



Έναν «τυφλό» αυτοκινητόδρομο δίχως αρχή και τέλος, που αποκαλύπτει το παρασκήνιο αλλά και τις ισχυρές πολιτικές πιέσεις που ασκήθηκαν για τη σωτηρία του, φέρνει η βούληση του κ. Γιώργου Περιστερή της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και των ισπανικών εταιρειών του ομίλου ACS να αναστήσουν τον **Άξονα Κεντρικής Ελλάδας** (αλλιώς **E65**), όταν στο... χειρουργείο των διαπραγματεύσεων είχε διαπιστωθεί ότι ο ασθενής ήταν κλινικά νεκρός.

Πρόκειται για έναν δρόμο που σχεδιάστηκε σε περιβάλλον οικονομικής σταθερότητας, σε γνώση όμως του Δημοσίου ότι θα επιδοτηθεί για να είναι βιώσιμος. Γι' αυτό και η αρχική σύμβαση προέβλεπε επιχορήγηση από δημόσια έσοδα σε περίπτωση που η κυκλοφορία πέσει κάτω από τα αναμενόμενα επίπεδα, που κατά πληροφορίες έφταναν έως και το ύψος του 1,5 δισ. ευρώ. Επιπλέον, για να βγουν τα περιορισμένα «κουκιά» είχε προικίσει την κοινοπραξία και με την εκμετάλλευση του ΠΑΘΕ, από τη Σκάρφεια Φθιώτιδας ως τις Ράχες. Ανάλογη αβάντα (επιδότησης) είχε σχεδιάσει η τότε πολιτική ηγεσία και για το Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα για παρόμοιους λόγους.

Η προηγούμενη χάραξη προέβλεπε ότι ο E65 θα συνδέσει τον ΠΑΘΕ στο ύψος της Λαμίας με την Εγνατία, διασχίζοντας τη Θεσσαλία και τη Δυτική Μακεδονία, αλλά στην πορεία ο σχεδιασμός ανετράπη - θα εξηγήσουμε παρακάτω πώς.

Από τον περασμένο Σεπτέμβριο το υπουργείο Ανάπτυξης, μαζί με τρεις ανεξάρτητους οικονομικούς συμβούλους της κυβέρνησης (Rothschild, Barclays, Ernst & Young), νομικούς και τεχνικούς συμβούλους, ξεκίνησε έναν μαραθώνιο διαπραγματεύσεων με τους κατασκευαστές. Πρωταρχικός σκοπός ήταν να αποφύγουν μια οριστική κατάρρευση των έργων, σε συνθήκες όμως ανώμαλης δημοσιονομικής πορείας και με ένα χρηματοπιστωτικό σύστημα σε πλήρη αναδιάρταξη εν όψει ανακεφαλαιοποίησης.

Είναι λογικό, επομένως, οι προτεραιότητες, οι ανάγκες αλλά και οι σχεδιασμοί σε σχέση με τους όρους του παρελθόντος να έχουν μεταβληθεί. Εύλογα ο υπουργός Ανάπτυξης κ. Κωστής Χατζηδάκης έχει δηλώσει ότι από την περίοδο σχεδιασμού των έργων έως σήμερα έχει μεσολαβήσει ένας οικονομικός αιώνας. Παρά τη βούληση της κυβέρνησης να επανασχεδιάσει τα έργα των αυτοκινητοδρόμων που εκπονήθηκαν με μαξιμαλιστική λογική και να εγκαταλείψει τους οδικούς άξονες που θα ήταν δύσκολο να προσελκύσουν τα απαιτητικά χρηματοδοτικά μοντέλα των τραπεζών, η επιμονή των εργολάβων ανέτρεψε τα δεδομένα και έσυρε την κυβέρνηση σε συμβιβασμό, η μορφή του οποίου αντανάκλα το σκληρό παζάρι, τις μεθοδεύσεις, αλλά και τις αφόρητες πιέσεις που μεσολάβησαν. Μέχρι να καταλήξουμε σε αυτή την επιλογή είχε στηθεί το σκηνικό της αντεπίθεσης που εκδηλώθηκε με στοχευμένα «καρφιά» και επιλεκτικές διαρροές, ενώ στο ίδιο μίγμα μπήκαν και οι θεωρίες υπονόμησης. Απέναντι στο ενδεχόμενο να κοπεί ο δρόμος ή να «συγχωνευτεί» με τη συγγενή εργολαβία της Ιόνιας Οδού που είχε επεξεργαστεί ως εναλλακτική πρόταση το Δημόσιο, οι εργολάβοι έδειχναν με νόημα προς την παραχώρηση του αυτοκινητοδρόμου Μαλιακός - Κλειδί (τον κατασκευάζουν και θα τον διαχειριστούν οι Vinci, Hochtief, ΑΚΤΩΡ, J&P ΑΒΑΞ και ΑΕΓΕΚ), αφήνοντας να εννοηθεί ότι τα συμφέροντα του άλλου στρατοπέδου ήταν να ακυρωθεί το έργο, γιατί έτσι θα διοχετευόταν από την πλευρά του ΠΑΘΕ όλη η κίνηση των οχημάτων.

Ενώ το έργο βρισκόταν μετέωρο και υπό την απειλή της ακύρωσης, η κοινοπραξία (Κεντρική Οδός) συνέχιζε να εισπράττει στο ακέραιο γενναιόδωρες ενέσεις ρευστότητας από το Δημόσιο, εν είδει αποζημιώσεων για καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις και την παράδοση χώρων. Έτσι, φτάσαμε στο σημείο να έχει κατασκευαστεί μόλις το 17% του έργου και να έχουν πληρωθεί πάνω από 25 εκατ. ευρώ μόνο για αποζημιώσεις, όπως άλλωστε προβλεπόταν από τις λεόντειες συμβάσεις του 2007.

Ένας δρόμος χωρίς αρχή και τέλος

Ποιος είναι όμως ο καινούριος σχεδιασμός; Κατά τη νεότερη εκδοχή, ο άξονας Ε65, αρχικού προϋπολογισμού 1,6 δισ. ευρώ, περικόπτεται κατά 50% (από 174 χιλιόμετρα μένουν 85). Αυτό που προκύπτει είναι ένας δρόμος-φάντασμα, καθώς το μόνο τμήμα που κατασκευάζεται είναι το ενδιάμεσο, έως τα Τρίκαλα.

Αφαιρέθηκε το αρχικό κομμάτι, από τη Λαμία έως τον Δομοκό (κόμβος Ξυνιάδας), που θεωρήθηκε κατά δήλωση του υπουργείου υψηλού κόστους λόγω διάνοιξης σήραγγας, καθώς και το τελευταίο κομμάτι, από Τρίκαλα έως Παναγιά, για περιβαλλοντικούς λόγους.

Μάλλον δεν είναι σύμπτωση ότι οι συνομιλίες για τις δύο παραχωρήσεις που ελέγχει ο όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ με τους Ισπανούς, τη Νέα Οδό (κατασκευάζει το Αντίρριο - Γιάννενα και διαχειρίζεται Μεταμόρφωση - Σκάρφεια και Σχηματάρι - Χαλκίδα) και την Κεντρική Οδό (τον νέο Ε65 και το Σκάρφεια - Ράχες του ΠΑΘΕ), διήρκεσαν μέχρι και την παραμονή των ανακοινώσεων του υπουργού Ανάπτυξης. Αλλωστε, πονοκέφαλο προκαλούν στην κυβέρνηση και οι όροι των συμβάσεων της Νέας Οδού, κυρίως στο σκέλος εφαρμογής των διοδίων. Η σύμβαση προβλέπει νέους σταθμούς και κυρίως διόδια εντός του αστικού ιστού στην περιοχή του Αγίου Στεφάνου και της Βαρυμπόμπης. Οι σταθμοί αυτοί καθυστέρησαν να λειτουργήσουν με παρέμβαση αρχικά της Ν.Δ. και εν συνεχεία του ΠΑΣΟΚ. Τώρα όμως οι εργολάβοι, που έχουν δει τον πάτο του βαρελιού, φέρνουν το Δημόσιο προ των ευθυνών του.

Τη δυσφορία του για τους σχεδιασμούς της κυβέρνησης σε ό,τι αφορά τον Ε65 είχε διατυπώσει πριν από λίγους μήνες και δημοσίως το αφεντικό της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, όταν από το βήμα συνεδρίου της «International Herald Tribune» έριχνε το γάντι σε καταγγελτικό τόνο.

«Το υπουργείο Ανάπτυξης σκέπτεται να καταβάλει αποζημιώσεις της τάξεως του 1 δισ. ευρώ για να εγκαταλείψει το έργο όταν με τα ίδια χρήματα θα το ολοκληρώνε», είχε δηλώσει. Προτάσσοντας τη ζημία που θα μπορούσε να υποστεί το Δημόσιο από την ακύρωση του έργου, στελέχη του ομίλου πρότειναν το έργο να ενταχθεί στο ΕΣΠΑ και με υπολογισμούς εκτιμούσαν ότι ο αυτοκινητόδρομος θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με 750 εκατ. ευρώ.

Τώρα που θα γίνει το μισό έργο, ενώ ήδη έχουν απορροφηθεί δαπάνες άνω των 140 εκατ. ευρώ, Δημόσιο και εργολάβοι θα πρέπει να κάνουν νέο ταμείο, αλλά και να αποδείξουν ότι η επιλογή να γίνει το έργο είναι προς το συμφέρον όλων.