

10 ΧΡΟΝΙΑ ΥΡΟΔΟΜΕΣ.COM/ Σταύρος Σταυρής: 0 Γολγοθάς ενός Αναπτυξιακού Οράματος που έγινε πραγματικότητα

*0 πρόεδρος της Hellastron, Σταύρος Σταυρής αρθρογραφεί με
αφορμή τα 10 χρόνια του yrodomes.com*

Λίγο πριν την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων τα πρώτα έργα παραχώρησης για οδικές υποδομές παραδόθηκαν σε λειτουργία ανοίγοντας ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία των οδικών υποδομών της χώρας μας.

Η λειτουργία της Αττικής Οδού – ένα όνειρο έξι τουλάχιστον δεκαετιών για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου και την περιβαλλοντική ανακούφιση της περιοχής, καθώς και η λειτουργία της Γέφυρας Χαρίλαος Τρικούπης που συνδέει το Ρίο με το Αντίρριο – μια εξαγγελία που μετρά πάνω από εκατό χρόνια ζωής δημιούργησαν βάσιμες ελπίδες ότι η επόμενη δεκαετία θα ήταν η δεκαετία της επανάστασης για τις οδικές υποδομές στην Ελλάδα.

Η εξεύρεση των απαιτούμενων πόρων για την υλοποίηση αυτών των έργων μέσω των «συμβάσεων παραχώρησης» και η αποτελεσματική διαχείριση και ολοκλήρωσή τους, έδειξαν το δρόμο στην ελληνική πολιτεία για την μελλοντική ανάπτυξη του οδικού δικτύου στη χώρα μας. Ήταν τόσο μεγάλος ο ενθουσιασμός από την επιτυχία των έργων παραχώρησης πρώτης γενιάς (Αττική Οδός και Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης) που το 2005 εξαγγέλθηκε ένα μεγαλόπνοο σχέδιο οδικών υποδομών που θα μεταμόρφωνε την Ελλάδα σε ένα ανεπτυγμένο κράτος της Ευρώπης, σχέδιο που ονομάστηκε “Δρόμοι Ανάπτυξης”.

Στα πλαίσια αυτού του σχεδίου ξεκίνησαν οι διαγωνισμοί για την υλοποίηση και των υπόλοιπων πέντε μεγάλων οδικών αξόνων της χώρας μας και ειδικότερα:

- Η Ολυμπία Οδός,
- Η Ιόνια Οδός,
- Ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου,
- Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Ε65 και
- Ο Αυτοκινητόδρομος Μορέα,

με την μέθοδο των συμβάσεων παραχώρησης, ενώ παράλληλα συνεχίζονταν με εντατικούς ρυθμούς η κατασκευή της Εγνατίας Οδού σαν δημόσιο έργο.

Μέχρι τα τέλη του 2007 οι διαγωνισμοί ολοκληρώθηκαν με επιτυχία και τα έργα ανατέθηκαν σε σχήματα στα οποία συμμετείχαν κορυφαίες ελληνικές και ξένες κατασκευαστικές εταιρίες που υποστηρίζονταν χρηματοδοτικά από σημαντικούς Ελληνικούς και διεθνείς τραπεζικούς και επενδυτικούς οργανισμούς, κάτι που διασφάλιζε την επιτυχή υλοποίηση των έργων όπως και αυτά της πρώτης γενιάς

Όπως αποδείχτηκε όμως στη συνέχεια το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο καθώς και οι διαθέσιμοι μηχανισμοί της πολιτείας δεν ήταν σε θέση να υποστηρίξουν τα αισιόδοξα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης των προκαταρκτικών ενεργειών που απαιτούνταν για την εκτέλεση των έργων όπως οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις, οι αρχαιολογικές έρευνες, η μετατόπιση των δικτύων κοινωνικής ωφέλειας, κ.α.

Η έναρξη υλοποίησης των έργων συμπίπτει όμως και με την παγκόσμια οικονομική ύφεση του 2008 που θεωρείται από το ΔΝΤ σαν η πιο σοβαρή οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση μετά την παγκόσμια οικονομική ύφεση του 1929. Στα προβλήματα αυτά έρχεται να προστεθεί και η κατάρρευση της Ελληνικής οικονομίας το 2010 που επιφέρει την αντικειμενική αδυναμία της πολιτείας να ανταποκριθεί στις συμβατικές της υποχρεώσεις, και αυτό με τη σειρά του οδηγεί στην πλήρη αναστολή της χρηματοδότησης των

έργων.

Με αυτά τα δεδομένα η χώρα μας και τα έργα των οδικών υποδομών μπαίνουν στην επόμενη δεκαετία η οποία χαρακτηρίζεται σαν ο Γολγοθάς των έργων παραχώρησης. Ένας Γολγοθάς ο οποίος με την συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών, του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα οδήγησε στην επιτυχή ολοκλήρωση των έργων και στην ύπαρξη σήμερα ενός σύγχρονου και ολοκληρωμένου οδικού δικτύου στη χώρα μας.

Η οικονομική ύφεση στη χώρα μας τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας έχει σαν αποτέλεσμα – ανάμεσα στα άλλα και την ανατροπή όλων των παραδοχών στις οποίες είχαν στηριχτεί τα χρηματοοικονομικά μοντέλα για την χρηματοδότηση των έργων, με τη μείωση της κυκλοφορίας και των εσόδων από τα τέλη διοδίων να αγγίζει σε πολλές περιπτώσεις το 50%. Σε αυτές τις συνθήκες θα πρέπει να προσθέσουμε και τις ισχυρές αντιδράσεις που γεννήθηκαν και γιγαντώθηκαν τα πρώτα αυτά χρόνια της ύφεσης και αφορούσαν στην άρνηση πληρωμής διοδίων.

Έτσι στα μέσα του 2011 έχουν διακοπεί ή μειωθεί σημαντικά οι κατασκευαστικές εργασίες των έργων παραχώρησης ενώ πλέον είναι ορατή και η μη βιωσιμότητά τους υπό τις νέες συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί. Παρόλα αυτά οι κατασκευαστικές εταιρίες που συμμετέχουν στα έργα χρηματοδοτούν με ίδια κεφάλαια τις όποιες δραστηριότητές τους με στόχο να κρατήσουν ζωντανά τα έργα παραχώρησης παρά την έντονη αβεβαιότητα που επικρατούσε την εποχή εκείνη (μεγάλο δημόσιο χρέος, κίνδυνος για GRExit, εντεινόμενη οικονομική ύφεση, κ.α.). Παράλληλα τα τμήματα των αυτοκινητόδρομων που έχουν δοθεί σε κυκλοφορία λειτουργούν και συντηρούνται κανονικά στο σύνολό τους παρά τα όποια προβλήματα συνεπάγεται η διακοπή των εργασιών κατασκευής.

Οι συνεχείς διαπραγματεύσεις των διεθνών σχημάτων που είχαν αναλάβει τα έργα παραχώρησης με τις κυβερνήσεις και τους φορείς χρηματοδότησης ήταν ιδιαίτερα επίπονες και χρονοβόρες κυρίως εξαιτίας των εντεινόμενων απαιτήσεων των τραπεζικών και επενδυτικών φορέων που χρηματοδοτούσαν τα έργα για μεγαλύτερες

εξασφαλίσεις από πλευράς του δημοσίου.

Οι διαπραγματεύσεις αυτές καταλήγουν σε ουσιαστικά αποτελέσματα στα τέλη του 2013 οπότε και με τη σύμφωνη γνώμη του Ελεγκτικού Συνεδρίου και της ΕΕ υπογράφονται από το Ελληνικό Κοινοβούλιο οι αναθεωρημένες συμβάσεις παραχώρησης για τα τέσσερα από τα πέντε έργα. Σε κάποιες από τις συμβάσεις υπάρχει περιορισμός του συμβατικού αντικειμένου, το Ελληνικό Δημόσιο χρηματοδοτεί τα έργα αυτά με το ποσόν του 1 Δις. Ευρώ και παράλληλα εγγυάται την όποια μελλοντική ζημιά παρουσιάσουν τα έργα.

Το 2014 τα έργα επανεκκινούν και η πορεία υλοποίησής τους είναι εντυπωσιακή, πορεία η οποία όμως ανακόπτεται με την αλλαγή του πολιτικού σκηνικού στη χώρα μας και την πλήρη διακοπή της χρηματοδότησης των έργων από πλευράς δημοσίου.

Στα τέλη του 2015 και με τον κίνδυνο να υποχρεωθεί η χώρα μας να επιστρέψει τα ευρωπαϊκά κονδύλια που είχε λάβει για τα έργα, σε περίπτωση μη ολοκλήρωσής τους μέχρι το τέλος του 1ου τριμήνου του 2017, το Ελληνικό Δημόσιο και οι φορείς που έχουν αναλάβει τα έργα παραχώρησης καταλήγουν σε κοινά αποδεκτή συμφωνία με στόχο την συνέχιση και ολοκλήρωση των έργων μέχρι το Μάρτιο του 2017.

Το 2016 αναδεικνύει την ικανότητα και την αποτελεσματικότητα των κατασκευαστικών εταιριών που έχουν αναλάβει την υλοποίηση των έργων καθώς καταφέρνουν με υπερπροσπάθεια του έμψυχου δυναμικού τους να καλύψουν το χαμένο έδαφος και να είναι συνεπείς στις νέες του υποχρεώσεις. Πράγματι από τα τέλη του 2016 αρχίζουν οι τμηματικές παραδόσεις των έργων που ολοκληρώνονται με επιτυχία το Φθινόπωρο του 2017.

Για τα στελέχη των εταιριών παραχώρησης, τα υπηρεσιακά στελέχη του αρμόδιου υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αλλά και για το σύνολο της πολιτικής ηγεσίας αυτής της χώρας, η ολοκλήρωση και των πέντε οδικών έργων παραχώρησης αποτελεί μια δικαίωση της

προσπάθειάς τους αλλά και ένα σημαντικό μάθημα για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση μελλοντικών έργων υποδομών. Η υλοποίηση και των τελευταίων τμημάτων των αυτοκινητόδρομων που είχαν αφαιρεθεί από αρχικό αντικείμενο των έργων θα αναδείξει το δίκτυο της HELLASTRON σε ένα από τα πιο σύγχρονα -αν όχι το πιο σύγχρονο- και ασφαλή δίκτυο στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Σήμερα το οδικό δίκτυο των μελών της HELLASTRON περιλαμβάνει:

- Την Αττική Οδό,
- Την Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης,
- Την Εγνατία Οδό,
- Την Νέα Οδό με τους δύο αυτοκινητόδρομους (Α.Θ.Ε. και Ιόνια Οδό),
- Τον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου,
- Την Ολυμπία Οδό,
- Τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Α.Θ.Ε. και Ε65) και,
- Τον αυτοκινητόδρομο Μορέα.

Ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που συνδέει μεταξύ τους όλες τις περιφέρειες της χώρας μας, τοπικές αγορές, περιοχές εξαιρετικού φυσικού κάλλους, σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους καθώς και όλα σχεδόν τα λιμάνια τα αεροδρόμια και τις συνοριακές εξόδους της χώρας, προσφέροντας τις απαραίτητες υποδομές για την ενίσχυση της ανάπτυξης και της οικονομίας, αναδεικνύοντας την Ελλάδα σαν κομβικό σημείο του εμπορίου της Κεντρικής Ευρώπης, και πόλο έλξης στον διεθνή τουριστικό κλάδο.

Σε αυτό συμβάλλει και η καθημερινή προσπάθεια των 4.500 περίπου εργαζομένων στα έργα αυτά για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών με την 24ωρη αδιάληπτη λειτουργία των περιπόλων οδικής ασφάλειας, των κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας και των ομάδων επέμβασης για την διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς κυκλοφορίας των οχημάτων καθώς και την άμεση και ολοκληρωμένη αντιμετώπιση όλων των συμβάντων που λαμβάνουν χώρα στο δίκτυο. Να επισημάνουμε ότι ο μέσος χρόνος ανταπόκρισης των υπηρεσιών

μας σε συμβάντα είναι έξι λεπτά για τις αστικές περιοχές και λιγότερο από δεκατρία λεπτά για τις άλλες περιοχές.

Η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του δικτύου της HELLASTRON επιβεβαιώθηκε για μία ακόμη φορά κατά τη διάρκεια του lockdown που επιβλήθηκε για την προστασία των πολιτών από την Covid-19 τους προηγούμενους μήνες. Παρά τα αυστηρά μέτρα που θεσπίστηκαν οι αυτοκινητόδρομοι έμεινα ανοιχτοί και σε πλήρη λειτουργία για την εξυπηρέτηση των άμεσων αναγκών της χώρας μας χωρίς καμία έκπτωση στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσέφεραν.

Όμως η ολοκλήρωση και λειτουργία των οδικών έργων παραχώρησης αποτελεί για τα μέλη της HELLASTRON ένα ενδιαμέσο σταθμό και όχι τον προορισμό του ταξιδιού που ξεκίνησε πριν από περίπου δεκαπέντε χρόνια, μιας και υπάρχουν σημαντικές προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν όπως η αυτόνομη κίνηση οχημάτων, τα συνδεδεμένα οχήματα, η επέκταση της ηλεκτροκίνησης, η βελτίωση της ασφάλειας, η μείωση των ρύπων και η προστασία του περιβάλλοντος θέματα ιδιαίτερα κρίσιμα τόσο για την βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών όσο και για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους.