

Υπεγράφη Σύμφωνο
Συναντίληψης μεταξύ
ΥΠΟΜΕΔΙ και
παραχωρησιούχων

Στόχος η επανέναρξη των
κατασκευαστικών
εργασιών

Μειώσεις στις τιμές
των διοδίων αναμένονται
στο τέλος του
καλοκαιριού



Σε κρίσιμη καμπή οι πέντε αυτοκινητόδρομοι

Δρομολογήθηκε -όπως όλα δείχνουν- η επανεκκίνηση των έργων των πέντε μεγάλων αυτοκινητόδρομων της χώρας, στους οποίους οι εργασίες κατασκευής έχουν παγώσει τους τελευταίους μήνες, καθώς οι τράπεζες ανέστειλαν τη χρηματοδότηση.

Όπως ανακοίνωσε προ ημερών ο υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων,

Δημήτρης Ρέππας, υπεγράφη Μνημόνιο Συναντίληψης μεταξύ της κυβέρνησης και των εκπροσώπων των παραχωρησιούχων των πέντε υπό κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων, δηλαδή Νέα Οδός, Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος Ε65, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, Αυτοκινητόδρομος Ανατολικής Πελοποννήσου και Ολυμπία Οδός.

Αν και οι τράπεζες δεν έχουν ακόμη πλήρως συμφωνήσει, ο υπουργός εμφανίστηκε αισιόδοξος τονίζοντας ότι μέχρι τα τέλη του ερχόμενου Ιουλίου θα έχουν ολοκληρωθεί οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Οι διαπραγματεύσεις αφορούν και τη χρονική επέκταση της περιόδου κατασκευής

των έργων κατά 1,5-2 χρόνια.

Ωστόσο, η υπογραφή του μνημονίου, αν και αποτελεί θετική εξέλιξη, δεν είναι δεσμευτική για τα εμπλεκόμενα μέρη. Η καταρχήν συμφωνία επιτεύχθηκε την ημέρα κατάθεσης στη Βουλή του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου, δηλαδή μόλις οριστικοποιήθηκε η παροχή πρόσθετης στήριξης στην Ελλάδα.

Αν όλα πάνε καλά, τον Αύγουστο προβλέπεται να γίνει και η μείωση των διοδίων, κατά 25-30% για τα ολοκληρωμένα τμήματα και μέχρι 50% για τα τμήματα που κατασκευάζονται.

Το ΤΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις, με γνώμονα να προχωρήσει η κατασκευή των έργων, με διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, προς όφελος της ανάπτυξης της χώρας.

Ο κ. Ρέππας δήλωσε αισιόδοξος για την έκβαση των διαπραγματεύσεων και επισήμανε πως το Δημόσιο είναι αποφασισμένο να στηρίξει τα έργα που αποτελούν αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο αναπτυξιακό πρόγραμμα της χώρας.

Η υπογραφή του Συμφώνου Συναντίληψης αποτελεί την πρώτη θετική κατάληξη της κυβερνητικής πρότασης για την απεμπλοκή των έργων, που παρουσιάστηκε στις 14.4.2011, με την οποία συμφώνησαν τελικά οι εταιρείες, έπειτα από σκληρές διαπραγματεύσεις. Παράλληλα, ανακοινώθηκε τότε από την κυβέρνηση η συγκρότηση ανώνυμης εταιρείας ειδικού σκοπού όπου θα εκχωρηθούν τα έσοδα του Δημοσίου από τα σημερινά και τα μελλοντικά διόδια, ώστε να διασφαλιστεί η δυνατότητα του Δημοσίου να καλύψει τις υποχρεώσεις του, όπως και η πρόσληψη συμβούλου για τους αυτοκινητοδρόμους, διαδικασίες που ήδη προωθούνται.

Ο κ. Ρέππας και ο υφυπουργός κ. Μαγκριώτης επισήμαναν τις παρεμβάσεις της πολιτείας από την αρχή του χρόνου ώστε να μην υπάρξουν νέες αυξήσεις διοδίων στους αυτοκινητοδρόμους Μαλιακός - Κλειδί και Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα. Σε αντίθετη περίπτωση, οι οδηγοί θα είχαν επιβαρυνθεί με αυξήσεις της τάξης του 40-50%, με βάση τις προβλέψεις των συμβάσεων.

Το μνημόνιο βασίζεται στο πνεύμα και στο γράμμα των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης, που είχαν υπογραφεί από την προηγούμενη κυβέρνηση και προβλέπει συγκεκριμένη κατανομή κινδύνων μεταξύ των μερών, συγκεκριμένες υποχρεώσεις και αρμοδιότητες για κάθε συμβαλλόμενο, όπως ανακρίνωσε ο υπουργός ΠΟΜΕΔΙ.

Στις διαπραγματεύσεις συμμετείχαν και οι εκπρόσωποι των τραπεζών που χρηματοδοτούν τα έργα και όποιοι βλέπουν θετικά την επίτευξη της συμφωνίας και αναμένεται να δώσουν το πράσινο φως για την περαιτέρω χρηματοδότηση του προγράμματος, που είναι το μεγαλύτερο αυτή την εποχή στη χώρα μας, όπως ανέφερε ο κ. Ρέππας.

Θα ακολουθήσουν διαπραγματεύσεις ανάμεσα στο Υπουργείο Οικονομικών και τις 44 τράπεζες, που χρηματοδοτούν τα έργα, από τις οποίες 11 είναι ελληνικές.



Διακοπή εργασιών από το φθινόπωρο

Από το περασμένο φθινόπωρο οι τράπεζες έχουν διακόψει τη χρηματοδότηση των έργων, με βασικό επιχείρημα ότι η Ελλάδα οδεύει προς τη χρεοκοπία. Με την ολοκλήρωση των συζητήσεων εκτιμάται ότι

χώρα η τελική συμφωνία θα κατατεθεί για ψήφιση από τη Βουλή.

Αύξηση επιτοκίων δανεισμού

Εν τω μεταξύ, πληροφορίες αναφέρουν ότι οι τράπεζες ζητούν αύξηση των επιτοκίων δανεισμού κατά

ταιρείες εκτιμάται ότι θα μετακυλήσουν το κόστος στα διόδια, κάτι που δεν επιθυμεί το Υπουργείο Υποδομών.

Το αδιέξοδο επιβαρύνεται από τη μείωση της κυκλοφορίας κατά 4% - 21% ανά αυτοκινητόδρομο, σε συνδυασμό με τη ραγδαία αύξηση της τιμής της βενζίνης, η οποία έχει διαταράξει το χρηματοοικονομικό μοντέλο των αυτοκινητόδρομων.

Οι τράπεζες έχουν διαμνηύσει στους εργολάβους και στην Πολιτεία ότι στα έργα πρέπει να υπάρξουν καθαρές δεσμεύσεις. Η σταθεροποίηση της ροής των εσόδων, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, αποτελεί το γόρδιο δεσμό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

Το Υπουργείο Υποδομών, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, έχει εισηγηθεί στις κοινοπραξίες και τα πιστωτικά ιδρύματα δύο προτάσεις για το ξεπέρασμα του σημερινού αδιεξόδου:

- Η πρώτη έχει βραχυπρόθεσμη ισχύ έως τα τέλη του 2011 και προβλέπει τη δημιουργία εγγυητικού λογαριασμού 500 εκατ. ευρώ στην Τράπεζα της Ελλάδος. Το Δημόσιο θα προκαταβάλει 500 εκατ. ευρώ, προκειμένου το ίδιο ποσό να εισφέ-

“ **«Το Δημόσιο είναι αποφασισμένο να στηρίξει τα έργα. Αποτελούν το μεγαλύτερο αναπτυξιακό πρόγραμμα της χώρας»** **τόνισε ο υπουργός ΠΟΜΕΔΙ, Δ. Ρέππας** ”

θα ξεκινήσει και πάλι η χορήγηση των δανείων και θα ανοίξουν τα εργοτάξια.

Ο υπουργός ΠΟΜΕΔΙ αναφέρθηκε σε μεγάλες αστοχίες, αφού σχεδόν σε όλα τα έργα έχουν προκύψει σοβαρά τεχνικά προβλήματα (περιοχές Καϊάφα και Κλόκοβας, βιότοπος αρκούδας κλπ.), που επιβάλλουν μεγάλες αλλαγές, ενώ είναι δεδομένες οι καθυστερήσεις σε απαλατρώσεις, αρχαιολογικές ανασκαφές και μετακίνηση δικτύων κοινής ωφέλειας.

Το νέο χρονοδιάγραμμα θα είναι έτοιμο το Νοέμβριο και στη συνέ-

100-350 μονάδες, διαφορετικά θα αποχωρήσουν από τα έργα.

Τα πιστωτικά ιδρύματα αποτελούν τις κύριες πηγές χρηματοδότησης των αυτοκινητόδρομων, μετέχοντας με 3,3 δισ. ευρώ ή 38% στην κατασκευή των έργων. Οι 43 εμπλεκόμενες τράπεζες (11 ελληνικές και 32 ξένες) επιθυμούν να αυξηθούν σημαντικά τα επιτόκια με τα οποία δανείζουν τις κατασκευαστικές εταιρείες, καθώς τα έργα σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα κρίνονται ασύμφορα. Αν οι τράπεζες πετύχουν άνοδο των επιτοκίων δανεισμού, οι κατασκευαστικές ε-

ρουν οι τράπεζες προς τους παραχωρησιούχους για να επανεκκινήσουν τα έργα.

• Η δεύτερη πρόταση προβλέπει τη σύσταση εταιρείας ειδικού σκοπού με την ονομασία «Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι». Η εταιρεία αυτή θα προικοδοτηθεί με τα μελλοντικά έσοδα του Δημοσίου από τα διόδια, τα οποία υπολογίζονται σε 20 δις. ευρώ έως τη λήξη των 30ετών συμβάσεων παραχώρησης.

Εκτός από το αίτημα των τραπεζών για αύξηση των επιτοκίων δανεισμού, οι διαπραγματεύσεις έχουν ως αγκάθια τις διεκδικήσεις των εργολάβων έναντι του Δημοσίου. Οι κατασκευαστικές εταιρείες, βασιζόμενες στο χαμηλό ποσοστό απαλλοτριώσεων, αλλά και στη μη λειτουργία των προβλεπόμενων σταθμών διοδίων, διεκδικούν αποζημιώσεις περί τα 550 εκατ. Πέρα από τις απαλλοτριώσεις, μεγάλη καθυστέρηση στην πρόοδο των έργων έχουν προκαλέσει οι προσφυγές πολιτών και περιβαλλοντικών οργανώσεων σε τμήματα του Ε 65, της Ιόνιας Οδού και της Ολυμπίας Οδού.

Το υπουργείο διερευνά εναλλακτικές λύσεις για τις χαράξεις που έχουν ήδη απορριφθεί από το Συμβούλιο Επικρατείας. Όμως, μείωση του τεχνικού αντικειμένου συνεπάγεται τροποποίηση των συμβάσεων. Στο τμήμα Κόρινθος - Πάτρα (περιοχή Βραχνεία), οι κάτοικοι ζητούν άλλη χάραξη, η οποία ενδέχεται να κοστίσει 100 εκατ. ευρώ. Οι παραχωρησιούχοι εγγράφουν στους ισολογισμούς τους ότι θα διεκδικήσουν από το Δημόσιο, όποιες σχετικές δικαστικές προσφυγές τελεσφορήσουν εναντίον τους.

Οι δηλώσεις του κ. Ρέππα

Ανακοινώνοντας την υπογραφή του μνημονίου, ο υπουργός ΠΟΜΕΔΙ, Δ. Ρέππας τόνισε τα εξής: «Ανακοινώνουμε σήμερα τη θετική κατάληξη του διαλόγου με τους παραχωρησιούχους και τους εκπροσώπους των τραπεζών, προκειμένου να διαμορφώσουμε ένα σύμφωνο συναντίληψης εντός του οποίου θα αναζητήσουμε -και από

αυτό θα προκύψουν- οριστικές λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων σχετικά με τους πέντε μεγάλους αυτοκινητόδρομους.

Η όλη διαδικασία εξελίχθηκε με όρους διαφάνειας, με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Η συμφωνία αυτή -και μάλιστα σε τέτοιες δύσκολες οικονομικές συνθήκες- φανερώνει τη σταθερή επιλογή που κάνουν όλα τα μέρη, να παραμείνουν και να στηρίξουν αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό πρόγραμμα. Έχει πολύ μεγάλη αξία να τονίσουμε ότι η συμφωνία στην οποία έχουμε καταλήξει και μονογράφηκε από το Γενικό Γραμματέα και τους εκπροσώπους των παραχωρησιούχων, που είναι η πλευρά με την οποία συμβάλλεται το Δημόσιο, είναι μια συμφωνία η οποία στηρίζεται στο πνεύμα και το γράμμα των αρχικών συμβάσεων που προβλέπει το πλαίσιο, συγκεκριμένη κατανομή κινδύνων μεταξύ των μερών, συγκεκριμένες υποχρεώσεις και αρμοδιότητες για κάθε συμβαλλόμενο.

Θέλω ιδιαίτερα να αναφερθώ στην προσπάθεια που κάναμε αυτούς τους μήνες προκειμένου να ενισχύσουμε τη θέση του Δημοσίου, βελτιώνοντας τις επιδόσεις της Διοίκησης σε πολλούς τομείς, ιδιαίτερα στον τομέα των απαλλοτριώσεων και της προόδου των αρχαιολογικών ερευνών και ανασκαφών. Η ισχυροποίηση της θέσης του Δημοσίου, δε θωρακίζει μόνον το δημόσιο συμφέρον, αλλά αποτελεί παράγοντα, πολύ σημαντικό, για τη σταθερή προοπτική αυτών των έργων. Όταν μιλούμε για συμβάσεις παραχώρησης δε μιλούμε για ένα κλασικό δημόσιο έργο. Πρόκειται για ένα μοντέλο στο οποίο αυτοί που έχουν συμβληθεί με το Δημόσιο, έχουν την αποκλειστική ευθύνη προκειμένου να αντιμετωπίσουν και να λύσουν τα προβλήματα που προκύπτουν, χωρίς να χρειάζεται παρέμβαση του Δημοσίου. Αυτό άλλωστε είναι και το πνεύμα και το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των συμβάσεων παραχώρησης.

Όμως, οι μεγάλες αστοχίες στις παραδοχές, βάσει των οποίων υπο-

γράφηκαν οι σχετικές συμβάσεις, τα προβλήματα τα οποία σε μεγάλο βαθμό στην αρχική φάση των έργων αυτών δεν αντιμετωπίστηκαν, όπως είναι η μεγάλη καθυστέρηση των απαλλοτριώσεων, αλλά και άλλα προβλήματα που προέκυψαν στην πορεία, έθεσαν σε κίνδυνο τη συνεπή εφαρμογή του χρηματοοικονομικού μοντέλου, όπως αυτό ακριβώς είχε προβλεφθεί. Όλα αυτά, οδήγησαν τα έργα σε μια κατάσταση ιδιαίτερα κρίσιμη και επέβαλαν την ανάληψη πρωτοβουλίας από την πλευρά μας.

Το Δημόσιο, λοιπόν, με γνώμονα το συμφέρον τη χώρας, της ελληνικής οικονομίας, αλλά και των πολιτών που είναι οι σημερινοί και βεβαίως οι αυριανοί χρήστες των ολοκληρωμένων αυτοκινητοδρόμων, στο πλαίσιο αυτής της πρωτοβουλίας διατύπωσε συγκεκριμένες προτάσεις, πάντοτε στο πνεύμα και το γράμμα των αρχικών συμβάσεων και μετά από ουσιαστικές συζητήσεις οι προτάσεις αυτές όπως σε γενικές γραμμές είχαμε ανακοινώσει στις 14 Απριλίου σε κοινή συνέντευξη Τύπου με τον υπουργό Οικονομικών, έγιναν δεκτές από την πλευρά των παραχωρησιούχων.

Μονογράφουν αυτό το σύμφωνο συναντίληψης και βεβαίως γίνονται δεκτές καταρχήν οι προτάσεις από τους εκπροσώπους των τραπεζών που συμμετείχαν σε αυτή τη διαδικασία και συναινούν σε αυτή την πρωτοβουλία η οποία είχε θετική έκβαση.

Αυτό το οποίο πρέπει να κάνουμε τώρα, είναι να συνεχίσουμε με την ίδια συνέπεια, ευθύνη και σοβαρότητα. Ξεκινούμε μια συζήτηση προκειμένου να εξειδικεύσουμε, πλέον, αυτό το πλαίσιο, όσον αφορά στις τεχνικές λύσεις, όσον αφορά στην τεκμηρίωση της βιωσιμότητας αυτού του μεγάλου αναπτυξιακού προγράμματος και πιστεύω ότι μέσα στον επόμενο μήνα θα είμαστε έτοιμοι να κάνουμε μια ανακοίνωση εξίσου αισιόδοξη, για το ότι οι τράπεζες, όπως μέχρι τώρα καταρχήν δέχονται, παραμένουν στο πρόγραμμα αυτό. Θα επιβεβαιώσουν την οριστική θέση τους, ε-

μπράκτως πλέον, με τη συνέχιση της καταβολής των ποσών στο πλαίσιο των δανείων, προκειμένου να ξεκινήσει η κατασκευή νέων τμημάτων σε αυτούς τους αυτοκινητόδρομους.

Τα θέματα είναι πολυσύνθετα, τα προβλήματα δεν έχουν εξαλειφθεί. Η προσπάθεια αυτή, ιδίως σε τέτοιες συνθήκες, απαιτεί ευθύνη από όλες τις πλευρές. Εμείς την επιδείξαμε και οι άλλες πλευρές έδειξαν ένα τέτοιο πνεύμα για να φτάσουμε σε αυτό το αποτέλεσμα, σε αυτή την "ενδιάμεση" συμφωνία. Είμαι αισιόδοξος και για τη συνέχεια».

Οι τιμές των διοδίων

Στο θέμα των διοδίων, είπε ο κ. Ρέππας, με πρωτοβουλία που ανέλαβε η κυβέρνηση, απέτρεψε την αύξηση της τιμής των διοδίων όπως αυτή προβλεπόταν στις αρχικές συμβάσεις σε πολλές περιπτώσεις. Αναφέρομαι συγκεκριμένα στον αυτοκινητόδρομο Μαλιακός - Κλειδί, της κοινοπραξίας «Αιγαίο». Εκεί γνωρίζετε ότι σύμφωνα με τη σύμβαση του 2007 θα έπρεπε να αυξηθεί η τιμή των διοδίων την 01/01/2011 κατά 33%. Αυτή η αύξηση δεν έγινε προς όφελος του χρήστη, όπως επίσης, στη Νέα Οδό, θα έπρεπε να έχουμε αυξήσεις και το Μάρτιο, κατά 20% και τώρα τον Ιούνιο αύξηση κατά 30%, όπως ανάλογα ποσοστά τις ίδιες περιόδους και στο τμήμα Ελευσίνα - Κόρινθος στην Ολυμπία Οδό. Αυτές οι αυξήσεις, μετά από παρέμβασή μας, δε γίνονται, με συνέπεια τα διόδια να παραμένουν στο επίπεδο του προηγούμενου χρόνου. Χαμηλότερα, δηλαδή, από αυτό που είχε συμφωνηθεί από την τότε κυβέρνηση με τους παραχωρησιούχους. Αυτό δείχνει το ενδιαφέρον μας να κρατήσουμε την τιμή των διοδίων σε ένα επίπεδο το οποίο θα είναι υψηλότερο από αυτό που παραλάβαμε, στο πλαίσιο των συμβατικών υποχρεώσεων με τις οποίες το Δημόσιο δεσμεύεται και το γνωρίζετε πολύ καλά αυτό, αλλά θα κάνουμε τα πάντα για περαιτέρω εξορθολογισμό και μείωση της τιμής των διοδίων. ▶

«**Τ**ο πάγωμα των κατασκευών συμβάλλει τα μέγιστα στην ελληνική ύφεση και επιτείνει την κρίση στον κατασκευαστικό κλάδο. Η ελληνική κυβέρνηση βρίσκεται σε επαφή με τράπεζες και άλλους επενδυτές για την εξεύρεση 8,6 δισ. που θεωρούνται απαραίτητα για την ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων. Η επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας περνάει μέσα από τη σωτηρία των μεγάλων οδικών έργων υποδομής» αναφέρεται σε εκτενές ρεπορτάζ του «Bloomberg».

Το πρακτορείο τονίζει ότι ο Έλληνας πρωθυπουργός επιδιώκει να βγάλει τη χώρα από την ύφεση μέσω της προώθησης των αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάζονται με συμβάσεις παραχώρησης και τα οποία, όπως αναφέρει το ρεπορτάζ, έχουν βαλτώσει εδώ και περισσότερο από ένα χρόνο.

Οι συντάκτες του ρεπορτάζ σημειώνουν ότι το πάγωμα των κατασκευών συμβάλλει τα μέγιστα στην ελληνική ύφεση και επιτείνει την κρίση στον κατασκευαστικό κλάδο. Το ρεπορτάζ φιλοξενεί δηλώσεις του προέδρου της «Ελλάκτωρ», Α. Καλλιτσάντζη, ο οποίος υποστηρίζει ότι θα πρέπει να γίνουν τα πάντα προκειμένου να συνεχιστούν και να ολοκληρωθούν τα έργα που

έχουν ξεκινήσει. Όπως αναφέρεται, τους τελευταίους μήνες έχουν σταματήσει τελείως ή έχουν κολλήσει οι εργασίες σε τέσσερις από τους πέντε νευραλγικούς για τις

ελληνικού δικτύου συγκοινωνιών, αποτελεί μείζονα τροχοπέδη για την αναζωογόνηση της ελληνικής οικονομίας, η οποία πρόκειται να συρρικνωθεί κατά 3,5% φέτος, έ-

Τροχοπέδη για την ανάπτυξη το πάγωμα των έργων

συγκοινωνίες της χώρας οδικούς άξονες που βρίσκονται υπό κατασκευή. Μόνο η κατασκευή του άξονα Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα συνεχίζεται κανονικά, όπως αναφέρει το πρακτορείο. Τονίζει, ακόμη, ότι η κακή ποιότητα του

πειτα από συρρίκνωση κατά 4,4% που σημείωσε το 2010, κατά τις μετρήσεις της «Eurostat».

Πράσινο φως για μετρό

Εν τω μεταξύ, προς απεμπλοκή φαίνεται ότι βγαίνει το πρόβλημα της

υλοποίησης των έργων της «Siemens» και ως εκ τούτου της ολοκλήρωσης των επεκτάσεων των γραμμών του μετρό της Αθήνας προς Ελληνικό, Χαϊδάρι και Περιστέρι, καθώς το Ελεγκτικό Συνέδριο δίνει το «πράσινο φως» για την υλοποίηση των συμβάσεων με τη γερμανική εταιρεία. Εφόσον υπάρξει πολιτική απόφαση, η νέα σύμβαση θα κατατεθεί στη Βουλή. Σε αυτή την περίπτωση, σε ό,τι αφορά το μετρό, οι επόμενοι σταθμοί θα λειτουργήσουν μέσα σε 6 μήνες έως ένα χρόνο.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με πληροφορίες που επικαλείται το Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, το Ελεγκτικό Συνέδριο δίνει το «πράσινο φως» για την υλοποίηση των συμβάσεων που έχουν υπογραφεί με τη γερμανική εταιρεία.

Όπως δήλωσε στο ΑΠΕ ο πρόεδρος της «Αττικό Μετρό», Χ. Τσίτουρας, οι επτά σταθμοί, τέσσερις στην επέκταση προς Ελληνικό, δύο στο Περιστέρι και ένας στο Χαϊδάρι, είναι κατά 95% έτοιμοι και απομένουν τα συστήματα σηματοδότησης, που έχει αναλάβει η «Siemens».

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς, κάποιοι σταθμοί θα λειτουργήσουν σε 6 μήνες και οι υπόλοιποι σε ένα χρόνο.



Οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού

κατασκευής, με νέα χάραξη των επεκτάσεων, κόβοντας, περίπου, 40 χλμ.

Ανακοινώθηκε από το υπουργείο ότι ο διαγωνισμός θα γίνει μέχρι το τέλος του 2011, αλλά το έργο αποσύρθηκε σιωπηλά λόγω οικονομικής κρίσης.

Τώρα, όλα δείχνουν ότι ανα-

θερμαίνεται η υπόθεση της δημοπράτησής του, έπειτα και από την εκ νέου υποβολή της πρότασης κατασκευαστικού ομίλου για την αυτοχρηματοδότηση των επεκτάσεων, με παράλληλη επιμήκυνση του χρόνου εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού από την παραχωρησιούχο κοινοπραξία. Η πρότα-

ση υπεβλήθη στον υπουργό ΠΟΜΕΔΙ, Δημήτρη Ρέππα.

Η μεγάλη τομή της νέας χάραξης (πέρα από τις άλλες παρεμβάσεις και περικοπές) είναι η σήραγγα του Υμηττού, η οποία θα ξεκινά από το μελλοντικό κόμβο της λεωφόρου Κύπρου, στα σύνορα με τη Γλυφάδα, που με τις εκατέρωθεν προσβάσεις θα ενώσει τα νότια προάστια με την Αττική Οδό στο ύψος του Κορωπίου και κατ' επέκταση, με το αεροδρόμιο και τα Μεσόγεια. Αυτό σημαίνει ότι καταργείται το σχέδιο Σουφλιά, που προέβλεπε ότι η σήραγγα θα ξεκινούσε από το ύψος του Βύρωνα και θα κατέληγε στο Κορωπί.

Η δημοπράτηση των επεκτάσεων της Αττικής Οδού έχει εξελιχθεί σε σήριαλ, το οποίο προβλέπεται να συνεχιστεί μέχρι το 2012 και λόγω της οικονομικής κρίσης, αλλά και λόγω των εμποδίων που προβάλλει η υπουργός Περιβάλλοντος, Τίνα Μπιρμπίλη. Ο αρχικός διαγωνισμός είχε προκηρυχθεί από τον πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, Γιώργο Σουφλιά, όταν το έργο προέβλεπε την κατασκευή 67 χλμ. αυτοκινητοδρόμου και σήραγγων, προϋπολογισμού 1,2 δισ. ευρώ.

Μετά τις εκλογές, τα Υπουργεία Υποδομών και Περιβάλλοντος, ακύρωσαν το διαγωνισμό, ως ασύμφορο, και μείωσαν κατά 40% το κόστος

Προς αναθεώρηση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης

Προς αναθεώρηση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης φαίνεται ότι οδεύει η κυβέρνηση, δεδομένης της αρνητικής οικονομικής συγκυρίας και της καθυστέρησης που σημειώνεται στην υλοποίηση των περισσότερων μεγάλων οδικών έργων. Εξαιρέση αποτελεί ο αυτοκινητόδρομος Κορίνθου – Τριπόλεως - Καλαμάτας, η κατασκευή του οποίου βρίσκεται εντός των αρχικών χρονοδιαγραμμάτων.

Η αναθεώρηση φαίνεται ότι είναι ο μόνος τρόπος για την επανεκκίνηση των έργων, που έχουν παγώσει από το περασμένο φθινόπωρο, με τις παραχωρησιούχους κοινοπραξίες να απολύουν προσωπικό. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι εργασίες στη σήραγγα Τεμπών, που είναι η μεγαλύτερη των Βαλκανίων, σταμάτησαν την επόμενη ημέρα της πλήρους διάνοιξης της και ακολούθησαν απολύσεις 250 εργαζομένων. Η παραχωρησιούχος κοινοπραξία έδωσε τη διαβεβαίωση στους απολυμένους πως «όταν ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις με το Δημόσιο και εξασφαλιστεί η συνέχιση της τραπεζικής χρηματοδότησης, θα επαναπροσληφθούν, ώστε τα εργοτάξια να λειτουργήσουν σε πλήρη ανάπτυξη για την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου».

Σύμφωνα με την παραχωρησιούχο εταιρεία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου», η εξέλιξη θα έπρεπε να θεωρείται αναμενόμενη, μετά τη διακοπή της χρηματοδότησης του έργου από τις τράπεζες (από το Νοέμβριο του 2010), οι οποίες θεωρούν το έργο μη βιώσιμο, γεγονός που «πρωτίστως» -σύμφωνα με την εταιρεία- αποδίδουν «στη μείωση των εσόδων από τα διόδια λόγω της μείωσης της κυκλοφορίας και της συνεχιζόμενης άρνησης πληρωμής διοδίων (κυρίως από τους επαγγελματίες), καθώς και στη μη εφαρμογή της συμβατικά προβλεπόμενης αύξησης διοδίων στις αρχές του έτους».

Τέσσερα χρόνια μετά την κύρωση των συμβάσεων, και, ενώ έχει περάσει το 60 έως και 80% του προβλεπόμενου χρόνου κατασκευής, τα τρία μεγαλύτερα έργα (Ιόνια οδός, Κόρινθος - Πάτρα και E65) έχουν προχωρήσει μόνον κατά 30-40%.

Η Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας βρίσκεται στο 85% και το τμήμα Μαλιακός - Κλειδί με τις σήραγγες των Τεμπών στο 68%.

Εκτιμάται ότι στα προβληματικά τμήματα θα γίνει αναστολή των συμβάσεων μέχρι να βρεθούν νέες λύσεις, ενώ θα παραταθούν οι χρόνοι και θα αναπροσαρμοστούν οι προϋπολογισμοί.

Το νέο χρονοδιάγραμμα θα είναι έτοιμο το Νοέμβριο και στη συνέχεια η τελική συμφωνία θα κατατεθεί για ψήφιση από τη Βουλή.

Ουσιαστικά, δηλαδή, αναθεωρούνται οι συμβάσεις παραχώρησης, που κυρώθηκαν προ τετραετίας από τη Βουλή και αφορούσαν ένα από τα μεγαλύτερα πακέτα έργων, συνολικού προϋ-

πολογισμού άνω των 8 δισ. ευρώ.

Οι αρχικές συμβάσεις ήταν οι εξής:

• **Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης.**

Το έργο θα έπρεπε να ολοκληρώνεται, αλλά ακυρώθηκε, με τους παραχωρησιούχους να διεκδικούν αποζημιώσεις.

• **Οδικός Άξονας Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα**, μήκους 365,4 χιλιομέτρων, εκ των οποίων επρόκειτο να κατασκευαστούν τα 283,7 χιλιόμετρα και να βελτιωθούν τα υπόλοιπα 81,7 χλμ., όλα δείχνουν ότι περικόπτεται στο τμήμα Πύργος - Τσακώνα, κυρίως λόγω της περιοχής Καϊάφα.

Το έργο ανετέθη στον όμιλο «Hellenic Autopistas», στον οποίο συμμετείχαν οι εταιρεί-

“Το ΤΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις, με γνώμονα να προχωρήσει η κατασκευή των έργων, με διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, προς όφελος της ανάπτυξης της χώρας”

ες: «Cintra S.A.», «ΓΕΚ Α.Ε.», «Iridium Concessiones de Infraestructuras S.A.», «Dragados S.A.», «Ferrovial Agroman S.A.», «Τέρνα Α.Ε.».

Προβλεπόταν να ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια μέχρι την Πάτρα και σε έξι χρόνια μέχρι την Τσακώνα.

• **Ιόνια οδός:** Ανάδοχος του έργου είναι ο όμιλος «Hellenic Autopistas», στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες: «Cintra S.A.», «ΓΕΚ ΑΕ», «Dragados S.A.», «Τέρνα Α.Ε.» και θυγατρικές εταιρείες της «Dragados».

Βάσει της προσφοράς του αναδόχου, το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 1,4 δισ. ευρώ. Η Ιόνια Οδός ως έργο παραχώρησης έχει μήκος 382 χλμ., με 42 ανισόπεδους κόμβους, και περιλαμβάνει τον αυτοκινητόδρομο «Ιόνια Οδός» μήκους, περίπου, 196 χλμ. από Αντίρριο έως Ιωάννινα, τμήμα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ μήκους, περίπου, 175 χλμ. από την Κηφισιά έως μετά τα Καμένα Βούρλα και το συνδεδηγμένο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα μήκους 11 χλμ.

Η παραχωρησιούχος κοινοπραξία άρχισε να εισπράττει από τις αρχές Ιανουαρίου 2008 το αντίτιμο των διοδίων στο τμήμα του ΠΑΘΕ από Μεταμόρφωση έως Σκάρφεια, δηλαδή από Κηφισιά έως μετά τα Καμένα Βούρλα, του οποίου η

βελτίωση, συντήρηση και λειτουργία περιλαμβάνεται στις υποχρεώσεις της στο πλαίσιο της σύμβασης.

• **Άξονας Κεντρικής Ελλάδος E-65:** Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, από τον ΠΑΘΕ (ημικόμβος κοντά στη Σκάρφεια) έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Παναγιάς της Εγνατίας Οδού μήκους 175 χλμ.

Ανάδοχος ανεδείχθη ο όμιλος «Hellenic Autopistas», στον οποίο συμμετείχαν οι εταιρείες: «Cintra S.A.», «ΓΕΚ Α.Ε.», «Dragados S.A.», «Τέρνα Α.Ε.» και θυγατρικές εταιρείες της «Dragados».

Βάσει της προσφοράς του αναδόχου, το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 1,6 δισ. ευρώ και επρόκειτο να ολοκληρωθεί σε 66 μήνες.

• **Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα:** Ανάδοχος είναι ο όμιλος «Μωρεάς», στο οποίο μετέχουν μόνον ελληνικές εταιρείες, οι: «Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε.» (73,34%), «Παντεχνική Α.Ε.» (13,33%) και «Intracom Holding» (13,33%).

Το κατασκευαστικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 844 εκατομμύρια ευρώ και το συνολικό κόστος στα 1,044 δισ. ευρώ.

Το Έργο Παραχώρησης έχει συνολικό μήκος 205 χλμ. με 26 ανισόπεδους κόμβους και περιλαμβάνει τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και τον αυτοκινητόδρομο Λεύκτρο - Σπάρτη.

Η συνολική προθεσμία για την ολοκλήρωση είναι 54 μήνες.

• **Ράξες Μαλιακού - Κλειδί Ημαθίας:** Αποτελεί τμήμα του ΠΑΘΕ και είναι ένα από τα μεγάλα έργα με σύμβαση παραχώρησης. Ο διαγωνισμός απεμπλόκη από δικαστικές διαμάχες, όταν οι δύο ενδιαφερόμενοι όμιλοι αποφάσισαν ότι μπορούν να συνεργαστούν και να κατασκευάσουν από κοινού το έργο, λύση που απεδέχθη το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ. Το έργο έπρεπε να ολοκληρωθεί σε 4,5 χρόνια με προϋπολογισμό 1 δισ. ευρώ.

Οι δύο όμιλοι που συνεργάζονται είναι: «Aegean Motorway Group», στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες: «Bilfinger Berger®» (34,5%), «Hochtief Projectentwicklung GmbH» (34,5%), «Lamda Development AE» (10%), ΑΕΓΕΚ ΑΕ (9%), «Αθηνά ΑΤΕ» (7%) και «Ευκλείδης ΑΕ» (5%) και

• **Ολυμπία Οδός»,** στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες «Ελληνική Τεχνοδομική - ΤΕΒ ΑΕ» (40%), «J&P - Άβαξ ΑΕ» (32,5%) και «Vinci S.A.» (27,5%).