

www.sate.gr

«Καπέλο» 1,2 δισ. στην κατασκευή οδικών έργων

Οικονομική επιβάρυνση 1,2 δισ. ευρώ επέφερε στα δημόσια ταμεία η αύξηση του κόστους από τη διακοπή και επανεκκίνηση των έργων των μεγάλων οδικών αξόνων που ολοκληρώθηκαν στο τέλος του 2017. Σύμφωνα με ανάλυση της Τράπεζας της Ελλάδος, «η συρρίκνωση των εσόδων των παραχωρησιούχων από την είσπραξη των **διοδίων** λόγω της κρίσης και η ανεπαρκής προετοιμασία των έργων από το ελληνικό Δημόσιο, οδήγησαν στην πρόωρη και τελικώς αναποτελεσματική σύναψη συμβάσεων με τους ιδιώτες παραχωρησιούχους». **Σελ. 25**

Επιπλέον 1,2 δισ. ευρώ κόστισαν τα έργα των μεγάλων οδικών αξόνων

Αναποτελεσματικές οι συμβάσεις παραχώρησης σύμφωνα με μελέτη της ΤτΕ

Του ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ

Οικονομική επιβάρυνση 1,2 δισ. ευρώ επέφερε στα δημόσια ταμεία η αύξηση του κόστους από τη διακοπή και την επανεκκίνηση των έργων των νέων μεγάλων οδικών αξόνων που ολοκληρώθηκαν στο τέλος του 2017. Σύμφωνα με σχετική ανάλυση της Τράπεζας της Ελλάδος, «η συρρίκνωση των εσόδων των παραχωρησιούχων από την είσπραξη των **διοδίων**, λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης και η ανεπαρκής προετοιμασία των έργων από το ελληνικό Δημόσιο, οδήγησαν στην πρόωρη και τελικώς αναποτελεσματική σύναψη συμβάσεων με τους ιδιώτες παραχωρησιούχους».

Το αποτέλεσμα ήταν το κόστος ανά χιλιόμετρο να αυξηθεί κατά σχεδόν 70%, έναντι της αρχικής εκτίμησης, ενώ παράλληλα το αντικείμενο των έργων μειώθηκε κατά 55%, δηλαδή και ακριβότερα πληρώθηκαν τα έργα (36% η συμμετοχή της Ε.Ε. στην χρηματοδότηση) και ήταν τελικά λιγότερα (χιλιόμετρα) από τα αρχικά προβλεπόμενα. Αυτό προκύπτει από σχετική αξιολόγηση που πραγματοποιήσε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο για τον **αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος - Ε65, Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα) και Μορέας - Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη**. Σημειώτεον δε ότι στην Ελλάδα, κατά την περίοδο από το 2000 μέχρι και το 2014, δηλαδή κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δύο κοινοτικών «πακέτων», του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (2000-2006) και του ΕΣΠΑ 2007-2013, πραγματοποιήθηκαν οκτώ έργα με τη μέθοδο των **ΣΔΙΤ** (Συμπράξεις Δημοσίου και **Ιδιωτικού Τομέα**), με συγχρηματοδότηση από την Ε.Ε. Τα έργα αυτά ήταν συνολικής αξίας 6,8 δισ. ευρώ, εκ των οποίων τα 3,3 δισ. ευρώ προήλθαν από κοινοτικούς πόρους, με αποτέλεσμα η Ελλάδα να αποτελεί, μακράν του δεύτερου, τον μεγαλύτερο αποδέκτη των συνε-



Το αντικείμενο των έργων μειώθηκε κατά 55%, δηλαδή και ακριβότερα πληρώθηκαν τα έργα και ήταν τελικά λιγότερα τα χιλιόμετρα από τα αρχικώς προβλεπόμενα.

Το αποτέλεσμα ήταν το κόστος ανά χιλιόμετρο να αυξηθεί κατά σχεδόν 70% έναντι της αρχικής εκτίμησης.

σφορών της Ε.Ε., απορροφώντας το 59% του συνολικού ποσού που διατέθηκε κατά την παραπάνω περίοδο. Ωστόσο, σήμερα, παρατηρείται ένα σημαντικό «κενό» νέων έργων υποδομής, καθώς η κυβέρνηση δεν κατόρθωσε να σχεδιάσει και να υλοποιήσει σε εύλογο χρονικό διάστημα την επόμενη γενιά έργων. Το αποτέλεσμα είναι να έχει περιοριστεί σημαντικά η απορρόφηση κονδυλίων από το τρέχον ΕΣΠΑ 2014-2020, καθώς ακόμα και όσοι διαγωνισμοί έχουν προκηρυχθεί, καταγράφουν

πολύ μεγάλες καθυστερήσεις. Σύμφωνα με την ανάλυση της ΤτΕ, την οποία επιμελήθηκαν οι κ. Μελίνα Βασαρδάνη και Δήμητρα Δημητροπούλου της διεύθυνσης Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών, το 2017 η Ελλάδα εισέπραξε μόλις 1,24 δισ. ευρώ από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε., εκ των οποίων το 1,13 δισ. ευρώ από το ΕΣΠΑ. Πρόκειται για μέγεθος αισθητά χαμηλότερο σε σχέση τόσο με τα προηγούμενα χρόνια του υφιστάμενου ΕΣΠΑ όσο και με το αντίστοιχο τέταρτο έτος των δύο προηγούμενων προγραμματικών περιόδων. Μάλιστα, η τάση αυτή συνεχίστηκε και φέτος, καθώς κατά το πρώτο τρίμηνο του 2018, οι εισροές των διαρθρωτικών πόρων δεν ξεπέρασαν τα 317 εκατ. ευρώ.

Ετσι, από την έναρξη της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου το 2014 μέχρι το τέλος του 2017, δηλαδή σε διάστημα τεσσάρων

ετών, η σωρευτική εισροή πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε. ανήλθε σε 3,522 δισ. ευρώ και είναι χαμηλότερη από τη σωρευτική εισροή που πραγματοποιήθηκε τα αντίστοιχα έτη των δύο προηγούμενων προγραμματικών περιόδων. Αυτό οφείλεται στο ότι την περίοδο 2014-2016 καταγράφηκαν αυξημένες ροές κοινοτικών πόρων, ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης απορρόφηση των υπολειπόμενων κονδυλίων του προηγούμενου ΕΣΠΑ 2007-2013, αλλά και στο ότι η Ε.Ε. εφάρμοσε το έκτακτο μέτρο της αύξησης της κοινοτικής συγχρηματοδότησης στο 100%, με αναδρομική ισχύ. Ακόμα κι έτσι, όμως, είναι πλέον εμφανής η έλλειψη νέων και ώριμων έργων, με αποτέλεσμα να εκφράζεται πλέον ανοικτά η ανησυχία για περιορισμένη απορροφητικότητα των διαθέσιμων κονδυλίων του ΕΣΠΑ.