

Κεντρική Οδός Ε-65: πώς θα σωθεί το έργο;

Την απευθείας απόδοση των μελλοντικών εσόδων του Δημοσίου από τα διόδια της Ιονίας Οδού στον Ε65, εφόσον η κυκλοφορία του δρόμου είναι χαμηλή, ζητούν οι τράπεζες που δανειοδοτούν το έργο. Πρόκειται για μια από τις πολλές προτάσεις που έχουν τελευταία τεθεί επί τάπητος, προκειμένου να διασωθεί ο Ε65, «ο πιο αδύναμος κρίκος» από τα τέσσερα «παγωμένα» οδικά έργα.

Αν και η τελική συμφωνία δεν έχει ακόμα οριστικοποιηθεί, όλα δείχνουν ότι Νέα Οδός και Κεντρική Οδός (οι κοινοπραξίες που έχουν αναλάβει να κατασκευάσουν και να διαχειριστούν την Ιονία οδό και τον Ε65 αντίστοιχα) θα λειτουργήσουν ως «αδελφά έργα», καθώς έχουν την ίδια σύνθεση στο μετοχικό τους κεφάλαιο, αλλά χωρίς να συγχωνευθούν. Στο πλαίσιο αυτό, στο σχέδιο για την αναθεώρηση της σύμβασης παραχώρησης του Ε65 (ν.3597/07) περιλαμβάνεται όρος που ζητήθηκε επίμονα από τις τράπεζες που δανειοδοτούν το έργο, περί... περιορισμού της ανάμειξης του Δημοσίου στη μελλοντική χρηματοδότηση του έργου.

Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση παραχώρησης, η λειτουργία του Ε65 θα επιδοτούνταν γενναιόδωρα από το κράτος, αν η κυκλοφορία στον άξονα δεν έφθανε σε ένα ορισμένο επίπεδο (άρθρο 25 της σύμβασης παραχώρησης). Το ποσό αυτό ξεκινά από 75.000 ευρώ για το πρώτο εξάμηνο λειτουργίας και φθάνει το εξωπραγματικό ποσό των 120 εκατ. ευρώ λίγο πριν από το τέλος της 30ετούς περιόδου παραχώρησης. Όμως οι τράπεζες που δανειοδοτούν το έργο απαίτησαν τα χρήματα της κρατικής επιδότησης (όταν πια κατασκευαστεί το έργο) να μη δίνονται από το Δημόσιο στην κοινοπραξία Κεντρική Οδό, αλλά να παρακρατούνται από τα μελλοντικά έσοδα που θα απέδιδε η Νέα Οδός στο Δημόσιο από τα διόδια της Ιονίας Οδού. Το μέσο θα είναι η χρηματοοικονομική σύνδεση των δύο συμβάσεων παραχώρησης, οι οποίες, ωστόσο, παραμένουν αυτόνομες.

Αυτό πάντως που δεν έχει ξεκαθαρίσει ακόμα είναι με ποιο τρόπο θα κατασκευαστεί το έργο. Ο Ε65 χωρίζεται σε δύο κομμάτια: στο τμήμα της εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης από Σκάρφεια έως

Ράχες (Μαλιακός κόλπος, 57 χλμ.), που κατασκευάζεται με έξοδα του Δημοσίου και αναμένεται να παραδοθεί (με πολυετή καθυστέρηση) στα τέλη του 2014. Και στο τμήμα Λαμίας – Παναγιάς (Εγνατία), συνολικού μήκους 174 χλμ., από το οποίο θα κατασκευαστούν περίπου 80 χλμ: από τον κόμβο Ξυνιάδας έως τον κόμβο Τρικάλων. Το πιθανότερο είναι, όπως αποφασίστηκε και για την Ολυμπία Οδό (με το τμήμα Πάτρας – Πύργου) τα τμήματα Λαμίας – Ξυνιάδας και Τρικάλων – Παναγιάς να δημοπρατηθούν ως δημόσια έργα. Υπενθυμίζεται ότι για το τμήμα Τρικάλων – Παναγιάς είχε κατατεθεί προσφυγή στην Ε.Ε., η οποία απορρίφθηκε και προσφυγή στο ΣτΕ, που αποσύρθηκε. Ως αποτέλεσμα όμως οι απαλλοτριώσεις στο τελικό τμήμα δεν έχουν καν ξεκινήσει.

Πηγή: Καθημερινή / Γ.Λιάλιος