

Η κληρονομιά που αφήνει σε υποδομές η δεκαετία που τελειώνει, αποτυχίες και υποσχέσεις

Η δεκαετία του 2010 ήταν σίγουρα μία από αυτές που οι ιστορικοί του μέλλοντος θα αναφερθούν. Η οικονομική και κοινωνική κρίση που σάρωσε την Ελλάδα, την άλλαξε ριζικά. Στον κλάδο των κατασκευών και των μεταφορών ήρθαν επίσης εντυπωσιακές αλλαγές τόσο στον επιχειρηματικό όσο και στον χάρτη των διαθέσιμων υποδομών. Πολλές φορές λέμε ότι ήταν μία χαμένη δεκαετία. Η πραγματικότητα είναι πως μπορεί η κρίση να διέλυσε πολλές δομές της χώρας και να δοκίμασε πολλές φορές τις αντοχές της, όμως είναι η δεκαετία που η χώρα έκανε μεγάλες προσθέσεις στις υποδομές.

Σήμερα, τελευταία μέρα της δεκαετίας θα επιχειρήσουμε να κάνουμε μία βουτιά στο τι συνέβη, τι έγινε. Πόσο κερδισμένοι και πόσο χαμένοι βγήκαμε ως έθνος; Η χώρα σε τι επίπεδο βρίσκεται σήμερα σε σχέση με 10 χρόνια πριν;

Για να το κάνουμε αυτό θα πρέπει να γυρίσουμε τον χρόνο 10 χρόνια πριν. Στα τέλη του 2009, η Ελλάδα χωρίς και η ίδια να το αντιλαμβάνεται, εισέρχεται σε μία κρίση άνευ προηγουμένου. Ωστόσο προς το παρόν ζει ακόμα τις τελευταίες “χρυσές” μέρες, με το δανεικό και τελικά πανάκριβο χρήμα να ρέει άφθονο.

ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΟΥ 2009

Εδώ σε αυτή τη στάση θα δούμε πως η χώρα έχει ξεκινήσει τη δημιουργία του δικτύου αυτοκινητόδρομου. Στα δημοσιεύματα της εποχής, η αρχή ολοκλήρωσης τους ξεκινά το 2011 και τα τελευταία τμήματα θα παραδοθούν το 2013. Προς το παρόν χαίρεται την ολοκλήρωση του μεγάλου άξονα της Εγνατίας Οδού. Με 670 χιλιόμετρα παραμένει μέχρι σήμερα ο μεγαλύτερος

αυτοκινητόδρομος της χώρας μας.

Στο λιμάνι του Πειραιά, μόλις έχει συντελεστεί η πρώτη φάση της ιδιωτικοποίησης, εν μέσω μεγάλων αντιδράσεων. Η κινεζική COSCO, αναλαμβάνει τις τύχες των προβλήτων 2 και 3. Η αντίστοιχη ιδιωτικοποίηση στη Θεσσαλονίκη έχει στεφθεί με αποτυχία. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και στα δύο λιμάνια αγγίζει τα 1,2εκατ.τεμάχια.

Όλα τα υπόλοιπα λιμάνια παραμένουν κρατικά.

Τα αεροδρόμια της χώρας παραμένουν κρατικά, εκτός από εκείνο της Αθήνας που έχει ανοίξει τις πύλες του το 2001. Ο τότε υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, Γιώργος Σουφλιάς, έχει εξαγγείλει τη δημοπράτηση ως έργο-παραχώρησης του αεροδρομίου Ηρακλείου, στην περιοχή του Καστελίου.

Στα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα, γίνεται λόγος για ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕΠ μέχρι το 2015 με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή από την Πάτρα μέχρι την Αθήνα και από εκεί μέχρι τη Θεσσαλονίκη και την Ειδομένη. Τα έργα ωστόσο που έχουν ξεκινήσει είναι μέχρι το Αίγιο ενώ στην κεντρική σιδηροδρομική αρτηρία υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στη διάνοιξη των σηράγγων σε Καλλίδρομο και Όθρυς. Ηλεκτροκίνηση λειτουργεί μόνο στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος-Λάρισα-Θεσσαλονίκη.

Στον Προαστιακό της Αθήνας, σε εξέλιξη είναι έργα για τη δημιουργία τετραπλού διαδρόμου από τους Αγίους Ανάργυρους μέχρι την Αττική Οδό. Η προσθήκη σταθμών συνεχίζεται, αν και το δίκτυο είναι μικρό. Τα δρομολόγια είναι αραιά και η μόνη γραμμή που δείχνει να έχει προοπτική είναι αυτή προς Κιάτο.

Στις αστικές συγκοινωνίες το νεαρό Μετρό της Αθήνας, το καμάρι της πόλης, είναι αποτελεσματικό, με συχνά δρομολόγια και επεκτάσεις που είναι σε εξέλιξη. Τρέχουν οι επεκτάσεις της Γραμμής 2 προς Ελληνικό και Ανθούπολη και της Γραμμής 3 προς Αγία Μαρίνα. Την ίδια εποχή τρέχουν οι εργολαβίες για την προσθήκη των σταθμών της Γραμμής 3 Χολαργός, Νομισματοκοπείο, Αγία Παρασκευή.

Ο στόλος λεωφορείων και τρόλεϊ της Αθήνας είναι σχετικά μικρός με πιο πρόσφατη προμήθεια τους το 2005. Τηλεματική δεν υπάρχει και το χάρτινο εισιτήριο (μαζί με όλες τις αμφιβολίες για την αποδοτικότητα του) κυριαρχεί.

Στη Θεσσαλονίκη τα έργα Μετρό έχουν κλείσει 3,5 χρόνια. Ο ορίζοντας ολοκλήρωσης της βασικής γραμμής είναι για τον Οκτώβριο του 2012, όμως τα πρώτα σύννεφα για την έγκαιρη ολοκλήρωση έχουν ήδη φανεί στον ορίζοντα. Ξεκινά η δημοπράτηση για την πρώτη επέκταση του μέσου στην Καλαμαριά. Οι αρχαιολογικές ανασκαφές είναι στο επίκεντρο και οι δύο Μετροπόντικες έχουν μόλις ξεκινήσει τη διάνοιξη των 9,6χλμ. διπλής υπόγειας γραμμής.

Ο ΟΑΣΘ παραμένει ο βασιλιάς των συγκοινωνιών της πόλης με τις παχυλές επιδοτήσεις να ρέουν άφθονες.

Στο τέλος της προηγούμενης δεκαετίας, η Ελλάδα με ορμή από την εποχή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, τρέχει να δημιουργήσει υποδομές, ακόμα όμως δεν τις έχει. Το σημαντικότερο στοιχείο που μπορεί κάποιος να διαπιστώσει είναι πως όλα αυτά τα έργα που είναι τότε σε εξέλιξη δεν φαίνεται να είναι βάσει ενός δομημένου εθνικού στρατηγικού σχεδίου, αλλά διασκορπισμένες ανάγκες φορέων και υπουργείων, πολιτικής και επιδιώξεων.

ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΝΕΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ

Γυρίζοντας στο σήμερα, στις στάχτες (ίσως λίγο υπερβολικός ο όρος αλλά ειδικά στον κατασκευαστικό κλάδο η συντριβή μεγάλου μέρους των επιχειρήσεων ήταν άνευ προηγουμένου για χώρα της Ευρώπης σε καιρό ειρήνης) της κρίσης η χώρα δείχνει όχι μόνο αναγεννημένη αλλά και με μία κληρονομιά που της άφησε η προηγούμενη δεκαετία σε έργα.

Στην πραγματικότητα ο όρος χαμένη δεκαετία, δεν αναφέρεται στο γεγονός ότι δεν έγιναν τομές στις υποδομές, είναι ότι περιοριστήκαμε ως χώρα σε μία δύσκολη προσπάθεια να ολοκληρώσουμε υποδομές που σχεδιάστηκαν και ξεκίνησαν την προηγούμενη δεκαετία, αδυνατώντας να τρέξουμε νέες υποδομές

μέσα στην δεκαετία που τελειώνει. Κάπως έτσι δικαιολογείται ο όρος της “χαμένης δεκαετίας”.

Η κληρονομιά που αφήνει η δεκαετία του 2010 στη νέα, απαλλαγμένη από πολλά βαρίδια δεκαετία του 2020 είναι μεγάλη και χρίζει προσεκτικής και με σχέδιο αντιμετώπισης και εκμετάλλευσης από την πολιτεία και τους φορείς.

Η Ελλάδα διαθέτει ένα μεγάλο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων άνω των 2.200χλμ (από περίπου 1.000 πριν 10 χρόνια) και σε εξέλιξη έργα για άλλα 150χλμ. Στην ουρά για υλοποίηση παραμένουν νέα έργα για επιπλέον 310χλμ (ΒΟΑΚ, βόρειο τμήμα Ε65, επεκτάσεις Αττικής Οδού).

Τα αεροδρόμια της χώρας είναι σε μεγάλο βαθμό ιδιωτικά. 14 περιφερειακά αεροδρόμια (μεταξύ των οποίων εκείνα της Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Χανίων, Μυκόνου, Κέρκυρας), πέρασαν από το 2017 στη Fraport Greece η οποία επενδύσει 415εκατ.ευρώ για την πλήρη ανακαίνιση και αναβάθμιση τους. Φέτος ξεπέρασαν τους 30εκατ.επιβάτες με το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να κάνει νέο απόλυτο ρεκόρ.

Ολοκληρώθηκε μετά από δεκαετίες έργων η βασική διπλή σιδηροδρομική γραμμή με ηλεκτροκίνηση μεταξύ Αθήνας-Θεσσαλονίκης εγκαινιάζοντας μία νέα εποχή για τον σιδηρόδρομο. Ήδη τα πρώτα δείγματα ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι ελπιδοφόρα. Ιδιωτικές εταιρείες εισήλθαν με κυριότερες της Rail Cargo Goldair και Pearl. Λίγο πριν την έναρξη λειτουργίας μετά από 10 χρόνια είναι και η διπλή γραμμή Κιάτο-Αίγιο.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας έχει διπλασιάσει την επιβατική του κίνηση φτάνοντας φέτος το εκπληκτικό νούμερο των 25,5εκατ.επιβατών, με εντυπωσιακή δυναμική και στην αρχή μεγάλων επενδύσεων για την επέκτασή του. Η σύμβαση παραχώρησης επεκτάθηκε για 20 χρόνια (μέχρι το 2046) και τρέχει παράλληλα διαγωνισμός για την πώληση επιπλέον ποσοστού 30%.

Το λιμάνι του Πειραιά πλήρως ιδιωτικοποιημένο κάνει άλματα.

Ξεπερνώντας φέτος τα 5,5εκατ.εμπορευματοκιβώτια είναι η ατμομηχανή των μεταφορών της χώρας αναδεικνύοντας το γεωστρατηγικό ρόλο της Ελλάδας μέσα στην Ευρώπη. Σε διαγωνισμό είναι ένας μεγάλος προβλήτας κρουαζιέρας και επενδύσεις άνω των 600εκατ.ευρώ. Οι προοπτικές του δε φαίνονται εξαιρετικά μεγάλες.

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ιδιωτικοποιημένο επίσης εδώ και 1,5 έτος, δείχνει να ξεκινά μία νέα εποχή. Φέτος αναμένεται ρεκόρ στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, η εκκίνηση επενδύσεων 200εκατ.ευρώ με αιχμή τον 6ο Προβλήτα είναι πολύ κοντά και η αισιοδοξία ότι η πόλη μέσω του λιμανιού θα ανορθωθεί είναι μεγάλη.

Στις αστικές συγκοινωνίες, μέσα στην τρέχουσα δεκαετία, ολοκληρώθηκαν οι επεκτάσεις προς Ελληνικό, Ανθούπολη, Αγία Μαρίνα και η προσθήκη των σταθμών Χολαργός, Νομισματοκοπέιο και Αγία Παρασκευή και τρέχει η επέκταση Μετρό και Τραμ προς Πειραιά.

ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΠΟΤΥΧΙΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ

Μαζί με τις μεγάλες επιτυχίες και κληρονομίες, η δεκαετία του 2010 αφήνει και ανοιχτές πληγές στον τομέα των μεγάλων υποδομών.

Η πιο τρανταχτή είναι η ολοκλήρωση του Μετρό Θεσσαλονίκης. Έχοντας στην πλάτη του 13,5 χρόνια έργων, αποτελεί μία εθνική αποτυχία η μη λειτουργία του. Θα πρέπει να περιμένουμε τουλάχιστον 3,5 χρόνια ακόμα μέχρι να δούμε τα πρώτα δρομολόγια. Η περίπτωση του σταθμού BENIZELΟΥ μάλλον αποτελεί case study αποφυγής στην βιομηχανία παραγωγής δημόσιων έργων.

Αποτυχία αποτελεί και η ακόμα και σήμερα ασυνεννοησία για να φτάσει το τρένο στην Πάτρα. Είναι αδιανόητο η τρίτη μεγαλύτερη πόλης της Ελλάδας, σημαντικό λιμάνι προς τη δύση να παραμένει εκτός δικτύου και εκτός προοπτικών, λόγω μικροπολιτικών και πολλές φορές απερίσκεπτων πολιτικών.

Μεγάλη αποτυχία είναι και η υπόθεση του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος. Από το 2013 όταν και ξεριζώθηκε από την Ολυμπία Οδό, μέχρι και σήμερα, έξι χρόνια μετά, παραμένει μία εθνική καρμανιόλα. Εδώ ας προσθέσουμε και τον ΒΟΑΚ, την ανοιχτή πληγή της Κρήτης αλλά και την Αμβρακία Οδό. Είναι ακόμα μερικά παραδείγματα της προχειρότητας με την οποία διαχειριζόμαστε πολλές φορές, εθνικές στρατηγικές υποδομές.

Αποτυχίες μπορούν να κριθούν και οι μεγάλες καθυστερήσεις στις επεκτάσεις Μετρό και Τραμ προς Πειραιά. Ειδικά στην περίπτωση του Τραμ, όταν στην Ευρώπη απαιτούνται περίπου 2 χρόνια για την κατασκευή και λειτουργία αντίστοιχων επεκτάσεων, εμείς κατορθώσαμε να φτάσουμε στα 7 χρόνια κατασκευών, σπάζοντας μάλλον το παγκόσμιο ρεκόρ καθυστέρησης για έργο Τραμ στην Ευρώπη.

Αποτυχία μπορεί να θεωρηθεί και η μη συμφωνία για ένα σχέδιο επέκτασης της Αττικής Οδού στους κορεσμένους δρόμους της Αττικής. Έχουμε δει τουλάχιστον 5 διαφορετικά πλάνα από το 2001 και μέχρι σήμερα το αποτέλεσμα είναι μηδενικό.

Μικρότερου βεληνεκούς αποτυχία είναι και η Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας. Χρειαστήκαμε 14 χρόνια από την πρώτη εξαγγελία.

Αποτυχία αποτελεί και η αδυναμία προμήθειας νέων αστικών λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Γέρικα, κακοσυντηρημένα, αποτελούν άθλο για εργαζόμενους και επιβάτες στις καθημερινές μετακινήσεις. Στη Θεσσαλονίκη η κατάσταση περιγράφεται ως άνευ προηγουμένου. Χρειάζεται επειγόντως να τρέξει ένας μεγάλος διαγωνισμός.

ΟΙ ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΗΝΕΙ Η ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 2010

Οι υποσχέσεις που αφήνει η δεκαετία του 2010 είναι μεγάλες. Με σημαντικές υποδομές, με έργα που είναι σε εξέλιξη ή σχεδιασμό, πέρα από τις κατά τόπους αποτυχίες (άλλωστε ποια χώρα έχει επιτύχει 100% στα σχέδια ανάπτυξης της;) αυτή τη στιγμή η δυναμική της Ελλάδας στο πεδίο των υποδομών και των μεταφορών αλλά και εν γένει των επενδύσεων είναι μεγάλη.

Μεγαλύτερη ελπίδα είναι το γεγονός ότι το Κράτος έπαψε να είναι ο μοναδικός παίκτης στις συγκοινωνιακές υποδομές (με τις αγκυλώσεις, τις αναστολές και την έλλειψη οράματος) και άφησε πεδίο στην αγορά για να μπορέσει να δείξει την αξία της και να επενδύσει στη χώρα.

Οι μεταφορές με τις υποδομές που έχουν δημιουργηθεί, έχουν μία χρυσή ευκαιρία να γιγαντωθούν με ιδιαίτερη μνεία στα logistics. Η Ελλάδα με αναμορφωμένες συγκοινωνιακές υποδομές και πύλες μπορεί πλέον να πρωταγωνιστήσει στην Ευρώπη.

Το [Ελληνικό](#) αναμφισβήτητα είναι η χρυσή ελπίδα της δεκαετίας και αν υπάρξει μία σοφή διαχείριση του μπορεί να ανεβάσει τη χώρα ψηλά, να αποτελέσει παράδειγμα για άλλες επενδύσεις και να αναδείξει και πάλι την μεγάλη δύναμη του τεχνικού-κατασκευαστικού κλάδου.

Το Ελληνικό δεν θα μπορούσε σαφώς να τοποθετηθεί στις αποτυχίες μας στην δεκαετία που φεύγει. Ένα τέτοιο κολοσσιαίο σχέδιο με την απειρία και δυσκολία της πολιτείας και της κοινωνίας μέχρι να πειστεί για τη χρησιμότητα του θέλει σαφώς χρόνο και μπόλιασμα.

Ας ευχηθούμε αυτή η νέα δεκαετία να είναι μία μεγάλη περίοδος ευμάρειας, σωστών εθνικών επιλογών και μεγάλης βιώσιμης ανάπτυξης για την Ελλάδα και τους πολίτες της.

Καλή Χρονιά