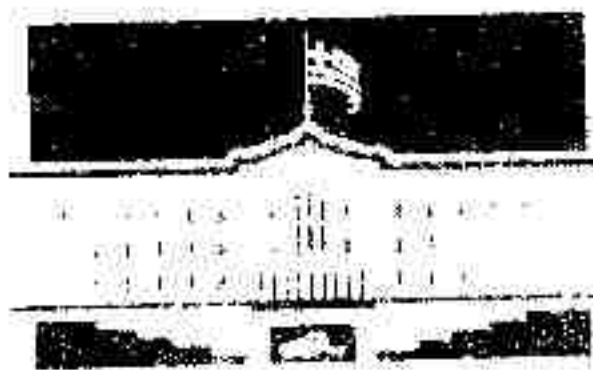




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΠΑΒ 6319

09 ΙΟΥΝ. 2011

**ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:**

- Οικονομικών
- Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας
- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Επεκτάσεις της Αττικής Οδού

Σχετικά με το δημοσίευμα εφημερίδας που αναφέρεται σε διαφωνίες υπουργών όσον αφορά στην επέκταση της Αττικής Οδού.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Περιμένουν οι εργολάβοι



Σε κάθε περίπτωση, εφόσον τελικά προχωρήσουν οι διαδικασίες, δεν θα έχουμε να κάνουμε με τον αρχικό διαγωνισμό-μμούθ των σχεδόν 70 χλμ., και του περίπου 1,5 δις. ευρώ προϋπολογισμού που σχεδίαζε η πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, Γ. Σουφλιάς, αλλά με ένα μικρότερο σε μέγεθος και κόστος project, το οποίο επιθυμούν ιδιαιτέρως οι κατασκευαστές, κυρίως στην κοινοπραξία της Αττικής Οδού. Οι οποίοι, παρά το γεγονός ότι το έργο κάτω... ξεχάστηκε, και λόγω συνθηκών, ουδέποτε εγκατέλειψαν τα σχέδιά τους, για να προσθέσουν στο «χρυσωρύχειο» της Αττικής Οδού και το «πακέτο» των επεκτάσεών της.

Το θέμα «επέκταση σύμβασης Αττικής Οδού»



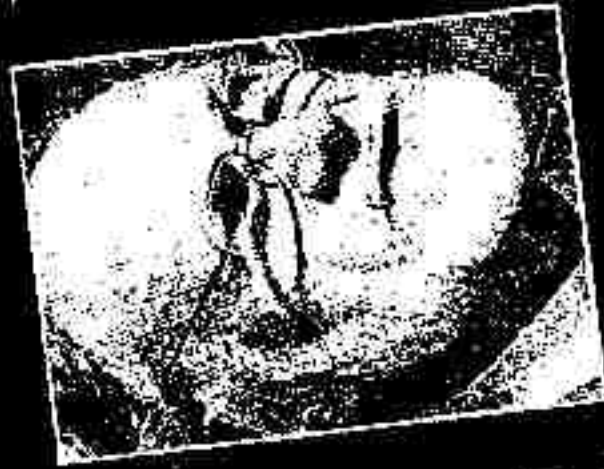
Πάντως, γενικότερα σε σχέση με το project της Αττικής Οδού φαίνεται να υπάρχουν «ανοιχτά ζητήματα», πέραν του διαγωνισμού για τις επεκτάσεις. Θυμίζουμε ότι η «Α» είχε προ καιρού αποκαλύψει την εισηγήση του γενικού γραμματέα Συγκρηματοδοτούμενων Έργων, Σ. Λαμπρόπουλου, προς τον αρμόδιο υπουργό Δ. Ρέππα για επέκταση της σύμβασης παραχώρησης για τουλάχιστον μια δεκαετία με αντάλλαγμα να κάνει η κοινοπραξία

κάποιες βελτιώσεις, αναβαθμίσεις και επεκτάσεις στο υφιστάμενο δίκτυο. Ένα σχέδιο «κομμένο και ραμμένο στα μέτρα» των κατασκευαστών, το οποίο δεν έχουν χάσει οι εργολάβοι. Οι οποίοι για την ώρα έχουν «πετύχει» να κρατήσουν το project υπό τον έλεγχό τους, παρά την παλιότερη πρόθεση της κυβέρνησης, να πάρει πίσω τη διαχείριση του έργου, καθώς υπήρχαν εκτιμήσεις ότι ήδη έχει πιάσει τους στόχους του.

«Κουμπάρς» ή... «ψήνεται» deal;

Ομως, εσχάτως προέκυψε και κάτι ακόμα. Πρόσφατα, στο περίφημο πρόγραμμα αποκρυστάλλωσης της κυβέρνησης, το οικονομικό επιτελείο αναφέρθηκε και στη σύσταση της εταιρείας, ειδικού σκοπού Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι, στην οποία θα εισφέρει τα δικαιώματά του (μερίδια, μελλοντικά έσοδα από διόδια κ.λπ., δηλαδή τυποποίηση μελλοντικών εσόδων) από τους οδικούς άξονες που υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένης της Αττικής Οδού (όπως και των Γέφυρας Ρίο-Αντίρριο και Εγνατίας). Το project θεωρείται ότι πρόκειται από την αρχική σύμβαση να επιστρέψει στο Δημόσιο το 2024. Άραγε, τι μπορεί να σημαίνει η ένταξή του στον φορέα; Έγινε αυτό για να «προικίσουν» παραπάνω τον εν λόγω φορέα, για να μεγαλώσει ο «κουμπάρς» και να τον κάνουν δελεαστικότερο; Ετοιμάζουν κάτι άλλο στα υπουργεία Οικονομικών και Υποδομών; Προσαναγγέλλουν την επιστροφή του στο κράτος μετά τη λήξη της σύμβασης; Προϊδεάζουν για νέο διαγωνισμό στο μέλλον; Ή μήπως, όπως τουλάχιστον αναρωτιούνται στην αγορά, «ψήνουν» επέκταση της σύμβασης;

οπώς επεκτάσει
με την κατασκευή σήραγγας στον Υμηττό που θα συνδέει το κέντρο με τα Μεσόγεια, έργο που προωθεί το υπουργείο Υποδομών. Μάλιστα, στο υπ. Υποδομών αναμένουν από το ΥΠΕΚΑ να καταθέσει τις απόψεις του για το θέμα τις επόμενες μέρες, καθώς οι



Περιμένουν οι εργολάβοι

Σε κάθε περίπτωση, εφόσον τελικά προχωρήσουν οι διαδικασίες, δεν θα έχουμε να κάνουμε με τον αρχικό διαγωνισμό-μαμούθ των σχεδόν 70 χλμ., και του περίπου 1,5 δισ. ευρώ προϋπολογισμού που σχεδίαζε η πρώτη ΥΠΕΧΩΔΕ, Γ. Σουφλιάς. Αλλά με ένα μικρότερο σε μέγεθος και κόστος project, το οποίο επιθυμούν ιδιαίτερα οι κατασκευαστές, κυρίως η Αττική Οδός. Οι οποίοι, παρά το γεγονός ότι το έργο κάπως... ξεχάστηκε, ουδέποτε εγκατέλειψαν τα σχέδιά τους για να προσθέσουν

νυν κοινοπραξία της Αττικής Οδού. Οι οποίοι, παρά το γεγονός ότι το έργο κάπως... ξεχάστηκε, ουδέποτε εγκατέλειψαν τα σχέδιά τους για να προσθέσουν στο «χρυσωρυχείο» της Αττικής Οδού και το «πακέτο» των επεκτάσεών της.

Το θέμα «επέκταση σύμβασης Αττικής Οδού»



Πάντως, γενικότερα σε σχέση με το project της Αττικής Οδού φαίνεται να υπάρχουν «ανοιχτά ζητήματα», πέραν του διαγωνισμού για τις επεκτάσεις. Θυμίζουμε ότι η «Α» είχε προ καιρού αποκαλύψει την εισηγήση του γενικού γραμματέα Συγκρηματοδοτούμενων Έργων, Σ. Λαμπρόπουλου, προς τον αρμόδιο υπουργό Δ. Ρέππα για επέκταση της σύμβασης παραχώρησης για τουλάχιστον μια δεκάετία με αντάλλαγμα να κάνει η κοινοπραξία

κάποιες βελτιώσεις, αναβαθμίσεις και επεκτάσεις στο υφιστάμενο δίκτυο. Ένα σχέδιο «κομμένο και ραμμένο στα μέτρα» των κατασκευαστών, το οποίο δεν έχουν χάσει οι εργολάβοι. Οι οποίοι για την ώρα έχουν «πετύχει» να κρατήσουν το project υπό τον έλεγχό τους, παρά την παλιότερη πρόθεση της βέρνησης να πάρει πίσω τη διαχείριση του έργου, καθώς υπήρχαν εκτιμήσεις ότι ήδη έχει πιάσει τους στόχους του.

«Κουμπάρς» ή... «ψήνεται» deal;

Ομως, εσχάτως προέκυψε και κάτι ακόμα. Πρόσφατα, στο περίφημο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων της κυβέρνησης, το οικονομικό επιτελείο αναφέρθηκε και στη σύσταση της εταιρείας ειδικού σκοπού Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι, στην οποία θα εισφέρει τα δικαιώματά του (μερίδια, μελλοντικά έσοδα από δόδια κ.λπ., δηλαδή τιτλοποίηση μελλοντικών εσόδων από τους οδικούς άξονες που υλοποιούνται με συμβάσεις παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένης της Αττικής Οδού (όπως και των Γέφυρας Ρίο-Αντίριο και Εγνατίας). Το project θεωρείται ότι θα επιστρέψει στο Δημόσιο το 2024. Αραγε, τι μπορεί να κάνει η «κουμπάρς» και να τον κάνουν δελεαστικότερο; Ετοιμάζεται να σπείρει η ένταξή του στον φορέα; Εγινε απλά για να «προικίσουν» παραπάνω τον εν λόγω στα μέλλον; Ή

Υμηττό δεν προβλέπεται να γίνει από τον κόμβο Μεσογείων αλλά νοτιότερα, μεταξύ Ανω Γλυφάδας και Αργυρούπολης και απευθείας σύνδεση ακολούθως με την Αττική Οδό στα Μεσόγεια.

Υμηττό δεν προβλέπεται να