



Κινδύνεψε από χρεοκοπία λόγω της καθυστέρησης ορισμού νέας διοίκησης

Η καθυστέρηση ορισμού νέας διοίκησης στην Εγνατία Οδό, αλλά και οι δικαστικές εμπλοκές για τον ορισμό προσωρινής διοίκησης στο Πρωτοδικείο για τη δημόσια εταιρία, κινδύνεψαν να οδηγήσουν σε χρεοκοπία τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας (Ε65), σύμφωνα με πληροφορίες του «Βήματος».

Εως πρότινος, ο Ε65 (όπως και ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου) εποπτευόταν από την Εγνατία Οδό, η οποία, όμως, λόγω αναβολής έκδοσης της απόφασης ορισμού προσωρινής διοίκησης από το δικαστήριο, βρισκόταν σε νομικό κενό και δεν μπορούσε να διαχειριστεί τη σύμβαση παραχώρησης ούτε να εκταμιεύσει χρήματα για την κάλυψη δαπανών του έργου.

Έτσι, μεταφέρθηκε η αρμοδιότητα επίβλεψης του αυτοκινητοδρόμου στο υπουργείο Υποδομών, όπου, σύμφωνα με πληροφορίες, επικράτησε αναβρασμός, προκειμένου να υπογραφούν οι αποφάσεις εκταμίευσης των χρημάτων έγκαιρα, διότι η παραχωρησιούχος εταιρία είχε φτάσει οικονομικά στο «κόκκινο» και τυχόν μη χορήγηση των χρημάτων, θα την οδηγούσε σε οικονομική καταστροφή και σε ένα απίστευτο ντόμινο, που θα κατέληγε σε τεράστια ζημιά και περιπέτεια για το δημόσιο.

Τελικώς, τα χρήματα δόθηκαν. Σύμφωνα με απόφαση του αναπληρωτή υπουργού Υποδομών και Ανάπτυξης, κ. **Σταύρου Καλογιάννη**, που αναρτήθηκε στη «Διαύγεια», αναγνωρίζεται ότι από το 2008 ως το 2011 ο κατασκευαστής δεν κατάφερε να εκτελέσει εργασίες, «*λόγω μη εμπρόθεσμης διάθεσης των αναγκών χώρων*» από το δημόσιο, ενώ η μεταβολή του κατασκευαστικού προγράμματος του έργου, «*οδήγησε στην απορρόφηση του αντίστοιχου ποσού που προβλεπόταν*» για την ομαλή εκτέλεσή του.

Στην σχετική αξίωση του παραχωρησιούχου πιστοποιήθηκε δαπάνη 6,3 εκατ. ευρώ, ενώ δόθηκε «πράσινο φως» για τη διάθεση και άλλων 21 εκατ. ευρώ «για αποζημιώσεις και λοιπές υποχρεώσεις του δημοσίου», εκ των οποίων εγκρίθηκε η πληρωμή 11,4 εκατ. ευρώ. Πηγές με γνώση της υπόθεσης εκτιμούν ότι η συγκεκριμένη απόφαση αποτελεί ένα πρώτο δείγμα για το τι μέλλει γενέσθαι με τα μεγάλα έργα.

Λύση-πακέτο ή μη λύση

Όπως μεταδίδουν, αν δεν υπάρξει λύση σύντομα, την άνοιξη οι δανειστές των παραχωρησιούχων θα μπορούν να εγκαταλείψουν τις δανειακές τους συμβάσεις και να διαλύσουν το μεγαλύτερο αναπτυξιακό σχέδιο της χώρας. «Εισήλθαμε στην πλέον κρίσιμη περίοδο», σημειώνουν και ή θα επισημαίνουν ότι «πάμε σε "λύση - πακέτο" ή σε μη λύση».

Ετσι, σύμφωνα με πληροφορίες, φαίνεται να παίρνει εκ νέου προβάδισμα η σωτηρία όλων των αυτοκινητοδρόμων και να υποχωρεί το ενδεχόμενο «θυσίας» του Ε65, με την επιδίωξη συνολικής λύσης.

Και αυτό διότι ο λογαριασμός της καταγγελίας της σύμβασης θα επιβάρυνε το δημόσιο κατά τουλάχιστον 700 εκατ. ευρώ, ποσό που, σύμφωνα με κύκλους της αγοράς, θα έφτανε έως και το 1 δισ. Κοινώς, η κατάργηση του έργου θα στοίχιζε περίπου όσο και η κατασκευή του.

Ωστόσο, υπάρχουν δύο μεγάλα ερωτηματικά. Το πρώτο είναι το πως θα καλυφθεί δίκαια το χρηματοδοτικό κενό των έργων, το οποίο όπως αποκάλυψε «Το Βήμα» στις 4 Νοεμβρίου 2012, κυμαίνεται από 350 εκατ. ευρώ ως 650 εκατ. ευρώ ανά σύμβαση.

Το δεύτερο είναι πολιτικής φύσης και σχετίζεται με τις αντιδράσεις των βουλευτών και των τοπικών κοινωνιών σε περιοχές, όπου ενδέχεται να ακυρωθεί ή να μετατεθεί η κατασκευή τμημάτων από τα έργα. Ειδικά για τα μέλη του κοινοβουλίου δεν θα είναι εύκολο να εγκρίνουν συμπληρωματικές συμβάσεις, που θα στερούν υποδομές από τις εκλογικές τους περιφέρειες.

Ωστόσο, η καλή είδηση ήρθε από το Λουξεμβούργο, όπου η διοίκηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) αποφάσισε την εκταμίευση 650 εκατ. ευρώ για την κάλυψη της εθνικής συμμετοχής στα έργα. Επρόκειτο για αίτημα δανείου από την Ελλάδα, που βρισκόταν υπό την επεξεργασία των υπηρεσιών της τράπεζας εδώ κι έναν χρόνο.

Πηγές της τράπεζας ξεκαθαρίζουν ότι δεν πρόκειται για πρόσθετη χρηματοδότηση, όμως σημειώνουν ότι είναι μία χρήσιμη συμβολή, προκειμένου το δημόσιο να επιτύχει την αναδιάρθρωση των έργων, καθώς έχοντας εξασφαλισμένους πόρους, αναβαθμίζει την αξιοπιστία του ως συνομιλητή κι έχει στα χέρια του ένα διαπραγματευτικό χαρτί.

Ωστόσο, το επιτόκιο θα ρυθμιστεί με την εκταμίευση του δανείου, όταν και θα καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις του, που θα συναρτώνται ανάλογα με τι αλλαγές θα υπάρξουν σε κάθε έργο.

Εμπειρα στελέχη της ΕΤΕπ σημειώνουν, πάντως, ότι η ιστορία έχει δείξει πως, παρόλα τα προβλήματα, άπαξ και μπει και το νερό στο αυλάκι, τα πράγματα στις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα προχωρούν.