

• **Αττική Οδός.** Παράταση της υφιστάμενης σύμβασης της Αττικής Οδού, με αντάλλαγμα την υλοποίηση του έργου των επεκτάσεων του οδικού άξονα από τους ιδιώτες που εκμεταλλεύονται σήμερα τον αυτοκινητόδρομο, χωρίς διαγωνισμό, μεθοδεύει το υπουργείο Υποδομών. Ωστόσο, βάσει του κοινοτικού δικαίου, απαγορεύεται η πολυετής παράταση υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρησης, χωρίς προηγουμένως να διενεργηθεί διαγωνισμός. **Σελ. 24**

Παράταση σύμβασης Αττικής Οδού χωρίς διαγωνισμό

Μεθοδεύει το υπουργείο Υποδομών – Παράνομη, βάσει του κοινοτικού δικαίου

Του **ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΞΑΝΟΓΛΟΥ**

Σοβαρά νομικά ζητήματα αναμένεται να ανακύψουν, εφόσον προχωρήσει το σχέδιο του υπουργείου Υποδομών για την επέκταση της υφιστάμενης σύμβασης της Αττικής Οδού, με αντάλλαγμα την υλοποίηση του έργου των επεκτάσεων της Αττικής Οδού, προϋπολογισμού της τάξεως του 1,5 δισ. ευρώ, από τους ιδιώτες που εκμεταλλεύονται σήμερα τον εν λόγω οδικό άξονα.

Υπενθυμίζεται ότι το τελευταίο διάστημα φαίνεται να ωριμάζει η σκέψη της παράτασης της υφιστάμενης σύμβασης παραχώρησης, με αντάλλαγμα τη δέσμευση των παραχωρησιούχων ότι θα εκτελέσουν πρόσθετα έργα. Με τον τρόπο αυτό, στο υπουργείο εκτιμούν ότι θα επιλυθεί η έλλειψη ρευστότητας για τη χρηματοδότηση νέων έργων, καθώς το σχετικό κόστος θα αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας. Μάλιστα, επικαλούνται και πρόσφατα παραδείγματα επέκτασης συμβάσεων παραχώρησης σε Γαλλία και Ιταλία.

Αυτό που δεν αναφέρουν όμως, ίσως επειδή το αγνοούν ή επειδή το αποσιωπούν τεχνιτών, είναι ότι, βάσει του κοινοτικού δικαίου, απαγορεύεται η πολυετής παρά-

ταση υφιστάμενων συμβάσεων παραχώρησης, χωρίς προηγουμένως να διενεργηθεί διαγωνισμός.

Στις περιπτώσεις που έχει προκύψει παράταση, δηλαδή σε Γαλλία και Ιταλία, αυτή ήταν από δύο έως τέσσερα έτη επιπλέον και όχι για 20-30 έτη, που θα απαιτούνταν στα καθ' ημάς προκειμένου να χρηματοδοτηθούν τόσο σύνθετα έργα.

Αυτό επισημαίνουν στην «Κ» στελέχη του κατασκευαστικού κλάδου, που σημειώνουν ότι στην περίπτωση των επεκτάσεων της Αττικής Οδού, το κόστος είναι τόσο υψηλό, που ακόμα και σε περίπτωση που δινόταν παράταση 30 ετών στην περίοδο εκμετάλλευσης του υφιστάμενου οδικού άξονα, θα έπρεπε να συνοδεύεται και από υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (κάτι διόλου εγγυημένο), ώστε να είναι βιώσιμη η σύμβαση.

Σημειώτεον ότι στις επεκτάσεις της Αττ. Οδού περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, έργα όπως η οδική και σιδηροδρομική επέκταση της οδού από το Μαρκόπουλο μέχρι τα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφήνας (μέσω αεροδρομίου), η αστική σήραγγα Κατεχάκη-Βουλγαριμένης, όπως επίσης και η επέκταση της Α. Κύμης.

Παράλληλα, στελέχη του κλάδου



Το υπουργείο Υποδομών επιδιώκει να προχωρήσει το σχέδιο με αντάλλαγμα την υλοποίηση του έργου των επεκτάσεων της Αττικής Οδού, προϋπολογισμού της τάξεως του 1,5 δισ. ευρώ, από τους ιδιώτες που εκμεταλλεύονται σήμερα τον εν λόγω οδικό άξονα.

επισημαίνουν και τα πιθανά ζητήματα ανταγωνισμού που θα προέκυπταν (για τα οποία μάλιστα οι κοινοτικές αρχές είναι εξαιρετικά «ευαίσθητες»).

Επιπλέον, όπως τονίζεται, η ελληνική αγορά είναι εξαιρετικά απίθανο να συγκεντρώσει την απαιτούμενη ρευστότητα, προκειμένου να χρηματοδοτήσει αποκλειστικά με ιδιωτικά κεφάλαια τέτοιου μεγέθους συμβάσεις παραχώρησης.

Σε κάθε περίπτωση, φαίνεται πως το σχέδιο έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή, καθώς έχει δημιουργηθεί και σχετική επιτροπή εντός του υπουργείου η οποία θα μελετήσει αντίστοιχες παρατάσεις σε όλους τους οδικούς άξονες, αν κι επί του παρόντος προτεραιότητα φαίνεται πως έχει η Αττική Οδός, η σύμβαση της οποίας ολοκληρώνεται το 2024. Πάντως, ήδη ανα-

μένεται η κατάθεση τροπολογίας από το υπ. Υποδομών που θα παρατείνει τη διάρκεια της σύμβασης κατά δύο έτη, δηλαδή μέχρι το 2026, με αντάλλαγμα την εκπόνηση μελετών για το έργο των επεκτάσεων.

Στην πράξη, όπως τονίζουν στελέχη της αγοράς, το κόστος των μελετών δεν ξεπερνά τα 2-3 εκατ. ευρώ, ακόμα κι αν επιλεγεί ο πιο κοστοβόρος μελετητής, ενώ μάλιστα εκφράζεται η άποψη ότι για το μεγαλύτερο μέρος των έργων οι μελέτες είναι ήδη έτοιμες. Υπενθυμίζεται ότι οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού αποτελούν ένα έργο που βρίσκεται στην ημερήσια διάταξη του κλάδου από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, δηλαδή σχεδόν αμέσως μετά την έναρξη λειτουργίας του εν λόγω οδικού άξονα.