



Στο πιο κρίσιμο σημείο τους βρίσκονται πλέον οι διαπραγματεύσεις ανάμεσα στο Δημόσιο και τους παραχωρησιούχους, για τη διάσωση των τεσσάρων «παγωμένων» οδικών αξόνων.

Το Δημόσιο καλείται να αποφασίσει μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου ποιους συμβιβασμούς είναι διατεθειμένο να κάνει προσβλέποντας στο άμεσο και μακροπρόθεσμο αναπτυξιακό όφελος, λαμβάνοντας ενδεχομένως και ορισμένες «σκληρές» αποφάσεις. Από την πλευρά τους, οι τέσσερις κοινοπραξίες καλούνται να επιδείξουν τη μέγιστη δυνατή ευελιξία, θυσιάζοντας με τη σειρά τους ορισμένες από τις πολλές οικονομικές διεκδικήσεις τους προκειμένου από κοινού οι δύο πλευρές να δημιουργήσουν «κλίμα ασφάλειας» στις 41 ελληνικές και ξένες τράπεζες που δανειοδοτούν τα έργα. Το ενθαρρυντικό είναι ότι Δημόσιο και παραχωρησιούχοι δείχνουν σήμερα περισσότερο από ποτέ αποφασισμένοι να δώσουν λύση.

Πού βρίσκονται, λοιπόν, σήμερα τα πράγματα; Επικεφαλής του Δημοσίου (για λογαριασμό των συναρμόδιων υπουργείων και του Ταμείου Αποκρατικοποιήσεων) έχει τεθεί και επισήμως από τις 17 Αυγούστου ο κ. Ευθύμιος Βιδάλης, με καθήκοντα συμβούλου του πρωθυπουργού. Η κίνηση αυτή έδωσε καταρχήν τέλος στην «πολυαρχία» που υπήρχε στη διαχείριση του θέματος, καθώς στο παρελθόν τα υπουργεία Υποδομών, Οικονομικών και Ανάπτυξης κινούνταν ασυντόνιστα στην προσπάθεια επίλυσης του θέματος. Η «ομάδα» του Δημοσίου έχει από μηνών ενισχυθεί με τρεις οικονομικούς συμβούλους (Barclays, Ernst & Young, Rothchild), δύο τεχνικούς και τρεις νομικούς συμβούλους, οι οποίοι συμμετέχουν στις διαπραγματεύσεις. Εξωτερικούς συμβούλους έχουν προσλάβει και οι τέσσερις παραχωρησιούχοι (Ολυμπία Οδός, Νέα Οδός, Κεντρική Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου). Παρ' ότι οι διαπραγματεύσεις βρίσκονται σε εξέλιξη εδώ και ένα έτος, το υπουργείο Ανάπτυξης και Υποδομών έχει αφήσει να εννοηθεί ότι δεν υπήρξε ουσιαστική πρόοδος το προηγούμενο διάστημα. Ας δούμε τα κύρια ζητήματα που πρέπει να κλείσουν οι διαπραγματεύσεις:

## Τεχνικές αλλαγές

Οι αλλαγές εκπορεύονται από τρεις αιτίες. Κατά πρώτον, από δικαστικές αποφάσεις (λ.χ. το ΣτΕ έχει κάνει δεκτή προσφυγή ενάντια στη διέλευση αυτοκινητόδρομου από την προστατευόμενη περιοχή του Καϊάφα στη δυτική Πελοπόννησο, ενώ η υπόθεση βρίσκεται και στο Ευρωδικαστήριο). Κατά δεύτερον, από την ανάγκη βελτιώσεων στην αρχική χάραξη (λ.χ. στην Κλόκοβα της Δυτικής Ελλάδας έχει ουσιαστικά αποφασιστεί η κατασκευή σήραγγας, αντί διαπλάτυνσης του σημερινού δρόμου). Και τέλος, από την ανάγκη περιορισμού του τεχνικού αντικειμένου των έργων, προκειμένου να μειωθούν οι ανάγκες δανειοδότησής τους.

Το «κλασικότερο» παράδειγμα στην περίπτωση αυτή είναι η διατήρηση του τμήματος Πάτρας - Πύργου - Τσακώνας, εν όλω, εν μέρει ή καθόλου. Η ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων στο τμήμα Πάτρας - Πύργου εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση που αποφασιστεί ο αυτοκινητόδρομος να τελειώνει στην Πάτρα, υπάρχει η απαραίτητη «βάση» για μελλοντική επέκταση (λ.χ. ακόμα και ως δημόσιο έργο). Η περίπτωση της Αττικής Οδού, όπου οι περισσότερες απαλλοτριώσεις είχαν συντελεστεί χρόνια πριν ξεκινήσει το έργο, αποδεικνύει του λόγου το αληθές. Σε κάθε περίπτωση, η κατάργηση του τμήματος Πύργου - Τσακώνας θεωρείται δεδομένη από όλες τις πλευρές, λόγω και της ανυπέρβλητης δικαστικής εμπλοκής. Εδώ απαιτούνται ορισμένες δύσκολες πολιτικές αποφάσεις, τις οποίες η ηγεσία του υπουργείου Ανάπτυξης και Υποδομών φαίνεται διατεθειμένη να λάβει.

## «Αγκάθι» το χρηματοδοτικό κενό

Κρίσιμο είναι το ζήτημα του χρηματοδοτικού κενού, που υπάρχει αναφορικά με τα έργα. Οι σύμβουλοι και των δύο πλευρών καλούνται να καταλήξουν σε μια κοινή εκτίμηση του προβλήματος χρηματοδότησης τόσο στη φάση κατασκευής των έργων, όσο και μελλοντικά, στη φάση λειτουργίας τους.

Από τον υπολογισμό αυτόν εξαρτάται άμεσα και ο μηχανισμός που θα χρησιμοποιηθεί για την επαναφορά της οικονομικής ασφάλειας στα έργα, απαραίτητη προϋπόθεση για την παραμονή των τραπεζών. Το πιο δυσεπίλυτο από τα δύο αφορά στο χρηματοδοτικό κενό που οι παραχωρησιούχοι υποστηρίζουν ότι υπάρχει στη φάση κατασκευής, ζητώντας από το Δημόσιο να αναμειχθεί στην κάλυψή του.

Ο Μηχανισμός Επιμερισμού Κινδύνου είναι ένα από τα λίγα θέματα στα οποία το Δημόσιο έχει δώσει ένα σαφές στίγμα των προθέσεων του. Όπως ανέφερε προ μηνών ο πρώην υπουργός Υποδομών κ. Βορίδης, η βασική φιλοσοφία του μηχανισμού είναι η ακόλουθη: το Δημόσιο πρόκειται να δανείζει το μερίδιό του από τα έσοδα των διοδίων (σ.σ. ξεκινάει να εισπράττει μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και το ποσό που αυξάνεται κλιμακωτά με την πάροδο των ετών) στον παραχωρησιούχο, προκειμένου αυτός να αποπληρώνει το τραπεζικό δάνειο και να καλύπτει τα έξοδα λειτουργίας του κάθε άξονα.

Ο δανεισμός θα γίνεται με ανάλογους όρους εκείνων του δανεισμού των παραχωρησιούχων (δηλαδή με ένα εξαιρετικά χαμηλό επιτόκιο, της τάξης του 3% - 4%) και τα χρήματα θα αποπληρώνονται στο κράτος όταν η κυκλοφορία (άρα και τα έσοδα από τα διόδια) επανέρχεται στα κανονικά επίπεδα.

Ένα άλλο κρίσιμο ζήτημα είναι η βιωσιμότητα των έργων. Δεδηλωμένη πρόθεση της κυβέρνησης είναι η διατήρηση και των τεσσάρων παραχωρήσεων, έστω και με περικοπές αντικειμένου (δηλαδή, του μήκους των οδικών αξόνων). Ωστόσο, δεν είναι δεδομένο ότι οι τράπεζες έχουν την προθυμία να παραμείνουν σε όλα τα έργα, με τον Ε65 να είναι για προφανείς λόγους ο πιο αδύναμος κρίκος στην αλυσίδα (εξαρχής είχε συμφωνηθεί η επιδότηση της κυκλοφορίας του από το κράτος, καθώς ακόμα και τις καλές εποχές δεν εθεωρείτο ότι θα είχε άμεση κερδοφορία, ενώ το δικαστικό πρόβλημα που ανέκυψε με το τελευταίο τμήμα του μειώνει σημαντικά τα περιθώρια εκμετάλλευσης).

Δημόσιο και παραχωρησιούχοι πρέπει να καταλήξουν σε ένα plan B, σε περίπτωση που διαφανεί ότι κάποιο από τα έργα δεν διασώζεται (λ.χ. πλήρης εγκατάλειψή του, με καταβολή αποζημιώσεων ή συγχώνευση του εναπομείναντος τεχνικού του αντικειμένου με άλλο γειτονικό του έργο).

Τέλος, σε ό,τι αφορά τα διόδια, δεδηλωμένη πρόθεση της πολιτείας είναι να ζητήσει τη μείωση των τιμών στα τμήματα που βρίσκονται υπό κατασκευήν, αναλαμβάνοντας να καλύψει τα διαφυγόντα έσοδα. Δυστυχώς, το μοντέλο αυτό έχει εφαρμοστεί για άλλους λόγους (πολιτικούς) μόνο στο εξαιρετικά ατυχές παράδειγμα του κλειστού σταθμού διοδίων Κλειδιού, με το Δημόσιο να καταβάλλει περισσότερα από 10 εκατ. ευρώ ετησίως. Παράλληλα, το Δημόσιο πιθανότατα θα πρέπει να δώσει το «πράσινο φως» στους παραχωρησιούχους να αυξήσουν τα διόδια στο επίπεδο που ορίζουν οι συμβάσεις, στα τμήματα που έχουν ολοκληρωθεί, ζητώντας παράλληλα μια πολιτική διοδίων (λ.χ. εκπτώσεις για τις συχνές διελεύσεις, τις τοπικές μετακινήσεις).

Άγνωστο παραμένει αν στο πλαίσιο αυτό θα διορθωθούν καταφανή λάθη των αρχικών συμβάσεων, όπως η πρόβλεψη για πλευρικά διόδια στους κόμβους που βρίσκονται μέσα στη μητροπολιτική Αθήνα (λ.χ. στο τμήμα Μεταμόρφωσης - Βαρυμπόμπης), η λειτουργία των οποίων θα προκαλούσε νέο γύρο αντιπαραθέσεων.

Η Καθημερινή