

Κίτρινη κάρτα ΕΣΠΑ: Ένα δισ.ευρώ ανά έτος για να τρέξουν τα έργα υποδομών

Με ρυθμούς που πρέπει να φτάνουν το 1 δισ.ευρώ κάθε χρονιά, θα πρέπει να τρέχει τα επόμενα χρόνια το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΥΜΕ-ΠΕΡΑΑ, που αφορά έργα υποδομών και περιβάλλοντος, για να καταφέρει να απορροφήσει όλα τα διαθέσιμα κονδύλια

Τα “καμπανάκια” χτυπάνε από τα στοιχεία που έχει συλλέξει η διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, DG Regio για όλα τα κράτη-μέλη. Πιο αναλυτικά για τα στοιχεία για την Ελλάδα φανερώνουν χαμηλά ποσοστά απορρόφησης σχεδόν σε όλους τους τομείς.

ΤΑ ΚΑΜΠΑΝΑΚΙΑ ΕΙΧΑΝ ΧΤΥΠΗΣΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟ

Τα ανησυχητικά στοιχεία για την υλοποίηση των έργων με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ είχαν ήδη επισημανθεί από τον Ιούνιο. Στην πρόσφατη σύγκληση της επιτροπής παρακολούθησης του Ε.Π. «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) 2014–2020, στις 12 Ιουνίου 2019 ο εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ.Βύρωνας Καμπάρακης, είχε εκφρασει τις ανησυχίες της Ευρ.Επιτροπής για τον έως τότε χαμηλό βαθμό υλοποίησης του προγράμματος. Είχε επισημάνει πως υπό τον τρέχοντα ρυθμό απαιτούνται ετήσιες επενδύσεις 1 δις ευρώ για να αξιοποιηθούν πλήρως οι πόροι του προγράμματος.

Μάλιστα όπως είχε πει “προς το παρόν τουλάχιστον υλοποιείται μόνο ό,τι είχε προγραμματισθεί και δρομολογηθεί στις προηγούμενες περιόδους”. Η καθυστέρηση και η αδυναμία να επιτευχθούν οι στόχοι που η χώρα είχε θέσει για το 2018 αποτυπώνονται και στα Πλαίσια Επίδοσης (Π.Ε.) του Προγράμματος, τα οποία κατ’ελάχιστον έχουν επιτευχθεί, ενώ δεν έχουν λυθεί επιμέρους προβλήματα που επανειλημμένα έχουν εντοπισθεί.

ΑΓΧΩΝΟΥΝ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗΣ

Στο πεδίο των Υποδομών, ένας από τους δείκτες μέτρησης είναι οι νέοι αυτοκινητόδρομοι, οι οποίοι σύμφωνα με τον σχεδιασμό του ελληνικού ΕΣΠΑ φτάνουν στα 370 km. Από αυτούς έχουν υπογραφεί συμβάσεις για τα 275 χιλιόμετρα δρόμων ενώ έχουν παραδοθεί 41 χιλιόμετρα (δηλαδή το 11%). Αντίστοιχα σε κοινοτικό επίπεδο έχει παραδοθεί το 16%, ενώ έχουν υπογραφεί συμβάσεις για το σύνολο των διαθέσιμων κονδυλίων.

Χαμηλότερες είναι οι επιδόσεις στην ανακατασκευή και στις βελτιώσεις σε οδικά δίκτυα. Ο στόχος είναι να καλυφθούν επενδύσεις σε 354 χιλιόμετρα, ενώ έχουν αναληφθεί συμβάσεις για 121 χιλιόμετρα και έχουν υλοποιηθεί τα 18 χιλιόμετρα.

Μικρές σχετικά είναι οι επιδόσεις που καταγράφονται στα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και στα έργα κατασκευής γραμμών του τραμ και του μετρό στην Ελλάδα, καθώς φαίνεται ότι έχουν σχεδιαστεί 39 χιλιόμετρα εκ των οποίων δεν έχει παραδοθεί ούτε ένα (σ.σ. προφανώς λόγω των καθυστερήσεων στο μετρό Θεσσαλονίκης που προϋπήρχαν, αλλά και των νέων συμβάσεων τις γραμμές μετρό στην Αθήνα οι οποίες θα ολοκληρωθούν αργότερα).

ΑΙΩΝΙΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ- ΑΦΑΝΤΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ

Μεγάλη αρνητική συμβολή στην παρούσα κατάσταση έχουν παίξει οι διαγωνισμοί για έργα με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, που είτε καθυστερούν απελπιστικά να βγουν στον αέρα είτε μπλοκάρουν δικαστικά με αποτέλεσμα να μην μπορούν να οδεύσουν προς υλοποίηση.

Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των έργων ΕΣΠΑ της ΕΡΓΟΣΕ. Δύο σημαντικοί διαγωνισμοί για την ηλεκτροκίνηση στα τμήματα Κιάτο-Ροδοδάφνη και Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα (που έχει χρηματοδότηση από το ΠΕΠ Θεσσαλίας) που έχουν δημοπρατηθεί από το πρώτο εξάμηνο του 2018, έχουν κολλήσει λόγω δικαστικών προσφυγών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να καθυστερεί η απορρόφηση των πολύτιμων κονδυλίων του ΕΣΠΑ.

Τουλάχιστον άλλοι δύο διαγωνισμοί, για την Β`φάση του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Αθήνας και της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Λάρισας-Βόλου έχουν καθυστερήσει σημαντικά πηγαίνοντας πολύ πίσω την απορρόφηση των κονδυλίων.