

Δημόσιο και ιδιώτες για έργα 600 εκατ.

■ ΤΟΥ ΓΙΩΡΓΙΟΥ ΑΓΓΙΑΣΟΦΙΤΗ ■



Στα 600 εκατ. ευρώ ανέρχεται το ύψος του ειδικού προγράμματος έργων Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), το οποίο εντάσσεται στο Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ) 2026 - 2030. Το πρόγραμμα εγκρίθηκε πρόσφατα από τον αναπληρωτή υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών Νίκο Παπαθανάση και το «λόγο» έχουν πλέον οι φορείς πολιτικής, δηλαδή τα υπουργεία και οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι θα πρέπει να προχωρήσουν στο σχεδιασμό των απαραίτητων έργων. Απαραίτητη, ωστόσο, προϋπόθεση για τα έργα ΣΔΙΤ είναι και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, και για το λόγο αυτό, κάθε αίτηση που θα υποβληθεί, πρέπει να περιλαμβάνει και τους συμπράττοντες ιδιώτες.

Όπως προαναφέρθηκε, ο προϋπολογισμός του ειδικού προγράμματος ΣΔΙΤ για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο ανέρχεται στα 600 εκατ. ευρώ, τα οποία προέρχονται από εθνικούς πόρους, όπως άλλωστε και όλο το ΕΠΑ. Με αυτό το δεδομένο, ο αρμόδιος αναπληρωτής υπουργός προτείνει στους φορείς πολιτικής όχι μόνο πριν, αλλά και κατά τη διάρκεια υλοποίησης των έργων να

εξετάζουν τις δυνατότητες χρηματοδότησης και από κοινοτικά κονδύλια, κυρίως από το ΕΣΠΑ, το οποίο θα βρίσκεται σε εξέλιξη κατά τα ίδια έτη. Ρόλο Υπερεσίας Διαχείρισης (Υ.Δ.) ως προς την ενεργοποίηση, το συντονισμό και την εποπτεία του προγράμματος αναλαμβάνει η Διεύθυνση Διαχείρισης Εθνικού ΠΔΕ (ΔιΔιΕΠ).

Κατόπιν έγκρισης υπαγωγής των έργων ΣΔΙΤ στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 από τη Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ), ο αρμόδιος φορέας πο-

Το πρόγραμμα εγκρίθηκε από τον αναπληρωτή υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών Νίκο Παπαθανάση και το «λόγο» έχουν πλέον οι φορείς πολιτικής

λιτικής υποβάλλει στη ΔιΔιΕΠ πρόταση κατανομής πόρων από το πρόγραμμα για την υλοποίηση του εγκεκριμένου από τη ΔΕΣΔΙΤ έργου. Η πρόταση περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

→ **Τον τίτλο του έργου.**

→ **Την προτεινόμενη επιλέξιμη δημόσια δαπάνη ΕΠΑ 2026-2030 και τον προϋπολογισμό εγγραφής στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΑΠΔΕ).**

→ **Τον κύριο δικαιούχο του έργου.**

Για τα συνεχιζόμενα από το ΕΠΑ 2021-2025 έργα ΣΔΙΤ, ο αρμόδιος φορέας πολιτικής υποβάλλει πρόταση κατανομής πόρων από το πρόγραμμα για τη συνέχιση της χρηματοδότησης του έργου κατά την Προγραμματική Περίοδο 2026-2030, και σε κάθε περίπτωση εντός του ορίου εγκεκριμένου προϋπολογισμού του έργου από τη ΔΕΣΔΙΤ, μετά την εξάντληση (απορρόφηση) της επιλέξιμης δημόσιας δαπάνης 2021-2025. Το αίτημα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

→ **Τον τίτλο του ενταγμένου στο ΕΠΑ 2021-2025 έργου.**

→ **Τον ενάρηθμο** από τον οποίο χρηματοδοτήθηκε το έργο από το ΑΠΔΕ και το συνολικό ύψος των πληρωμών του έργου κατά το χρόνο υποβολής του αιτήματος.

Την προτεινόμενη επιλέξιμη δημόσια δαπάνη 2026-2030 και τον προτεινόμενο προϋπολογισμό του έργου στο ΑΠΔΕ. Ο προϋπολογισμός του έργου στο ΑΠΔΕ δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο εγκεκριμένο από τη ΔΕΣΔΙΤ.

→ **Τον κύριο δικαιούχο του έργου.**

Για τα μεταφερόμενα από άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία ο αρμόδιος φορέας πολιτικής υποβάλλει προς έγκριση από τον αρμόδιο για το ΕΠΑ υπουργό πρόταση κατανομής πόρων από το πρόγραμμα για τη χρηματοδότηση του έργου από το ΕΠΑ κατά την Προγραμματική Περίοδο 2026-2030, και σε κάθε περίπτωση εντός του ορίου εγκεκριμένου προϋπολογισμού του έργου από τη ΔΕΣΔΙΤ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στην τελική ευθεία

Της **ΜΑΙΡΗΣ Ι. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**
 m.papakonstantinou@realnews.gr

Ένας μεγάλος επενδυτικός κύκλος για την κατασκευή φοιτητικών κατοικιών και την εκτεταμένη ανακαίνιση υπαρχουσών δομών έχει ανοίξει σε ολόκληρη τη χώρα, με επενδύσεις που ξεπερνούν τα 700 εκατ. ευρώ. Τα έργα χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, το Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο και από ιδιωτικά κεφάλαια.

Συνολικά θα δημιουργηθούν περισσότερες από 4.000 νέες κλίνες που θα καλύψουν τις στεγαστικές ανάγκες των φοιτητών, ενώ την ίδια στιγμή έχουν σχεδιαστεί και υλοποιούνται έργα εκσυγχρονισμού σε υπάρχουσες εγκατα-

στο Ηράκλειο 1.026 διαμερίσματα με 2.136 κλίνες. Επιπλέον στην Πανεπιστημιούπολη του Ρεθύμνου προβλέπεται η ανέγερση ενός νέου μεγάλου αμφιθεάτρου πολλαπλών χρήσεων, δυναμικότητας 800 θέσεων, που θα λειτουργεί και ως αυθόρμητο κέντρο.

Μέσα από τις νέες επενδύσεις, η φοιτητική κοινότητα της Κρήτης θα αποκτήσει 2.836 νέα διαμερίσματα, ανεβάζοντας τη συνολική δυναμικότητα κατά 4.846 κλίνες. Αξίζει να σημειωθεί, ότι η κατασκευαστική εταιρεία δίνει έμφαση στη βιωσιμότητα, γι' αυτό και οι νέες εστίες θα είναι υψηλής ενεργειακής απόδοσης (σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης ενέργειας), ενώ θα περιλαμβάνουν κλιματική προσαρμογή στις υποδομές τους.

Το έργο των φοιτητικών εστιών του Πανεπιστημίου Κρήτης είναι το πρώτο και μεγαλύτερο έργο ΣΔΠ για φοιτητική στέγη στην Ελλάδα. Η σύμβαση υπογράφηκε στις 27 Μαρτίου 2025 και αφορά τη μελέτη, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των νέων υποδομών για 30 έτη. Ανάδοχος του έργου είναι ο κατασκευαστικός όμιλος AKTOR, ενώ η χρηματοδότηση υποστηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) με 91,5 έως 95 εκατ. ευρώ, την Τράπεζα Πειραιώς και την Black Sea Trade & Development Bank (BSTDB).

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της εταιρείας, οι εργασίες

στημίων και την υποστήριξη της περιοχής κατά τη μετάβαση στη μεταλλληνική εποχή.

Η κατασκευή αναμένεται να ξεκινήσει το καλοκαίρι του 2026, ενώ η σύμβαση έχει διάρκεια 30 έτη συνολικά (τρία έτη για τη μελέτη/κατασκευή και 27 έτη για τη λειτουργία και τη συντήρηση). Προσωρινός ανάδοχος για την κατασκευή των νέων φοιτητικών εστιών του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας έχει αναδειχθεί ο όμιλος Metlen Energy & Metals.

Ιστορική Εστία Αθηνών ΟΠΑ (Πατσίων)

Ένα πολύ σημαντικό έργο για τη φοιτητική κοινότητα των Αθηνών αποτελεί η εκτεταμένη ανακαίνιση της ιστορικής εστίας του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (πρώην Εστία



Φοιτητικές εστίες δύο ταχυτήτων

Επενδύσεις 700 εκατ. ευρώ για περισσότερες από 4.000 νέες κλίνες, που θα καλύψουν τις στεγαστικές ανάγκες των φοιτητών

στάσεις, με έμφαση στη δημιουργία πράσινων και τεχνολογικά προηγμένων εστιών.

Τα μεγαλύτερα projects φοιτητικών εστιών που υλοποιούνται αυτή την περίοδο στην Ελλάδα επικεντρώνονται στην κατασκευή νέων κλινών μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΠ), καθώς και στην εκτεταμένη ανακαίνιση υπαρχουσών δομών, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες στην κοινωνική στέγη και ανοίγοντας παράλληλα χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

Τα κυριότερα projects που υλοποιούνται θα εξυπηρετήσουν τις ανάγκες φοιτητών σε όλη την επικράτεια, από την Αττική και την Πάτρα έως τη βόρεια Ελλάδα, τη δυτική Μακεδονία, την Ξάνθη, τη Ροδό και τον Βόλο.

Πανεπιστήμιο Κρήτης

Ένα από τα μεγαλύτερα έργα, προϋπολογισμού 255 εκατ. ευρώ, που περιλαμβάνει μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση και λειτουργία νέων εστιών υλοποιείται στην Κρήτη.

Ειδικότερα, στο Ρεθύμνο θα δημιουργηθούν 1.810 διαμερίσματα με 2.710 κλίνες και

αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός της τριετίας από την υπογραφή της σύμβασης, δηλαδή το 2028.

Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας

Νέες εστίες κατασκευάζονται ακόμη μέσω ΣΔΠ σε τέσσερις πόλεις στην Κοζάνη, στη Φλώρινα, στην Καστοριά και στην Πτολεμαίδα, αναβαθμίζοντας σημαντικά την περιφερειακή πανεπιστημιακή στέγη. Ο συνολικός προϋπολογισμός για το έργο των νέων φοιτητικών εστιών του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας ανέρχεται σε 105,34 εκατ. ευρώ. Μέσα από τα νέα έργα θα δημιουργηθούν τουλάχιστον 750 νέες κλίνες για τους φοιτητές του Πανεπιστημίου Δυτικής Μακεδονίας. Ειδικότερα, στην Κοζάνη θα δημιουργηθούν 350 κλίνες, στη Φλώρινα 150 κλίνες, στην Καστοριά 150 κλίνες και στην Πτολεμαίδα 100 κλίνες.

Εκτός από τα δωμάτια διαμονής, οι νέες εγκαταστάσεις θα περιλαμβάνουν ακόμη χώρους εστίασης, μέσα από την κατασκευή σύγχρονων φοιτητικών εστιατορίων σε κάθε τοποθεσία, λειτουργικό συνεδριακό κέντρο στην Κοζάνη, κοινόχρηστους χώρους-που προορίζονται για μελέτη και αναψυχή- και χώρους πρόσνου. Έμφαση δίνουν οι κατασκευαστικές εταιρείες στην ενεργειακή απόδοση, καθώς τα κτίρια θα ακολουθούν τα πρότυπα για σχεδόν μηδενική κατανάλωση ενέργειας.

Αξιοσημείωτο είναι ότι το έργο αποτελεί μέρος του ευρύτερου σχεδιασμού για την ενίσχυση των περιφερειακών πανεπι-

Αθηνών) που λειτουργεί από το 1964 στην οδό Πατσίων. Στόχος είναι ο εκσυγχρονισμός της υποδομής, που καταλαμβάνει έκταση περίπου 10.000 τ.μ., καθώς και η ενεργειακή αναβάθμισή.

Η Φοιτητική Εστία Αθηνών (ΦΕΑ) βρίσκεται στην οδό Πατσίων 279-281 και εξυπηρετεί κυρίως τους φοιτητές του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, αποτελώντας ένα από τα πιο κρίσιμα έργα εκσυγχρονισμού φοιτητικών υποδομών στην Αθήνα. Με την ολοκλήρωσή του, οι φοιτητές θα επιστρέψουν σε ένα κτίριο με 278 πλήρως ανακαινισμένα δωμάτια, νέα δίκτυα Wi-Fi, σύγχρονα συστήματα πυρασφάλειας και αυτόνομο θέρμανση/ψύξη.

Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της σύμβασης που υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 2026, το κόστος ανέρχεται στα 18,6 εκατ. ευρώ, ενώ η αρχική πρόβλεψη άγγιζε τα 25 εκατ. ευρώ. Η ανακαίνιση της εστίας στην Πατσίων θα διαρκέσει 18 μήνες, προβλέποντας ότι οι εργασίες θα ολοκληρωθούν κοντά στον Αύγουστο του 2027.

Το έργο υλοποιείται από το Ίδρυμα Νεολο-

Στην τελική ευθεία

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ας και Διά Βίου Μάθησης (INEΔΙΒΙΜ), με τη συνδρομή της Μονάδας Στρατηγικών Συμβάσεων του Υπερταμείου, ενώ ανάδοχος κατασκευαστική εταιρεία είναι η ΕΛΕΜΚΑ Α.Ε., θυγατρική της Metlen.

Ετόχος είναι η εστία να μπορεί να υποδεχθεί ξανά φοιτητές για το ακαδημαϊκό έτος 2027-2028, ενώ μέχρι τότε οι περισσότεροι δικαιούχοι φοιτητές είτε θα φιλοξενούνται σε συμβεβλημένα ξενοδοχεία, είτε θα λαμβάνουν φοιτητικό στεγαστικό επιδόμα.

Αναβάθμιση

Ενα πολύ σημαντικό πρόγραμμα, συνολικού προϋπολογισμού 4,15 εκατ. ευρώ έχει ξεκινήσει για την ανακαίνιση 12 εστιών σε όλη την επικράτεια από Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Κομοτηνή, Πάτρα και Βόλο μέχρι τη Μαθητική Εστία Καλαβρύτων.

Ειδικότερα, το πρόγραμμα αφορά τον άμεσο εκσυγχρονισμό υποδομών και εξοπλισμού σε δομές που ανήκουν ή ενοικιούνται από το Ίδρυμα Νεολαίας και Διά Βίου Μάθησης και περιλαμβάνει ανανέωση εξοπλισμού, ενίσχυση

επίπλων (κρεβάτια, στρώματα, γραφεία) και του οικιακού εξοπλισμού στα δωμάτια προβλέπονται δαπάνες 2,76 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον το πρόγραμμα περιλαμβάνει αναβάθμιση των συστημάτων πυρασφάλειας, φύλαξης και ελέγχου πρόσβασης στις εγκαταστάσεις, παρεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους, δίκτυα Wi-Fi και ενεργειακή αναβάθμιση των κτιρίων.

Το πρόγραμμα χρηματοδοτείται από το υπουργείο Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού και αποτελεί μια «γρήγορη» λύση για την άμεση ανακούφιση των οικοτρόφων, λειτουργώντας συμπληρωματικά στα μεγάλα έργα ΣΔΙΤ (Κρήνη, Θεσσαλία, δυτική Μακεδονία) που έχουν ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2027-2028.

Επενδύσεις ιδιωτικού τομέα (PREMIA - Unity Smart Living)

Στην ανάπτυξη πέντε νέων φοιτητικών εστιών σε Αθήνα (Καισαριανή), Πάτρα, Ξάνθη, Ρόδο και Βόλο, κόστους άνω των 20 εκατ. ευρώ για την προσθήκη περίπου 400 νέων δωμάτων έως το τέλος του 2026, επενδύει η Premia Properties λειτουργώντας κάτω από το brand Unity Smart Living. Η εταιρεία κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην αναπτυσσόμενη αγορά των ιδιωτικών φοιτητικών εστιών στην Ελλάδα, ενώ σύμφωνα με το στρατηγικό πλάνο της, σταχεύει στη δημιουργία ενός δικτύου 12 εστιών (περίπου 800 δωμάτων), προσφέροντας μια ενάλ-

η ζήτηση για ποιοτική στέγη είναι τεράστια.

Ελληνικό

Στο πλαίσιο της ανάληψης του Ελληνικού, σχεδιάζονται υπερσύγχρονες φοιτητικές κατοικίες με περισσότερες από 1.000 κλίνες, που θα λειτουργούν με συστήματα τεχνητής νοημοσύνης (AI). Η δημιουργία τους αποτελεί μέρος του ευρύτερου σχεδιασμού για την ανάπτυξη της εκπαιδευτικής διέυθυνσης (Education District) στην έκταση του The Ellinikon. Οι κατοικίες θα βρίσκονται κοντά στις εκπαιδευτικές υποδομές και στο Commercial Hub της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, προσφέροντας άμεση πρόσβαση στο μετρό. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό, προβλέπεται η δημιουργία εκατοντάδων σύγχρονων διαμερισμάτων (studios) που θα απευθύ-



ση πυρασφάλειας και βελτίωση συστημάτων θέρμανσης/ψύξης.

Αν και το πρόγραμμα καλύπτει εστίες σε όλη την επικράτεια, οι βασικές δομές που αναφέρονται για παρεμβάσεις περιλαμβάνουν: Στην Αθήνα τις φοιτητικές εστίες του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΕΚΠΑ) και της Ανώτατης Σχολής Παιδαγωγικής και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΑΣΠΑΙΤΕ) με έδρα το Μαρούσι, ενώ στη Θεσσαλονίκη τις Α', Γ' και Δ' Φοιτητικές Εστίες.

Ειδικά για το ΕΚΠΑ, αναμένεται μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2026 η έναρξη μιας νέας πράσινης εστίας (B' ΦΕΠΑ) στην Πανεπιστημιούπολη, η οποία θα φιλοξενεί ειδικά ενοικιαζόμενες σύγχρονες εγκαταστάσεις έκτασης 4.500 τ.μ.

Στην υπόλοιπη περιφέρεια προβλέπεται αναβάθμιση των χώρων με στόχο τη βελτίωση της καθημερινότητας των φοιτητών στα Ιωάννινα, στην Κομοτηνή, στην Πάτρα και στη Μαθητική Εστία Καλαβρύτων, μέσα από μια σειρά ενέργειες. Προς αυτή την κατεύθυνση μόνο για την προμήθεια και την αντικατάσταση των

λαϊκή λύση στις παλιές δημόσιες εστίες.

Οι μονάδες που έχει αναπτύξει βρίσκονται σε πόλεις με μεγάλη φοιτητική κοινότητα. Στην Αθήνα έχει κατασκευάσει σύγχρονα καταστήματα κοντά στο ΟΠΑ, στην Κυψέλη και στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, ενώ στην Πάτρα έχει δημιουργήσει μία από τις μεγαλύτερες μονάδες του δικτύου που εξυπηρετεί το Πανεπιστήμιο Πατρών. Στη Θεσσαλονίκη έχει υλοποιήσει επενδύσεις σε κεντρικά σημεία για τους φοιτητές του ΑΠΘ και του Πανεπιστημίου Μακεδονίας και στην Ξάνθη έχει κατασκευάσει μία ιδιωτική εστία που καλύπτει τις ανάγκες του Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Οράκης.

Σε αντίθεση με τις δημόσιες εστίες, το μοντέλο της Premia βασίζεται στο concept «all-inclusive», διαθέτοντας δωμάτια έτοιμα για κατοίκηση, με μοντέρνο design και ενιαίο μίσθωμα, στα οποία περιλαμβάνονται όλοι οι λογαριασμοί (ρεύμα, νερό, internet, θέρμανση). Επιπλέον έμφαση δίνει σε κοινόχρηστους χώρους μελέτης, γυμναστήρια, laundry rooms, χώρους αναψυχής (roof gardens, lounges) και σε συστήματα ελεγχόμενης πρόσβασης.

Επενδυτικά, η Premia Properties επιλέγει την ανάληψη παλαιών κτιρίων (π.χ. παλαιά ξενοδοχεία ή κτίρια γραφείων) μετατρέποντάς τα σε ενεργειακά αποδοτικές φοιτητικές κατοικίες. Για το προσεχές διάστημα εστιάζει στην επέκταση του χαρτοφυλακίου της και σε πόλεις όπως ο Βόλος και το Ηράκλειο, όπου

βρίσκονται σε φοιτητικές των ιδιωτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων τα οποία θα εγκατασταθούν στο Ελληνικό. Ο σχεδιασμός εστιάζει στην ομορφιά και στην πράσινη δόμηση, σύμφωνα με τα πρότυπα ολοκλήρωσης της «έξυπνης πόλης» του Ελληνικού. Το μοντέλο που ακολουθείται είναι αυτό των managed student residences, με πλήρως επιπλωμένα δωμάτια, κοινόχρηστους χώρους μελέτης, γυμναστήρια και υψηλές ταχύτητες internet. Για την κατασκευή και τη διαχείριση των φοιτητικών κατοικιών, η LAMDA Development έχει συνάψει στρατηγική συμφωνία με την Premia Properties. Απευθύνεται κυρίως σε φοιτητές του University of Nicosia (UNIC), το οποίο ιδρύει παράρτημα (Ιατρική Σχολή) εντός του Ελληνικού σε συνεργασία με τη Hellenic Healthcare Group, καθώς και σε φοιτητές άλλων διεθνών εκπαιδευτικών ομίλων που αναμένεται να λειτουργήσουν campus στην περιοχή. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε φάσεις, με την παράδοση των πρώτων κτιρίων να προγραμματίζεται για την περίοδο 2027-2028, παράλληλα με τη λειτουργία των πρώτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων.

Έργα
Υλοποιούνται έργα εκσυγχρονισμού σε υπάρχουσες εγκαταστάσεις, με έμφαση στη δημιουργία πράσινων και τεχνολογικά προηγμένων εστιών

Οδοποιία μέσω ΣΔΙΤ

ΣΕ ΤΡΟΧΙΑ χρηματοδότησης τίθεται η αναβάθμιση της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης, με το υπουργείο Υποδομών, όπως αναφέρουν οι σχετικές πληροφορίες, να ενεργοποιεί πρόσκληση ύψους 81 εκατ. ευρώ για αποζημιώσεις και συμπληρωματικές εργασίες του έργου. Η πρόσκληση εντάσσεται στο Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2026-2030 και αφορά τον άξονα «Οδικές υποδομές», με στόχο την επιτάχυνση της υλοποίησης του έργου που προωθείται μέσω ΣΔΙΤ. Το έργο εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σχέδιο ενίσχυσης των οδικών υποδομών της χώρας, με στόχο τη βελτίωση της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας στη Θεσσαλονίκη. Σύμφωνα με τα στοιχεία της πρόσκλησης, προβλέπεται η αναβάθμιση 1,94 χλμ. οδικού δικτύου. Θετική εξέλιξη αλλά χρειάζεται πολύ περισσότερα η συμπρωτεύουσα.

ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΜΕΣΟ ΟΡΟ ΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

«Εξοικονομώ»: Παταγώδης αποτυχία λόγω υψηλού κόστους!

Κάθε άλλο παρά αποτελεσματικά αποδεικνύονται στην πράξη τα προγράμματα εξοικονόμησης ενέργειας, που έχουν «τρέξει» στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Μία ειδική έρευνα της ΕΛ.ΣΤΑΤ. και μία έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καταρρίπτουν το κυβερνητικό αφήγημα για την επιτυχία του «Εξοικονομώ» και των υπόλοιπων δράσεων. Παρά τις επιδοτήσεις, το υψηλό κόστος των παρεμβάσεων κρίνεται απαγορευτικό για τους περισσότερους πολίτες, με τη χώρα μας να υπολείπεται σημαντικά του ευρωπαϊκού μέσου όρου στην κατά κεφαλήν δαπάνη για ενεργειακές επενδύσεις στα κτίρια. Το πρόβλημα γίνεται ακόμα μεγαλύτερο αν αναλογιστούμε την υφιστάμενη κατάσταση των ακινήτων στην Ελλάδα, η οποία διαθέτει ένα από τα πλέον απαρχαιωμένα κτιριακά αποθέματα στην Ευρώπη. Ειδικότερα, πάνω από τις μισές κατοικίες της χώρας (το 51%) έχει κατασκευαστεί πριν από το 1980, δηλαδή πριν από την εφαρμογή του Κανονισμού Θερμομόνωσης Κτιρίων (ΚΘΚ), κάτι που σημαίνει ότι στερείται ουσιαστικής θερμοπροστασίας.

Σχεδόν τέσσερις στις 10 κατοικίες έχει κατασκευαστεί από το 1980 μέχρι το 2010, περίοδο κατά την οποία εφαρμόζονται μεν σε αρκετές περιπτώσεις συστήματα θερμομόνωσης, χωρίς όμως ενιαία και πλήρη ενεργειακή προσέγγιση.

Ετσι, μόλις το 2,6% των κτιρίων (κατασκευές μετά το 2011) πληροί τις σύγχρονες προδιαγραφές βάσει του Κανονισμού Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ).

Η εικόνα αυτή αποτυπώνεται και στα Πιστοποιητικά Ενεργειακής Απόδοσης (ΠΕΑ), με το 34% των επιθεωρημένων ακινήτων να κατατάσσεται στην κατώτατη κλάση Η, ενώ μόλις ένα ισχνό 6% επιτυγχάνει βαθμολογία Β ή υψηλότερη.

Με το κτιριακό απόθεμα της χώρας να γηράσκει, η πρόσφατη ειδική έρευνα της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το έτος 2025, με θέμα «Ενέργεια και Περιβάλλον», φέρνει στο φως ενδιάφεροντα στοιχεία: Μόλις το 0,9% του πληθυσμού ζει σε νοικοκυριά, στην κύρια κατοικία των οποίων (ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος αυτής) υλοποιήθηκαν στη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών τουλάχιστον τρία μέτρα βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης της κατοικίας, που αφορούν:

α) βελτίωση της (θερμο)μόνωσης των εξωτερικών τοίχων, της στέγης ή του δαπέδου, β) αντικατάσταση των μονών υαλοπινάκων με διπλούς ή τριπλούς υαλοπίνακες και γ) αντικατάσταση του συστήματος θέρμανσης (ψύξης) με σύστημα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (π.χ. αντλία θερμότητας, ηλιακή θερμική ενέργεια, συσσωματώματα βιομάζας, βιοκαύσιμα) ή με ένα πιο αποδοτικό σύστημα.

Ενδεικτικό της προβληματικής εικόνας είναι ότι το 36,9% του πληθυσμού δήλωσε ότι ζει σε νοικοκυριά στην κύρια κατοικία των οποίων, στη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας, δεν υλοποιήθηκε κανένα από τα ανωτέρω μέτρα βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσής της, αν και χρειαζόταν. Ο λόγος; Η αδυναμία να καλύψουν

την αξία των απαραίτητων δαπανών. Συγκεκριμένα, στην ερώτηση ποιος είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο η κύρια κατοικία δεν υποβλήθηκε σε εργασίες ανακαίνισης/βελτίωσης της ενεργειακής της απόδοσης, ενώ χρειαζόταν, το 82,9% των ερωτηθέντων ανέφερε ως κύριο λόγο το υψηλό κόστος! Σημειώνεται ότι το 68,4% του πληθυσμού δήλωσε ότι η κύρια κατοικία του κατασκευάστηκε ή ανακαινίστηκε ριζικά κατά το χρονικό διάστημα 1961-2000.

Την ίδια στιγμή, πρόσφατη έκθεση της Κομισιόν αποτυπώνει τα πενιχρά αποτελέσματα των προγραμματιζόμενων εξοικονόμησης ενέργειας στην Ελλάδα. Η έκθεση COM/2026/118 χαρτογράφησε τα εθνικά καθεστώτα στήριξης της δεκαετίας 2014-2024, αποκαλύπτοντας δομικές διαφορές στον τρόπο που οι χώρες-μέλη διαχειρίζονται τους πόρους για την ενεργειακή αναβάθμιση των κτιρίων.

Η Ελλάδα, λοιπόν, βρίσκεται σε μία από τις χειρότερες θέσεις της πανευρωπαϊκής κατάταξης στη δαπάνη και τις επενδύσεις σε εξοικονόμηση σε σχέση με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Ξόδεψε 381 ευρώ ανά άτομο, έναντι 864,64 ευρώ κατά μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά τη διάρκεια της δεκαετία έτρεξαν στη χώρα μας επτά καθεστώτα ενεργειακής εξοικονόμησης, αξίας 4,032 δισ. ευρώ, επί συνόλου 427 καθεστώτων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, αξίας 388,6 δισ. ευρώ.

Β. Παπακωνσταντόπουλος

Μακρόπνοος σχεδιασμός

ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ είναι ένας πολυδιάστατος επιχειρηματικός όμιλος στον χώρο των υποδομών στη νοτιοανατολική Ευρώπη και υλοποιεί ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα, με στόχο να δημιουργήσει αξία για τους μετόχους και την κοινωνία. Οντας ο ιστορικότερος τεχνικός οργανισμός στην Ελλάδα και με προσήλωση στη βιωσιμότητα και στην καινοτομία, ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ έχει θέσει σε εφαρμογή ένα φιλόδοξο πλάνο για επέκταση σε νέους τομείς, ώστε να διευρύνει το επιχειρηματικό του αντικείμενο, διατηρώντας τις κατασκευές ως κεντρικό πυλώνα των δραστηριοτήτων του, ενώ επενδύει στους πιο δυναμικούς και συναφείς με την κατασκευτική κλάδο της οικονομίας, όπως το φυσικό αέριο, οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τα έργα ΣΔΠ και παραχώρησης, η real estate και η ολοκληρωμένη διαχείριση εγκαταστάσεων.

Σκοπός του Ομίλου ΑΚΤΟΡ είναι η δημιουργία νέας σταθερής πηγής εσόδων που δεν θα επηρεάζονται από τις διακυμάνσεις της αγοράς κατασκευαστικής αγοράς και να διαμορφώσει ένα ακόμη πιο ισχυρό οικονομικό προφίλ. Πα-

ΟΜΙΛΟΣ ΑΚΤΟΡ
Ισχυρό παρόν,
δυναμικό μέλλον

Το φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα και το άνοιγμα σε νέους, δυναμικούς κλάδους της οικονομίας

και μακρόπνοο σχεδιασμό. Με ένα σημαντικό επενδυτικό πλάνο έως το 2027 για έργα ΑΠΕ συνολικής ισχύος 1.300 MW, ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ τοποθετείται στην καρδιά της πράσινης μετάβασης και ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη συμφωνίες για την εξαγορά έργων ΑΠΕ τα οποία συνιστούν στρατηγικό πυλώνα βιωσιμότητας αλλά και εφελκύριο για συνέργειες εντός του Ομίλου, οι οποίες αξιοποιούν την εμπειρία και την τεχνολογία του. Ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ ενισχύει το χαρτοφυλάκιό του στα έργα ΣΔΠ και Παραχώρησης, το οποίο είναι ένα από τα μεγαλύτερα και το υγιέστερο στην Ελλάδα, διασφαλίζοντας σταθερές χρηματοροές για το ορατό μέλλον. Πρόσφατα, ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ απέκτησε ποσοστό 36% στην εταιρεία παραχώρησης ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ, η οποία έχει αναλάβει την υλοποίηση του έργου «Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο τμήμα Χανιά - Ηράκλειο», ενός από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής που κατασκευάζονται σήμερα στη χώρα, διάρκειας 35 ετών και με συνολικό προϋπολογισμό ύψους 2 δισ. ευρώ, ενώ



ράλληλα, έχει υιοθετήσει μία νέα οργανωτική δομή, η οποία περιλαμβάνει ένα νέο λειτουργικό μοντέλο, με καθιέρωση των δραστηριοτήτων του Ομίλου και βέλτεστη εταιρική διακυβέρνηση, με στόχο την ταχύτερη επιχειρηματική ανάπτυξη του και την παραγωγή αξίας.

Εκοντας ένα ανεκτέλεστο που προσεγγίζει τα 5 δισ. ευρώ, ο Όμιλος εκτελεί σήμερα περίπου 400 έργα σε Ελλάδα και εξωτερικό, ορισμένα εκ των οποίων είναι από τα πλέον εμπληματικά της χώρας: Από τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης έως την επέκταση του μετρό Θεσσαλονίκης, από το Riviera Tower του Ελληνικού έως τον εκσυγχρονισμό του διυλιστηρίου στη Φουτζέρα των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων και τα σύνθετα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα της Ρουμανίας.

Επενδύσεις

Οι διεθνείς συνθήκες και η νέα γεωπολιτική πραγματικότητα δημιουργούν σημαντικές ευκαιρίες στον ενεργειακό τομέα, στον οποίο ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ επενδύει με συνέπεια και μακρόπνοο σχεδιασμό. Πρόσφατα, στο πλαίσιο

της υπουργικής συνόδου που διοργανώθηκε στην Ουάσιγκτον από τον Λευκό Οίκο και το Εθνικό Συμβούλιο Ενεργειακής Κυριαρχίας των ΗΠΑ (NEDC), με θέμα τη διατλαντική ενεργειακή συνεργασία, η Atlantic SEE LNG Trade, στην οποία ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ συμμετέχει με 60% και η ΔΕΠΑ Εμπορίας με 40%, εξα-

Ο Όμιλος τοποθετείται στην καρδιά της πράσινης μετάβασης και ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη συμφωνίες για την εξαγορά έργων ΑΠΕ

σφάλισε τέσσερις νέες εμπορικές συμφωνίες για την αγοραπωλησία αμερικανικού LNG σε τέσσερις χώρες της ευρύτερης περιοχής και συγκεκριμένα τη Βουλγαρία, την Ουκρανία, την Αλβανία και τη Βοσνία/Ερζεγοβίνη, με χρονική διάρκεια έως 20 έτη.

Είχε προηγηθεί η πρώτη μειζονος σημασίας εμπορική συμφωνία για την προμήθεια και πώληση υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) από τις ΗΠΑ, με προμηθευτή την BP και αγοραστή την ουκρανική Naftogaz. Οι νέες εμπορικές συμφωνίες της Atlantic SEE LNG Trade καθι-

στούν σταδιακά πραγματικότητα τον Κάθετο Ενεργειακό Διάδρομο της Ευρώπης, ο οποίος πέρα από την ασφάλεια ενεργειακής τροφοδοσίας προς τα κράτη της ευρύτερης περιοχής, έρχεται να προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης στην ελληνική οικονομία, αλλά και έναν διευρυμένο ρόλο για τη χώρα στην ευρύτερη περιοχή, εθνικής σημασίας.

Πράσινη μετάβαση

Στον στρατηγικό τομέα της ενέργειας, ο Όμιλος επενδύει με αποφασιστικότητα

θα συμμετάσχει και με ποσοστό 30% στην κατασκευή του έργου. Είχε προηγηθεί η εξαγορά της εταιρείας ΑΚΤΟΡ Παραχώρησης, μέσω της οποίας ελέγχει συμμετοχές σε ορισμένα από τα μεγαλύτερα έργα παραχώρησης, όπως ο αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, η Ολυμπία Οδός, ενώ διαθετεί ενισχυμένη παρουσία σε σημαντικά μεγάλα έργα ΣΔΠ.

Θεσσαλία

Με στόχο να συμβάλει στην πρόοδο, στην ανάπτυξη και στην κοινωνική συνοχή, ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ υλοποιεί με γοργούς ρυθμούς και κατά προτεραιότητα τα έργα αποκατάστασης από τις καταστροφές της θεομηνίας «Daniels» στη Θεσσαλία, με στόχο την επαναφορά, αλλά και τη θωράκιση και την ανθεκτικότητα του οδικού και οδοδρομικού δικτύου της περιοχής. Συγκεκριμένα, ο Όμιλος έχει ήδη υλοποιήσει ένα σημαντικό τμήμα του έργου αποκατάστασης της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας - Βόλου, ενώ κανονιστικά εξελίσσεται και το άλλο μεγάλο έργο της αποκατάστασης του οδικού δικτύου 11 δμ των της Θεσσαλίας.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ανοίγει ο δρόμος

Mega επένδυση στον Αστακό

Τι προβλέπει το άνω των 500 εκατ. ευρώ project για την ανάπτυξη ενός υπερσύγχρονου διεθνούς βεληνεκούς κόμβου θαλάσσιου τουρισμού, επιχειρηματικότητας και πολυτελούς φιλοξενίας

Της **ΕΥΑΣ Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗ**
e.oikonomaki@realnews.gr

Στις ρόγες μπαίνει μία από τις μεγαλύτερες τουριστικές επενδύσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα στην Ελλάδα, καθώς δρομολογείται ένα project άνω των 500 εκατ. ευρώ για τη μετατροπή του λιμένα Πλατυγιάλι Αστακού, στην Απυλοακαρνανία, σε υπερσύγχρονο διεθνούς βεληνεκούς κόμβο θαλάσσιου τουρισμού, επιχειρηματικότητας και πολυτελούς φιλοξενίας. Η στρατηγική επένδυση της εταιρείας Αστακός Τέρμιναλ Α.Ε., γνωστή ως Nautilus Project, προβλέπει τη δημιουργία της μεγαλύτερης μαρίνας της Μεσογείου, με δυνατότητα ελλιμενισμού άνω των 350 σκαφών, εκ των οποίων 105 θέσεις θα αφορούν mega yachts μήκους άνω των 40 μέτρων.

Το κρίσιμο βήμα

Στην κατεύθυνση αυτή, η ανάρτηση σε δημόσια διαβούλευση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικής Επένδυσης (ΕΣΧΑΣΕ) σηματοδοτεί ένα κρίσιμο βήμα για την προώθηση της μεγάλης επένδυσης στο Πλατυγιάλι Αστακού, καθώς ανοίγει τον δρόμο τόσο για την πολεοδομική ωρίμανση όσο και για την αδειοδότηση του έργου. Σημειωτέον ότι η υλοποίηση της επένδυσης εκκρεμεί εδώ και δεκαετίες.

Το εν λόγω project, που αφορά την αξιοποίηση μιας έκτασης 1.778 στρεμμάτων στον κόλπο του Αστακού, φιλοδοξεί να αλλάξει τα δεδομένα στη δυτική Ελλάδα, αξιοποιώντας έναν λιμένα που μέχρι σήμερα υπολείπεται και μετατρέποντάς τον σε σύγχρονο κόμβο τουρισμού, επιχειρηματικότητας και θαλάσσιας δραστηριότητας διεθνούς εμβέλειας.

Ο στόχος είναι η αξιοποίηση του μέχρι σήμερα υπολείποντος εμπορικού λιμένα, ώστε να μετατραπεί σε home port μεγάλων σκαφών αναψυχής, συνδυάζοντας υψηλού επιπέδου τουριστικές υπηρεσίες με βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Η επένδυση στο Πλατυγιάλι Αστακού σχεδιάζεται ως ένα σύνθετο έργο μεγάλης κλίμακας, με βασικό στόχο τη συνύπαρξη και την αλληλοενίσχυση διαφορετικών δραστηριοτήτων. Το επιχειρηματικό πλάνο αναπτύσσεται σε επτά διακριτές ζώνες εντός της έκτασης, ώστε να εδωπηρετούνται παράλληλα χρήσεις τουρισμού, κατοικίας, εμπορίου και επιχειρηματικότητας, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό οικοσύστημα.

Κεντρικό άξονα του σχεδίου αποτελεί η μετατροπή του υφιστάμενου εμπορικού λιμένα σε σύγχρονη μαρίνα για μεγάλο σκάφη αναψυχής και mega yachts. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκονται η ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και η ανάδειξη της περιοχής σε σημαντικό προορισμό θαλάσσιου τουρισμού



στην ανατολική Μεσόγειο. Παράλληλα, προβλέπεται η ανάπτυξη οργανωμένου επιχειρηματικού πάρκου, το οποίο θα συνδυάζει εμπορικές, παραγωγικές, τουριστικές και οικιστικές χρήσεις. Στόχος είναι να δημιουργηθεί ένας νέος πολυλειτουργικός πόλος ανάπτυξης, ικανός να προσελκύσει επενδύσεις και να δημιουργήσει σταθερές θέσεις εργασίας.

Το project περιλαμβάνει ευρώ φάσμα υποδομών, όπως ξενοδοχειακές μονάδες, τουριστικές εγκαταστάσεις, μαρίνες και χώρο αναψυχής, αλλά και μεταπολιτικές μονάδες, εμπορικά σημεία, κατοικίες και πολυτελείς επαυλεις.

Παράλληλα, προβλέπονται κοινόχρηστοι χώροι και δίκτυα υποστήριξης που θα εξασφαλίζουν την ευρύμηνη λειτουργία της συνολικής ανάπτυξης.

Σε ό,τι αφορά τη μαρίνα, προβλέπεται η δημιουργία ελλιμενισμού άνω των 350 σκαφών, εκ των οποίων οι 105 θέσεις θα αφορούν σκάφη μήκους άνω των 40 μέτρων. Η ανάπτυξη αυτή αναμένεται να δημιουργήσει ανάγκες για νέο μόνιμο προσωπικό, τόσο στη λιμενική και επιχειρηματική ζώνη όσο και στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης πληρωμάτων και επισκεπτών.

Βάσει πλάνου, σχεδιάζεται η κατασκευή ξενοδοχειακών νέπτε αστέρων συνολικής δυναμικότητας 565 δωματίων, καθώς και κατοικιών και διαμερισμάτων υψηλών προδιαγραφών. Το σχέδιο συμπληρώνεται με γραφεία, πολιτιστικούς χώρους, εστιατόρια, χώρους ψυχαγωγίας, συνεδριακές εγκαταστάσεις, αθλητικά κέντρα και όλες τις αναγκαίες υποδομές, ενισχύοντας την τοπική οικονομία, την ευρύτερη περιοχή της δυτικής Ελλάδας

και συνολικά την εθνική ανάπτυξη.

Η υλοποίηση θα προχωρήσει σε τρεις φάσεις, με κάθε στάδιο να έχει κατασκευαστικό ορίζοντα περίπου τριών ετών.

Η πρώτη φάση, ύψους 524 εκατ. ευρώ, περιλαμβάνει βασικές υποδομές, διαμόρφωση χώρου και λιμενικά έργα. Από αυτά, περίπου 434 εκατ. ευρώ αφορούν καθαρά κατασκευαστικές δαπάνες.

Θα ακολουθήσουν οι κύριες τουριστικές και επιχειρηματικές εγκαταστάσεις, ενώ η τρίτη φάση θα ολοκληρώσει το project με κατοικίες και πλήρη λειτουργία όλων των χρήσεων.

Η επένδυση αναμένεται να δώσει ισχυρή ώθηση στην τοπική οικονομία, δημιουργώντας περίπου 700 θέσεις εργασίας στην κατασκευή και περί τις 1.150 μόνιμες θέσεις στη λειτουργία του.

Οι επενδυτές

Την ανάπτυξη έχει αναλάβει η κυπριακών συμφερόντων MYMAR Nautilus Investments Limited, η οποία λειτουργεί ως master developer του έργου. Όπως αναφέρεται στη σχετική ΜΠΕ, η Αστακός Τέρμιναλ Α.Ε., μέσω απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, έχει ορίσει τη MYMAR Nautilus Investments Limited ως αντίκλιτο για τη διαχείριση του συνόλου των θεμάτων αδειοδότησης του έργου και θα αναλάβει την ολή υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου.

Η μητρική εταιρεία της Αστακός Τέρμιναλ Α.Ε., η ΑΠΕ Επενδυτικής Περιουσίας Α.Ε., αποτελεί κοινοπραξία των τραπεζών Alpha Bank και Τράπεζας Πειραιώς. Η Αστακός Τέρμιναλ Α.Ε. ιδρύθηκε το 1999 και σκοπός της είναι, μεταξύ άλλων, η αγορά της περιοχής της ΝΑΒΙΠΕ και η υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου ανάπτυξης της ΝΑΒΙΠΕ Πλατυγιάλιου Αστακού, σύμφωνα με το αποτέλεσμα του διεθνούς διαγωνισμού της ΕΤΒΑ.

Θέσεις

Ο σπερρινός λιμένας στο Πλατυγιάλι θα αποικιστεί κατά την ολοκλήρωση των εργασιών τη μεγαλύτερη μαρίνα της Μεσογείου, με δυνατότητα ελλιμενισμού άνω των 350 σκαφών, εκ των οποίων 105 θέσεις θα αφορούν mega yachts μήκους άνω των 40 μέτρων

Santander για ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ: Τιμή-στόχος 53 ευρώ

ΣΕ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ της τιμής-στόχου της μετοχής της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ στα 53 ευρώ από 49 ευρώ προχώρησε η Santander. Σύμφωνα με τον διεθνή οίκο, η αναθεώρηση βασίζεται στη βελτιωμένη λειτουργική εικόνα, στην αυξημένη ορατότητα ταμειακών ροών του ομίλου, στις ισχυρότερες του αναμενομένου επιδόσεις των πα-



ραχωρήσεων, με αιχμή την Αττική Οδό, καθώς και στη σταδιακή αλλά τα-

χεία βελτίωση του ισολογισμού. Κατά τη Santander, οι οδικές παραχωρήσεις αποτελούν τον βασικό μοχλό δημιουργίας αξίας για τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 53% της εύλογης αξίας των ιδίων κεφαλαίων και το 75% της συνολικής επιχειρηματικής αξίας του ομίλου.

E65: Ο ΑΞΟΝΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΣΥΝΔΕΕΙ ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Στην ολοκλήρωσή του βαδίζει το βόρειο τμήμα της Κεντρικής Οδού, μήκους περίπου 70 κλμ., ενός πολύ απαιτητικού έργου, που κατασκευάζεται με ευρωπαϊκές προδιαγραφές



Ο αυτοκινητόδρομος E65, γνωστός και ως Κεντρική Οδός, αποτελεί ένα έργο στρατηγικής σημασίας για τη διασύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας, με το βόρειο τμήμα του να βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη και να προσεγγίζει σταδιακά την ολοκλήρωσή του. Πρόκειται για ένα έργο που έρχεται να καλύψει ένα κρίσιμο κενό στο εθνικό οδικό δίκτυο, συνδέοντας τη Στερεά Ελλάδα με τη Δυτική Μακεδονία και δημιουργώντας έναν σύγχρονο, ασφαλή και ταχύ οδικό διάδρομο που θα αλλάξει τις μετακινήσεις και την οικονομική γεωγραφία της χώρας. Το βόρειο τμήμα του E65 εκτείνεται από την περιοχή των Τρικάλων έως τη σύνδεσή του με την Εγνατία Οδό, κοντά στα Γρεβενά, και αποτελεί το τελευταίο κομμάτι ενός φιλόδοξου σχεδιασμού που ξεκίνησε πριν από σχεδόν δύο δεκαετίες.

Το συγκεκριμένο τμήμα έχει μήκος περίπου 70 χιλιομέτρων και κατασκευάζεται ως αυτοκινητόδρομος υψηλών προδιαγραφών, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και Λωρίδα Εκτακτης Ανάγκης, ενώ στο σύνολό του διαθέτει διαχωριστική νησίδα που ενισχύει σημαντικά την οδική ασφάλεια. Το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος αγγίζει τα 24,5 μέτρα, ακολουθώντας τα σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα για αυτοκινητόδρομους, ενώ η χάραξη έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπει υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας με ασφάλεια και άνεση. Η κατασκευή του έργου σε μια περιοχή με έντονο ορεινό ανάγλυφο καθιστά ιδιαίτερα απαιτητική την υλοποίησή του, γεγονός που αποτυπώνεται στον μεγάλο αριθμό τεχνικών έργων που περιλαμβάνονται, όπως σήραγγες, γέφυρες, ανισόπεδο κόμβοι και έργα αντιστήριξης. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στις σήραγγες που κατασκευάζονται κατά μήκος της διαδρομής, καθώς αυτές επιτρέπουν την ομαλή διέλευση από ορεινές ζώνες, μειώνοντας τις κλίσεις και περιορίζοντας την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Παράλληλα, οι μεγάλες γέφυρες που κατασκευάζονται σε χαράδρες και δύσβατες περιοχές εξασφαλίζουν τη συνέχεια του δρόμου, ενώ τα έργα αποστράγγισης και αντιστήριξης συμβάλλουν στην ανθεκτικότητα του αυτοκινητόδρομου απέναντι σε ακραία καιρικά φαινόμενα. Ο σχεδιασμός του έργου περιλαμβάνει επίσης σύγχρονα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, με τη χρήση τεχνολογιών τηλεματικής που θα επιτρέπουν την παρακολούθηση της ροής των οχημάτων σε πραγματικό χρόνο και την άμεση επέμβαση σε περίπτωση συμβάντων. Η πρόοδος των εργασιών στο βόρειο τμήμα του E65 εξελίσσεται με εντατικούς ρυθμούς, με μεγάλο μέρος των χωματουργικών εργασιών να έχει ήδη ολοκληρωθεί και τις κατασκευές των τεχνικών έργων να βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο. Το έργο χρηματο-

δοτείται σε σημαντικό βαθμό από ευρωπαϊκούς πόρους, γεγονός που διασφαλίζει τη συνέχιση της κατασκευής του χωρίς εμπόδια, ενώ οι εμπλεκόμενοι φορείς παρακολουθούν στενά την πρόοδο ώστε να τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα. Σύμφωνα με τον υφιστάμενο σχεδιασμό, η ολοκλήρωση του βόρειου τμήματος αναμένεται μέσα στα επόμενα χρόνια, σηματοδοτώντας την πλήρη λειτουργία του E65 σε όλο το μήκος του.

Τι θα προσφέρει

Με την παράδοση του έργου, ο E65 θα μετατραπεί σε έναν πλήρη κάθετο άξονα που θα ξεκινά από τη Λαμία και θα καταλήγει στην Εγνατία Οδό, δημιουργώντας μια νέα, εναλλακτική διαδρομή για τη σύνδεση της Νότιας και της Βόρειας Ελλάδας. Η νέα αυτή σύνδεση αναμένεται να μειώσει σημαντικά τους χρόνους μετακίνησης, ιδιαίτερα για τις μεταφορές μεταξύ της Κεντρικής Ελλάδας και της Δυτικής Μακεδονίας, ενώ θα προσφέρει και μια ασφαλέστερη επιλογή σε σχέση με το υφιστάμενο επαρχιακό δίκτυο. Παράλληλα, ο αυτοκινητόδρομος θα λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τον βασικό άξονα της χώρας, τον ΠΑΘΕ, συμβάλλοντας στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και στη βελτίωση της συνολικής λειτουργίας του εθνικού δικτύου. Η ολοκλήρωση του E65 εκτιμάται ότι θα έχει σημαντικές οικονομικές και αναπτυξιακές συνέπειες, καθώς θα ενισχύσει την προσβασιμότητα περιοχών που μέχρι σήμερα αντιμετώπιζαν συγκοινωνιακές δυσκολίες. Οι επιχειρήσεις θα αποκτήσουν ταχύτερη πρόσβαση σε αγορές και υποδομές, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς και αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά τους, ενώ παράλληλα θα δημιουργηθούν νέες ευκαιρίες για επενδύσεις σε τομείς όπως η εφοδιαστική αλυσίδα και η μεταποίηση. Σημαντική αναμένεται να είναι και η ώθηση στον τουρισμό, καθώς περιοχές της Δυτικής και Κεντρικής Ελλάδας, που μέχρι σήμερα βρίσκονταν εκτός βασικών τουριστικών ροών, θα γίνουν πιο εύκολα προσβάσιμες, προσελκύοντας περισσότερους επισκέπτες. Την ίδια στιγμή, το έργο συμβάλλει στη βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών, μειώνοντας τον χρόνο και την ταλαιπωρία των μετακινήσεων και αυξάνοντας το επίπεδο οδικής ασφάλειας. Η ύπαρξη σύγχρονων υποδομών, όπως σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και συστήματα άμεσης επέμβασης, ενισχύει την αίσθηση ασφάλειας για τους οδηγούς, ενώ η καλύτερη συνδεσιμότητα διευκολύνει την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες, όπως η υγεία και η εκπαίδευση. Παράλληλα, έχουν προβλεφθεί μέτρα για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με τη χρήση σπράγγων και γεφυρών που μειώνουν την επέμβαση στο φυσικό τοπίο, καθώς και έργα αποκατάστασης και προστασίας του περιβάλλοντος.

Ενα από τα σημαντικότερα έργα υποδομών στην Ελλάδα προχωρά με γοργό ρυθμό, φιλοδοξώντας να καταστήσει την Κρήτη βασικό αεροπορικό κόμβο στη Μεσόγειο και να ενισχύσει καθοριστικά τον τουρισμό και την οικονομία του νησιού. Η κατασκευή του νέου διεθνούς αεροδρομίου στο Καστέλλι Ηρακλείου προχωρά με εντατικούς ρυθμούς, αποτελώντας ένα έργο εμβληματικής σημασίας για την Κρήτη και την ελληνική οικονομία. Το νέο αεροδρόμιο έρχεται να αντικαταστήσει τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις στο Ηράκλειο, οι οποίες εδώ και χρόνια λειτουργούν υπό πίεση, ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, όταν η επιβατική κίνηση ξεπερνά τα όρια των υποδομών.

Το έργο στο Καστέλλι δεν αποτελεί απλώς μια αναβάθμιση, αλλά μια συνολική επανεκκίνηση του αεροπορικού χάρτη της Κρήτης. Με την ολοκλήρωσή του, το νέο αεροδρόμιο θα έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί σημαντικά αυξημένο αριθμό επιβατών, λειτουργώντας ως βασική πύλη εισόδου στο νησί και ενισχύοντας τη διεθνή συνδεσιμότητά του. Παράλληλα, θα αναβαθμίσει την εμπειρία των ταξιδιωτών, προσφέροντας σύγχρονες υπηρεσίες και υποδομές υψηλών προδιαγραφών. Σε ό,τι αφορά το χρονοδιάγραμμα, το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2027, με τη δοκιμαστική λειτουργία να τοποθετείται στα τέλη του ίδιου έτους ή στις αρχές του 2028. Η πλήρης εμπορική λειτουργία θα ακολουθήσει μετά την ολοκλήρωση των απαραίτητων ελέγχων και πιστοποιήσεων. Το χρονοδιάγραμμα αυτό θεωρείται εφικτό με βάση την πρόοδο των εργασιών, αν και, όπως σε κάθε μεγάλο έργο, παραμένει ανοιχτό το ενδεχόμενο επιμέρους καθυστερήσεων.

Η πρόοδος των κατασκευαστικών εργασιών είναι ήδη ορατή, με τα εργοτάξια να βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη. Ένα από τα πιο κρίσιμα στοιχεία του έργου είναι ο διάδρομος προσγείωσης και απογείωσης, ο οποίος θα έχει μήκος περίπου 3.200 μέτρα και πλάτος που ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα, επιτρέποντας την εξυπηρέτηση μεγάλων αεροσκαφών. Η κατασκευή του

ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΣΤΕΛΛΙΟΥ Η ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΠΟΥ ΑΠΟΓΕΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Με γοργό ρυθμό προχωρά το έργο, που φιλοδοξεί να καταστήσει τη μεγαλόνησο βασικό αεροπορικό κόμβο στη Μεσόγειο – Τα επιμέρους τεχνικά χαρακτηριστικά και το χρονοδιάγραμμα

διαδρόμου συνοδεύεται από σύγχρονα συστήματα φωτισμού και ασφάλειας, που θα διασφαλίζουν τη λειτουργία του αεροδρομίου σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Το κεντρικό κτίριο του αεροσταθμού αποτελεί επίσης ένα από τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου. Πρόκειται για έναν σύγχρονο επιβατικό σταθμό με εκτεταμένους χώρους εξυπηρέτησης, εμπορικές χρήσεις και προηγμένα συστήματα διαχείρισης επιβατών και αποσκευών. Η συνολική επιφάνεια των εγκαταστάσεων είναι σχεδιασμένη ώστε να καλύπτει τις ανάγκες εκατομμυρίων επιβατών ετήσιως, με δυνατότητα περαιτέρω επέ-

κτασης στο μέλλον. Σημαντικό μέρος του έργου αποτελούν και οι υποστηρικτικές υποδομές, όπως οι χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, οι εγκαταστάσεις συντήρησης, οι πύργοι ελέγχου και τα δίκτυα ενέργειας και ύδρευσης. Παράλληλα, προβλέπονται σύγχρονα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας εντός του αεροδρομίου, τα οποία θα διασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία και τη μείωση των καθυστερήσεων.

Πρόσβαση μέσω ΒΟΑΚ

Καθοριστική είναι και η ανάπτυξη των οδικών συνδέσεων που θα εξυπηρετούν το νέο αεροδρόμιο. Η διασύνδεση με τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης

αποτελεί βασικό στοιχείο του σχεδιασμού, καθώς θα επιτρέψει τη γρήγορη και ασφαλή πρόσβαση από και προς τις μεγάλες πόλεις του νησιού. Οι νέοι οδικοί άξονες αναμένεται να μειώσουν σημαντικά τους χρόνους μετακίνησης, ενισχύοντας τη λειτουργικότητα του έργου.

Παράλληλα με τις κατασκευαστικές εργασίες, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται και στα συστήματα αεροναυπίας, τα οποία αποτελούν βασική προϋπόθεση για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Σε αυτό το πλαίσιο, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει προκηρύξει διαγωνισμό για την προμήθεια και εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων, όπως ραντάρ επίτηρησης, συστήματα καθοδήγησης προσγείωσης (ILS), εξοπλισμό επικοινωνιών και τεχνολογίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Ο εξοπλισμός αυτός θα διασφαλίσει υψηλά επίπεδα ασφαλείας και ακρίβειας, επιτρέποντας στο αεροδρόμιο να λειτουργεί σύμφωνα με τα αυστηρότερα διεθνή πρότυπα. Η εξέλιξη του διαγωνισμού για τα συστήματα αυτά συνδέεται άμεσα με το συνολικό χρονοδιάγραμμα, καθώς η εγκατάσταση και πιστοποίησή τους αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη λειτουργίας. Επομένως, η έγκαιρη ολοκλήρωση της διαδικασίας είναι κρίσιμη για την αποφυγή καθυστερήσεων.

Τα οφέλη από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου αναμένεται να είναι πολλαπλά. Η αύξηση της χωρητικότητας θα επιτρέψει την προσέλκυση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών και νέων δρομολογίων, ενισχύοντας τον τουρισμό και επεκτείνοντας τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου. Παράλληλα, η δημιουργία θέσεων εργασίας και η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας αποτελούν σημαντικές παράπλευρες ωφέλειες, ενώ η συνολική αναβάθμιση των υποδομών θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της Κρήτης.

Το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι αποτελεί ένα φιλόδοξο έργο με μακροπρόθεσμο ορίζοντα και στρατηγική σημασία, που θα τοποθετήσει την Κρήτη σε ακόμη πιο ισχυρή θέση στο διεθνές προσκήνιο.

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΘΑ ΕΠΙΤΡΕΨΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ
ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ,
ΕΝΙΣΧΥΟΝΤΑΣ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ





Λίφτινγκ 3 δισ. ευρώ στα σπίτια

Της ΣΙΣΣΥΣ ΣΤΑΥΡΟΠΙΕΡΡΑΚΟΥ
s.stavropierakou@realnews.gr

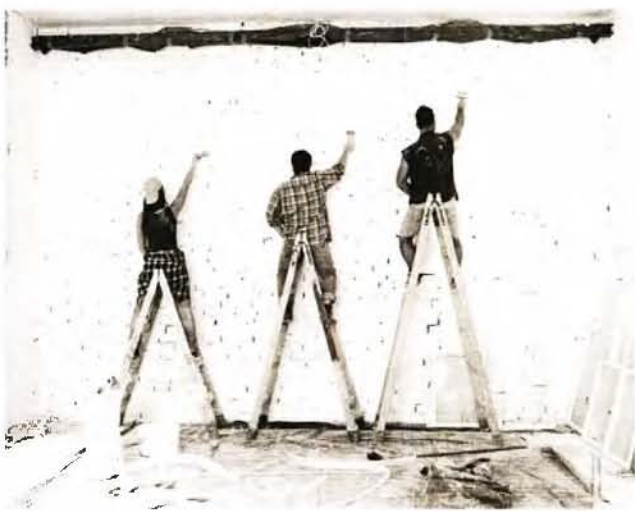
Τα νέα προγράμματα «Ανακαινίζω» και «Εξοικονομώ», που θα τεθούν σε εφαρμογή τους επόμενους μήνες, αποτελούν τους δύο βασικούς πυλώνες, οι οποίοι στοχεύουν στην αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος και στη μείωση του ενεργειακού κόστους. Τα προγράμματα συνιστούν μία από τις πιο φιλόδοξες παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας και την ουσιαστική αναβάθμιση των κατοικιών. Στην κορυφή των παρεμβάσεων τοποθετείται το πρόγραμμα «Ανακαινίζω», το οποίο σχεδιάζεται να τεθεί σε εφαρμογή τον προσεχή Ιούνιο. Θα ακολουθήσει το αναανεωμένο «Εξοικονομώ 2026» για την ενεργειακή αναβάθμιση των κατοικιών, ενώ θα υπήρξει ένα στοχευμένο πρόγραμμα με αποκλειστική επιδότηση για αντλίες θερμότητας και ηλιακούς θερμοσίφωνες. Παράλληλα, παρατείνονται τα υπάρχοντα προγράμματα ηλεκτροκίνησης και εισαγονται νέες, πιο στοχευμένες δράσεις.

Νέο «Ανακαινίζω»

Με συνολικό προϋπολογισμό που αγγίζει τα 500 εκατ. ευρώ και με πύραυλο εξασφαλισμένους από το ΕΣΠΑ 2021-2027, το πρόγραμμα φιλοδοξεί να αποτελέσει εργαλείο που θα βοηθήσει να πέσουν στην αγορά χιλιάδες ακίνητα τα οποία σήμερα είναι κλειστά. Ωστόσο, δεν αφορά μόνο κλειστά κατοικίες αλλά και ακίνητα που ιδιοκατοικούνται, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα ιδιοκτητών. Ο στόχος είναι η αύξηση της προσφοράς κατοικιών μέσω της αξιοποίησης ανενεργων ακινήτων, αλλά και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης σε παλαιά κτίρια. Το πρόγραμμα αφορά δαπάνες για την ανακαίνιση και την ενεργειακή αναβάθμιση.

Το σκέλος της ανακαίνισης καλύπτει τις βασικές ανάγκες λειτουργικότητας μιας κατοικίας.

Όλα τα νέα προγράμματα για την ανακαίνιση και την ενεργειακή αναβάθμιση κατοικιών που θα «τρέξουν» από τον Ιούνιο μέχρι το τέλος του 2026. Γενναίες επιδοτήσεις και κάλυψη περισσότερων δαπανών, με στόχο την αύξηση του στοκ των ακινήτων στην αγορά



Περιλαμβάνει εργασίες όπως αντικατάσταση υδραυλικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, επισκευές φθωρών, ενίσχυση δομικών στοιχείων, αλλαγή δαπέδων, καθώς και η πλήρης ανακαίνιση κουζίνας και μπάνιου. Με τον τρόπο αυτόν αντιμετωπίζονται τα σημαντικότερα κόστη που έως σήμερα απέτρεπαν πολλούς ιδιοκτήτες από το να προχωρήσουν σε εργασίες. Παράλληλα, το ενεργειακό σκέλος εισάγει παρεμβάσεις όπως η αντικατάσταση κουφωμάτων με θερμομονωτικά, η εγκατάσταση ηλιακών θερμοσίφωνων, η χρήση αντλίων θερμότητας ή άλλων συστημάτων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας καθώς και στοχευμένες θερμομονώσεις. Προϋπόθεση είναι να υλοποιηθούν τουλάχιστον τρεις παρεμβάσεις, εκ των οποίων δύο βασικές, ώστε να διασφαλιστεί ουσιαστική ενεργειακή βελτίωση.

Σε επίπεδο χρηματοδότησης, το πρόγραμμα είναι ιδιαίτερα γενναιοδωρο. Η επιδότηση μπορεί να φτάσει έως και το 80% του κόστους με επιπλέον προσυζητήσεις για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και για ακίνητα σε υφιστάμενες ή νησιωτικές περιοχές, αγγίζοντας ακόμη και το 90%-95%. Το ανώτατο ποσό ενίσχυσης υπολογίζεται στα 300 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο, με συνολικό όριο περίπου τα 36.000 ευρώ ανά κατοικία.

Οι ιδιοκτήτες υποχρεούνται είτε να εκμισθώσουν την κατοικία για πέντε χρόνια είτε να τη χρησιμοποιούν ως κύρια κατοικία για το ίδιο διάστημα. Ετσι, το πρόγραμμα δεν περιορίζεται σε μια απλή επιδότηση, αλλά επιδιώκει να συμβάλει στη σταθεροποίηση της αγοράς εννοικίων.

Κριτήρια

Με βάση τις πληροφορίες, πρέπει να πληροφώνονται τα παρακάτω κριτήρια:

1. Εισοδηματικά & περιουσιακά κριτήρια

❑ Οικονομικά εισοδήματα: Το ετήσιο φορολογητέο εισόδημα (πραγματικό ή τεκμαρτό) δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 40.000 ευρώ.

Στεγαστική πολιτική

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

■ Ακίνητη περιουσία: Η συνολική αξία της ακίνητης περιουσίας δεν πρέπει να ξεπερνά τα 300.000 ευρώ.

■ Ποσοστό ιδιοκαπitalia: Ο δικαιούχος πρέπει να κατέχει τουλάχιστον το 50% της επικαρπίας ή της πλήρους κυριότητας του ακινήτου.

2. Προϋποθέσεις ακινήτου

Το ακίνητο που πρόκειται να ανακαινιστεί πρέπει:

- Να έχει εμβαδόν έως 120 τ.μ.
- Να βρίσκεται σε οικιστική περιοχή.
- Να μην έχει δηλωθεί ως πρώτη κατοικία ή ως μισθωμένο τα τελευταία τρία χρόνια (να εμφανίζεται ως κενό στο ΕΣ).
- Παλαιότητα: Για το νέο πρόγραμμα του 2026, η οικοδομική άδεια θα πρέπει να έχει εκδοθεί έως τις 31/12/1990.

«Εξοικονομώ 2026»

Με προϋπολογισμό 1,58 δισ. ευρώ, το νέο «Εξοικονομώ», που θα «τρέξει» το δεύτερο εξάμηνο του έτους, αναμένεται να καλύψει περίπου 62.000 νοικοκυριά και 10.000 πολύ μικρές επιχειρήσεις. Σε σχέση με προηγούμενες δράσεις, το νέο πρόγραμμα εισάγει υψηλότερα ποσοστά επιδότησης, μεγαλύτερη ειλεξία στην αποπληρωμή και ενεργότερη συμμετοχή των ενεργειακών παρόχων.

Οι επιδοτήσεις μπορούν να φτάσουν έως και το 80% του συνολικού κόστους των παρεμβάσεων, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις καλύπτεται και ο ΦΠΑ. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη στήριξη ευάλωτων νοικοκυριών, τα οποία θα έχουν τη δυνατότητα να λάβουν ακόμη υψηλότερα ποσοστά ενίσχυσης. Ετσι, παρεμβάσεις που μέχρι πρότινος θεωρούνταν οικονομικά απαγορευτικές καθίστανται πλέον πιο προσεγ.

Στο πλαίσιο των προγράμματος, επιδοτούνται εργασίες που βελτιώνουν την ενεργειακή απόδοση των κατοικιών. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η θερμομόνωση και η θερμοπροσοψη, η αντικατάσταση κουφωμάτων, η εγκατάσταση συστημάτων σκίασης, η αναβάθμιση των συστημάτων θέρμανσης καθώς και η αξιοποίηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Οι παρεμβάσεις αυτές συμβάλλουν όχι μόνο στη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης, αλλά και στην αύξηση της αξίας των ακινήτων.

Μία από τις βασικές καινοτομίες του «Εξοικονομώ 2026» είναι η δυνατότητα αποπληρωμής του κόστους μέσω του λογαριασμού ηλεκτρικής ενέργειας, γνωστή ως on-bill financing. Μέσω αυτού του μηχανισμού, οι δικαιούχοι



θα μπορούν να εξοφλούν το υπόλοιπο ποσό σε δόσεις με χαμηλό κόστος, απευθείας μέσα από τον λογαριασμό ρεύματος, σε συνεργασία με τους παρόχους ενέργειας. Αυτό μειώνει σημαντικά την ανάγκη για υψηλό αρχικό κεφάλαιο. Για παράδειγμα, για μια δαπάνη συνολικής αξίας 24.800 ευρώ, η επιδότηση μπορεί να φτάσει περίπου τα 19.800 ευρώ, περιορίζοντας το τελικό κόστος για τον ιδιοκτήτη κοντά στα 5.000 ευρώ.

Το πρόγραμμα εστιάζει και στις πολύ μικρές επιχειρήσεις με έως εννέα εργαζομένους και κύκλο εργασιών έως 2 εκατ. ευρώ. Η ένταξη αυτών των επιχειρήσεων είναι κρίσιμη, καθώς πολλές δραστηριοποιούνται σε κλάδους με υψηλό ενεργειακό κόστος. Οι επιδοτήσεις είναι ενισχυμένες, με στόχο να διασφαλιστεί ότι η ενεργειακή αναβάθμιση δεν θα επιβαρύνει τη ρευστότητά τους.

«Αθήζω σύστημα θέρμανσης 2026»

Ενα στοχευμένο πρόγραμμα ύψους 930 εκατ. ευρώ αφορά την επιδότηση για αντλίες θέρμανσης και ηλεκτρικές θερμοσίφωνες, με στόχο την απεξάρτηση των νοικοκυριών από τα ορυκτά καύσιμα (πετρέλαιο, φυσικό αέριο). Η πλατφόρμα θα ανοίξει το δεύτερο εξάμηνο του 2026 (μετά την ολοκλήρωση του τρέκοντος κύκλου) και θα επωφεληθούν 280.000 νοικοκυριά.

Η επιδότηση χορηγείται μέσω ψηφιακών επιταγών, τις οποίες ο πάροχος εξοικονομικών απευθείας στους προμηθευτές και στους εγκαταστάτες της επιλογής τους.

Οι δικαιούχοι μπορούν να επιλέξουν μια ή συνδυασμό των παρακάτω παρεμβάσεων:

Το ανώτατο ποσό ενίσχυσης στο νέο «Ανακαινίζω» υπολογίζεται στα 300 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο, με συνολικό όριο περίπου τα 36.000 ευρώ ανά κατοικία



ΚΑΘΑΡΣΕ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης με 732 εκατ. ευρώ



ΕΝΑ ΑΚΟΜΗ σημαντικό σκέλος αφορά την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, με συνολικό προϋπολογισμό 732 εκατ. ευρώ. Οι παρεμβάσεις καλύπτουν τόσο τις επιχειρήσεις όσο και τα νοικοκυριά, με στόχο τη σταδιακή μετάβαση σε καθαρότερες μορφές μετακίνησης. Περίπου 335 εκατ. ευρώ θα διατεθούν για την απόκτηση ηλεκτρικών επαγγελματικών οχημάτων για περίπου 15.000 μικρές επιχειρήσεις. Οι ωφελούμενες επιχειρήσεις θα επιδοτούνται για το 30%-70% του κόστους μίσθωσης ή αγοράς, ανάλογα με το μέγεθος του οχήματος. Ακόμα 174 εκατ. ευρώ θα δοθούν για τη μίσθωση (leasing) ηλεκτρικών οχημάτων με μηνιαίο μίσθωμα έως 150 ευρώ (συμπεριλαμβανομένου

ΦΠΑ) σε 12.500 μεταφορικά ευάλωτα νοικοκυριά για τέσσερα χρόνια. Η μέση επιδότηση ανά δικαιούχο υπολογίζεται στα 13.000 ευρώ με προσαύξηση 2.000 ευρώ για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ). Παράλληλα, ακόμα 135 εκατ. ευρώ θα κοστίσει η ανάπτυξη 4.400 προσβάσιμων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν αρκετές σχετικές υποδομές. Επίσης 68 εκατ. ευρώ θα διατεθούν για την αντικατάσταση των συμβατικών ταξί με ηλεκτρικά, με επιδότηση 20.000 ευρώ σε κάθε ιδιοκτήτη ταξί που θα συμμετέχει στο πρόγραμμα. Η επιδότηση θα αυξάνεται στα 29.000 ευρώ αν πρόκειται για οχήματα προσβάσιμα σε άτομα με αναπηρία (ΕΔΧ ΤΑΞ).

■ Αντλίες θέρμανσης: Αντικατάσταση παλαιών συστημάτων (λέβητες πετρελαίου/αερίου) με σύγχρονες αντλίες θερμότητας (αεριο-νερού). Επιδoteίται ίσος η αγορά του εξοπλισμού όσο και οι εργασίες εγκατάστασης (σωληνώσεις, fan coils κ.λπ.).

■ Ηλεκτρικοί θερμοσίφωνες: Εγκατάσταση νέου πλίκου συστήματος για παραγωγή ζεστού νερού χρήσης.

■ Smart systems: Συστήματα εξοικονομικής διαχείρισης (χρονοδιακόπτες, έξυπνοι θερμοστάτες).

Το ποσοστό ενίσχυσης κυμαίνεται από 50% έως 80%, ανάλογα με το εισόδημα και την κοινωνική κατηγορία (η κ. καλύτεροι, ΑμεΑ), ενώ η συνολική ενίσχυση ανά νοικοκυριό μπορεί να φτάσει έως και τα 5.450 ευρώ.

Το πρόγραμμα χωρίζεται συνήθως σε δύο ή τρεις κατηγορίες. Τα ευάλωτα νοικοκυριά λαμβάνουν τη μέγιστη επιδότηση (80%), ενώ για υψηλότερα εισοδήματα το ποσοστό μειώνεται περίπου στο 50%. Αφορά φυσικά πρόσωπα που έχουν δικαίωμα κυριότητας (πλήρη ή ψιλή) ή επικαρπίας στην κατοικία. Η κατοικία πρέπει να είναι κύρια ή δευτερεύουσα, να είναι νόμιμη και να διαθέτει ηλεκτρική ταυτότητα κτηρίου (ή να εκδοθεί κατά τη διαδικασία).

Νέο κύμα αναβάθμισης ελληνικών αεροδρομίων

Της **ΜΑΤΙΝΑΣ ΧΑΡΚΟΦΤΑΚΗ**

Ένας διαγωνισμός που αναμενόταν εδώ και αρκετό καιρό και στην ουσία σηματοδοτεί το δεύτερο κύμα για την αναβάθμιση των ελληνικών αεροδρομίων. Αν και καθυστερημένος, όπως θα σπεύσουν να σημειώσουν αρκετοί, η πραγματικότητα είναι ότι τα 22 εναπομείναντα περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία εξακολουθούν να βρίσκονται υπό κρατική διαχείριση με βασικό φορέα την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, θα έπρεπε ήδη να έχουν ενταχθεί σε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό εκσυγχρονισμού.

Αυτός ο δρόμος, όπως έχει δείξει η εμπειρία των προηγούμενων ετών, περνάει σχεδόν αναπόφευκτα μέσα από διαγωνιστικές διαδικασίες παραχώρησης σε ιδιώτες, οι οποίοι αναλαμβάνουν όχι μόνο τη λειτουργία αλλά και τη δέσμευση υλοποίησης συγκεκριμένων επενδυτικών προγραμμάτων. Με αυτόν τον τρόπο επιχειρείται να καλυφθεί το χαμένο έδαφος δεκαετιών και να μπει σε τροχιά αναβάθμισης ένα κρίσιμο κομμάτι των αερομεταφορών της χώρας.

Από την Πάρο και τη Σύρο μέχρι την Κοζάνη και την Καστοριά, αυτά τα 22 αεροδρόμια, ανεξαρτήτως της δημοφιλίας του προ-

ορισμού που εξυπηρετούν και του όγκου της κίνησης που δέχονται, εμφανίζουν μια κοινή και αδιαμφισβήτητη συνισταμένη: οι υποδομές τους φέρουν έντονα τα σημάδια παραμέλησης και παραπέμπουν ξεκάθαρα σε άλλες δεκαετίες. Την ίδια ώρα, ωστόσο, ορισμένα από αυτά τα χωρίζει τεράστια απόσταση. Γιατί η Καστοριά και η Κοζάνη δεν συγκαταλέγονται στους δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, ούτε αποτελούν πόλο έλξης για εκατοντάδες χιλιάδες επισκέπτες. Σε αντίθεση με νησιά όπως η Πάρος, η Νάξος, η Μύλος, η Σύρος, τα Κύθηρα και η Αστυπάλαια, που κάθε χρόνο λειτουργούν σε εντελώς διαφορετική δυναμική ζήτησης. Την περασμένη Πέμπτη το Υπερταμείο ανακοίνωσε την προκήρυξη του διαγωνισμού, με τον σχεδιασμό να προβλέπει παραχώρηση και των 22 αεροδρομίων σε ενιαία ομάδα (cluster), για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 40 ετών. Η απόφαση να προχωρήσουν όλα τα αεροδρόμια ως ενιαίο πακέτο δεν ήταν καθόλου τυχαία. Αντιθέτως κρίθηκε αναγκαία ώστε να διασφαλιστεί ότι κανένα από τα 22 δεν θα μείνει εκτός επενδυτικού ενδιαφέροντος ή χωρίς προοπτική ένταξης σε ένα συνολικό επενδυτικό σχέδιο αναβάθμισης. Στο πλαίσιο



Η **Fraport AG** ως επικεφαλής της κοινοπραξίας βρίσκεται αυτή τη στιγμή εν αναμονή της υπογραφής της σύμβασης παραχώρησης για τη διαχείριση του Διεθνούς Αερολιμένα Καλαμάτας.

Διαγωνισμός για ενιαία παραχώρηση 22 περιφερειακών υποδομών, ενώ το φθινόπωρο ξεκινούν έργα στον αερολιμένα Καλαμάτας.

της προετοιμασίας και της ωρίμανσης του έργου πραγματοποιήθηκε στοχευμένη βολιδοσκόπηση της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις οικονομικές συνθήκες όσο και τις ευρύτερες γεωστρατηγικές εξελίξεις που επηρεάζουν τον κλάδο. Η πρώτη φάση θα αφορά την εκδήλωση ενδιαφέροντος από διεθνείς αλλά και εγχώριους επενδυτικούς ομίλους, ενώ σε δεύτερο χρόνο θα ακολουθήσουν η υποβολή των δεσμευτικών προσφορών και, στο τελικό στάδιο, η ανάδειξη του αναδόχου.

Αρχικά είχε εξεταστεί το ενδεχόμενο ο διαγωνισμός να κινηθεί σε πιο κλειστή διαδικασία, με πρόσκληση μόνο προς τις εταιρείες που ήδη συμμετέχουν στη διαχείριση των παραχωρημένων ελληνικών αεροδρομίων. Ωστόσο, η επιλογή αυτή εγκαταλείφθηκε, καθώς θα απαιτούσε έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, γεγονός που θα μπορούσε να καθυστερήσει το όλο εγχείρημα ακόμη και έως 1,5 χρόνο επιπλέον.

Εξάλλου, ήδη ορισμένοι παραχωρησιούχοι, όπως η Fraport Greece, που διαχειρίζεται τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, έχουν αφήσει ανεπίσημα να εννοηθεί την πρόθεσή τους να συμμετάσχουν και στον διαγωνισμό για τα 22. Ωστόσο, το αν αυτή η πρό-

θεση θα μετουσιωθεί σε πράξη μένει να φανεί, όταν ανοίξει επίσημα η διαδικασία και κατατεθούν οι δεσμευτικές προτάσεις. Να σημειωθεί ότι η Fraport AG ως επικεφαλής της κοινοπραξίας βρίσκεται επίσης αυτή τη στιγμή εν αναμονή της υπογραφής της σύμβασης παραχώρησης για τη διαχείριση του Διεθνούς Αερολιμένα Καλαμάτας «Καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος». Στόχος πάντως είναι την τουριστική περίοδο ο αερολιμένας να λειτουργεί υπό το νέο διοικητικό σχήμα. Να σημειωθεί ότι οι πρώτες παρεμβάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών τοποθετούνται χρονικά το φθινόπωρο, σηματοδοτώντας την εκκίνηση ενός ευρύτερου επενδυτικού σχεδίου. Το αεροδρόμιο της Καλαμάτας μαζί με τα 22 περιφερειακά και το νέο αεροδρόμιο του Ηρακλείου στο Καστέλλι αναμένεται να διαμορφώσουν την επόμενη γενιά εκσυγχρονισμού των αεροπορικών υποδομών της χώρας. Πρόκειται για ένα πλέγμα παρεμβάσεων που φιλοδοξεί να αναβαθμίσει συνολικά τον κλάδο των αερομεταφορών, έναν από τους πιο κρίσιμους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, με δεδομένη τη στενή και αμφίδρομη σχέση του με την τουριστική δραστηριότητα.