εγνατία Οδός και τριών κάθετων οδικών αξόνων». Σε αυτή την πρόσκληση, καθορίζονταν με λεπτομέρειες όλοι οι βασικοί όροι του διαγωνισμού και οι προϋποθέσεις συμμετοχής των ενδιαφερομένων επενδυτών.
- Την επόμενη ημέρα, στις 17/11/2017 (ανήμερα της επετείου του Πολυτεχνείου...), ανακοινώθηκε η έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού. Σε αυτή την ανακοίνωση, τέθηκε η χρονική διάρκεια της παραχώρησης (έως 40 έτη) και ορίστηκαν οι φάσεις διενέργειας του διαγωνισμού (φάση προεπιλογής και φάση υποβολής δεσμευτικών προσφορών).
- Στη συνέχεια, και αφού το ΤΑΙΠΕΔ προχώρησε σε δύο διαδοχικές τροποποιήσεις (24/12/2017 και 23/1/2018) της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, έλαβε τελικά, στις 16/2/2018, αιτήσεις από 9 επενδυτικά σχήματα.

- Στις 16/5/2018, προεπέλεξε τα ακόλουθα επτά (7) επενδυτικά σχήματα που πληρούν τα κριτήρια συμμετοχής στη Β' φάση του διαγωνισμού :
  1. ANAS International Enterprise S.p.A.
  2. FREYJA HOLDINGS SARL [Macquarie European Infrastructure Fund 5 L.P. / Macquarie European Infrastructure Fund 5 SCSp]
  3. ROADIS Transportation Holding S.L.U. - ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
  4. SICHUAN COMMUNICATIONS INVESTMENT GROUP CO., LTD – DAMCO ENERGY S.A.
  5. VINCI HIGHWAYS S.A.S – VINCI CONCESSIONS S.A.S – MYTILINEOS HOLDINGS S.A.
  6. ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. – EGIS PROJECTS S.A.
  7. ΔΙΟΛΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΤΕ.

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω κατάλογο, συμμετέχουν κυρίως μεγάλα επενδυτικά σχήματα του εξωτερικού, σε σύμπραξη με τις μεγαλύτερες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες.

- Τέλος, μετά από διαδοχικές παρατάσεις της διαγωνιστικής διαδικασίας, έχει οριστεί η ημερομηνία 11/12/2020, εν μέσω πανδημίας COVID-19, για την υποβολή των δεσμευτικών προσφορών των ενδιαφερομένων επενδυτικών σχημάτων.

## 7.2 Μοντέλο διαχείρισης και σύμβασης παραχώρησης-σχολιασμός

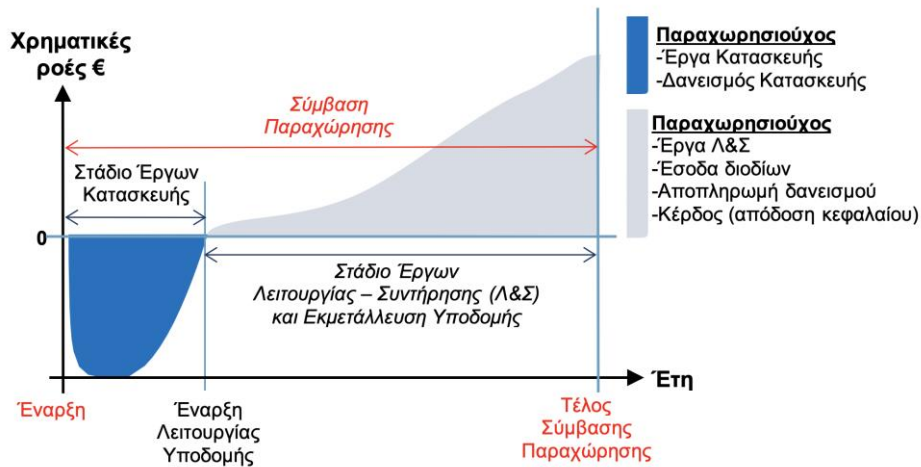
Σύμφωνα με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, ως «σύμβαση παραχώρησης» νοείται σύμβαση μέσω της οποίας μία ή περισσότερες αναθέτουσες αρχές αναθέτουν την εκτέλεση έργων ή υπηρεσιών σε έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς, το δε αντίτιμο για αυτή συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης των έργων ή υπηρεσιών τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης είτε στο δικαίωμα αυτό μαζί με καταβολή πληρωμής.

Σύμφωνα με την ίδια Οδηγία, «για να αποφευχθεί η στεγανοποίηση της αγοράς και ο περιορισμός του ανταγωνισμού» θα πρέπει να περιορίζεται η διάρκεια της παραχώρησης στο διάστημα κατά το οποίο ο παραχωρησιούχος δύναται ευλόγως να αποσβέσει την επένδυση που έκανε για τη λειτουργία των έργων και των υπηρεσιών. Παραχωρήσεις πολύ μεγάλης διάρκειας (μεγαλύτερη της πενταετίας) ενδέχεται να οδηγούν σε αποκλεισμό από την αγορά και να εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών και την ελευθερία εγκατάστασης.

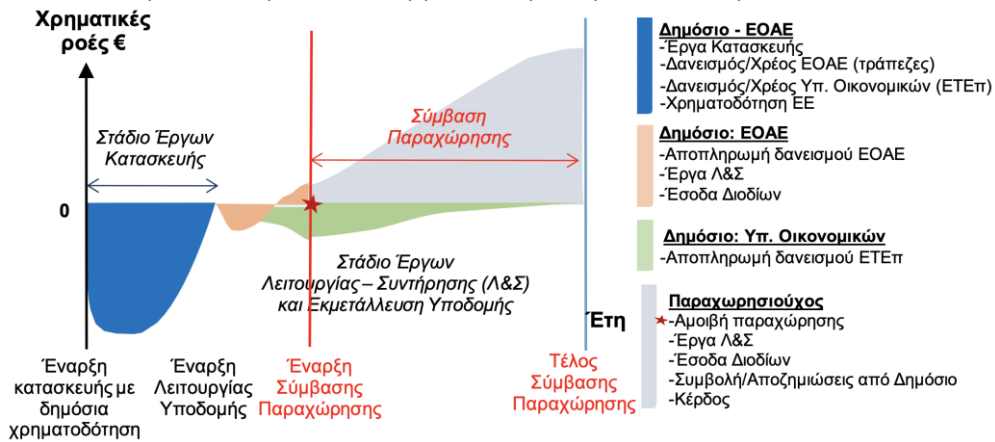
Δημόσιες συμβάσεις παραχώρησης, ως ανάθεση σε οικονομικούς φορείς της εκτέλεσης έργων με αντάλλαγμα το δικαίωμα εκμετάλλευσής τους, υλοποιούνται στα κράτη της Ν. Ευρώπης -και στην Ελλάδα- για την κατασκευή αυτοκινητόδρομων, δηλ. οι παραχωρησιούχοι κατασκευάζουν την υποδομή με αντάλλαγμα την είσπραξη διοδίων υπό συγκεκριμένους όρους και διάρκεια.

Παρακάτω φαίνεται σχηματοποιημένα ένα τυπικό διάγραμμα χρηματικών ροών μιας σύμβασης παραχώρησης αυτοκινητόδρομου, με την οποία ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την πλήρη χρηματοδότηση και κατασκευή του έργου με αντάλλαγμα την εκμετάλλευσή του για ικανό χρονικό διάστημα. Επίσης φαίνεται το αντίστοιχο διάγραμμα για την «παράδοση» σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού.

Σχήμα. Τυπική Σύμβαση Παραχώρησης



Σχήμα. Η «παράδοξη» Σύμβαση Παραχώρησης της Εγνατίας Οδού



Προκύπτει ότι η Σύμβαση Παραχώρησης της Εγνατίας Οδού αποκλίνει σημαντικά από μια τυπική σύμβαση παραχώρησης, καθότι:

- Αφορά υποδομή ουσιαστικά πλήρως κατασκευασμένη, με πολύ μικρές ανάγκες εκτέλεσης νέων έργων (το σημαντικότερο νέο έργο είναι η αναβάθμιση του κάθετου άξονα Χαλάστρα-Εύζωνοι με εκτιμώμενο προϋπολογισμό δημοπράτησης που δεν ξεπερνά τα 290 εκ. ευρώ και επομένως, δεν μπορεί να δικαιολογήσει την αναγκαιότητα αναζήτησης επενδυτή που θα διαχειριστεί ένα πάγιο συνολικής αξίας 7 δις ευρώ, καθιστώντας έτσι προβληματική την τεκμηρίωση και στοιχειοθέτηση μιας «τυπικής» σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τους ορισμούς και διατάξεις της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ).
- Αφορά υποδομή η κατασκευή της οποίας έχει χρηματοδοτηθεί από πόρους του Ελληνικού Δημοσίου και της ΕΕ.
- Η συμμετοχή του Δημοσίου για την κατασκευή καλύφθηκε από δάνεια του Υπουργείου Οικονομικών και της ΕΟΑΕ.
- Τα δάνεια της ΕΟΑΕ έχουν αποπληρωθεί πλήρως.
- Τα δάνεια του Υπουργείου Οικονομικών από την ΕΤΕπ θα συνεχίσουν να βαραίνουν το Δημόσιο και δεν μεταβιβάζονται στον παραχωρησιούχο.
- Ο παραχωρησιούχος παραλαμβάνει το πάγιο χωρίς εκκρεμότητες και ελεύθερο βαρών.
- Ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του παγίου τη στιγμή που έχει χρηματοδοτηθεί και κατασκευαστεί από το Δημόσιο το πλήρες δίκτυο Σταθμών Διοδίων.



- Η παραχώρηση συμπίπτει με την έναρξη της ισχυρής κερδοφορίας από την εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου για 35 έτη.
- Το αντάλλαγμα για την παραχώρηση της εκμετάλλευσης και των εσόδων θα είναι η προπληρωμή μέρους των μελλοντικών εσόδων υπό τη μορφή «αμοιβής παραχώρησης» με πολύ υψηλό επιτόκιο.

Το παραπάνω μη τυπικό μοντέλο σύμβασης παραχώρησης, θα μπορούσε να αιτιολογηθεί από κάποιους για τους εξής λόγους:

- α. Το δημόσιο έχει επείγουσα ανάγκη να προεισπράξει μελλοντικά έσοδα με οικονομικούς όρους καλύτερους από αυτούς του δημόσιου δανεισμού.
- β. Υπάρχει πολιτική απόφαση αποκρατικοποίησης με την μεταβίβαση των αντικειμένων του δημοσίου σε ιδιώτες και διατήρηση από το κράτος μόνο του επιτελικού ρόλου.

Ωστόσο, τα παραπάνω επιχειρήματα δεν ευσταθούν για την Εγνατία Οδό, εφόσον:

- α. ο δημόσιος δανεισμός σήμερα συντελείται με πολύ χαμηλά επιτόκια (στις 4.12.2020 το επιτόκιο των 30ετών ομολόγων του Ελληνικού Δημοσίου ήταν 1,079%) σε αντίθεση με τα πολύ υψηλά επιτόκια που θα προκύψουν από την προείσπραξη μελλοντικών εσόδων μέσω της σύμβασης παραχώρησης.
- β. οι εργασίες διαχείρισης της Εγνατίας Οδού ανατίθενται ήδη σε ιδιώτες με διαγωνισμούς δημοσίων έργων και ο δημόσιος φορέας της ΕΟΑΕ διατηρεί μόνο τον επιτελικό ρόλο του σχεδιασμού και της εποπτείας των δημόσιων συμβάσεων.

Άρα, ο κυρίαρχος λόγος για τον οποίο παραχωρείται η Εγνατία Οδός είναι γιατί αποτελεί από το 2011 μνημονιακή υποχρέωση και γιατί καμία κυβέρνηση δεν επεξεργάστηκε εναλλακτικό ή ισοδύναμο σχέδιο προς τους δανειστές που να αποδεικνύει ότι θα έχει καλύτερα αποτελέσματα. Παράλληλα, είναι προφανές ότι ασκούνται ισχυρότατες πιέσεις από επιχειρηματικούς κατασκευαστικούς ομίλους, εγχώριους και ευρωπαϊκούς, για την ανάληψη της εξαιρετικά κερδοφόρας δραστηριότητας της εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού.

### 7.3 Προβληματισμοί και ερωτήματα

Συμπληρωματικά αυτών που διατυπώθηκαν-σχολιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, προκύπτουν και τα εξής ζητήματα :

- Η απόφαση για την 35ετή παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, παρότι δεν ήταν στις απαιτήσεις του 1ου Μνημονίου του 2010, συμπεριλήφθηκε με πρωτοβουλία της Ελληνικής πλευράς στο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα του 2011, στην προσπάθεια να παρουσιαστούν στους δανειστές μεγάλα ποσά μελλοντικών εσόδων (συνολικά 50 δις. Ευρώ), χωρίς όμως, τουλάχιστον για την Εγνατία Οδό, να έχουν αποτιμηθεί οι πραγματικές αξίες και να έχουν υπολογιστεί, ούτε τότε αλλά ούτε και αργότερα, τα βέλτιστα οικονομικά σενάρια για τη χώρα αλλά και τους δανειστές. Δεν εξετάστηκαν και δεν αξιολογήθηκαν ποτέ τα διάφορα οικονομικά σενάρια και εργαλεία διαχείρισης και εκμετάλλευσης του τεράστιου δικτύου αυτοκινητοδρόμων της Β. Ελλάδας, τα οποία, ούτως ή άλλως και στην παρούσα μορφή, ανατίθενται και εκτελούνται από τεχνικές επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα.
- Η Εγνατία Οδός χρηματοδοτήθηκε από την ΕΕ και κατασκευάστηκε ως αναπτυξιακό έργο για περιφερειακές περιοχές της Β. Ελλάδας με τα χαμηλότερα ΑΕΠ της Ευρώπης. Η επιβολή διοδίων στο ύψος των συμβάσεων παραχώρησης, χωρίς μάλιστα να υπάρχει σοβαρό κατασκευαστικό αντικείμενο, θα ακυρώσει τον αναπτυξιακό χαρακτήρα της Εγνατίας Οδού εφόσον θα εκτοξεύσει το κόστος μετακίνησης μέχρι και 3 φορές πάνω. Ως αυτόνοτες συνέπειες αναμένονται ο περιορισμός των μετακινήσεων, ιδιαίτερα των οικονομικά πιο αδύναμων, η μετακύλιση στους καταναλωτές του

αυξημένου κόστους εμπορευματικών μεταφορών και η εκ νέου επιβάρυνση των παλαιών εθνικών και επαρχιακών δίκτυων με αποτέλεσμα και την υποβάθμιση της οδικής ασφάλειας.

- Όσον αφορά τους τρέχοντες σχεδιασμούς της παραχώρησης της Εγνατίας Οδού, πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι η εκτίμηση της αξίας και του πραγματικού κόστους με αντικειμενική μεθοδολογία είναι εξαιρετικά σημαντική για τα οικονομικά συμφέροντα του Ελληνικού δημόσιου καθότι, λόγω και του τεράστιου μεγέθους του έργου, οποιεσδήποτε αστοχίες και υπερεκτιμήσεις μελλοντικών δαπανών μπορεί να αποστερήσουν σημαντικότερα μελλοντικά έσοδα από το Δημόσιο. Επιπλέον, στην παρούσα φάση υφίσταται ο κίνδυνος να επιδιωχθεί η δημιουργία τεχνητής αναγκαιότητας εκτεταμένων έργων επισκευής και βαριάς συντήρησης ή άλλων μη σχετικών έργων, ώστε να προκύπτουν αξιόλογα ποσά αρχικής επένδυσης που θα αιτιολογούν και τεκμηριώνουν ενδεχομένως μια μακροχρόνια σύμβαση παραχώρησης. Η συγκεκριμένη κατεύθυνση είναι τεχνικά μη ορθή και θα επιφέρει σημαντικότερη ζημία στο ελληνικό δημόσιο, λόγω της σημαντικής μείωσης ενός πιθανού υψηλού τιμήματος της σχεδιαζόμενης παραχώρησης.
- Ειδικότερα, η προσπάθεια εκτίμησης και προβολής στις δαπάνες συντήρησης και της βαριάς συντήρησης, ενέχει σημαντικότερα περιθώρια αβεβαιότητας και λάθους, λόγω και των πολύ ειδικών γεωτεχνικών συνθηκών της Εγνατίας Οδού (ορεινή χάραξη, κατολισθήσεις, πλημμύρες, γέφυρες, σήραγγες, εκτεταμένος εξοπλισμός Η/Μ). Το γεγονός αυτό καθιστά εξαιρετικά δύσκολη την εκτίμηση και προβολή των συγκεκριμένων δαπανών για μακροχρόνιο διάστημα, πολύ δε περισσότερο για διάστημα της τάξης των 35 ετών. Η αβέβαιη ή και λανθασμένη εκτίμηση των δαπανών δαπάνης βαριάς συντήρησης μπορεί επίσης να αποστερήσει το Ελληνικό Δημόσιο από σημαντικότερους πόρους μελλοντικών εσόδων.
- Αντίστοιχα, η προσπάθεια εκτίμησης για εξαιρετικά μακροχρόνιο διάστημα (35 έτη) των μελλοντικών κυκλοφοριακών φόρτων και άρα των εσόδων μέσω των διοδίων, εμπεριέχει εξαιρετικά μεγάλο βαθμό αβεβαιότητας ο οποίος αυξάνεται περαιτέρω, λόγω της οικονομικής ύφεσης (η οποία προϋπήρχε, αλλά επιτάχθηκε σημαντικά με την έλευση της πανδημίας του COVID-19) και της γεωπολιτικής αστάθειας στην ευρύτερη περιοχή, αλλά και σε γειτονικές χώρες. Χαρακτηριστικό της εξάρτησης της Εγνατίας Οδού από τις γεωπολιτικές συνθήκες των Βαλκανίων είναι το γεγονός ότι η πανδημία του COVID επέφερε αρκετά μεγαλύτερη μείωση της κυκλοφορίας σε σχέση με τους λοιπούς αυτοκινητόδρομους της χώρας εξαιτίας της συντριπτικά μεγαλύτερης μείωσης της διεθνούς κυκλοφορίας.
- Είναι δεδομένο ότι στις παρούσες συνθήκες οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος για τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού θα όριζε ως κύριο σενάριο μελλοντικής ζήτησης (δηλ. κυκλοφοριακών φόρτων) το δυσμενέστερο δυνατό.
- Εν κατακλείδι, για όλα τα παραπάνω σημαντικότερα ζητήματα, δεν υπάρχει οποιαδήποτε δημοσιότητα, ανοικτή συζήτηση ή διαβούλευση, παρά μόνο οι κρυφές συνεννοήσεις του ΤΑΠΕΔ με τους υποψήφιους παραχωρησιούχους.

#### 7.4 Σύγκριση μεταξύ δημόσιας διαχείρισης αυτοκινητοδρόμου και παραχωρημένων αυτοκινητοδρόμων

Όπως ήδη έχει αναφερθεί πολλακίς, τόσο ο κύριος άξονας της Εγνατίας Οδού όσο και οι κάθετοι άξονες της, κατασκευάστηκαν αμιγώς ως δημόσια έργα, με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο. Οι υπόλοιποι αυτοκινητόδρομοι της Ελλάδας, κατασκευάστηκαν με τη μέθοδο των συμβάσεων Συμπράξεων Παραχώρησης, καθώς το ελληνικό δημόσιο δεν διέθετε το απαιτούμενο

κεφάλαιο για να προχωρήσει στην ολοκληρωμένη κατασκευή αυτών. Έτσι, ανέθεσε την κατασκευή τους σε ιδιώτες, έχοντας μία μικρή αρχική συμμετοχή στο κόστος (συνήθως της τάξης του 25%), με αντάλλαγμα την παραχώρηση της εκμετάλλευσης της υποδομής (διόδια) για 30 (συνήθως) χρόνια. Με αυτό το μοντέλο προκηρύχθηκαν και απέκτησαν Ανάδοχο Κατασκευής το 2007 τέσσερα μεγάλα έργα αυτοκινητοδρόμων (Ολυμπία Οδός, Ιονία Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας-E65 και Αυτοκινητόδρομος Μορέα), ενώ νωρίτερα, το 1995 και το 1996, με διαφορετικό μοντέλο παραχώρησης είχαν προκηρυχθεί τα έργα της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και της Αττικής Οδού αντίστοιχα (περισσότερες λεπτομέρειες παρατίθενται αναλυτικά σε προγενέστερο κεφάλαιο).

Όμως δυστυχώς, το παραπάνω μοντέλο ενώ θεωρητικά εξασφάλιζε πολύ μικρότερη συμμετοχή του δηmosίου καθώς και μεγάλη ταχύτητα στην κατασκευή των έργων, στην πράξη (κυρίως λόγω των λεόντειων υπογεγραμμένων συμβάσεων υπέρ των ιδιωτών), οδήγησε στα αντίθετα αποτελέσματα, καθώς :

- Το δημόσιο υποχρεώθηκε στην καταβολή πολύ υψηλών ρητρών αποζημίωσης λόγω των δύο επανεκκινήσεων που έγιναν στις παραχωρήσεις του 2007, με αποτέλεσμα, η συμβολή του τελικά να υπερδιπλασιαστεί (σε κάποιες περιπτώσεις όπως στην Ιονία Οδό το κόστος τριπλασιάστηκε). Στην δε Αττική Οδό, ενώ ο χρόνος της παραχώρησης έχει ήδη παρέλθει και φυσιολογικά με την πολύ μεγαλύτερη του αναμενομένου αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (300% επάνω) η οδός θα έπρεπε ήδη να έχει επιστρέψει στο ελληνικό δημόσιο αυτό δεν έχει γίνει, καθώς οι θυγατρικές εταιρείες που σύστησε ο ιδιώτης προβάλλουν αδικαιολόγητα υψηλές δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης της οδού.
- Προκειμένου να μειώσει το δημόσιο την αποζημίωση επανεκκινήσεων που ήταν υποχρεωμένο να καταβάλλει στους ιδιώτες, περιόρισε σε αρκετές περιπτώσεις το προβλεπόμενο κατασκευαστικό έργο (δηλαδή δίνοντας περισσότερα χρήματα πήρε μικρότερο ολοκληρωμένο έργο).
- Υπήρξαν πολύ μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων (κατά 5-7 έτη).
- Το κόστος διέλευσης (διόδια) για τους πολίτες αυξήθηκε υπέρμετρα, και μάλιστα από τη φάση κατασκευής χωρίς να υπάρχει ακόμη το έργο ολοκληρωμένο.

Επιχειρώντας μία σύγκριση των υπόλοιπων παραχωρημένων αυτοκινητοδρόμων με τον δημόσιο (ακόμα) αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού, μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής :

- 1) Το σύνολο σχεδόν του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού και των καθέτων αξόνων είναι κατασκευασμένο, με αποτέλεσμα να μην απαιτούνται σοβαρές από οικονομικής απόψεως επενδύσεις των μελλοντικών παραχωρησιούχων, όπως απαιτήθηκε (τουλάχιστον θεωρητικά γιατί στην πράξη το ελληνικό δημόσιο συμμετείχε σε πολύ μεγάλο ποσοστό) στην περίπτωση των υπόλοιπων αυτοκινητοδρόμων.
- 2) Το κόστος διέλευσης για τους χρήστες των υπόλοιπων αυτοκινητοδρόμων είναι αυτή τη στιγμή υπερδιπλάσιο σε σχέση με την Εγνατία Οδό (0,065 ευρώ/χλμ έναντι 0,03 ευρώ/χλμ).
- 3) Ο χρόνος κατασκευής των υπόλοιπων αυτοκινητοδρόμων δεν υπολείπεται σημαντικά του χρόνου κατασκευής της Εγνατίας Οδού (ειδικά εάν συγκριθεί το μήκος του ολοκληρωμένου έργου σε συνάρτηση με την κατασκευαστική δυσκολία καθώς η Εγνατία Οδός με τους κάθετους άξονες της αποτελούν σχεδόν το 50% του δικτύου αυτοκινητοδρόμων της χώρας και κατασκευάστηκε σε ιδιαίτερα δυσχερή εδάφη) και μάλιστα με κουτσουρεμένο κατασκευαστικά έργο.
- 4) Οι δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης της δημόσιας Εγνατίας Οδού, λόγω του ανταγωνισμού των δημοπρατήσεων υπολείπονται σημαντικά των εμφανιζόμενων στους παραχωρημένους αυτοκινητόδρομους (τρανταχτό παράδειγμα η Αττική Οδός).

Εξάλλου, ακόμη και διεθνώς (όπως έχει αναλυθεί εκτενώς παραπάνω σε ξεχωριστό κεφάλαιο), η παραχώρηση υποδομών στρατηγικής σημασίας, όπως είναι ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού, συχνότατα επιφέρουν αρνητικά αποτελέσματα για τους χρήστες και το κοινωνικό σύνολο.

## 7.5 Εναλλακτικές προτάσεις

Εναλλακτικές προτάσεις στο μοντέλο παραχώρησης του ΤΑΙΠΕΔ, στη λογική «του μη χείρον βέλτιστον», οι οποίες να καλύπτουν τη δέσμευση της χώρας για παραχώρηση της εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού υπάρχουν αρκετές (οι περισσότερες έχουν κατατεθεί δημοσίως από πρόσωπα που έχουν μεγάλη εμπειρία στη διαχείριση έργων στην Ελλάδα), μερικές από αυτές είναι :

- Η ΕΟΑΕ να αναθέσει σύμβαση Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με διεθνή διαγωνισμό, που να αφορά μόνο στη λειτουργία, την ελαφρά / τακτική συντήρηση που θα αξιολογούνται με δείκτες απόδοσης και τη συλλογή των διοδίων τα οποία θα αποδίδονται στην ΕΟΑΕ. Η διάρκεια της σύμβασης θα καλύπτει τουλάχιστον μία δεκαετία για να δοθεί επαρκής χρόνος στον ιδιωτικό φορέα για την απόσβεση των επενδύσεων του αλλά δεν θα υπερβαίνει τη δεκαπενταετία. Ο ιδιωτικός φορέας θα αμείβεται με μηνιαίο τίμημα κατάλληλα αναπροσαρμοζόμενο ενώ η ΕΟΑΕ θα έχει την εποπτεία / έλεγχο της σύμβασης ΣΔΙΤ. Η ΕΟΑΕ θα έχει την ευθύνη αποκατάστασης των μελλοντικών αστοχιών και της βαριάς / περιοδικής συντήρησης μέσω δημόσιων διαγωνισμών.
- Παραχώρηση της λειτουργίας και συντήρησης της Εγνατίας Οδού για διάστημα μέχρι 10 έτη, επαναλαμβανόμενο στην λήξη κάθε επιμέρους συμβατικής περιόδου, με κριτήριο ανάθεσης το μικρότερο ποσοστό παρακράτησης από τα έσοδα διοδίων ή το χαμηλότερο τίμημα. Η ΕΟΑΕ θα εισπράττει καταρχήν το σύνολο των εσόδων διοδίων και θα αποδίδει κάθε μήνα στον παραχωρησιούχο το ποσοστό ή το ποσό που θα έχει προκύψει από τη διαγωνιστική διαδικασία. Το υπόλοιπο ποσό των κερδών διατίθεται με δύο τρόπους: Α. ποσοστό των κερδών (π.χ. 40%) διατίθεται στην αποπληρωμή δημοσίου χρέους, Β. ποσοστό των κερδών διατίθεται στη χρηματοδότηση έργων στη Β. Ελλάδα, είτε εξ ολοκλήρου (περίπτωση μη συγχρηματοδοτούμενων από ευρωπαϊκά προγράμματα έργα) είτε συμπληρωματικά (ποσοστό εθνικής συμμετοχής στην περίπτωση συγχρηματοδοτούμενων έργων).

Ο Σύλλογος Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού θεωρεί ότι το βέλτιστο μοντέλο διαχείρισης για τον ήδη κατασκευασμένο αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού είναι:

- Η διατήρηση του παρόντος μοντέλου ανάθεσης των έργων και υπηρεσιών με δημόσιες συμβάσεις από την ΕΟΑΕ, κατόπιν διεθνών διαγωνισμών.
- Η διατήρηση του σημερινού χαμηλού τέλους διοδίων (0,03ευρώ/Km) η εναλλακτικά, η μικρή αύξησή του σε επίπεδο κοινωνικά αποδεκτό (μέχρι 0,04ευρώ/Km).
- Οι συμβάσεις στοιχειώδους συντήρησης, λειτουργίας της οδού και λειτουργίας των διοδίων πρέπει να είναι διάρκειας μεταξύ 7 και 10 ετών ώστε οι ανάδοχοι να επενδύουν σε εξοπλισμό και προσωπικό.
- Η αποζημίωση των αναδόχων να γίνεται με τον έλεγχο δεικτών απόδοσης στα βασικά και κρίσιμα στοιχεία της συντήρησης και της λειτουργίας της οδού.
- Η ΕΟΑΕ να διατηρήσει τον επιτελικό ρόλο του σχεδιασμού της μελλοντικής αξιοποίησης και ανάπτυξης της υποδομής και τον ρόλο της εποπτείας των συμβάσεων σύμφωνα με τη νομοθεσία των δημοσίων έργων.
- Η βαριά συντήρηση να προγραμματίζεται και να εκτελείται επίσης με συμβάσεις δημοσίων έργων κατόπιν διεθνών διαγωνισμών.
- Δραστηριότητες που εμπεριέχουν επιχειρηματικές δραστηριότητες, όπως η ανάπτυξη και λειτουργία Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, να ανατίθενται με συμβάσεις παραχώρησης.
- Τα έσοδα διοδίων να εισπράττονται από την ΕΟΑΕ και να χρηματοδοτούν όλες τις ανωτέρω συμβάσεις.
- Τα κέρδη από την εκμετάλλευση της οδού να διατίθενται για την αναβάθμιση και βελτίωση της υποδομής.

- Μέρος των κερδών να διατίθεται για την εκτέλεση άλλων δημόσιων έργων στις περιοχές διέλευσης της Εγνατίας Οδού ή και ευρύτερα σύμφωνα με τον προγραμματισμό και τις ανάγκες του Υπουργείου Υποδομών.
- Ποσοστό των κερδών να κατατίθεται στον λογαριασμό εξυπηρέτησης Δημόσιου Χρέους.
- Επίσης, ποσοστό των κερδών να μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αποπληρωμή των δανείων του Υπουργείου Οικονομικών με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

## 8. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ, ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ,

### 8.1 Γενικά

Βασικό συστατικό της σωστής και εύρυθμης λειτουργίας των συμβάσεων λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, αποτελεί η σωστή οικονομική διαχείριση.

Η ιδιαιτερότητα των συμβάσεων συντήρησης σε σχέση με τις αντίστοιχες συμβάσεις των έργων κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, είναι ότι αποτελούνται κυρίως από εργασίες "παροχής υπηρεσιών". Πρόκειται για εργασίες οι οποίες δεν έχουν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της κατασκευής, αλλά το παραγόμενο έργο είναι ποιοτικό και επαναλαμβανόμενο. Η καθημερινή περιπολία της οδού, οι λεπτομερείς επιθεωρήσεις, η στελέχωση των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) και των Κέντρων Ελέγχου Σηράγγων (ΚΕΣ), η λειτουργία των σταθμών διοδίων κτλ., είναι μερικές από τις εργασίες των συμβάσεων λειτουργίας και συντήρησης, που αναλώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του προϋπολογισμού. Ουσιαστικά πρόκειται για υπηρεσίες που παρέχονται σε 24ωρη βάση, 7 ημέρες την εβδομάδα.

Η επιτυχία στη λειτουργία των συμβάσεων αυτών, εξαρτάται από τη δυνατότητα να καταρτιστεί ένας όσο γίνεται περισσότερο ακριβής και αξιόπιστος προϋπολογισμός του έργου. Απαραίτητο στοιχείο είναι η ύπαρξη στατιστικών στοιχείων από προηγούμενες αντίστοιχες συμβάσεις λειτουργίας και συντήρησης, ώστε να καταστεί δυνατή η εξαγωγή στοιχείων κόστους.

Η "Εγνατία Οδός Α.Ε." άρχισε να παραδίδει τμήματα του αυτοκινητόδρομου που είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή τους, στις αρχές του έτους 2000. Η παράδοση τμημάτων στην κυκλοφορία, προϋπέθετε την άμεση έναρξη των εργασιών συντήρησης και λειτουργίας, καθώς δεν ήταν δυνατό να αποδοθεί σε κυκλοφορία κάποιο τμήμα του δρόμου χωρίς – ταυτόχρονα – να υπάρχει η τεχνική υποστήριξη για τη λειτουργία και τη συντήρησή του.

Κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας των μικρών τμημάτων του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας Οδού, η τακτική και χειμερινή συντήρηση του δικτύου, αντιμετωπίστηκε από τις ΔΕΣΕ. Εργασίες δομικής συντήρησης ή ανακαινίσεων δεν απαιτούνταν, δεδομένου ότι το δίκτυο ήταν ολοκαίνουργιο. Η αναγκαιότητα αυτής της λύσης οφείλονταν στο γεγονός ότι το νομικό πλαίσιο που έδινε τη δυνατότητα στην ΕΟΑΕ να ασκήσει τη "δημόσια υπηρεσία" της συντήρησης και λειτουργίας οδών, δεν είχε ακόμη εγκριθεί. Σημειώνεται ότι η έννοια «λειτουργία οδού» δεν υπήρχε στο νομικό πλαίσιο της χώρας. Οι προδιαγραφές λειτουργίας τη οδού, όπως συντάχθηκαν από τους μηχανικούς και τα στελέχη της Εταιρείας, ήταν τα πρώτα κείμενα που περιλάμβαναν τον όρο αυτό.

Ωστόσο, οι τακτικές που είχαν αναπτυχθεί στη συντήρηση του εθνικού οδικού δικτύου της χώρας από τις ΔΕΣΕ ήταν προσαρμοσμένες στο μέγεθος και στα χαρακτηριστικά των υπαρχόντων, μικρής ή/ και μεσαίας κλίμακας, οδικών έργων. Είναι προφανές ότι, η κλίμακα του άξονα της Εγνατίας Οδού, η ποιότητα κατασκευής, ο εξοπλισμός και οι αυξημένες απαιτήσεις του κυκλοφοριακού έργου και του τεράστιου πεδίου εργασιών συντήρησης και λειτουργίας που καλούνταν να καλύψει, απαιτούσε άλλες, πιο προηγμένες τακτικές & μεθόδους.

Η μέθοδος ανάθεσης εργολαβιών συντήρησης & λειτουργίας στην Εγνατία Οδό με επίβλεψη και διοίκηση από την ΕΟΑΕ, θα είχε το βέβαιο πλεονέκτημα του προσδοκώμενου δυναμισμού και της αποτελεσματικότητας.

Η προετοιμασία αυτή ολοκληρώθηκε κατά την τριετία 1998 – 2000 και περιελάμβανε κυρίως τη σύνταξη αξιόπιστων συμβατικών τευχών που ήταν απαραίτητα για τη διενέργεια διαγωνισμών και ειδικότερα:

- Λεπτομερή και αναλυτική, τεχνική περιγραφή του αντικειμένου συντήρησης & λειτουργίας, προκειμένου να είναι, αν όχι αδύνατη, τουλάχιστον πολύ δύσκολη η εκ των υστέρων αμφισβήτηση της καλής πίστης των Υπηρεσιών δημοπράτησης σχετικά με την ειλικρινή και, κατά το εφικτό, πλήρη ενημέρωση των ενδιαφερόμενων εταιριών.
- Λεπτομερές και αναλυτικό, περιγραφικό τιμολόγιο των πιθανών (ή ακόμη και του συνόλου) των εργασιών συντήρησης & λειτουργίας της αρτηρίας, για την αποφυγή εκ των υστέρων προστριβών & διαφωνιών ως προς το είδος και (κυρίως) ως προς την ποιότητα των εργασιών.
- Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.), προσαρμοσμένη κατάλληλα στις ιδιαιτερότητες που πιθανόν να υπάρχουν σε κάθε τμήμα και τις οποίες θα κληθούν να αντιμετωπίσουν οι εταιρίες που τελικά θα επιλεγούν.

#### Οδηγίες Λειτουργίας και Συντήρησης – Τεχνικές Προδιαγραφές Συντήρησης

Το 2004 ανατέθηκε στην ΕΟΑΕ η ευθύνη συντήρησης και λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας Οδού. Δημοπρατήθηκαν και ανατέθηκαν σε εργολάβους οι πρώτες συμβάσεις λειτουργίας και συντήρησης, οι οποίες ήταν μονοετούς διάρκειας και περιλάμβαναν τις βασικές εργασίες λειτουργίας και συντήρησης, καθώς και εργασίες αποχιονισμού. Οι εργολαβίες αυτές κάλυπταν με τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης και λειτουργίας τα πρώτα τμήματα του αυτοκινητόδρομου που είχαν δοθεί στην κυκλοφορία, στην Κεντρική Μακεδονία και τη Θράκη.

Με τη σταδιακή ολοκλήρωση περισσότερων τμημάτων της Εγνατίας Οδού και την απόδοσή τους σε κυκλοφορία, είχε αρχίσει πλέον να διαμορφώνεται και να γίνεται απτή η λειτουργική συνέχεια του αυτοκινητόδρομου και κρίθηκε ότι οι συμβάσεις με τους αναδόχους των έργων θα έπρεπε να έχουν μια διάρκεια ικανή, ώστε να καταστεί δυνατή η εκτέλεσή τους με ικανοποιητικά αποτελέσματα, τόσο για τους ίδιους τους αναδόχους όσο και για την ΕΟΑΕ.

Έτσι, οι συμβάσεις Λειτουργίας και Συντήρησης της Εγνατίας Οδού, είχαν διαχρονικά τις παρακάτω διάρκειες:

- Περίοδος 2005 – 2009 - 45 μήνες
- Περίοδος 2009 – 2014 - 60 μήνες
- Περίοδος 2014 – σήμερα - Η περίοδος αυτή σηματοδοτείται από την ένταξη της Εγνατίας Οδού στο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων (2012) και τις συνεχείς παρεμβάσεις του ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο, εν ονόματι της Παραχώρησης επέβαλε τη δημοπράτηση μικρής διάρκειας συμβάσεων, δημιουργώντας σημαντικά προβλήματα στην ομαλή διαχείριση της λειτουργίας της οδού και στον προγραμματισμό των απαραίτητων εργασιών.

Οι προϋπολογισμοί των έργων Λειτουργίας & Συντήρησης της Εγνατίας Οδού είναι δημοσιευμένοι τόσο στους ισολογισμούς της Εταιρείας όσο και στο πρόγραμμα «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» και δίνουν ένα αξιόπιστο στατιστικό δείγμα για τον υπολογισμό του πραγματικού κόστους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, το κόστος Λειτουργίας & Συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της οδού, ενώ στη συνέχεια, όπως είναι αναμενόμενο, σταθεροποιείται.

## 8.2 Δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης

Στον επόμενο πίνακα φαίνονται οι δαπάνες της Εγνατία Οδός Α.Ε. για τα έργα και υπηρεσίες στοιχειώδους συντήρησης, λειτουργίας της οδού και των διοδίων, βαριάς συντήρησης και ηλεκτρικής ενέργειας κατά την τελευταία 10ετία (2010-2019).

Έτος	Χιλιόμετρα κυκλοφορία	σε Δαπάνες Λειτουργίας, Συντήρησης, Εκμετάλλευσης (χωρίς ΦΠΑ)	Δαπάνη ανά χλμ
2010	620	29 εκ.€	47.164€
2011	650	32 εκ.€	49.752€
2012	730	35 εκ.€	48.205€
2013	740	37 εκ.€	50.256€
2014	860	43 εκ.€	49.891€
2015	887	45 εκ.€	50.747€
2016	913	40 εκ.€	43.593€
2017	920	39 εκ.€	42.283€
2018	920	45 εκ.€	49.446€
2019	941	40 εκ.€	42.497€
2020*	941	45 εκ.€	47.821€
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>431 εκ.€</b>	

\*εκτίμηση

Προκύπτει ότι στη δεκαετία 2010-2019 οι δαπάνες ανά χιλιόμετρο οδού σε λειτουργία ήταν σχετικά σταθερές, με μέση τιμή τα 47.500€/χλμ. Πλέον των έργων στοιχειώδους συντήρησης και λειτουργίας της οδού και των διοδίων, από το 2018 ξεκίνησε η εκτέλεση εργασιών βαριάς συντήρησης οδοστρωμάτων οι οποίες συνεχίζουν να εκτελούνται το 2020 καθώς και τα προσεχή έτη.

### 8.3 Έσοδα διοδίων

Η λειτουργία σταθμών διοδίων στην Εγνατία Οδό ξεκίνησε το 2010, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του συνόλου του κύριου άξονα. Νέοι μετωπικοί σταθμοί διοδίων τέθηκαν σε λειτουργία μετά το 2010 αυξάνοντας σταδιακά τα έσοδα. Καθ' όλο το διάστημα, η χρέωση των σταθμών διοδίων της Εγνατίας Οδού ήταν μεταξύ 0,02 και 0,03€/km (με ΦΠΑ), σημαντικά χαμηλότερη από τους παραχωρημένους αυτοκινητόδρομους που η χρέωση ανέρχεται σε 0,065€/km. Με πρόσφατες Υπουργικές Αποφάσεις, η χρέωση έχει σταθεροποιηθεί στα 0,03€/km, ωστόσο οι Αποφάσεις και η τιμολογιακή πολιτική της σχεδιαζόμενης παραχώρησης της Εγνατίας Οδού προβλέπουν τη σημαντικότερη αύξησή των διοδίων μέχρι το επίπεδο των παραχωρημένων αυτοκινητοδρόμων.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η εξέλιξη των ετήσιων εσόδων από τους σταθμούς διοδίων της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων.

Έτος	Μετωπικοί Σταθμοί Διοδίων σε λειτουργία	Έσοδα διοδίων (χωρίς ΦΠΑ) (χρέωση <0,03€/km )
2010	1	4 εκ.€
2011	5	15 εκ.€
2012	5	30 εκ.€
2013	6	37 εκ.€
2014	8	49 εκ.€

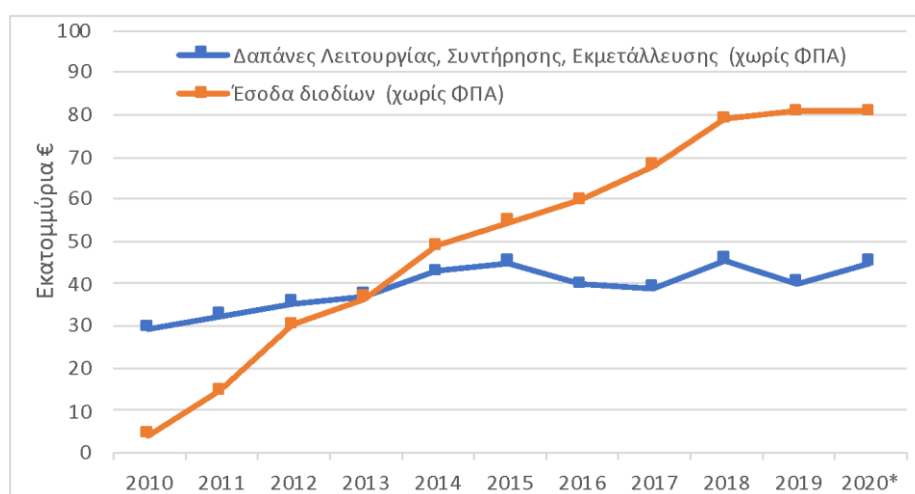


2015	8	54 εκ.€
2016	9	60 εκ.€
2017	13	68 εκ.€
2018	13	79 εκ.€
2019	15	81 εκ.€
2020*	16	81 εκ.€
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>556 εκ.€</b>

\*εκτίμηση

Στο επόμενο διάγραμμα φαίνεται η παράλληλη εξέλιξη των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης και των εσόδων διοδίων της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων, κατά το διάστημα 2010-2020.

Διάγραμμα: Δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης και έσοδα διοδίων της Εγνατίας Οδού & Καθ. Αξόνων



Προκύπτει ότι ήδη από το 2013, έτος που ήταν σε λειτουργία 6 σταθμοί διοδίων, τα έσοδα διοδίων υπερκαλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης. Είναι αξιοσημείωτο ότι το αποτέλεσμα αυτό είναι με διατήρηση της πολύ χαμηλής χρέωσης των διοδίων μεταξύ 0,02 και 0,03€/km.

#### 8.4. Απαξίωση αυτοκινητόδρομου με δέσμευση των εσόδων διοδίων από Τραπεζικό Ίδρυμα

Σύμφωνα με τις Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις που εκδίδονται με σκοπό την έναρξη λειτουργίας και τον καθορισμό χρεώσεων των σταθμών διοδίων, τα εισπραττόμενα από την ΕΟΑΕ τέλη διοδίων χρησιμοποιούνται από αυτήν αποκλειστικά για τη λειτουργία, τη συντήρηση, τη βελτίωση και την επέκταση του αυτοκινητόδρομου «Εγνατία Οδός» και των κάθετων αξόνων.

Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι από το 2011 και μέχρι τις αρχές του 2020 το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων διοδίων της Εγνατίας Οδού δεσμεύονταν από ιδιωτική τράπεζα κατόπιν καταγγελίας δανειακής σύμβασης που είχε συνάψει με την Εγνατία Οδός Α.Ε.

Το παραπάνω γεγονός είχε ως αποτέλεσμα την οικονομική «ασφυξία» της ΕΟΑΕ μετά το 2016 και την καθυστέρηση εκτέλεσης των εργασιών βαριάς συντήρησης οδοστρωμάτων στα παλαιότερα τμήματα του αυτοκινητόδρομου που ήταν ήδη σε λειτουργία περίπου 15 έτη.

Η υπόψη δανειακή σύμβαση συνάφθηκε το 2006, όταν για την χρηματοδότηση της εθνικής συμβολής για την κατασκευή των έργων ολοκλήρωσης του άξονα της Εγνατίας Οδού, το Ελληνικό Δημόσιο δεν διέθετε στην ΕΟΑΕ πιστώσεις του ΠΔΕ, υποχρεώνοντάς την να δανείζεται από ιδιωτικά τραπεζικά ιδρύματα. Τα συνολικά δάνεια ήταν ύψους μέχρι 1,1 δισ.€. Το δάνειο που καταγγέλθηκε ήταν ύψους 250 εκ.€. από την τράπεζα Πειραιώς.

Το 2010 η τράπεζα μετά από μονομερή αύξηση του επιτοκίου αποφάσισε να καταγγείλει τη σύμβαση, με πρόσχημα ότι δεν είχαν κατασκευαστεί ακόμη όλα τα διόδια της Εγνατίας Οδού, παρότι το δάνειο εξυπηρετούνταν κανονικά σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Το αποτέλεσμα της καταγγελίας της σύμβασης ήταν ότι μετά το 2010 και μέχρι και το 2019 η Τράπεζα δέσμευε το σύνολο των εισπράξεων διοδίων της Εγνατίας Οδού για την πλειονότητα των Σταθμών Διοδίων.

Δυστυχώς, οι διοικήσεις της ΕΟΑΕ καθώς και το ΤΑΙΠΕΔ που κατέχει το δικαίωμα ψήφου της γενικής συνέλευσης της εταιρείας, δεν προέβλεψαν, όταν θα έπρεπε στις νομικές ενέργειες που θα απέτρεπαν την παραπάνω εξέλιξη. Πιθανότατα οι λόγοι πίσω από την “αμέλεια” ήταν για να απαλλαγεί νωρίτερα το πάγιο από το ενέχυρο και να είναι ελευθέρων βαρών πριν την παραχώρηση σε ιδιώτες, καθότι ουδείς ιδιώτης δεν θα επιθυμούσε να του μεταβιβαστούν οι δανειακές υποχρεώσεις του Δημοσίου οι οποίες ήταν συνδεδεμένες με το πάγιο που παραχωρείται.

Το πραγματικό αποτέλεσμα ήταν ότι η δέσμευση των εσόδων διοδίων δημιούργησε ασφυκτικές συνθήκες ρευστότητας στην “Εγνατία Οδός Α.Ε.” αλλά και μεγάλες ζημιές και υπερβολικές χρώσεις (penalty) ενώ η Τράπεζα τελικά εισέπραξε όλο το ποσό των διεκδικήσεών της, παρόλο που εκκρεμεί η απόφαση της δικαστικής διαμάχης της με την ΕΟΑΕ.

Η αδράνεια στην αυτονόητη διεκδίκηση των οικονομικών συμφερόντων της Εγνατία Οδός Α.Ε. , είχε και επιπτώσεις στην ποιότητα του ίδιου του αυτοκινητόδρομου. Όπως προαναφέρθηκε, κατά το χρονικό διάστημα 2016-2019, εξαιτίας της δέσμευσης της πλειονότητας των εσόδων διοδίων, οι διαθέσιμοι πόροι για να γίνουν όλες οι απαιτούμενες εργασίες, κυρίως βαριάς συντήρησης οδοστρωμάτων του αυτοκινητόδρομου, δεν επαρκούσαν, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ασφάλειας και άνεσης της οδού, την αρνητική δημοσιότητα αλλά και τη νομική διακινδύνευση υπαλλήλων της εταιρείας.

Η ανοχή στην υποβάθμιση της ποιότητας των οδοστρωμάτων της Εγνατίας Οδού κατά το διάστημα 2013-2018, σε συνδυασμό με άλλες ενέργειες το ίδιο διάστημα όπως η εντολή για τη μη κατασκευή των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), η διακοπή του εν εξελίξει διαγωνισμού για υλοποίηση ηλεκτρονικού αναλογικού συστήματος διοδίων για δίκαιη χρέωση των χρηστών της Εγνατίας Οδού, η μη αποδοχή της εφαρμογής εκπτωτικής πολιτικής διοδίων προς όφελος των τοπικών και συχνών χρηστών, αποτελούν ενέργειες που είχαν ως αποτέλεσμα την απαξίωση της ποιότητας υποδομής αλλά και της διαχείρισής της από την Εγνατία Οδός Α.Ε., με στόχο να διαμορφωθεί κατάλληλο κλίμα για την αναγκαιότητα παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου σε ιδιώτες.

Σημειώνεται ότι το 2019, όταν ουσιαστικά είχε αποπληρωθεί το δάνειο, το ΤΑΙΠΕΔ επέλεξε να ακολουθηθεί η νομική οδός κατά της Τράπεζας.

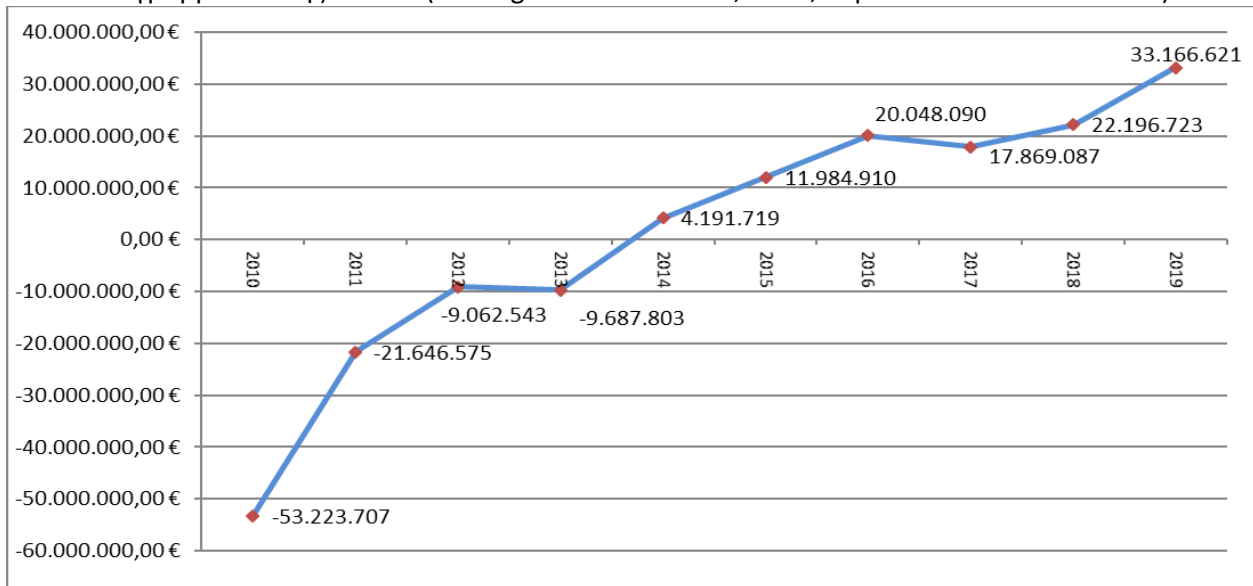
Τέλος, για την ιστορία σημειώνεται ότι σήμερα (2020) η ΕΟΑΕ έχει αποπληρώσει το σύνολο των δανειακών της υποχρεώσεων ύψους 1,1 δισ.€.

## 8.5 Ανάλυση Ισολογισμών και αποτελεσμάτων.

Οι λογιστικές ζημιές που εμφανίζονται στις Οικονομικές Καταστάσεις της ΕΟΑΕ, δεν απεικονίζουν την πραγματική απόδοση της εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου. Η ζημιές δεν προέρχονται από τη Λειτουργία και Εκμετάλλευση του Οδικού Άξονα, αλλά κατά κύριο λόγο από τις αποσβέσεις του παγίου και τις προβλέψεις για την επιστροφή του μη επιλέξιμου ΦΠΑ, από Συγχρηματοδοτούμενα Έργα.

Ο θετικός Δείκτης Λειτουργικής Κερδοφορίας EBITDA από το έτος 2014 υποδηλώνει τη βιωσιμότητα της εκμετάλλευσης και μεσοπρόθεσμα (μετά την εξόφληση των δανείων), ρευστότητα προς επένδυση.

Διάγραμμα Δείκτη EBITDA (Earnings Before Interests, taxes, depreciation & amortization)



Η αρνητική θέση του Δείκτη τα έτη πριν το 2013 ήταν αναμενόμενη αφού δεν υπήρχε ουσιαστική εκμετάλλευση (μερικοί μόνο Σταθμοί Διοδίων), ενώ υπήρχε πλήρης δαπάνη για Συντήρηση και Λειτουργία.

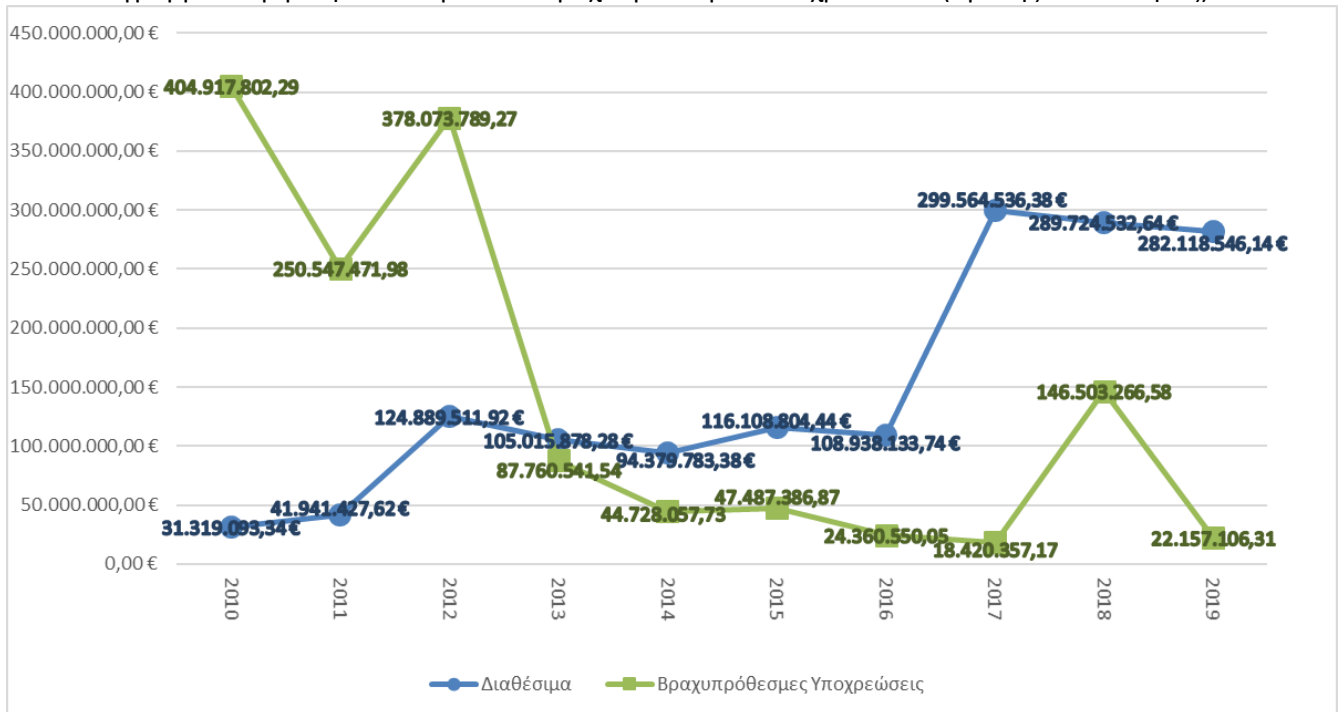
Πλήρης εκμετάλλευση δεν υπάρχει ούτε και σήμερα, αφού σύμφωνα με τις αποφάσεις για χωροθέτηση και τιμολόγηση των Διοδίων υπολείπεται πλήθος Σταθμών και αύξηση του Τέλους διοδίων.

Η παρατήρηση του ύψους των διαθεσίμων της ΕΟΑΕ, σε συνδιασμό με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, είναι χαρακτηριστικές για την σταθεροποίηση των δεικτών βιωσιμότητας της εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου.

Από το 2013 και μετά τα διαθέσιμα είναι περισσότερα από τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και κατέληξαν το 2019 να είναι δέκα φορές μεγαλύτερα.

Αυτό το μέγεθος εκτός από την άνεση σε όρους ρευστότητας υποδηλώνει και την αργούσα ποσότητα κεφαλαίων τα οποία τελούν εν αναμονή επενδυτικού project.

Διάγραμμα. Σύγκριση Διαθεσίμων και Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων (Άμεσης Ρευστότητας)



Είναι λοιπόν παράξενο, το ότι η παραχώρηση της εκμετάλλευσης και της συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, συνδυάζεται και με την κατασκευή του κάθετου οδικού άξονα Χαλάστρα – Εύζωνοι, έργα αναβάθμισης σηράγγων, κατασκευή ΣΕΑ και ΧΣΑ, κ.ά, και ουσιαστικά μειώνει το τίμημα της παραχώρησης και αναθέτει δημόσιο έργο σε ιδιώτη χωρίς τις διαδικασίες του ν.4412/2016 ενώ υπάρχει και χρηματοδότηση και τεχνογνωσία και διαθεσιμότητα από την Εγνατία Οδό Α.Ε.

## 9. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

Τα βασικά έξοδα λειτουργίας και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου είναι τα ακόλουθα, αναλόγως και των εξεταζόμενων σεναρίων εκμετάλλευσης αυτού.

### 9.1 Έξοδα λειτουργίας και ελαφριάς (στοιχειώδους/τακτικής) συντήρησης αυτοκινητοδρόμου

Περιλαμβάνουν όλα εκείνα τα έξοδα που αφορούν στη διατήρηση του επιπέδου εξυπηρέτησης στο βέλτιστο επίπεδο, εργασίες καθαρισμού του αυτοκινητοδρόμου (οδόστρωμα, στηθαία, καθαρισμοί οχετών κλπ), αντικαταστάσεις στηθαίων, περιπολίες, έξοδα επιτήρησης και ομάδων άμεσης επέμβασης, κέντρα ελέγχου, πυρασφάλεια, συντήρηση Η/Μ εξοπλισμού, αντικατάσταση αρμών, διαγραμμίσεις, τοπικές αποκαταστάσεις οδοστρωμάτων, ενόργανη παρακολούθηση τεχνικών και γεωτεχνικών και εργασίες αποχιονισμού. Στο κόστος της «ελαφριάς» συντήρησης συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες μισθοδοσίας των εργαζομένων. Το μεγαλύτερο ποσοστό των δαπανών λειτουργίας και τακτικής συντήρησης είναι είτε πρακτικά ανελαστικό, ή παρουσιάζει σταθερές τιμές ανά έτος. Εξαιρέση αποτελούν οι εργασίες αποχιονισμού, καθώς και λοιπές εργασίες αποκατάστασης της κυκλοφορίας ή καθαρισμού των υδραυλικών και λοιπών συστημάτων της οδού (πχ πτώσεις πινακίδων ή στύλων ηλεκτροφωτισμού) μετά από έκτακτα καιρικά φαινόμενα. Είναι προφανές ότι το κόστος λειτουργίας και ελαφριάς συντήρησης δεν είναι σταθερό ανά χιλιόμετρο, αλλά εξαρτάται από το γεωγραφικό διαμέρισμα, το υψόμετρο (ιδιαίτερα σε θέματα εξόδων αποχιονισμού), το είδος και το εύρος των τεχνικών (συνεχείς σήραγγες, διελεύσεις μεγάλων οχετών).

Ο υπολογισμός των δαπανών λειτουργίας και στοιχειώδους συντήρησης έγινε με βάση τις τρέχουσες δαπάνες και τα ιστορικά στοιχεία από τις αντίστοιχες συμβάσεις της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» κατά τα τελευταία έτη.

Σημειώνεται ότι σε διαγωνισμούς έργων λειτουργίας και στοιχειώδους συντήρησης (τα οποία περιείχαν και αντικείμενα κατασκευών) που διεξήχθησαν κατά τα τελευταία έτη από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.», οι εκπτώσεις προσεγγίζουν κατά μέσο όρο το 60% με αποτέλεσμα το ετήσιο πραγματικό κόστος λειτουργίας και στοιχειώδους συντήρησης να είναι λίγο μικρότερο των 20 εκ. € (χωρίς ΦΠΑ). Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται τα έργα λειτουργίας και συντήρησης των τελευταίων ετών στην Εγνατία Οδό.

Πίνακας: Συμβασιολογημένα Έργα Λειτουργίας & Συντήρησης Εγνατίας Οδού 2015-2020

Σύμβαση	Έτος	Αντικείμενο	Διάρκεια	Προϋπολογισμός δημοπράτησης χωρίς ΦΠΑ	Μέση Έκπτωση	Προϋπολογισμός σύμβασης χωρίς ΦΠΑ	Κόστος λειτουργίας και συντήρησης ανά έτος (χωρίς ΦΠΑ)
5600	2018	Λειτουργία & Συντήρηση και κατασκευή διοδίων 2018-2020: Α	18 μήνες	47.450.000 €	59,11%	19.401.536,08	26,6εκ.€
5601	2018	Λειτουργία & Συντήρηση και κατασκευή διοδίων 2018-2020: Β	18 μήνες	49.455.000 €	58,21%	20.668.683,06	
5385	2015	Λειτουργία & Συντήρηση 2015-2018: Α	3ετής	60.483.871 €	55,30%	27.488.723,00	18,3εκ€
5386	2015	Λειτουργία & Συντήρηση 2015-2018: Β	3ετής	60.483.871 €	55,18%	27.485.291,00	

Στους υπολογισμούς λήφθηκε η παραδοχή αύξησης των δαπανών λειτουργίας κατά 10% για κάθε 10ετία, λόγω της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου.

## 9.2 Έξοδα Ηλεκτρικής Ενέργειας

Οι δαπάνες αφορούν σχεδόν στο σύνολό τους αφορούν ηλεκτροφωτισμό κόμβων, σηράγγων, τεχνικών και τμημάτων οδών με αυξημένα φαινόμενα ανάπτυξης ομίχλης κλπ. Οι δαπάνες ηλεκτροφωτισμού είναι γενικά ανελαστικές για τα δεδομένα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου και αυξάνονται με την παράδοση σε κυκλοφορία νέων τμημάτων. Εντούτοις είναι απολύτως εφικτή η δραματική μείωση του συγκεκριμένου κόστους, μέσω προγράμματος αντικατάστασης των φωτιστικών με νέους χαμηλότερης κατανάλωσης ενέργειας (LED).

Ο υπολογισμός των εξόδων ηλεκτρικής ενέργειας έγινε με βάση τις τρέχουσες δαπάνες και τα ιστορικά στοιχεία της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» κατά τα τελευταία έτη. Στους υπολογισμούς λήφθηκε η παραδοχή της άμεσης αντικατάστασης όλων των φωτιστικών με LED και κάλυψη του κόστους τους από την εξοικονόμηση, εντός 7ετίας.

## 9.3 Έξοδα Λειτουργίας Διοδίων

Αφορά στο σύνολο των εξόδων για τη λειτουργία των μετωπικών και πλευρικών σταθμών διοδίων ή των συστημάτων ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων, συμπεριλαμβανομένης της μισθολογικής δαπάνης των εργαζομένων, των δαπανών συντήρησης των συστημάτων, τόσο των έργων πολιτικού μηχανικού, όσο και των ηλεκτρομηχανολογικών έργων και των ηλεκτρονικών συστημάτων. Είναι προφανές ότι αναλόγως του επιλεγόμενου σε βάθος χρόνου συστήματος Διοδίων (μεγάλο πλήθος μετωπικών σταθμών κλασικού τύπου ή αναλογικό σύστημα ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων) οι μισθολογικές δαπάνες καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τη συλλογική δαπάνη λειτουργίας των διοδίων.

Ο υπολογισμός των δαπανών λειτουργίας διοδίων έγινε με βάση τις τρέχουσες δαπάνες και τα ιστορικά στοιχεία από τις αντίστοιχες συμβάσεις της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» κατά τα τελευταία έτη.

Στις παραδοχές των δαπανών λειτουργίας διοδίων δεν λαμβάνεται υπόψη η μετατροπή του συστήματος διοδίων σε «ελεύθερης ροής» που εκτιμάται ότι θα περιορίσει το μισθολογικό κόστος και τις δαπάνες συντήρησης των συμβατικών σταθμών.

#### 9.4 Βαριά Συντήρηση Αυτοκινητοδρόμου

Συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες αντικατάστασης ασφαλτοτάπητα, προγραμματισμένης μακροχρόνιας συντήρησης ή δομικής ενίσχυσης των τεχνικών (γεφυρών, σηράγγων, συστημάτων αντιστήριξης) του αυτοκινητοδρόμου, αντικατάσταση στηθαίων ασφαλείας και συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων λόγω παλαιότητας ή αλλαγής προδιαγραφών, αντικατάσταση κατακόρυφης σήμανσης και φορέων στήριξης, αποκαταστάσεις επιχωμάτων (διαβρώσεις, καθιζήσεις κλπ), άρσης βλαβών μεγάλων οχετών και λοιπών υδραυλικών έργων, επιθεωρήσεις και άρσεις βλαβών υπογείων έργων (σήραγγες, τεχνικά Cut & Cover), προγραμματισμένες δαπάνες αντικατάστασης ή εκσυγχρονισμού Η/Μ εγκαταστάσεων, αποκαταστάσεις υφιστάμενων κατολισθήσεων και νέων αστοχιών πρανών, συμπεριλαμβανομένων των έργων βελτίωσης ευστάθειας κτλ.

Στις δαπάνες βαριάς συντήρησης έχουν υπολογιστεί επιπλέον και τα κόστη αντικατάστασης των μεταλλικών στηθαίων ασφαλείας με νέα συστήματα αναχαίτισης οχημάτων.

Το μεγαλύτερο ποσοστό της δαπάνης βαριάς συντήρησης αφορά την αποκατάσταση των οδοστρωμάτων. Ο υπολογισμός των δαπανών βαριάς συντήρησης οδοστρωμάτων έγινε με βάση τις τρέχουσες δαπάνες και τα ιστορικά στοιχεία από τις αντίστοιχες συμβάσεις της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» κατά τα τελευταία έτη. Σημειώνεται ότι σε 6 διαγωνισμούς αποκατάστασης οδοστρωμάτων που διεξήχθησαν κατά τα τελευταία έτη από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.», η έκπτωση ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 61% με αποτέλεσμα το τελικό μέσο κόστος αποκατάστασης ανά χιλιόμετρο αυτοκινητόδρομου να ανέρχεται σε 190.000€/χλμ (χωρίς ΦΠΑ). Τα αναλυτικά στοιχεία των διαγωνισμών και των πληρωμών είναι δημόσια διαθέσιμα στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ και στο ΕΣΗΔΗΣ.

Πίνακας: Συμβασιοποιημένα Έργα βαριάς συντήρησης οδοστρωμάτων Εγνατίας Οδού 2018-2020

Σύμβαση	Έτος	Αντικείμενο	Προϋπολογισμός δημοπράτησης χωρίς ΦΠΑ (€)	Μέση Έκπτωση	Προϋπολογισμός σύμβασης χωρίς ΦΠΑ (€)	Κόστος ανά χλμ αυτ/μου (2 λωρίδων)
5577	2018	Αποκατάσταση οδοστρώματος (8χλμ)	4.445.000,00	59,87%	1.797.503	224.688 €
5578	2018	Αποκατάσταση οδοστρώματος (10χλμ)	5.050.000,00	63,05%	1.895.351,13	189.535 €
5685	2019	Αποκατάσταση ασφαλικών (28 χλμ)	11.048.387,10	62,09%	5.347.245	190.973 €
5686	2019	Αποκατάσταση ασφαλικών (17χλμ)	7.056.451,61	63,14%	2.696.218	158.601 €
5805	2020	Αποκατάσταση ασφαλικών (51χλμ)	18.548.387,10	60,12%	7.595.196	148.925 €

Η συχνότητα των επεμβάσεων αποκατάστασης οδοστρωμάτων προκύπτει βάσει του φόρτου των βαρέων οχημάτων. Δεδομένης της χαμηλής κυκλοφορίας σε ευρύτατα τμήματα της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων, υπολογίζεται ότι η συχνότητα απαιτούμενης αποκατάστασης για το 80% του μήκους της

οδού κυμαίνεται μεταξύ 10 και 20 ετών. Στα οδικά τμήματα μεσαίου φόρτου βαρέων οχημάτων η συχνότητα αποκατάστασης εκτιμάται μεταξύ 5 και 10 ετών και σε τμήματα υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου φορτηγών που βρίσκονται στο Νομό Θεσσαλονίκης η συχνότητα εκτιμάται σε <5 έτη.

Η πρόβλεψη των δαπανών βαριάς συντήρησης εμπεριέχει σημαντικές αβεβαιότητες, αφού εξαρτώνται από πλήθος παραγόντων, το συνολικό ύψος τους σε βάθος χρόνου δεν είναι εύκολα υπολογίσιμο και επομένως για τον τελικό προσδιορισμό τους υπεισέρχεται εκ των πραγμάτων σημαντικός κίνδυνος (ρίσκο). Η αβεβαιότητα και οι κίνδυνοι επιτείνονται στις περιπτώσεις πολύ μακροπρόθεσμων προβλέψεων, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της σχεδιαζόμενης 35ετούς παραχώρησης της Εγνατίας Οδού. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά το διάστημα διεξαγωγής του διαγωνισμού παραχώρησης της Εγνατίας Οδού έχουν διαρρεύσει στον τύπο διάφορα ποσά για υποτιθέμενα κόστη βαριάς συντήρησης που κυμαίνονται από 1 έως 6 δισ. €.

### 9.5 Δαπάνες νέων κατασκευών

Προβλέπεται η εκτέλεση κάποιων εργασιών νέων κατασκευών εντός 5 ετών. Οι δαπάνες νέων κατασκευών περιορίζονται στο διάστημα των κατασκευών και δεν έχουν διάρκεια όπως οι λοιπές εργασίες στοιχειώδους και βαριάς συντήρησης.

Αφορούν σε δαπάνες κατασκευής νέων ή αναβάθμισης υφιστάμενων τμημάτων αυτοκινητοδρόμων, κατασκευής νέων σταθμών διοδίων, κατασκευής ΣΕΑ και ΧΣΑ, εγκατάστασης υβριδικού συστήματος αναλογικής χρέωσης διοδίων σε περιαστικές περιοχές, αναβάθμιση συστημάτων σηράγγων, ενίσχυση τεχνικών έργων και αποκατάσταση ευστάθειας επιχωμάτων.

Εκ των νέων κατασκευών, η σημαντικότερη δαπάνη αφορά την αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο (κατασκευή δεύτερου κλάδου και νέων ανισόπεδων κόμβων) επιμέρους τμήματος του άξονα Χαλάστρα – Εύζωνοι, σε μήκος 45 χιλιομέτρων.

Στις εκτιμήσεις θεωρείται ότι η εκτέλεση των παραπάνω νέων κατασκευών θα πραγματοποιηθεί με συμβάσεις δημοσίων έργων και οι υπολογισμοί έγιναν με βάση στοιχεία και εκτιμήσεις, τις τρέχουσες σχετικές δαπάνες και τα ιστορικά στοιχεία από διαγωνισμούς και συμβάσεις της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» λαμβάνοντας υπόψη τις μέσες εκπτώσεις των έργων, που όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα είναι της τάξης του 50%. Τα αναλυτικά στοιχεία των διαγωνισμών και των πληρωμών είναι δημόσια διαθέσιμα στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ και στο ΕΣΗΔΗΣ.

Πίνακας: Έργα Νέων Κατασκευών της ΕΟΑΕ, έτος 2020

Μεγάλα έργα κατασκευής ΕΟΑΕ	Μέση Έκπτωση	Έτος δημοπράτησης
Εργασίες ολοκλήρωσης του έργου: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου, Τμήμα Θέρμη-Γαλάτιστα	51,64%	2020
Κάθετος Άξονας Εγνατίας οδού Θεσσαλονίκη-Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια: “Βελτίωση - διαπλάτυνση τμήματος Ν. Μουδανιά-Ποτίδαια από χ.θ. 4+120 έως χ.θ. 5+240	48,80%	2020
Κάθετος Άξονας 56 - Ολοκλήρωση σύνδεσης αυτοκινητοδρόμου Π.Α.Θ.Ε. και Εγνατίας οδού με τον 6ο προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης και το οδικό δίκτυο της περιοχής Καλοχωρίου	56,51%	2020 (υπό εξέλιξη)



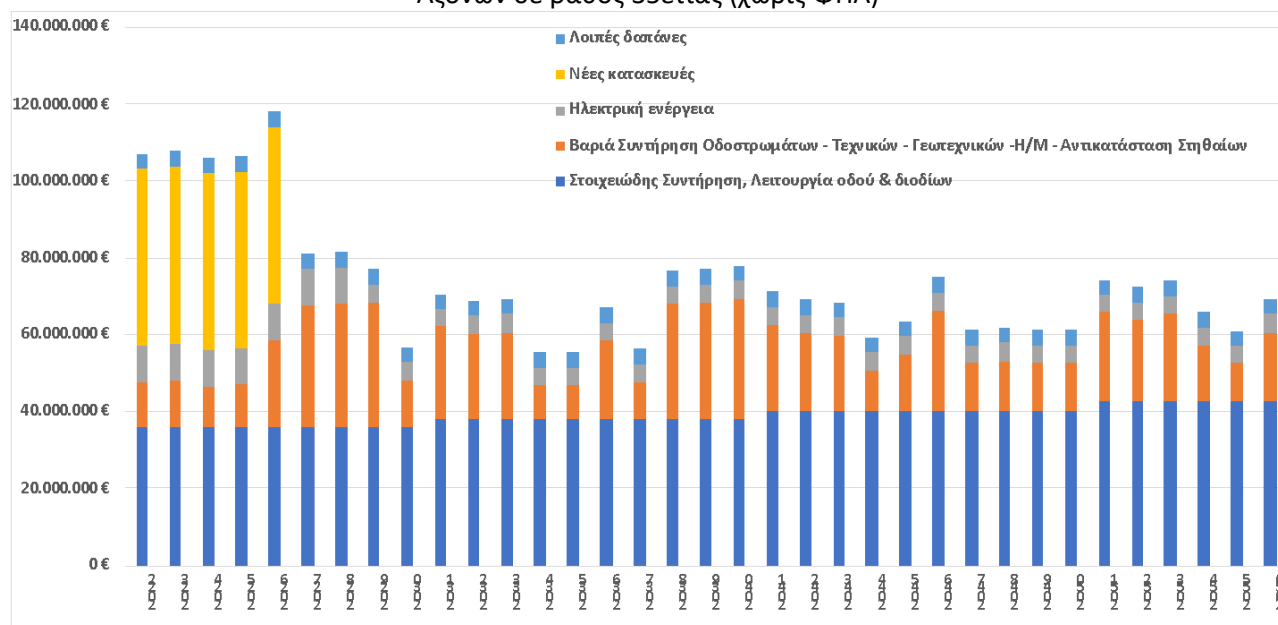
## 9.6 Λοιπές δαπάνες

Περιλαμβάνονται δαπάνες προσωπικού διαχείρισης και λοιπές διοικητικές δαπάνες, κόστος ασφάλισης των έργων, υποστήριξη Υπηρεσιών Έκτακτης Ανάγκης (Τροχαία, Πυροσβεστική).

## 9.7 Πρόβλεψη συνολικών δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων

Με βάση τις προναφερθείσες παραδοχές, στο επόμενο διάγραμμα φαίνονται οι εκτιμηθείσες ετήσιες δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων, ανά κατηγορία δαπάνης (χωρίς ΦΠΑ), για την 35ετία 2022-2056.

Διάγραμμα. Ετήσιες δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης της Εγνατίας Οδού & Καθ. Αξόνων σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)



Προκύπτει ότι:

- οι δαπάνες στοιχειώδους συντήρησης, λειτουργίας οδού και λειτουργίας διοδίων έχουν μικρή ετήσια διακύμανση και κυμαίνονται στο διάστημα της 35ετίας από 36εκ.€ έως 43εκ.€,
- οι δαπάνες βαριάς συντήρησης έχουν σημαντικές ετήσιες διακυμάνσεις με βάση τις παραδοχές για το πρόγραμμα εκτέλεσης εργασιών, τη διάρκεια ζωής των εξοπλισμών κτλ., και κυμαίνονται στο διάστημα της 35ετίας από 9εκ.€ έως 33εκ.€,
- οι δαπάνες ηλεκτρικής ενέργειας είναι σταθερές για το διάστημα μέχρι την αποπληρωμή της αντικατάστασης των συμβατικών φωτιστικών με τύπου led, ακολούθως είναι μειωμένες περίπου στο 50% και στο διάστημα της 35ετίας κυμαίνονται από 5εκ.€ έως 9,5εκ.€,
- οι δαπάνες νέων κατασκευών αφορούν μόνο το διάστημα της πρώτης 5ετίας και θεωρείται ότι ισοκατανέμονται ανά έτος στα 46εκ.€,
- οι λοιπές δαπάνες θεωρούνται σταθερές στα 4εκ.€
- συνολικά οι δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης στο διάστημα της 35ετίας κυμαίνονται από 56εκ.€ έως 118εκ.€. Οι μεγαλύτερες δαπάνες είναι κατά τα πρώτα έτη που προβλέπεται η εκτέλεση των νέων κατασκευών ταυτόχρονα με εργασίες βαριάς συντήρησης.
- η μέση ετήσια δαπάνη λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης ανέρχεται σε 74εκ.€.

## 10. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ / ΈΣΟΔΑ ΔΙΟΔΙΩΝ

### 10.1 Γενικά - Κατηγορίες εσόδων

Τα έσοδα από την εκμετάλλευση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων προέρχονται σχεδόν αποκλειστικά από τη χρέωση της χρήσης της οδικής υποδομής, ως τέλη διοδίων. Σύμφωνα με εκτιμήσεις τα έσοδα διοδίων αποφέρουν έως το 98% των συνολικών εσόδων εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού. Οι παραδοχές και τα σενάρια χρέωσης των διοδίων αναλύονται στα επόμενα.

Η άλλη δεδομένη πηγή εσόδων είναι η εκμετάλλευση των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ). Η λειτουργία των ΣΕΑ παραχωρείται για μακροχρόνια διαστήματα σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις, με αντάλλαγμα ποσοστό των εσόδων ή των κερδών. Για τις ανάγκες της παρούσας ανάλυσης απλουστευτικά θεωρείται ότι από την παραχώρηση των ΣΕΑ της Εγνατίας Οδού θα αποδίδονται ετησίως στον διαχειριστή της οδού 2εκ. €. Σημειώνεται ότι η λειτουργία των ΣΕΑ επί του αυτοκινητόδρομου αποσκοπεί στην άνεση και ασφάλεια της χρήσης της οδού και για το λόγο αυτό δεν πρέπει να σχεδιάζεται αποκλειστικά με κριτήρια οικονομικής βιωσιμότητας. Η κατασκευή όλων των ΣΕΑ θεωρείται ότι ολοκληρώνεται το 2027.

Άλλες πηγές εσόδων είναι η εκμίσθωση χώρων για την εγκατάσταση κεραιών κινητής τηλεφωνίας και η μίσθωση ενεργειακών ή τηλεπικοινωνιακών δικτύων. Για τα παραπάνω θεωρείται απλουστευτικά σταθερό ετήσιο έσοδο 0,5εκ. €.

Επίσης, η αποζημίωση του διαχειριστή της οδού εξαιτίας φθορών που προκαλούνται με ευθύνη τρίτων (ατυχήματα) καθώς και η επιβολή προστίμων μη καταβολής διοδίων, θεωρείται ότι αποφέρει ετήσιο έσοδο αποζημίωσης 0,5εκ. €.

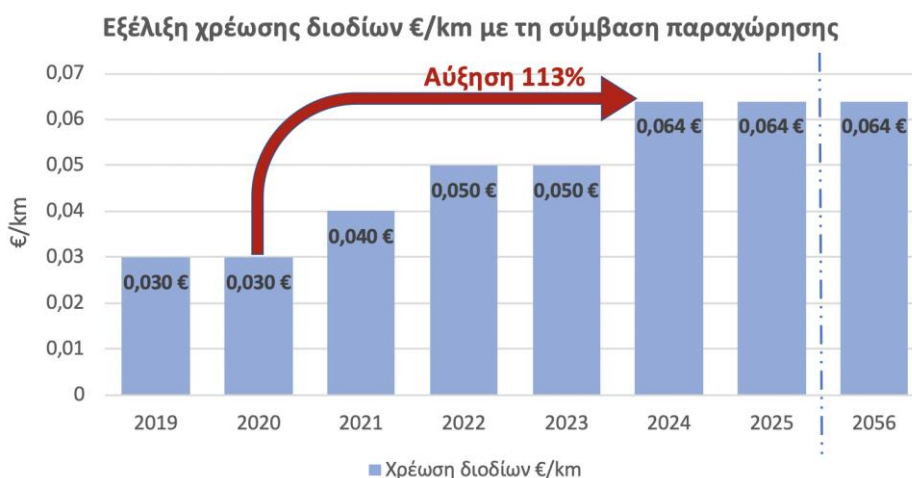
Από τα παραπάνω έσοδα, αυτά που είναι δυναμικά και παρακολουθούν την εξέλιξη της κυκλοφορίας θεωρείται ότι αυξάνονται αναλογικά με την εξέλιξη του ΑΕΠ.

Άλλες πιθανές πηγές εσόδων όπως η εκμετάλλευση των παρόδιων εκτάσεων ή και του καταστρώματος της οδού για την παραγωγή ενέργειας, ενοικίαση υποδομής οπτικής ίνας, δραστηριότητες εφοδιαστικής (logistics) ή λοιπές δραστηριότητες στο εύρος των απαλλοτριωμένων εκτάσεων, η επιβολή χρέωσης στη διέλευση των ειδικών υπερμεγεθών και υπέρβαρων οχημάτων κτλ., δεν εξετάζονται στην παρούσα ανάλυση, παρότι υπό ειδικές συνθήκες μπορούν να αποφέρουν σημαντικά έσοδα στον διαχειριστή του αυτοκινητόδρομου.

### 10.2 Χρέωση διοδίων

Με βάση την πλέον πρόσφατη Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ Β'/2018/25.5.2020), την προγενέστερη ΚΥΑ (ΦΕΚ Β'/3086/2014) όπως είχε τροποποιηθεί καθώς και πληροφορίες αναφορικά με την τιμολογιακή πολιτική διοδίων που κοινοποιήθηκε στη Γ.Δ. Κινητικότητας και Μεταφορών (DG - MOVE) της Ε.Ε. σύμφωνα με το άρθρο 7 της Οδηγίας 1999/62/ ΕΟΚ η προβλεπόμενη χρέωση (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ) στην Εγνατία Οδό για τη βασική κατηγορία 2 των επιβατικών οχημάτων έχει ως εξής:

- α. 0,03€/χλμ (τρέχον διάστημα πριν τη σύμβαση παραχώρησης)
- β. 0,04€/χλμ (προ της υπογραφής της σύμβασης παραχώρησης – εκτιμάται εντός του 2021)
- γ. 0,05€/χλμ (έναρξη σύμβασης παραχώρησης – εκτιμάται στις αρχές 2022)
- δ. 0,064€/χλμ (τιμή κοινή με λοιπές παραχωρήσεις – παραδοχή για αρχές 2024)



Η παραπάνω προβλεπόμενη αύξηση της χρέωσης των διοδίων της Εγνατίας Οδού έγινε αποκλειστικά για να καταστεί ελκυστική η σχεδιαζόμενη παραχώρηση, με αύξηση των μελλοντικών εσόδων.

### 10.3 Εξεταζόμενα σενάρια χρέωσης διοδίων

Για να εξεταστεί κατά πόσον η διατήρηση των διοδίων στο τρέχον επίπεδο, που είναι σημαντικά χαμηλότερο των παραχωρημένων αυτοκινητόδρομων, είναι οικονομικά βιώσιμη, στην παρούσα ανάλυση **εξετάζονται 4 σενάρια διοδίων:**

- (Α) Σταθερή χρέωση 0,03€/χλμ για 35 έτη
- (Β) Αύξηση χρέωσης το 2021 στα 0,04€/χλμ και διατήρηση για 35 έτη
- (Γ) Αυξήσεις χρέωσης το 2021 στα 0,04€/χλμ, το 2022 στα 0,05€/χλμ και διατήρηση για 35 έτη
- (Δ) Αυξήσεις χρέωσης το 2021 στα 0,04€/χλμ, το 2022 στα 0,05€/χλμ, το 2024 στα 0,064€/χλμ

Τα σενάρια χρέωσης (Α) και (Β) ουσιαστικά είναι εφαρμόσιμα μόνο με τη διατήρηση τη διαχείρισης της Εγνατίας Οδού υπό το παρόν καθεστώς, δηλ. με ανάθεση των εργασιών και υπηρεσιών λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης σε ιδιωτικές τεχνικές εταιρείες ως Δημόσια Έργα και είσπραξη των εσόδων διοδίων από το Δημόσιο. Τα σενάρια (Α) και (Β) δεν προβλέπονται και δεν είναι εφαρμόσιμα στη σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού.

Τα σενάρια χρέωσης (Γ) και (Δ) με σημαντική αύξηση των διοδίων, αφορούν τις αρχικές και μέγιστες χρεώσεις που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης, με την οποία οι εργασίες και υπηρεσίες θα εκτελούνται από τον ιδιώτη παραχωρησιούχο που επίσης θα εισπράττει και τα Διόδια για 35 έτη. Τα ίδια σενάρια υψηλών χρεώσεων είναι προφανές ότι μπορούν να εφαρμοστούν και με τη διατήρηση τη διαχείρισης της Εγνατίας Οδού υπό το παρόν καθεστώς.

### 10.4 Παραδοχές υπολογισμού μελλοντικών εσόδων

Για τον προσδιορισμό των εσόδων στα τέσσερα σενάρια χρέωσης διοδίων, ακολουθούνται οι παρακάτω προβλέψεις και παραδοχές :

- Θεώρηση 35-ετίας με έναρξη το έτος 2022 (2022-2056).
- Οι αξίες είναι καταχωρημένες σε σημερινές τιμές (δεν έχει υπολογισθεί τιμαριθμική ή άλλη προσαρμογή) για την ευκολία του υπολογισμού αλλά και χάρη συντηρητικότητας. Σημειώνεται ότι η τιμαριθμική προσαρμογή των αξιών (προς τα πάνω) θα μεγέθυνε το θετικό αποτέλεσμα (έσοδα μείον δαπάνες).
- Λειτουργία από το 2022 του συνόλου των μετωπικών και πλευρικών σταθμών διοδίων του ΦΕΚ Β'/2018/25.5.2020.

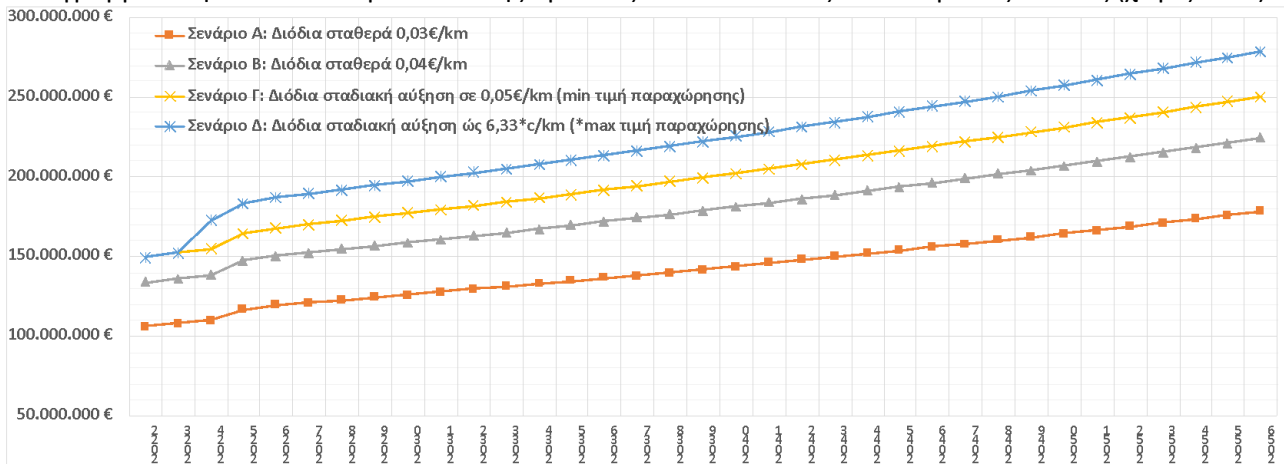
- Δεν λαμβάνεται υπόψη πιθανή μελλοντική λειτουργία κλειστού συστήματος διοδίων (π.χ. ελεύθερης ροής), με το οποίο θα χρεώνεται το σύνολο των τοπικών μετακινήσεων που με το ανοικτό σύστημα μπορεί να γίνονται δωρεάν.
- Θεώρηση και πρόβλεψη κυκλοφοριακών φόρτων με βάση τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα κυκλοφοριακά στοιχεία.
- Θεώρηση σταθερής ετήσιας μεταβολής ΑΕΠ +1,5% από το 2022 έως και το 2056 ως βασικού σεναρίου. Η παραδοχή αυτή, για το πρώτο χρονικό διάστημα, είναι πιο συντηρητική από τις εκτιμήσεις της Ελληνικής Κυβέρνησης, του ΔΝΤ και του ΟΟΣΑ.
- Θεώρηση ότι η ελαστικότητα της κυκλοφοριακής ζήτησης σε σχέση με την εξέλιξη του ΑΕΠ είναι 1,0.
- Εξέταση των τεσσάρων σεναρίων χρέωσης διοδίων, όπως περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο.
- Σε κάθε αύξηση χρέωσης διοδίων θεωρείται μείωση της κυκλοφορίας από 5% έως 25%.
- Δεν λαμβάνονται υπόψη τυχόν μεταβολές του λειτουργικού κόστους των οχημάτων (καύσιμο, συντήρηση κτλ.).
- Δεν λαμβάνονται υπόψη οι θετικές επιπτώσεις εντός του διαστήματος των 35 ετών από την σταδιακά καθολική χρήση της ηλεκτροκίνησης, που με τα τρέχοντα δεδομένα έχει σημαντικά μικρότερα λειτουργικά κόστη. Αντίστοιχα δεν λαμβάνονται υπόψη τυχόν μεταβολές στους δείκτες ιδιοκτησίας οχημάτων.
- Θεώρηση επιβολής ειδικού τέλους εξωτερικού κόστους σε συνάρτηση με την ατμοσφαιρική ρύπανση, για τα πλέον ρυπογόνα βαρέα οχήματα με βάση πρότυπα εκπομπών EURO.
- Απαλλαγές (δηλ. δωρεάν διελύσεις για ΑΜΕΑ, άνεργους, τοπικούς χρήστες κτλ.) οχημάτων στο 5% του συνόλου των επιβατικών οχημάτων.
- Θεώρηση ότι το 2022 εκλείπουν οι σημαντικότερες επιπτώσεις του COVID-19 στην κυκλοφορία. Δεν λαμβάνονται υπόψη οι κίνδυνοι μείωσης της κυκλοφοριακής ζήτησης και των μελλοντικών εσόδων εξαιτίας εξέλιξης ή επανάληψης πανδημιών.
- Θεώρηση λοιπών εσόδων εκμετάλλευσης (ΣΕΑ κτλ.) στο 1%-2% του συνόλου των εσόδων.

Σημειώνεται ότι οι περισσότερες εκ των ανωτέρω παραδοχών είναι αρκετά συντηρητικές όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα.

### 10.5 Πρόβλεψη εσόδων εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων

Με βάση τις παραπάνω παραδοχές στα ακόλουθα διαγράμματα παρατίθεται η εκτιμηθείσα ετήσια και αθροιστική εξέλιξη των εσόδων εκμετάλλευσης του αυτοκινητόδρομου για τα 4 σενάρια χρέωσης.

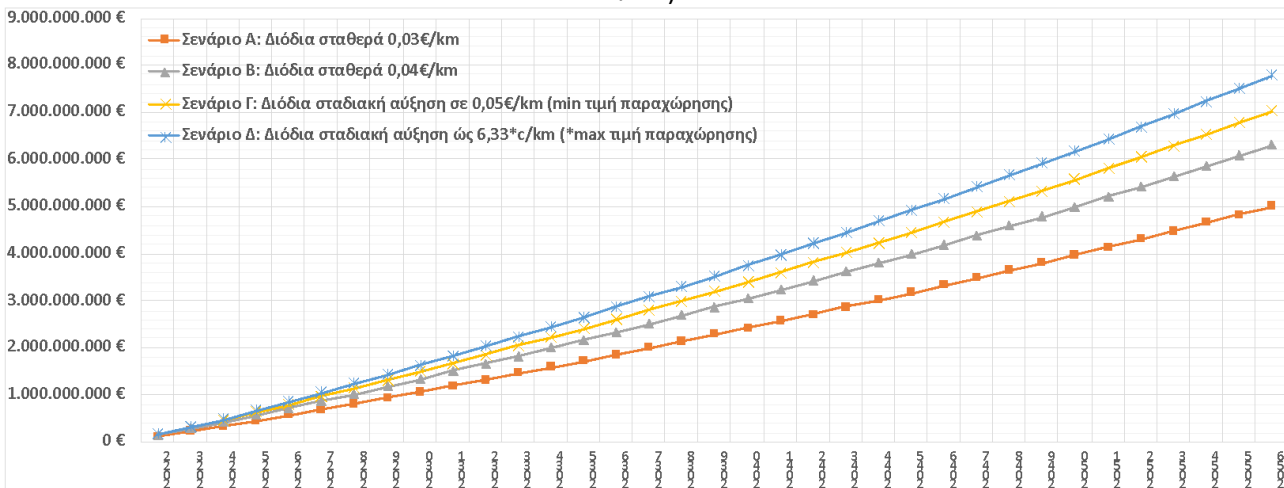
Διάγραμμα. Ετήσια έσοδα εκμετάλλευσης Εγνατίας Οδού & Καθ. Αξόνων σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)



Όσον αφορά τα ετήσια έσοδα, προκύπτει ότι:

- με διατήρηση της υφιστάμενης πολύ χαμηλής χρέωσης των 0,03€/χλμ, τα ετήσια έσοδα κυμαίνονται από 106 έως 178 εκατομμύρια €,
- με αύξηση και διατήρηση της χρέωσης στα 0,04€/χλμ, τα ετήσια έσοδα κυμαίνονται από 134 έως 224 εκατομμύρια €,
- με αύξηση της χρέωσης αρχικά στα 0,04€/χλμ και το 2022 στα 0,05€/χλμ, τα ετήσια έσοδα κυμαίνονται από 149 έως 250 εκατομμύρια €,
- με αύξηση της χρέωσης αρχικά στα 0,04€/χλμ, το 2022 στα 0,05€/χλμ και το 2024 στα 0,064€/χλμ τα ετήσια έσοδα κυμαίνονται από 149 έως 278 εκατομμύρια €.

Διάγραμμα. Αθροιστικά έσοδα εκμετάλλευσης Εγνατίας Οδού & Καθ. Αξόνων σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)



Όσον αφορά τα σωρευτικά έσοδα, προκύπτει ότι:

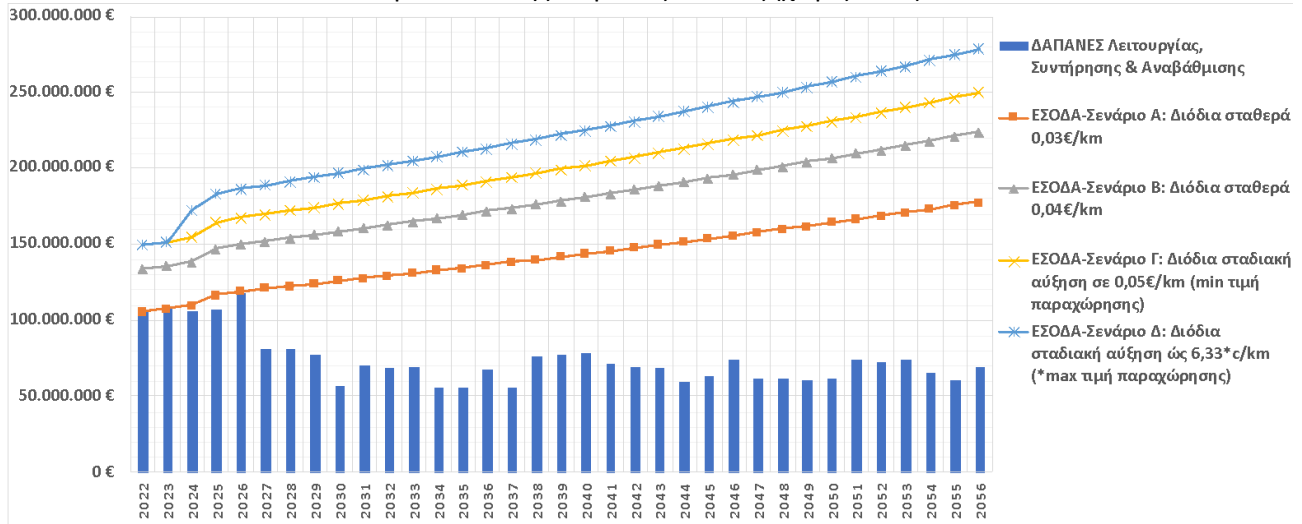
- με διατήρηση της υφιστάμενης πολύ χαμηλής χρέωσης των 0,03€/χλμ, τα συνολικά έσοδα των 35 ετών ανέρχονται σε 4,99 δισεκατομμύρια €,
- με αύξηση και διατήρηση της χρέωσης στα 0,04€/χλμ, τα συνολικά έσοδα των 35 ετών ανέρχονται σε 6,28 δισεκατομμύρια €,
- με αύξηση της χρέωσης αρχικά στα 0,04€/χλμ και το 2022 στα 0,05€/χλμ, τα συνολικά έσοδα των 35 ετών ανέρχονται σε 7,01 δισεκατομμύρια €,
- με αύξηση της χρέωσης αρχικά στα 0,04€/χλμ, το 2022 στα 0,05€/χλμ και το 2024 στα 0,064€/χλμ τα συνολικά έσοδα των 35 ετών ανέρχονται σε 7,78 δισεκατομμύρια €,

# 11. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΚΕΡΔΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

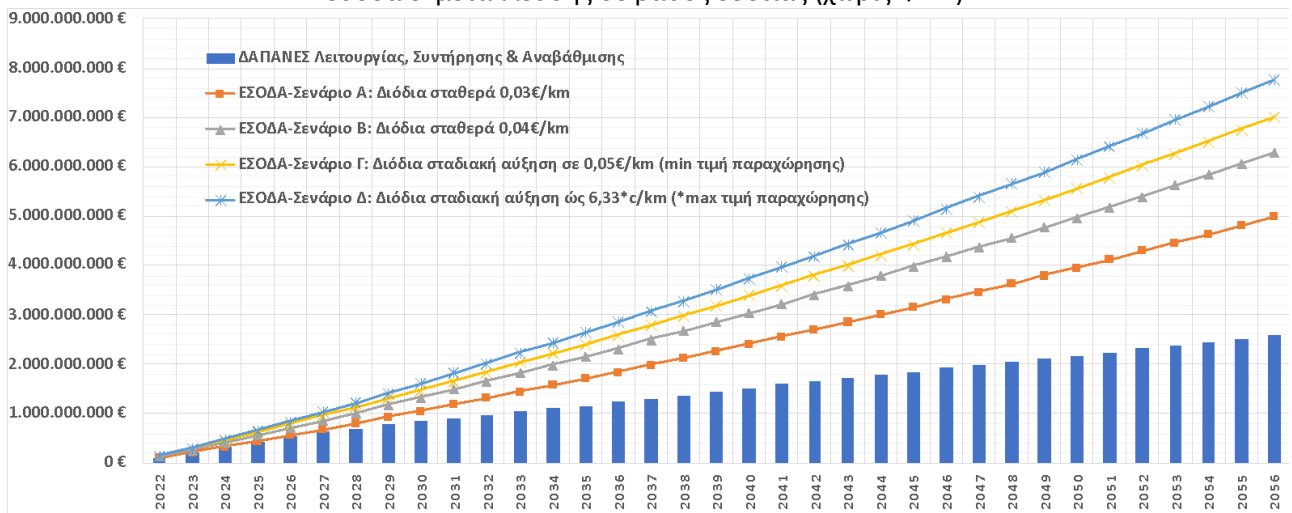
## 11.1 Σύγκριση δαπανών και εσόδων

Τα αναλυτικά στοιχεία δαπανών και εσόδων παρουσιάστηκαν διακριτά στα προηγούμενα κεφάλαια. Στα επόμενα διαγράμματα παρατίθενται από κοινού τα στοιχεία δαπανών και εσόδων, ανά έτος και αθροιστικά για διάστημα 35 ετών.

Διάγραμμα. Ετήσιες δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης αυτοκινητόδρομου και έσοδα εκμετάλλευσης σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)



Διάγραμμα. Αθροιστικές δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης αυτοκινητόδρομου και έσοδα εκμετάλλευσης σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)

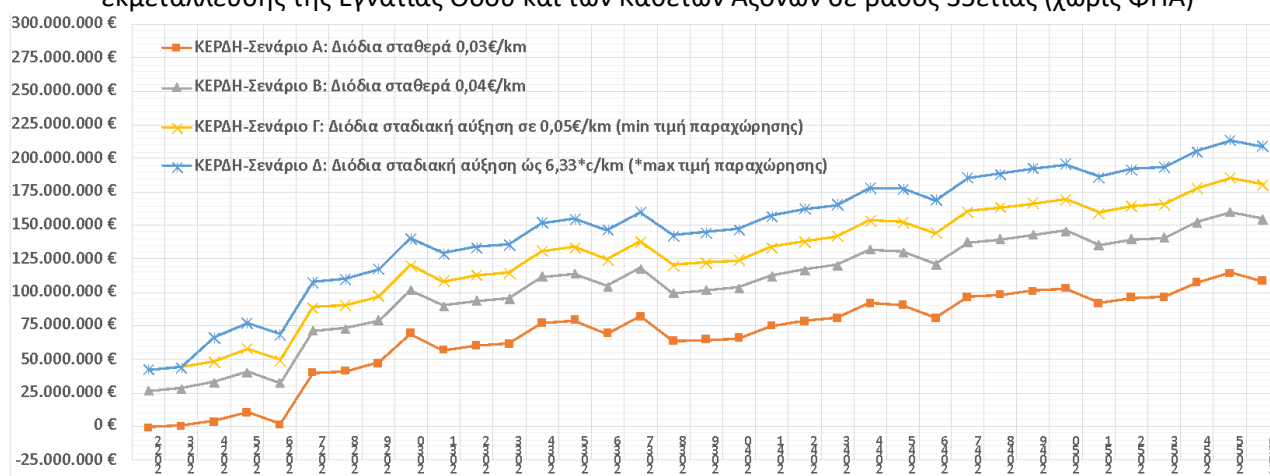


Προκύπτει ότι με το σενάριο (Α) διατήρησης της σημερινής χαμηλής χρέωσης των 0,03€/km, οι δαπάνες ισοσκελίζονται περίπου με τα έσοδα κατά τα πρώτα 5 έτη που προβλέπεται η εκτέλεση νέων κατασκευών και εργασιών βαριάς συντήρησης. Τα επόμενα έτη μέχρι την 35ετία είναι σταθερά κερδοφόρα.

Με τα σενάρια (Β), (Γ) και (Δ), που προβλέπουν την αύξηση των χρεώσεων διοδίων και άρα των εσόδων, προκύπτει ότι το σύνολο των ετών της 35ετίας είναι κερδοφόρα.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται το ετήσιο οικονομικό αποτέλεσμα σε βάθος 35ετίας.

Διάγραμμα. Ετήσιο οικονομικό αποτέλεσμα της Λειτουργίας, συντήρησης, αναβάθμισης και εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)



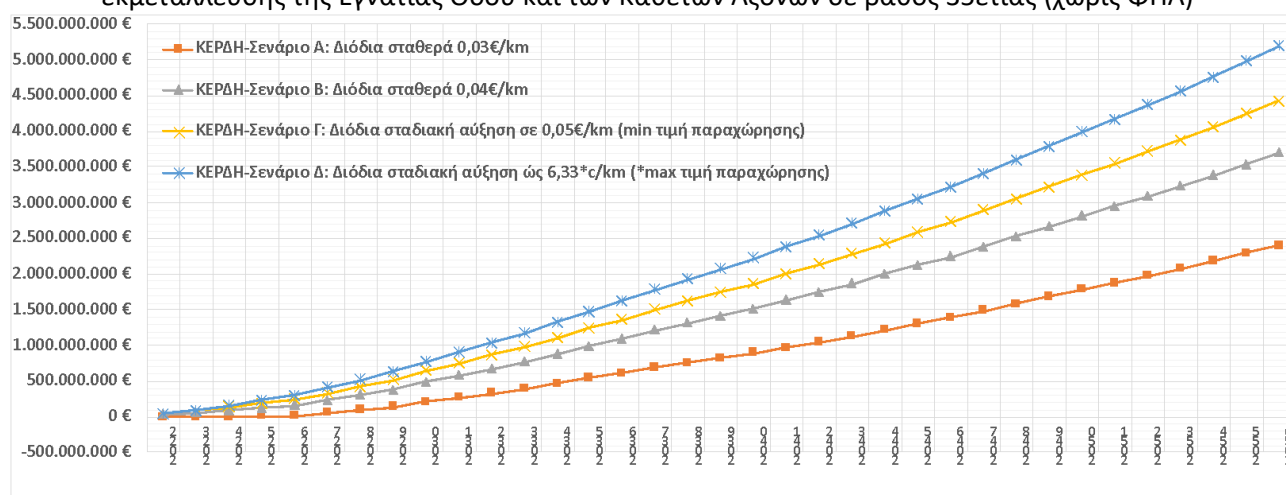
Όπως προαναφέρθηκε, μόνο στο σενάριο (Α) και για τα πρώτα 5 έτη το οικονομικό αποτέλεσμα είναι οριακό χωρίς όμως να προκύπτει ζημία. Για όλα τα υπόλοιπα έτη του σεναρίου (Α) καθώς και για όλα τα έτη των σεναρίων (Β), (Γ) και (Δ) τα σεναρία το αποτέλεσμα είναι εξαιρετικά κερδοφόρα.

Αναλυτικά, για τα επιμέρους σεναρία χρέωσης διοδίων:

- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Α) τα ετήσια κέρδη κυμαίνονται από 0€ έως 114εκ.€.
- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Β) τα ετήσια κέρδη κυμαίνονται από 27εκ.€ έως 160εκ.€.
- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Γ) τα ετήσια κέρδη κυμαίνονται από 42εκ.€ έως 185εκ.€.
- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Δ) τα ετήσια κέρδη κυμαίνονται από 42εκ.€ έως 213εκ.€.

Στο επόμενο διάγραμμα φαίνεται το αθροιστικό οικονομικό αποτέλεσμα σε βάθος 35ετίας για τα τέσσερα σεναρία χρέωσης διοδίων.

Διάγραμμα. Αθροιστικό οικονομικό αποτέλεσμα της Λειτουργίας, συντήρησης, αναβάθμισης και εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων σε βάθος 35ετίας (χωρίς ΦΠΑ)



Προκύπτει ότι για όλα τα σεναρία το τελικό οικονομικό αποτέλεσμα είναι εξαιρετικά κερδοφόρο.

Αναλυτικά, για τα επιμέρους σεναρία χρέωσης διοδίων:

- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Α) τα σωρευτικά αποτελέσματα της 35ετίας εκτιμώνται σε 2,4δισ.€
- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Β) τα σωρευτικά αποτελέσματα της 35ετίας εκτιμώνται σε 3,7δισ.€

- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Γ) τα σωρευτικά αποτελέσματα της 35ετίας εκτιμώνται σε 4,4δισ.€
- Για το σενάριο χρέωσης διοδίων (Δ) σωρευτικά αποτελέσματα της 35ετίας εκτιμώνται σε 5,2δισ.€

## 11.2 Υπολογισμός του «Νεκρού Σημείου» χρέωσης διοδίων

Για τον καθορισμό του ύψους των διοδίων στην Εγνατία Οδό, αλλά και γενικότερα στην Ελλάδα, δεν υπάρχει κάποια ενιαία και διάφανη μεθοδολογία. Δεν έχει τεκμηριωθεί δημοσίως αν το ύψος των διοδίων υπολογίζεται μόνο για την κάλυψη του κόστους συντήρησης και λειτουργίας ή και μέρους ή ακόμα και του συνόλου του κόστους κατασκευής της υποδομής.

Σημειώνεται ότι στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού τίθεται εν αμφιβόλω η δυνατότητα ανάκτησης του κόστους κατασκευής των υποδομών που είχαν περατωθεί πριν από 40-50 έτη (π.χ. τμήματα ΠΑΘΕ), καθώς και υποδομών που το ύψος χρηματοδότησής τους από Ευρωπαϊκά κονδύλια υπολογίστηκε χωρίς την επιβολή διοδίων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι το Ελληνικό Κράτος δεν έχει εκπονήσει μελέτη και ορίσει μεθοδολογία για την εκτίμηση των πραγματικών μεγεθών των δαπανών συντήρησης και λειτουργίας κάθε δημόσιας οδού και τμήματος, οι οποίες μπορεί να ανακτώνται από τους χρήστες μέσω των διοδίων ώστε να υπολογίζεται η βέλτιστη χρέωση τους, όπως προβλέπει σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία. (ΚΥΑ Δ17γ/06/238/ΦΝ 447.α /2013 - ΦΕΚ 2778/Β/31.10.2013)<sup>3</sup>. Ελλείψει ενιαίου πλαισίου για τα μεγέθη των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης, ο υπολογισμός τους για τον «Καθορισμό μέγιστου ύψους τέλους υποδομής» γίνεται χωρίς να βασίζεται σε πραγματικά στοιχεία αλλά σε γενικευμένες παραδοχές που κατά κανόνα υπερκοστολογούν κατά πολύ τις δαπάνες.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον να υπολογιστεί για την Εγνατία Οδό το **νεκρό σημείο (break-even point) χρέωσης των διοδίων**, που ορίζεται ως το ποσό που πρέπει να καταβάλει ο χρήστης της οδού ώστε τα έσοδα διοδίων να ταυτίζονται με τις δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης.

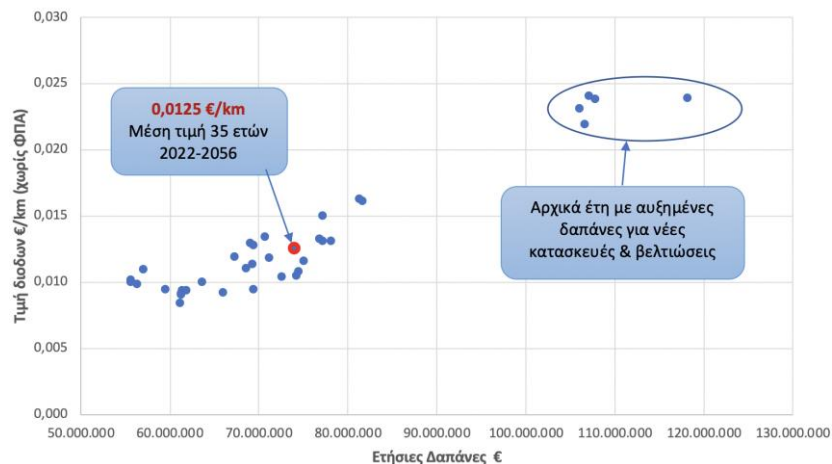
Δεδομένου ότι οι δαπάνες είναι μεταβλητές ανά έτος, στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται το νεκρό σημείο (break-even point) χρέωσης των διοδίων της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων για το διάστημα 2022-2056 για τα επιβατικά οχήματα. Στις δαπάνες περιλαμβάνονται όλες οι μελλοντικές εργασίες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης (νέων κατασκευών) όπως έχουν περιγραφεί στα προηγούμενα. Δεν περιλαμβάνεται η ανάκτηση κόστους των υφιστάμενων κατασκευών.

---

<sup>3</sup> Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2011/76/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2006/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 2006 κατά το μέρος που αφορά στην επιβολή διοδίων.



Διάγραμμα: «**Νεκρό σημείο**» χρέωσης (€/km ) διοδίων επιβατικών οχημάτων (κατ.2) για την κάλυψη των ετήσιων δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης (2022-2056)



Προκύπτει ότι για το σύνολο της 35ετίας το «**νεκρό σημείο**» χρέωσης για επιβατικά οχήματα (κατ.2) είναι **0,0125 €/km χωρίς ΦΠΑ** ή **0,0155 €/km με ΦΠΑ**. Οποιαδήποτε χρέωση πάνω από το σημείο αυτό συνεισφέρει στην κερδοφορία της εκμετάλλευσης του αυτοκινητόδρομου.

Το «νεκρό σημείο» μεταβάλλεται ανάλογα με τις δαπάνες κάθε έτους καθώς και με τους προβλεπόμενους κυκλοφοριακούς φόρτους. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, το «νεκρό σημείο» χρέωσης είναι υψηλότερο στα πρώτα έτη της 35ετίας που απαιτούνται δαπάνες νέων κατασκευών και ταυτόχρονα η κυκλοφορία παραμένει πιο χαμηλή.

Σημειώνεται ότι η σημερινή χρέωση είναι ~0,03 €/km με ΦΠΑ, δηλαδή σχεδόν η διπλάσια από τη χρέωση του «νεκρού σημείου». Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, με βάση τις νομοθετικές ρυθμίσεις και την τιμολογιακή πολιτική διοδίων της παραχώρησης της Εγνατίας Οδού, η χρέωση πρόκειται να αυξηθεί άμεσα στα 0,04€/km και 0,05€/km και ακολούθως μέχρι τα 0,064€/km. Οι διαφορές αυτές συντείνουν στην πρόβλεψη για επίτευξη πολύ μεγάλης κερδοφορίας κατά τη διάρκεια της 35ετίας.

Στους παραπάνω υπολογισμούς δεν περιλαμβάνεται η ανάκτηση μέρους του κόστους των κατασκευών που είχαν ολοκληρωθεί στο παρελθόν. Ειδικά για την περίπτωση της Εγνατίας Οδού, που η κατασκευή της έχει ολοκληρωθεί προ τουλάχιστον 10 ετών με χρηματοδότησή κατά 50% από ευρωπαϊκούς πόρους, η ανάκτηση δαπανών κατασκευής θα μπορούσε να αφορά μόνο το σκέλος της εθνικής συμμετοχής που καλύφθηκε με διαδοχικά δάνεια του Ελληνικού Δημοσίου από την ΕΤΕπ τα οποία εξακολουθούν να αποπληρώνονται. Είναι ενεργές 19 δανειακές συμβάσεις με την ΕΤΕπ, αρχικού κεφαλαίου 2,24 δις. €, που αποπληρώνονται εντόκως από το Υπουργείο Οικονομικών βάσει των όρων και του χρονοδιαγράμματός τους.

Εφόσον συμπεριληφθεί στη εξέταση της ενδεδειγμένης χρέωσης διοδίων και η ανάκτηση μέρους του κόστους κατασκευής που χρηματοδοτήθηκε από δανεισμό της ΕΤΕπ, είναι αξιοσημείωτο ότι το «νεκρό σημείο» είναι και πάλι μικρότερο της τρέχουσας χρέωσης των 0,03€/km με ΦΠΑ. Με άλλα λόγια, **προκύπτει ότι η Εγνατία Οδός Α.Ε. με τα έσοδα εκμετάλλευσης του αυτοκινητόδρομου και διατηρώντας την χαμηλή χρέωση, θα μπορούσε να αναλάβει την αποπληρωμή του δανείου της ΕΤΕπ για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.**

### 11.3 Σύγκριση ποσών διοδίων Κάθετων Αξόνων που αποδίδονται ετησίως από την ΕΟΑΕ στο δημόσιο χρέος με την «Ετήσια Αμοιβή» 7,5% της Σύμβασης Παραχώρησης

Στο κεφ. 5 του παρόντος τεύχους υπολογίστηκαν τα ποσά από τα έσοδα διοδίων των Κάθετων Αξόνων Σερρών και Καστοριάς που καταβλήθηκαν από την ΕΟΑΕ στον τραπεζικό λογαριασμό που τηρείται στο όνομα του Ελληνικού Δημοσίου για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου Χρέους. Το θεσμικό πλαίσιο καθορίστηκε από τις ΚΥΑ που εκδόθηκαν πριν την έναρξη των Σταθμών Διοδίων των υπόψη κάθετων αξόνων.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα ποσά που υπολογίστηκαν στο κεφ. 5 και επίσης το ποσοστό τους επί του συνόλου των εσόδων διοδίων της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων.

Έτος	Έσοδα διοδίων που κατατέθηκαν για την απομείωση του Δημοσίου Χρέους (εκ. €)	Συνολικά έσοδα διοδίων (εκ. €)	Ποσοστό επί των ετήσιων εσόδων
2016*	3,5	60	5,9%
2017	7,0	68	10,3%
2018	7,7	79	9,7%
2019	7,4	81	9,2%
2020**	7,6	81	9,4%

\* όχι πλήρες έτος

\*\* εκτίμηση

Προκύπτει ότι η συνολική συνεισφορά στο δημόσιο χρέος, μόνο από την λειτουργία αυτών των σταθμών, από το 2016 μέχρι και τον Οκτώβριο του 2020 ήταν 33 εκ. €. ενώ **το ποσοστό εσόδων που έχει καταβληθεί ήδη από την ΕΟΑΕ στον λογαριασμό εξυπηρέτησης Δημοσίου Χρέους ήταν της τάξης του 10% σε σχέση με το σύνολο των εσόδων διοδίων**. Σημειώνεται ότι το ποσοστό εκτιμάται ότι θα ήταν υψηλότερο το 2020, αν ληφθούν υπόψη ότι ο σταθμός Στρυμονικού ξεκίνησε εντός του έτους και επίσης οι αυξημένες κυκλοφοριακές συνέπειες του covid ειδικά στους κάθετους άξονες.

Σύμφωνα με πληροφορίες, στην υπό σχεδιασμό σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων για διάρκεια 35 ετών, **δεν περιλαμβάνεται πλέον η καταβολή ποσοστού των εσόδων διοδίων για απομείωση του δημοσίου χρέους**. Στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται η **ετήσια καταβολή από τον παραχωρησιούχο στο δημόσιο του 7,5% των συνολικών εσόδων διοδίων**, όχι για όλο το διάστημα αλλά μετά το 5<sup>ο</sup> έτος της παραχώρησης, δηλαδή για 30 έτη.

Με βάση τα παραπάνω είναι σκόπιμο να συγκριθεί το ποσοστό του 7,5% των εσόδων διοδίων που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης με το ποσοστό που θα καταβάλει η ΕΟΑΕ εντός 35ετίας με διατήρηση του παρόντος θεσμικού πλαισίου.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς του Κεφ. 5, με το παρόν θεσμικό πλαίσιο της καταβολής ποσών στο λογαριασμό του δημοσίου χρέους, η πρόβλεψη για τα επόμενα 35 έτη είναι ότι τα συνολικά έσοδα από τους Σταθμούς Διοδίων των Κάθετων Αξόνων Σερρών και Καστοριάς εκτιμώνται σε **780 εκ.€ με χαμηλή χρέωση διοδίων 0,03€/km και σε 1,46 εκ.€ με την υψηλότερη χρέωση των 0,064€/km**. Τα συγκεκριμένα ποσά ανέρχονται σε **14%-16% του συνόλου των προβλεπόμενων εσόδων διοδίων** για το ίδιο διάστημα.

Κατά συνέπεια, με το παρόν μοντέλο και θεσμικό πλαίσιο θα επιστρέφουν άμεσα στο δημόσιο ανά έτος για 35 έτη, με τη μορφή καταβολών προς το ταμείο απομείωσης του χρέους, **ποσοστά εσόδων διπλάσια**

σε σχέση με το 7,5% της προβλεπόμενης ετήσιας αμοιβής προς το δημόσιο της σύμβασης παραχώρησης.

## **12.ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ - ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ & ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Παρακάτω συγκρίνονται τα οικονομικά αποτελέσματα των 2 μοντέλων διαχείρισης του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων:

- 1<sup>ο</sup> Μοντέλο: Διαχείριση ΕΟΑΕ με εκτέλεση εργασιών και υπηρεσιών με δημόσιες συμβάσεις εκτελούμενες από ιδιωτικές τεχνικές εταιρείες και είσπραξη των διοδίων από το κράτος
- 2<sup>ο</sup> Μοντέλο: Σύμβαση παραχώρησης με εκτέλεση εργασιών και υπηρεσιών από τον ιδιώτη παραχωρησιούχο με αντάλλαγμα την είσπραξη των διοδίων

Τα οικονομικά δεδομένα του 1<sup>ου</sup> μοντέλου είναι δημόσια διαθέσιμα και παρουσιάστηκαν αναλυτικά στα προηγούμενα του παρόντος τεύχους.

Τα δεδομένα του 2<sup>ο</sup> μοντέλου (σύμβαση παραχώρησης) δεν είναι δημοσιοποιημένα στο σύνολό τους. Βάσει πληροφοριών, τα βασικά χαρακτηριστικά της σύμβασης παραχώρησης είναι τα εξής:

- Διάρκεια σύμβασης 35 ετών με αντικείμενο τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση των 885 χιλιομέτρων της Εγνατίας Οδού και Κάθετων Αξόνων και επίσης την εκτέλεση κατά τα πρώτα 5 έτη κάποιων νέων κατασκευών, κυρίως την κατασκευή 2<sup>ου</sup> κλάδου σε τμήμα του άξονα Χαλάστρα – Εύζωνοι.
- Εκτέλεση των κατασκευών με έκπτωση 12% επί των τιμολογίων του Υπουργείου Υποδομών.
- Καταβολή (χρηματοδοτική συμβολή) από το δημόσιο προς τον παραχωρησιούχο ύψους 60 εκ. € για την ανάταξη τεχνικών (γεφυρών).
- Το δημόσιο θα αποζημιώνει επιπλέον τον παραχωρησιούχο σε περίπτωση κατολισθήσεων, πλημμυρών κτλ.
- Είσπραξη των διοδίων και εκμετάλλευση (ΣΕΑ κτλ.) του αυτοκινητόδρομου από τον παραχωρησιούχο.
- Χρέωση διοδίων μέχρι τα 0,064€/km.
- Καταβολή ετησίου ποσού (ετήσια αμοιβή) από τον παραχωρησιούχο προς το δημόσιο, ύψους 7,5% επί των ετήσιων εσόδων.
- Καταβολή αρχικού τιμήματος (αμοιβή παραχώρησης) από τον παραχωρησιούχο προς το δημόσιο, κατά την έναρξη της σύμβασης. Το ύψος του αρχικού τιμήματος είναι το κριτήριο επιλογής του παραχωρησιούχου.

Θεωρώντας ως δεδομένα τα παραπάνω στοιχεία και πληροφορίες, στον επόμενο πίνακα επιχειρείται μια σύγκριση των οικονομικών αποτελεσμάτων των 2 μοντέλων διαχείρισης της Εγνατίας Οδού.

Τα στοιχεία για το 1<sup>ο</sup> μοντέλο βασίζονται σε πραγματικά δεδομένα που είναι δημόσια διαθέσιμα. Τα στοιχεία για το 2<sup>ο</sup> μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης βασίζονται σε παραδοχές οι οποίες όμως λαμβάνουν υπόψη τα στοιχεία της τρέχουσας διαχείρισης του αυτοκινητόδρομου.

Τα επιμέρους οικονομικά μεγέθη που παρουσιάζονται στον πίνακα είναι τα εξής:

- Εξετάζονται (σειρές) τα 4 σενάρια χρέωσης διοδίων (Α-Δ) όπως περιγράφηκαν στα προηγούμενα.

- Συγκρίνεται (στήλες) το 1<sup>ο</sup> μοντέλο της διαχείρισης από την ΕΟΑΕ για τα 4 σενάρια χρέωσης διοδίων με το 2<sup>ο</sup> μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης μόνο για τα 2 σενάρια χρέωσης διοδίων που προβλέπονται στην παραχώρηση. Συγκρίνονται τα αποτελέσματα προ φόρων.
- Στο 2<sup>ο</sup> μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης εξετάζονται 2 εκδοχές: με την α' εκδοχή θεωρούνται δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης που ταυτίζονται με αυτές της ΕΟΑΕ (~76Κ€/km/έτος) και με την β' εκδοχή θεωρούνται δαπάνες αυξημένες κατά ~45% (110Κ€/km/έτος).
- Η χρηματοδοτική συμβολή του δηmosίου (1) είναι το ποσό που προβλέπεται να καταβάλει το δημόσιο προς τον παραχωρησιούχο για συγκεκριμένα έργα και προφανώς λαμβάνεται μόνο στο 2<sup>ο</sup> σενάριο.
- Ως «ετήσιες αμοιβές» (2) στα 35 έτη, στο 1<sup>ο</sup> μοντέλο θεωρούνται τα κέρδη των ετήσιων χρήσεων που είναι η διαφορά των εσόδων εκμετάλλευσης από τις δαπάνες, κέρδη που στο σύνολό τους επιστρέφουν στο δημόσιο. Στο 2<sup>ο</sup> μοντέλο ως «ετήσιες αμοιβές» θεωρούνται οι ετήσιες επιστροφές του 7,5% των εσόδων εκμετάλλευσης, από τον παραχωρησιούχο στο δημόσιο.
- Η «αμοιβή παραχώρησης» (3) λαμβάνεται μόνο στο 2<sup>ο</sup> μοντέλο, αποτελεί το αρχικό τίμημα που καταβάλλεται από τον παραχωρησιούχο κατά την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης και θεωρείται ότι προέρχεται από ίδια κεφάλαια. Ο υπολογισμός γίνεται με απλουστευμένη παραδοχή του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης IRR=8% με βάση τις διακυμάνσεις των υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητόδρομων.
- Όλα τα σενάρια και μοντέλα περιλαμβάνουν ακριβώς τα ίδια αντικείμενα, δηλ. τη λειτουργία, συντήρηση και αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου, την εκτέλεση συγκεκριμένων νέων έργων και την εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου.

		ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΟΦΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΠΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ (σταθερές τιμές 2020)			
		ΕΣΟΔΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ	1ο μοντέλο: Διαχείριση ΕΟΑΕ (δαπάνες λειτουργίας & συντήρησης ~76Κ€/km/έτος)	2ο μοντέλο: Σύμβαση Παραχώρησης	
			Εκδοχή α': δαπάνες λειτουργίας & συντήρησης όπως της ΕΟΑΕ (~76Κ€/km/έτος)	Εκδοχή β': αυξημένες δαπάνες λειτουργίας & συντήρησης (110Κ€/km/έτος)	
ΣΕΝΑΡΙΑ ΧΡΕΩΣΗΣ ΔΙΟΔΙΩΝ	Διόδια 0,03€/km (σενάριο Α)	Συνολικά έσοδα Δημοσίου στα 35 έτη	2.996.259.328 €	-	-
	Διόδια 0,0€4c/km (σενάριο Β)	Συνολικό έσοδα Δημοσίου στα 35 έτη	4.450.603.127 €	-	-
	Διόδια 0,05 €/km (σενάριο Γ) (*min τιμή παραχώρησης)	(1) Χρηματοδοτική συμβολή Δημοσίου (εφάπαξ δαπάνη)	-	-60.000.000 €	-60.000.000 €
		(2) Ετήσιες αμοιβές – σύνολο στα 35 έτη	5.268.671.514 €	529.283.240 €	529.283.240 €
		(3) Αμοιβή (τίμημα) παραχώρησης στην έναρξή της (εφάπαξ έσοδο) - εκτίμηση με IRR ~8%	-	1.200.000.000 €	760.000.000 €
		Συνολικό έσοδα Δημοσίου στα 35 έτη	5.268.671.514 €	1.669.283.240 €	1.229.283.240 €
	Διόδια ως 0,0633€/km (σενάριο Δ) (max τιμή παραχώρησης)	(1) Χρηματοδοτική συμβολή Δημοσίου (εφάπαξ δαπάνη)	-	-60.000.000 €	-60.000.000 €
		(2) Ετήσιες αμοιβές – σύνολο στα 35 έτη	6.153.930.193 €	589.623.531 €	589.623.531 €
		(3) Αμοιβή (τίμημα) παραχώρησης στην έναρξή της (εφάπαξ έσοδο) - εκτίμηση με IRR ~8%	-	1.450.000.000 €	920.000.000 €
		Συνολικό έσοδα Δημοσίου στα 35 έτη	6.153.930.193 €	1.979.623.531 €	1.449.623.531 €

Από τα στοιχεία και υπολογισμούς που παρατίθενται στον παραπάνω πίνακα προκύπτουν τα εξής:

- Η διαχείριση της κατασκευασμένης δημόσιας υποδομής της Εγνατίας Οδού, δηλ. η λειτουργία και συντήρηση παράλληλα με την είσπραξη διοδίων, εκτιμάται ότι θα είναι σε κάθε περίπτωση εξαιρετικά επικερδής δραστηριότητα σε βάθος χρόνου. Το ζητούμενο πρέπει να είναι η επιλογή του βέλτιστου μοντέλου διαχείρισης που έχοντας ως σταθερό στόχο τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου άνεσης και ασφάλειας στους χρήστες θα εξασφαλίζει οικονομικά το ιδανικό σημείο τομής μεταξύ ενός κοινωνικά αποδεκτού κόστους χρήσης (διόδια) και σημαντικών μελλοντικών κερδών του δημοσίου. Με βάση το κριτήριο αυτό, το μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης μιας κατασκευασμένης υποδομής χωρίς ανάγκες χρηματοδότησης και για μακροχρόνιο διάστημα 35 ετών, όπως σχεδιάστηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, είναι εξαιρετικά προβληματικό, καθώς αφενός υπερδιπλασιάζει τα διόδια που θα καταβάλουν οι χρήστες και αφετέρου αποστερεί από το δημόσιο σχεδόν το σύνολο των μελλοντικών κερδών, εισπράττοντας μόνο ένα υποκλάσμα τους στην έναρξη της σύμβασης υπό την μορφή της αμοιβής (τιμήματος) παραχώρησης.
- Η διαχείριση της Εγνατίας Οδού από την ΕΟΑΕ με το παρόν μοντέλο εκτέλεσης των εργασιών και υπηρεσιών με δημόσιες συμβάσεις, μπορεί να αποφέρει συνολικό κέρδος στο δημόσιο μεταξύ 3 δισ.€ και 6,15 δισ.€, αναλόγως του σεναρίου χρέωσης διοδίων.
- Με τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού από την ΕΟΑΕ είναι εφικτή η διατήρηση της χρέωσης διοδίων σε χαμηλότερα επίπεδα και ταυτόχρονα η παραγωγή σημαντικών κερδών για το

**Δημόσιο.** Π.χ., με το Β' σενάριο χρέωσης διοδίων (0,04€/km), ταυτόχρονα διατηρείται το διόδιο σε ύψος κοινωνικά αποδεκτό και παράγονται σημαντικότερα κέρδη 4,45 δισ.€.

- Με το μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, για τις δεδομένες παραδοχές τα συνολικά κέρδη του δημοσίου εκτιμώνται μεταξύ 1,23 δισ.€ και 1,98 δισ.€. Στην περίπτωση που εφαρμοστεί υψηλότερος IRR ή δυσμενέστερες παραδοχές εσόδων και δαπανών, τα συνολικά κέρδη περιορίζονται σημαντικά.
- Στην 35ετία η διαφορά των συνολικών κερδών του δημοσίου μεταξύ των δύο μοντέλων είναι τεράστια (3δισ.€ έως 6,15 δισ.€ έναντι 1,23 δισ.€. έως 1,98 δισ.€).
- Στα σενάρια χαμηλής χρέωσης διοδίων Α (0,03€/km) και Β (0,04€/km), η ΕΟΑΕ κατά μέσο όρο θα επιστρέφει/επανεπενδύει κάθε χρόνο 85-125εκ€. **Η χαμηλή χρέωση διοδίων δεν προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης.**
- Στα σενάρια υψηλής χρέωσης διοδίων Γ (0,05€/km) και Δ (0,063€/km), κατά μέσο όρο η ΕΟΑΕ θα επιστρέφει/επανεπενδύει κάθε χρόνο 150-175εκ.€ ενώ ο Παραχωρησιούχος θα επιστρέφει κάθε χρόνο στο Δημόσιο 15-17εκ€ (7,5% των εσόδων). Αυτή είναι και η κύρια δομική διαφοροποίηση του οικονομικού αποτελέσματος των δύο μοντέλων διαχείρισης: ότι στο μοντέλο της διαχείρισης από την ΕΟΑΕ και αναλόγως του ύψους χρέωσης των διοδίων το δημόσιο θα έχει για 35 χρόνια ετήσια κέρδη μέχρι 175εκ.€ ενώ στη σύμβαση παραχώρησης μέχρι 17 εκ. ευρώ.
- Στις επιστροφές της ΕΟΑΕ προς το Δημόσιο περιλαμβάνεται και η καταβολή των εσόδων διοδίων των Κάθετων Αξόνων Σερρών και Καστοριάς στον τραπεζικό λογαριασμό που τηρείται στο όνομα του Ελληνικού Δημοσίου για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου Χρέους.
- Στο μοντέλο διαχείρισης από την ΕΟΑΕ, τα έσοδα διοδίων σε όλα τα σενάρια χρέωσης -ακόμα και στο πλέον χαμηλό των 0,03€/km- υπερεπαρκούν για τη χρηματοδότηση τόσο της λειτουργίας και συντήρησης όσο και για την κατασκευή νέων έργων.
- Στο μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, που έχει ως βασική παράμετρο τον υπερδουλοπλασιασμό της χρέωσης διοδίων, τα -αυξημένα- έσοδα διοδίων επίσης υπερεπαρκούν για τη χρηματοδότηση τόσο της λειτουργίας και συντήρησης όσο και για την κατασκευή νέων έργων.
- Στο μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, εφόσον οι κοστολογήσεις γίνουν ορθολογικά, δεν απαιτούνται κεφάλαια του παραχωρησιούχου κατά τη διάρκεια της 35ετούς παραχώρησης καθότι τα πολύ υψηλά έσοδα διοδίων επαρκούν για τη χρηματοδότηση τόσο της λειτουργίας και συντήρησης όσο και των νέων επικείμενων κατασκευών. Τα μοναδικά νέα κεφάλαια που απαιτούνται από τον παραχωρησιούχο είναι η αμοιβή (τίμημα) παραχώρησης στην έναρξη της σύμβασης.
- Το μοντέλο της παραχώρησης που έχει επιλεγεί, ουσιαστικά αφορά αποκλειστικά την κεφαλαιοποίηση μελλοντικών εσόδων, δηλ. αντί το δημόσιο να εισπράξει κέρδη 6 δισ.€ στα 35 έτη θα εισπράξει άμεσα όχι περισσότερα από 1,5 δισ.€. Τα ποσά είναι ενδεικτικά και θεωρείται εξαιρετικά πιθανόν το τίμημα της παραχώρησης να είναι κατά πολύ χαμηλότερο καθιστώντας εξαιρετικά ασύμφορο το ούτως ή άλλως προβληματικό μοντέλο παραχώρησης.
- Κατά την παραπάνω έννοια, η σύμβαση παραχώρησης της πλήρως κατασκευασμένης Εγνατίας Οδού δεν αποτελεί κάποια παραγωγική επένδυση και ούτε θα επιφέρει πρόσθετα οφέλη. Επιπλέον η σύμβαση παραχώρησης δεν αποτελεί κάποια μορφή ιδιωτικοποίησης, εφόσον οι εργασίες ήδη ανατίθενται και εκτελούνται από ιδιωτικές τεχνικές εταιρείες οι οποίες ταυτίζονται με αυτές που ενδιαφέρονται για τη σύμβαση παραχώρησης. Η μοναδική ιδιωτικοποίηση που θα επέλθει θα είναι των διοδίων, που αντί να εισπράττονται από το δημόσιο θα εισρέουν στον παραχωρησιούχο.
- Οι τεχνικές εταιρείες που συμμετέχουν στα σχήματα που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, εκτελούν επίσης και δημόσια έργα που τους ανατίθενται από το Δημόσιο κατόπιν διαγωνισμών. Στα δημόσια έργα οι εκπτώσεις έναντι των επίσημων τιμολογίων και προϋπολογισμών ανέρχονται σήμερα σε ~50% ενώ στη σύμβαση παραχώρησης έχει προκαθοριστεί ποσοστό έκπτωσης 12%. Το γεγονός αυτό δείχνει τις τεράστιες δυνατότητες κέρδους που παρέχονται από τη σύμβαση παραχώρησης και φυσικά είναι ένας από τους λόγους που οι συμβάσεις παραχώρησης είναι περιζήτητες και από τις πλέον επικερδείς δραστηριότητες.

- Χαρακτηριστικά αναφέρεται η κατασκευή του 2<sup>ου</sup> κλάδου του τμήματος μεταξύ του κόμβου Αξιού και του κόμβου Πολυκάστρου του κάθετου άξονα Χαλάστρα-Εύζωνοι (τμήμα ΠΑΘΕ), η μόνη νέα κατασκευή της σύμβασης παραχώρησης με σημαντικό οικονομικό αντικείμενο, η οποία αν κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο εκτιμάται ότι θα έχει τελικό κόστος ~140εκ.€ ενώ με τη σύμβαση παραχώρησης εκτιμάται ότι θα κοστίσει 260εκ.€. Σημειώνεται για τον εν λόγω άξονα ότι και στα δύο σενάρια, η κατασκευή του μπορεί να χρηματοδοτηθεί απευθείας από τα έσοδα διοδίων και δεν απαιτείται χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου στην περίπτωση δημόσιου έργου ή η διάθεση νέων κεφαλαίων από τον παραχωρησιούχο στην περίπτωση της σύμβασης παραχώρησης.
- Από τα στοιχεία προκύπτει ότι για τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού, συμπεριλαμβανομένων των νέων επικείμενων κατασκευών, δεν υφίστανται ανάγκες χρηματοδότησης/επένδυσης ώστε να προκύπτει η ανάγκη ιδιωτικής επένδυσης κεφαλαίων μέσω μιας «τυπικής» σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με τους ορισμούς και διατάξεις της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ που ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία με το Ν. 4413/2016.

### 13. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

#### Οικονομικά αποτελέσματα διαχείρισης της Εγνατίας Οδού στην επόμενη 35ετία από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.»

Κατά την επόμενη 35ετία εκτιμάται ότι οι δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας οδού και διοδίων θα κυμαίνονται ετησίως από 56εκ.€ έως 118εκ.€. Οι μεγαλύτερες δαπάνες είναι κατά τα πρώτα έτη που προβλέπεται η εκτέλεση των νέων κατασκευών ταυτόχρονα με εργασίες βαριάς συντήρησης.

Κατά την ίδια περίοδο τα ετήσια έσοδα θα κυμαίνονται από 106 εκ.€ έως 178 εκ. € στο σενάριο διατήρησης της παρούσας πολύ χαμηλής χρέωσης διοδίων των 3 λεπτών/χλμ, ενώ στο σενάριο αύξησης της χρέωσης στα 6,4 λεπτά/χλμ, που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης, τα ετήσια έσοδα θα κυμαίνονται από 149 εκ.€ έως 278 εκ.€.

Το οικονομικό αποτέλεσμα της διαχείρισης της Εγνατίας Οδού θα είναι κερδοφόρο σε όλα τα σενάρια χρέωσης διοδίων. Για το σενάριο χαμηλής χρέωσης διοδίων τα ετήσια κέρδη κυμαίνονται από 0€ έως 114εκ.€ ενώ για το σενάριο αύξησης στα 6,4 λεπτά/χλμ τα ετήσια κέρδη κυμαίνονται από 42εκ.€ έως 213εκ.€.

Το σωρευτικό αποτέλεσμα της 35ετίας είναι εξαιρετικά κερδοφόρο σε όλα τα σενάρια χρέωσης διοδίων:

- Στο σενάριο χαμηλής χρέωσης διοδίων των 3 λεπτών/χλμ τα σωρευτικά κέρδη της 35ετίας εκτιμώνται σε 2,4δισ.€.
- Στο σενάριο της χρέωσης στα 6,4 λεπτά/χλμ, που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης τα σωρευτικά κέρδη της 35ετίας εκτιμώνται σε 5,2δισ.€.

**Με τη διαχείριση της Εγνατίας Οδού από την ΕΟΑΕ είναι εφικτή η διατήρηση της χρέωσης διοδίων σε χαμηλότερα επίπεδα και ταυτόχρονα η παραγωγή σημαντικών κερδών για το Δημόσιο.**

Το **νεκρό σημείο (break-even point) χρέωσης των διοδίων**, που είναι το ποσό που πρέπει να καταβάλει ο χρήστης της οδού ώστε τα έσοδα διοδίων να ταυτίζονται με τις δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης, υπολογίζεται για το σύνολο των επόμενων 35 ετών **για επιβατικά οχήματα (κατ.2) στα 0,0155 €/km με ΦΠΑ** έναντι της υφιστάμενης χρέωσης των 0,03 €/km με ΦΠΑ και της χρέωσης 0,064€/km που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης. Οποιαδήποτε χρέωση πάνω από το «νεκρό σημείο» συνεισφέρει στην κερδοφορία της εκμετάλλευσης του αυτοκινητόδρομου.

## **Σχολιασμός σχεδιαζόμενης Σύμβασης Παραχώρησης**

Το οικονομικό αποτέλεσμα της σχεδιαζόμενης σύμβασης παραχώρησης θα είναι οικονομικά σημαντικά υποδεέστερο σε σχέση με τα μελλοντικά κέρδη που θα αποφέρει η παρούσα διαχείριση. Συγκεκριμένα, με το μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, τα συνολικά κέρδη του δημοσίου εκτιμώνται μεταξύ 1,23 δισ.€ και 1,98 δισ.€. Στην περίπτωση δε που υπερκτιμηθούν από τον παραχωρησιούχο οι δαπάνες συντήρησης ή εφαρμοστεί πολύ υψηλός εσωτερικός συντελεστής απόδοσης, τα συνολικά κέρδη θα περιοριστούν σημαντικά, με την καταβολή μικρότερης αμοιβής παραχώρησης και ετήσιων αμοιβών. Περαιτέρω, τα οφέλη του δημοσίου θα μειωθούν επιπρόσθετα από τις προβλεπόμενες και έκτακτες διεκδικήσεις αποζημιώσεων του παραχωρησιούχου (κατολισθήσεις, πλημμύρες κτλ.).

Στο μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, εφόσον οι κοστολογήσεις γίνουν ορθολογικά, δεν απαιτούνται κεφάλαια του παραχωρησιούχου κατά τη διάρκεια της 35ετούς παραχώρησης καθότι τα πολύ υψηλά έσοδα διοδίων επαρκούν για τη χρηματοδότηση τόσο της λειτουργίας και συντήρησης όσο και των νέων επικείμενων κατασκευών. Τα μοναδικά νέα κεφάλαια που απαιτούνται από τον παραχωρησιούχο είναι η αμοιβή (τίμημα) παραχώρησης στην έναρξη της σύμβασης.

Η σχεδιαζόμενη παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου, δεν έχει αιτία την αδυναμία του Δημοσίου να χρηματοδοτήσει το project, αφού δεν χρειάζεται χρηματοδότηση. Η Εγνατία οδός είναι ένας κατασκευασμένος οδικός άξονας. Η παραχώρηση, η οποία δεν εμπεριέχει σημαντικό κατασκευαστικό κομμάτι, **είναι μια παραχώρηση μελλοντικών εσόδων, με αντάλλαγμα άμεση πληρωμή**, δηλ. αντί το δημόσιο να εισπράξει κέρδη 6 δισ.€ στα 35 έτη θα εισπράξει άμεσα όχι περισσότερα από 1,5 δισ.€. Τα ποσά είναι ενδεικτικά και θεωρείται εξαιρετικά πιθανόν το τίμημα της παραχώρησης να είναι κατά πολύ χαμηλότερο καθιστώντας εξαιρετικά ασύμφορο το ούτως ή άλλως προβληματικό μοντέλο παραχώρησης.

Κατά την παραπάνω έννοια, **η σύμβαση παραχώρησης της πλήρως κατασκευασμένης Εγνατίας Οδού δεν αποτελεί κάποια παραγωγική επένδυση και ούτε θα επιφέρει πρόσθετα οφέλη**. Επιπλέον η σύμβαση παραχώρησης δεν αποτελεί κάποια μορφή ιδιωτικοποίησης, εφόσον οι εργασίες ήδη ανατίθενται και εκτελούνται από ιδιωτικές τεχνικές εταιρείες, οι οποίες μάλιστα ταυτίζονται με αυτές που ενδιαφέρονται για τη σύμβαση παραχώρησης. **Η μοναδική ιδιωτικοποίηση που θα επέλθει θα είναι των διοδίων, που αντί να εισπράττονται από το δημόσιο θα εισρέουν στον παραχωρησιούχο.**

Τα σημαντικότερα σφάλματα στον σχεδιασμό της σύμβασης παραχώρησης της κατασκευασμένης Εγνατίας Οδού είναι

- η θεώρηση ως δεδομένης της πλέον υψηλής χρέωσης διοδίων των 0,064€/km
- η επιλογή εξαιρετικά μακροχρόνιας διάρκειας σύμβασης (35 έτη) που αυξάνει εξαιρετικά το ρίσκο της μελλοντικής ζήτησης (έσοδα διοδίων)
- η επιλογή του να συμπεριληφθεί στο αντικείμενο της παραχώρησης και η βαριά συντήρηση η οποία εμπεριέχει σημαντικότερες αβεβαιότητες χωρίς δυνατότητα αξιόπιστης εκτίμησης των μελλοντικών δαπανών, πόσο μάλλον δε για εξαιρετικά μακροπρόθεσμα διαστήματα.

Η ανάληψη των παραπάνω κινδύνων από τον παραχωρησιούχο ουσιαστικά θα αποστερήσει από το δημόσιο τις σημαντικότερες δυνατότητες κερδοφορίας με αντάλλαγμα την προείσπραξη μικρού μόνου κλάσματος των μελλοντικών κερδών.

Εφόσον παραμένει η μνημονιακή υποχρέωση για κάποιο είδος παραχώρησης, έχουν κατατεθεί δημοσίως (από πρόσωπα που έχουν μεγάλη εμπειρία στη διαχείριση έργων στην Ελλάδα) διάφορες εναλλακτικές προτάσεις που κυρίως αφορούν τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σε επιμέρους αντικείμενα με ασφαλή πρόβλεψη δαπανών και σύνδεση της αμοιβής με τα έσοδα. Κοινή παράμετρος των εναλλακτικών προτάσεων είναι η σημαντικά μικρότερη διάρκεια των συμβάσεων σύμπραξης, της τάξης των 10 ετών. Το



όφελος των εναλλακτικών προτάσεων (στη λογική «του μη χείρον βέλτιστον») είναι ότι δεν αναιρούνται οι δεσμεύσεις της χώρας προς τους Ευρωπαίους εταίρους για παραχώρηση της Εγνατίας Οδού, αφού και η συντήρηση και η λειτουργία της οδού (όπως και σήμερα) και μέρος της εκμετάλλευσης με τη μορφή ΣΔΙΤ (ΣΕΑ, οπτική ίνα, ηλεκτρονικά διόδια, εμπορευματικά, ΑΠΕ, κτλ.) ανατίθεται σε ιδιώτες.

Σε κάθε περίπτωση όμως, **το βέλτιστο αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με τη διατήρηση του παρόντος μικτού μοντέλου διαχείρισης της Εγνατίας Οδού**, με το οποίο οι εργασίες εκτελούνται από ιδιωτικές τεχνικές εταιρίες και τα διόδια εισπράττονται από το Δημόσιο, ενώ παρέχεται η δυνατότητα να αξιοποιηθούν τα σημαντικότερα μελλοντικά κέρδη ως εξής:

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

Θεσσαλονίκη  
Δεκέμβριος 2020