

## ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΣΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΕΠΙΜΕΝΕΙ ΤΟ ΤΕΕ/ΤΚΜ



Την πεποίθηση ότι η **Εγνατία Οδός ΑΕ «δεν πρέπει να κλείσει»** κι ότι ακόμη κι αν αποφασιστεί να παραχωρηθεί ένα κομμάτι της, αυτό **«θα πρέπει να γίνει με βάση το συμφέρον της πατρίδας και όχι του ιδιώτη»**, εξέφρασε ο πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος/Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας, **Τάσος Κονακλίδης**, κατά τον χαιρετισμό του σε εκδήλωση, που διοργάνωσε στο αμφιθέατρο του ΤΕΕ/ΤΚΜ, στις 10 Δεκεμβρίου, ο Σύλλογος Εργαζομένων στην εταιρεία.

Μάλιστα, ο κ. Κονακλίδης επανέλαβε την πρόταση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για το «πέρασμα» του έργου του μετρό Θεσσαλονίκης στην Εγνατία Οδό ΑΕ, με τη συμβουλευτική υποστήριξη της Απικό Μετρό ΑΕ. «Ένα έργο όπως το μετρό δεν μπορεί να παρακολουθείται με τηλεδιάσκεψη», είπε χαρακτηριστικά.

Πρόσθεσε δε, ότι η πολιτεία οφείλει και πρέπει να δώσει απάντηση για το ποιος είναι ο σχεδιασμός της για την Εγνατία Οδό ΑΕ, της οποίας η αξιολογητέα τεχνονομία «δεν πρέπει με τίποτα να μείνει ακριβοπώλητη». «Πιστεύαμε και πιστεύουμε ότι η Εγνατία Οδός ΑΕ είναι ένα κόσμημα για την πατρίδα μας και το κόσμημα αυτό βασίζεται στα στελέχη του», συμπλήρωσε.

Στην εκδήλωση, ο γενικός γραμματέας του Συλλόγου Εργαζομένων, **Παναγιώτης Πανέτσος**, υποστήριξε ότι η «μνημονιακή παραχώρηση» του άξονα της Εγνατίας Οδού σε ιδιώτη θα στερήσει σημαντικά έσοδα από το ελληνικό δημόσιο, της τάξης των 2 δισ. ευρώ την επόμενη 30ετία, από τα διόδια. Υποστήριξε ότι στη διάρκεια συναντήσεων

με στελέχη του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), αντιλήφθηκε ότι τα δάνεια, που βαρύνουν το έργο, δεν θα τ' αναλάβει ο παραχωρησιούχος.

«**Ελπίζουμε τουλάχιστον να μη γίνει η Εγνατία Οδός εταιρεία "κουφάρι", που θα πληρώνει μόνο τα δάνεια**», είπε χαρακτηριστικά, ενώ υποστήριξε ότι **τεχνιέντως διογκώνεται το κόστος της λεγόμενης «βαριάς» συντήρησης της οδού, ώστε ο ιδιώτης να πετύχει καλύτερη συμφωνία, αν και η Εγνατία -που έχει σχεδιαστεί να έχει διάρκεια ζωής 120 χρόνων- δεν πρόκειται να χρειαστεί τέτοιες εργασίες, πριν την παρέλευση 40ετίας.**

Υπενθύμισε ότι ήδη έχουν γίνει προσφυγές, αφενός στο Συμβούλιο της Επικρατείας (κατά της απόφασης της αρμόδιας Διυπουργικής Επιτροπής για τη μεταβίβαση στο ΤΑΙΠΕΔ των δικαιωμάτων στην ΕΕ (για το θέμα των διοδίων). Παράλληλα, επικίνδυνες νέες, αμέσως μόλις προκληθεί ο σχετικός διεθνής διαγωνισμός.

Σύμφωνα με τον κ. Πανέτσο, **το δυνητικό ανεκτέλεστο έργο για την επόμενη πενταετία (κάθετοι άξονες, έργα στα νησιά, εσωτερική περιφερειακή και άλλοι οδικοί άξονες κτλ) υπολογίζεται σε 2 δισ. ευρώ (με διασφαλισμένη χρηματοδότηση 1,2 δισ. από το ΕΣΠΑ).** Την ίδια στιγμή, υποστήριξε ότι **το δημόσιο οφείλει στην εταιρεία 550 εκατ. ευρώ από επιστροφή ΦΠΑ (σχεδόν 250 εκατ.), από επείγουσες απαλλοτριώσεις και από την ολοκλήρωση έργων αποκατάστασης φυσικών καταστροφών στις Κυκλάδες.**

Ζημιόγωνα επιλογή για το δημόσιο συμφέρον, είναι -σύμφωνα με τον κ. Πανέτσο- και η αφαίρεση, από την Εγνατία Οδό Α.Ε., της εποπτείας των δύο μεγάλων έργων παραχώρησης, του τμήματος «Μαλιακός-Κλειδί» και του άξονα Ε65. «Η αφαίρεση είναι ανατιολόγητη μετά από πέντε χρόνια επιτυχούς δραστηριότητας, ενώ παράλληλα γίνεται στην κρίσιμη φάση των διαπραγματεύσεων. Επιπρόσθετα, θα προκληθεί καθυστέρηση στα έργα, λόγω ανακοπής του ρυθμού διαχείρισης πλήθους θεμάτων (πχ, απαλλοτριώσεις, δίκτυα κοινής ωφέλειας κτλ)», ισχυρίστηκε.

Σύντομη τοποθέτηση έκανε και ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Εγνατίας Οδού Α.Ε, **Πάρις Σαββαΐδης**, ο οποίος είπε ότι στο πλαίσιο τροπολογίας νόμου, που κατατέθηκε την προηγούμενη εβδομάδα, ανοίγει ο δρόμος για ν' αμείβονται οι μηχανικοί και το τεχνικό δυναμικό της εταιρείας με πιο δίκαιο τρόπο. ■



ενδιαφερόμενος] και στην απόδοση πολύ αυστηρών/ απαγορευτικών όρων και περιορισμών δόμησης. Δηλαδή το Δημόσιο πληρώνει μια μελέτη, δαπανώντας λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου, προκειμένου να υποβαθμίσει το ίδιο την περιουσία του/μας. Εκ των υστέρων θεσπίζονται ad hoc Νόμοι και διαδικασίες, όπως ο Εφαρμοστικός Νόμος και τα ΕΣΧΑΔΑ, προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτές οι παραλήψεις και να αξιοποιηθούν τμήματα της γης αυτής. Σε πολλές περιπτώσεις έχουμε ατελή υποκατάσταση του υποκείμενου σχεδιασμού από περιβαλλοντικές μελέτες, τη χορήγηση κατευθύνσεων στους ΟΤΑ για την εκπόνηση προγραμμάτων αστικής αναγέννησης σε περιοχές που υποβαθμίζονται, κ.ο.κ.

### • Πολεοδομικές Μελέτες

- Αρμοδιότητες για την έγκριση Πολεοδομικών Μελετών και γενικότερα πολεοδομικών ρυθμίσεων. Είναι το βασικό θέμα στο οποίο κυρίως οφείλονται οι μακροχρόνιες καθυστερήσεις και η αναποτελεσματικότητα του Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Η συγκέντρωση των αρμοδιοτήτων έγκρισης στο Κέντρο με Προεδρικό Διάταγμα με εξαιρετική τις όλης εντοπισμένες τροποποιήσεις των ρυμοτομικών σχεδίων, δημιουργεί σοβαρές δυσλειτουργίες και ουσιαστικά αποτελεί ακύρωση στην πράξη του πολεοδομικού σχεδιασμού. Η παραπάνω διαδικασία απαιτεί σήμερα χρονικό διάστημα 15-20 ετών. Τα αποτελέσματα των καθυστερήσεων είναι τεράστια έως το σημείο, μια πολεοδομική μελέτη να μη μπορεί να εφαρμοστεί γιατί έχει σχεδιαστεί με δεδομένα προ 20ετίας. Προτείνεται η οριστική λύση του θέματος με την αναθεώρηση του Συντάγματος άρθρο 102 παρ. 1 εδάφιο δ «άσκηση αρμοδιοτήτων ΟΤΑ που τους έχουν ανατεθεί και που συνιστούν αποστολή του Κράτους», και προ-

σωρινή λύση με νομοθέτηση αρμοδιοτήτων έγκρισης από την Περιφερειακή Διοίκηση

- Εφαρμογή των Πολεοδομικών Μελετών.

Η πολυπλοκότητα στα διαφορετικά καθεστώτα επιβολής εισφορών σε γη και χρήμα, οι δυσκολίες στις διαδικασίες απαλλοτριώσεων, η δυσλειτουργία των φορέων εφαρμογής (ΟΤΑ), η μη δέσμευση των Οργανισμών και Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας στη συμμετοχή της εφαρμογής συνιστούν προβλήματα υλοποίησης του πολεοδομικού σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο.

### • Θεσμοθέτηση πόρων.

Οι θεσμοθετημένες διαδικασίες για την προεξοφλητέα μέρους (10%) της εισφοράς σε χρήμα για τις ΠΜ και δεν εφαρμόστηκαν συστηματικά από τους ΟΤΑ και δεν επέδωσαν μέχρι σήμερα γιατί είναι ατελείς και συχνά κοινωνικά και πολιτικά μη επιθυμητές από τις τοπικές κοινωνίες. Προτείνεται σήμερα αφενός να εξειδικευθούν οι διαδικασίες προεξοφλητέας εισφοράς σε χρήμα ώστε να γίνουν λειτουργικές, αφετέρου να θεσμοθετηθούν νέες πηγές οικονομικών πόρων (κοινωνικοί πόροι μέσω των ΠΕΠ ή/ και του ΕΠΠΕΡΑΑ, Πράσινο Ταμείο, προγραμματικές συμβάσεις) που σε συνδυασμό με την αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων έγκρισης να επιταχύνουν τις διαδικασίες ολοκλήρωσης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού και την προώθηση της εκπόνησης ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ και Πολεοδομικών μελετών στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.

### • Ειδικότερα θέματα: - ΣΥΠΟΘΑ, του Ν. 4030/11.

Λειτουργώντας σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας με αρμοδιότητες αντίστοιχες με εκείνες του Περιφερειακού ΣΧΟΠ δεν υποστηρίζονται από κάποια

ανάλογης στελέκωσης υπηρεσία όπως τα παλαιότερα ΣΧΟΠ Περιφέρειας από ΔΙΠΕΧΩ, γεγονός που δημιουργεί μεγάλα προβλήματα ως προς την επάρκεια και την ταχύτητα των γνωμοδοτήσεων.

- Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης:

Αδυναμία εκτέλεσης του έργου του με τους εναπομείναντες υπαλλήλους, απαξίωση του φορέα, πάγωμα επενδυτικών προσπαθειών. Εάν επεκταθούν τα όρια ευθύνης του σύμφωνα με Σχέδιο νέου Ρυθμιστικού θα οδηγηθεί σε πλήρη παράλυση. Εάν δεν είναι δυνατόν να ενισχυθεί ίσως είναι προτιμότερο να καταργηθεί ο Οργανισμός Ρυθμιστικού με παράλληλη ενσωμάτωση του προσωπικού στην ΔΙΠΕΧΩ Κ. Μακεδονίας ως ανεξάρτητο τμήμα, μειώνοντας έτσι την πολυδιόικηση και την πολυφωνία για το ίδιο πράγμα αλλά και την μισθοδοσία Προέδρων και Διοικητικών Συμβουλίων.

Κύριε Υπουργέ,

Όλα αυτά συμβαίνουν την ώρα που η Χώρα πρέπει να «τρέξει», όπως δεν το έχει πράξει για δεκαετίες. Ως επιστήμονες δε συμμεριζόμαστε όσους κατά καιρούς δηλώνουν ότι τα ανωτέρω αποτελούν μέρος ενός «σκοτεινού σχεδίου» απαξίωσης του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, προκειμένου να παραγκωνιστεί ως «αντιαναπτυξιακός». Δυστυχώς, από σειρά λαθών και αβλεψιών, μπορεί να οδηγηθούμε σε αυτό ακριβώς το σημείο.

Ελπίζοντας να λάβετε σοβαρά υπόψη σας όλα τα παραπάνω, δηλώνουμε και πάλι την πρόθεση και τη διάθεση του ΤΕΕ/ΤΚΜ για στενή και αποτελεσματική συνεργασία εφ' όλης της ύλης και ιδιαίτερα επί των θεμάτων Χωροταξίας, δεδομένης και της διαβούλευσης που βρίσκεται σε εξέλιξη για το νέο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. ■