

Εργασιακή εξουθένωση, άγχος και απλήρωτες υπερωρίες στον ιδιωτικό τομέα

Της **ΡΟΥΛΑΣ ΣΑΛΟΥΡΟΥ**

Μια ιδιαίτερα απαιτητικά, πολλές φορές και εξαντλητικά, πραγματικότητα για τους εργαζομένους του ιδιωτικού τομέα βρίσκεται πίσω από τους θετικούς δείκτες αποσκόλλησης, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και τη μείωση της ανεργίας. Υπερωρίες που συχνά δεν πληρώνονται, πίεση χρόνου, αυξημένος φόρτος εργασίας, άγχος και σωματική εξάντληση συνθέτουν μια διαφορετική εικόνα για την ποιότητα της εργασίας στην Ελλάδα, όπως καταγράφεται στο δεύτερο μέρος της μεγάλης πανελλαδικής έρευνας του Ινστιτούτου Εργασίας της ΓΣΕΕ που καταδεικνύει πως η ποιότητα της εργασίας δεν καθορίζεται μόνο από την ύπαρξη μιας θέσης απασκόλησης ή από το ύψος του μισθού.

Ο χρόνος εργασίας

Ο πραγματικός χρόνος εργασίας, η αμοιβή των υπερωριών, η ένταση του φόρτου και οι επιπτώσεις στην ψυχική και σωματική υγεία συνθέτουν ένα ενιαίο πεδίο που επηρεάζει την παραγωγικότητα της εργασίας, την ευμάρεια των εργαζομένων και τελικά τη συνολική λειτουργία της οικονομίας. Κι αυτό γιατί η νέα πανελλαδική έρευνα του ΙΝΕ, που πραγματοποιήθηκε σε δείγμα 6.000 εργαζομένων σε όλη τη χώρα, από τις εταιρείες Alco, Metron Analysis και Prorata, καταγράφει μια πραγματικότητα όπου η υπέρβαση του ωραρίου, οι απλήρωτες υπερωρίες, η ένταση της εργασίας και η επιβάρυνση της υγείας αποτελούν πλέον δομικά χαρακτηριστικά της αγοράς εργασίας και όχι μεμονωμένες εξαιρέσεις. Το πρώτο ισχυρό εύρημα αφορά τον χρόνο εργασίας. Πάνω από

Πόσες υπερωρίες κάνουν κάθε εβδομάδα



- ▶ Οι συχνότεροι παράγοντες επιβάρυνσης είναι η ισχυρή πίεση χρόνου / μεγάλος φόρτος εργασίας (60,1%) με συχνά πρόθεση αλλαγής εργασίας (63,3%) και η παρατεταμένη όρθια ή καθιστική στάση (58,8%) με πολύ συχνά πρόθεση αλλαγής εργασίας (66,8%).
- ▶ Οι εργαζόμενοι που δεν αμειβονται για τις επιπλέον ώρες εργασίας εμφανίζουν υψηλότερη έκθεση σε κρίσιμους ψυχοκοινωνικούς παράγοντες και υψηλότερα ποσοστά επιδείνωσης σε βασικούς δείκτες υγείας (νοσοκέρφαλοι, εξάντληση, άγχος, πόνο στις αρθρώσεις).

έναν στους τρεις εργαζομένους (35,5%) δηλώνει ότι εργάζεται πέρα από το συμβατικό του ωράριο. Ωστόσο η πρόσθετη αυτή εργασία δεν συνοδεύεται πάντοτε από αντιστοίχα αμοιβή. Από όσους εργάζονται επιπλέον ώρες, το 54,7% αναφέρει ότι αμειβεται για αυτές, το 34,5% δηλώνει ότι δεν λαμβάνει καμία αποζημίωση, ενώ ένα επιπλέον 8,9% αποζημιώνεται με άδεια ή ρεπό αντί χρημάτων. Συνολικά, το 43,4% όσων πραγματοποιούν πρόσθετη εργασία δεν λαμβάνει άμεση χρηματική αμοιβή για τον επιπλέον χρόνο που προσφέρει.

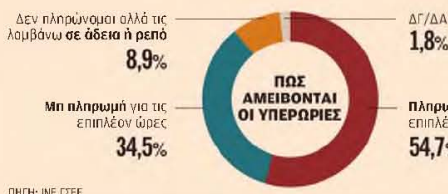
Η υπέρβαση του ωραρίου εμφανίζεται εντονότερη όσο αυξάνεται το μέγεθος της επιχείρησης. Στις πολύ μικρές επιχειρήσεις έως 9 εργαζομένων το ποσοστό όσων δηλώνουν ότι εργάζονται πέρα από το ωράριο τους φθάνει το 32%, ενώ στις επιχειρήσεις με 250 εργαζομένους και άνω εκτοξεύεται στο 45,4%. Είναι δε, ενδεικτικό πως στις επιχειρήσεις με 50 έως 249 εργαζομένους, το 35,6% όσων κάνουν υπερωρίες δηλώνει ότι εργάζεται πάνω από έξι επιπλέον ώρες την εβδομάδα, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στις επιχειρήσεις 10 έως 49 εργαζομέ-

νων διαμορφώνεται στο 35,5%. Η μη αμειβόμενη υπερωριακή εργασία παραμένει υψηλή ανεξαρτήτως μεγέθους επιχείρησης, με το υψηλότερο ποσοστό να καταγράφεται στις επιχειρήσεις με 10 έως 49 εργαζομένους, καθώς το 46,5% όσων εργάζονται επιπλέον ώρες δεν λαμβάνει άμεση χρηματική αποζημίωση. Ακολουθούν οι πολύ μεγάλες επιχειρήσεις με ποσοστό 45,3% και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις με 44,5%. Ανεπισημαστικό είναι και το εύρημα της έρευνας σύμφωνα με το οποίο, όσο συχνότερα εργάζεται κάποιος πέρα από το συμβατικό

ωράριό του, τόσο αυξάνεται η πιθανότητα να μην πληρώνεται. Σχεδόν ένας στους δύο εργαζομένους (45,6%) που δηλώνουν ότι εργάζονται πολύ συχνά επιπλέον ώρες, αναφέρει ότι δεν αμειβεται για αυτές. Το ποσοστό μειώνεται στο 38% για όσους εργάζονται συχνά πέρα από το ωράριο, στο 33,5% για όσους το κάνουν μερικές φορές και στο 31,8% για όσους το κάνουν σπάνια. Η έρευνα καταγράφει, παράλληλα, ένα ευρύ φάσμα παραγόντων εργασιακής επιβάρυνσης. Κυρίαρχο πρόβλημα αναδεικνύεται η πίεση χρόνου καθώς και

ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ ΑΠΟ 1 ΕΩΣ 5 ΩΡΕΣ ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ 6+ ΩΡΕΣ

| Κατηγορία | ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ ΑΠΟ 1 ΕΩΣ 5 ΩΡΕΣ | ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ 6+ ΩΡΕΣ |
|---|----------------------------|-------------------|
| Κατσακεζές | 47,8% | 49,4% |
| Μεταφορά και αποθήκευση | 48,6% | 49,1% |
| Τουρισμός και εστίαση | 62,4% | 37,3% |
| Χρηματοπιστωτικές και ασφαλιστικές | 62,7% | 36,1% |
| Ενημέρωση και επικοινωνία | 64,1% | 36% |
| Επαγγελματικές / επιστημονικές δραστηριότητες | 68,1% | 31,6% |
| Άλλες δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών | 69,9% | 28,5% |
| Χονδρικό και λιανικό εμπόριο | 73% | 26% |



ο μεγάλος φόρτος εργασίας, που αναφέρεται από το 60,1% των εργαζομένων. Ακολουθεί η παρατεταμένη όρθια ή καθιστική στάση με 58,8%, οι επαναλαμβανόμενες κινήσεις με 31,3% και άλλες απίεσ εργασιακού άγχους με 22,2%.

Η κατάσταση γίνεται ακόμη πιο επιβαρημένη για όσους πραγματοποιούν πολλές υπερωρίες. Μεταξύ των εργαζομένων που απασχολούνται πάνω από 11 επιπλέον ώρες την εβδομάδα, το 86,2% δηλώνει ότι εργάζεται υπό συνθήκες έντονης πίεσης χρόνου και μεγάλου φόρτου εργασίας. Το 80,8% αναφέρει παρατεταμένη όρθια ή καθιστική στάση, το 56,3% δηλώνει ότι εργάζεται και στον ελεύθερο χρόνο του, ενώ το 49,8% εκτελεί επαναλαμβανόμενες κινήσεις.

Ψυχοσωματικά

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνει η έρευνα στη σχέση ανάμεσα στις απλήρωτες υπερωρίες και στην ψυχοκοινωνική επιβάρυνση. Οι εργαζόμενοι που δεν αμειβονται για τον επιπλέον χρόνο εργασίας τους δηλώνουν συχνότερα ότι εργάζονται στον ελεύθερο χρόνο τους (38,4% έναντι 18% όσων αμειβονται), αντιμετωπίζουν εργασιακό άγχος (34,3% έναντι 22,1%), περιορισμένη συνεργασία στον χώρο εργασίας (25% έναντι 15,5%) και ακόμη περιστασιακά λεκτικές ή σωματικές βίας (17,6% έναντι 9,4%). Το άγχος αναδεικνύεται στο σημαντικότερο πρόβλημα που συνδέουν οι εργαζόμενοι με την εργασία τους, καθώς το 42,1% δηλώνει ότι εμφανίσει ή είδε να επιδεινώνεται το άγχος του το τελευταίο δωδεκάμηνο. Ακολουθούν οι πόνοι σε οστά, αρθρώσεις και μύς με 29,4%, οι νοσοκέρφαλοι ή η κόπωση των ματιών με 28,9% και η γενικευμένη κόπωση με 27,3%.

• **ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.** «Ξεκλείδωσε» έπειτα από σημαντική αναμονή ο διπλός κόμβος Μεταμόρφωσης, με το υπ. Υποδομών να δίνει στη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ το πράσινο φως για την έναρξη των μελετών σε ένα από τα πιο προβληματικά σημεία της Αττικής Οδού. **Σελ. 27**

Πράσινο φως για τον κόμβο Μεταμόρφωσης

Του **ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ**

«Ξεκλείδωσε» έπειτα από σημαντική αναμονή μία από τις μικρές, πλην όμως σημαντικές, παρεμβάσεις αποσυμφόρμησης της κίνησης των οχημάτων στην έξοδο της Αττικής Οδού στη Μεταμόρφωση. Όπως επιβεβαίωσαν χθες στελέχη της διοίκησης της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, ελήφθη το πράσινο φως από το υπ. Υποδομών για την υλοποίηση της μελέτης και των εργασιών σε ένα από τα πιο προβληματικά σημεία της Αττικής Οδού. Εκτιμάται ότι έως το τέλος του έτους θα έχει γίνει η απαιτούμενη εκτροπή των οχημάτων σε δύο διαφορετικά σημεία της εθνικής οδού, ώστε να μην παρατηρούνται τα σημερινά προβλήματα.

Αναφερόμενος ευρύτερα στο κυκλοφοριακό πρόβλημα του λεκανοπεδίου της Αττικής, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Γιώργος Περιστέρης δήλωσε ότι «είναι σοβαρότατο και πρέπει να γίνουν κάποια νέα έργα και παρεμβάσεις». Σύμφωνα με τον ίδιο, αυτό που ανακοινώθηκε πρόσφατα από επίσημα χείλη στελεχών της κυβέρνησης, είναι ότι η πολιτεία σκέφτεται να προχωρήσει σε αυτές τις κινήσεις, αρχής γενομένης από το έργο του τριπλού κόμβου στον Σκαραμαγκά, που έχει ανάδοχο, ενώ θα γίνουν και κάποιες παρεμβάσεις στον Κηφισό. Παράλληλα, μπαίνουν στο τραπέζι η μελέτη των νέων έργων της Αττικής, όπως είναι η σήραγγα της Ηλιούπολης, η εξασφάλιση ελεύθερης ροής στη Λ. Βουλιαγμένης, αλλά και η πα-



Εκτιμάται ότι έως το τέλος του έτους θα έχει ολοκληρωθεί ο δεύτερος κόμβος στο ύψος της Μεταμόρφωσης, ώστε η εκτροπή των οχημάτων από την Αττική Οδό στην εθνική οδό να γίνεται χωρίς τα προβλήματα που καταγράφονται σήμερα.

Ο επικεφαλής της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Γ. Περιστέρης αναφέρθηκε σε σειρά μεγάλων οδικών έργων στην Αττική που βρίσκονται υπό συζήτηση, χωρίς όμως χρονοδιάγραμμα.

ράκαμψη του λεκανοπεδίου, μέσω ενός άξονα από την Ελευσίνα μέχρι τα Οινόφυτα. Ωστόσο, ο χρόνος υλοποίησης δεν έχει προσδιοριστεί, ενώ, σύμφωνα με τον κ. Περιστέρη, δεν υπάρχει και κάποια εξέλιξη σε σχέση με το νομικό πλαίσιο των πρότυπων προτάσεων.

Αναφερόμενος στο έργο του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι της Κρήτης, ο επικεφαλής του ομίλου σημείωσε ότι ο προγραμματισμός της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ είναι αυτό να έχει ολοκληρωθεί κατα-

σκευαστικά μέχρι το τέλος του 2026, αλλά η λειτουργία του θα καθυστερήσει, καθώς πρέπει να τοποθετηθούν και όλα τα υπόλοιπα αεροναυτιλιακά βοηθήματα, που είναι ευθύνη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Με βάση τις αναφορές της τελευταίας, το αεροδρόμιο θα μπορέσει να λειτουργήσει κανονικά το 2028.

Εν τω μεταξύ, μέχρι το τέλος του 2026 προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί και οι διαπραγματεύσεις με τον όμιλο Masdar για την επαναγορά του 50% στο έργο της αντλησιοταμίευσης στην Αμφιλοχία. Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ είχε διατηρήσει το σχετικό δικαίωμα στο πλαίσιο της συμφωνίας για την πώληση της ΤΕΡΝΑ Ενεργειακής. Σχολιάζοντας το ζήτημα των απωλειών της παραγόμενης ενέργειας από ΑΠΕ, που δεν αξιοποιούνται, ο κ. Περιστέρης τόνισε ότι «γίνεται για τους ίδιους λόγους που επισημαίνομε σταθερά τα τελευταία 15 χρόνια, τα δίκτυα και την αποθήκευση».

Αναφερόμενος στη χρήση του 2025, ο επικεφαλής του ομίλου επισήμανε ότι «το 2025 ήταν το έτος κατά το οποίο ολοκληρώθηκε η μετάβαση της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ από έναν κατασκευαστικό και ενεργειακό όμιλο, σε έναν όμιλο υποδομών με σταθερά και επαναλαμβανόμενα έσοδα, μέσω της συμμετοχής στις μεγαλύτερες παραχωρήσεις της χώρας». Υπενθύμισε μάλιστα ότι από την παραχώρηση της Αττικής Οδού και της Εγνατίας Οδού το ελληνικό Δημόσιο εισέπραξε περίπου πέντε δις. ευρώ.



Τριπλή προστασία γ

Παρεμβάσεις για Εξωδικαστικό, στεγαστικά σε

Ανοίγει σημαντικά η ομπρέλα προστασίας για τους υπερχρεωμένους δανειολήπτες, καθώς η τριπλή κυβερνητική παρέμβαση στον Εξωδικαστικό Μηχανισμό, στη ρύθμιση των δανείων σε ελβετικό φράγκο και στη λειτουργία -από το φθινόπωρο- του Φορέα Απόκλισης και Επαναμίσθωσης Ακινήτων, συνθέτουν ένα νέο πλαίσιο ρύθμισης οφειλών για χιλιάδες νοικοκυριά στην Ελλάδα που παραμένουν εγκλωβισμένα με υψηλά χρέη.

1. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τον Εξωδικαστικό Μηχανισμό Ρύθμισης Οφειλών διευρύνει σημαντικά την πρόσβαση των πολιτών στη διαδικασία, καθώς το όριο υπαγωγής μειώνεται στις 5.000 ευρώ από 10.000 ευρώ, επιτρέποντας σε περισσότερους οφειλέτες να ενταχθούν σε ευνοϊκές ρυθμίσεις προς τράπεζες, servicers, Δημόσιο και ασφαλιστικά ταμεία και να προστατεύσουν την κύρια κατοικία τους από πλειστηριασμό.

Παράλληλα, εισάγεται για πρώτη φορά η δυνατότητα επιλογής από τον οφειλέτη να διασώσει αποκλειστικά την κύρια κατοικία του με βάση την αξία της,

ενώ τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία του μπορούν να ρευστοποιηθούν μέσω ηλεκτρονικών πλειστηριασμών. Η ρύθμιση προβλέπει ότι ο αλγόριθμος του Εξωδικαστικού θα λαμβάνει υπόψη αποκλειστικά την αξία της κύριας κατοικίας γεγονός που οδηγεί σε χαμηλότερες δόσεις και μεγαλύτερα κουρέματα για τους οφειλέτες σε σχέση με το προηγούμενο καθεστώς, ενώ η σύμβαση αναδιάρθρωσης προβλέπει ρητά τις υποχρεώσεις αποπληρωμής και τους όρους εκποίησης των λοιπών ακινήτων.

2. Παράλληλα, η κυβέρνηση προχωρά σε παράταση της προθεσμίας ένταξης στη ρύθμιση για τα ενήμερα δάνεια σε ελβετικό φράγκο έως τις 30 Σεπτεμβρίου λόγω αυξημένου ενδιαφέροντος από χιλιάδες δανειολήπτες. Η ρύθμιση προβλέπει μετατροπή των δανείων σε ευρώ με ευνοϊκότερη ιστιμμία σταθερό επιτόκιο και δυνατότητα επιμήκυνσης της αποπληρωμής έως πέντε έτη. Με βάση τα εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια, οι οφειλέτες εντάσσονται σε διαφορετικές κατηγορίες με κλιμακούμενα οφέλη, όπως «κούρεμα» ιστιμίας και μειωμένο επιτόκιο

ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ

30%-50%

έως του αντίστοιχου επιτοκίου της ΤτΕ
πρώτο όριο του συνολικού ετήσιου
μαθητικού επιτοκίου που θα επιβάλλεται

100.000 €

το ανώτατο όριο αρχικού κεφαλαίου
για τα δάνεια και τις πιστωτικές κάρτες



Οι υπουργοί Ανάπτυξης, Τόκης Θεοδωρικάκος, και Οικονομικών, Κυριάκος Πιερρακάκης

ια υπερχρεωμένους οφειλέτες

ελβετικό φράγκο και Φορέα Απόκτησης και Επαναμίσθωσης Ακινήτων

που ενισχύουν τη δυνατότητα αποπληρωμής. Για τους ευάλωτους προβλέπονται ακόμη πιο ενισχυμένες ρυθμίσεις με μεγαλύτερα ποσοστά μείωσης της οφειλής και χαμηλότερα επιτόκια ενώ τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια συνεχίζουν να αντιμετωπίζονται μέσω του Εξωδικαστικού Μηχανισμού.

3. Στο πεδίο της στρατηγικής πολιτικής, ο Φορέας Απόκτησης και Επαναμίσθωσης Ακινήτων αναμένεται να λειτουργήσει το φθινόπωρο, προσφέροντας λύση για ευάλωτους δανειολήπτες που κινδυνεύουν με απώλεια της κατοικίας τους μέσω μηχανισμού απόκτησης των ακινήτων από επενδυτικό σχήμα και δυνατότητας παραμονής με χαμηλό μίσθωμα. Ο Φορέας θα αποτρέψει τις εξώσεις και θα δώσει λύση στέγασης σε ευάλωτους δανειολήπτες που θα πτωχεύουν, καθώς θα αγοράζει τα σπίτια από τους πλειστηριασμούς και θα διατηρεί εντός της κατοικίας του τον ευάλωτο οφειλέτη, έναντι μικρού ενοικίου που θα επιδοτείται και από το κράτος. Χθες το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών ανακοίνωσε ότι ο διαγωνισμός προχωρά με τη Δεσμευ-

τική Προσφορά της εταιρείας «Christofferson, Robb & co, LLC». Παράλληλα, το ενδιάμεσο πρόγραμμα συνεχίζει να παρέχει αναστολή πλειστηριασμών και επιδότηση δόσης έως 210 ευρώ για τους πιο ευάλωτους οφειλέτες.

ΑΠΟΣΑΦΗΝΙΣΗ

Αναφορικά με τα δάνεια του νόμου Κατσέλη, ο υπουργός εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Κυριάκος Πιερρακάκης, επιβεβαίωσε χθες στον Παραπολιτικά 90,1 FM ότι η απόφαση του Αρείου Πάγου μελετάται αναλυτικά από τις υπηρεσίες, προκειμένου να υπάρξει νομοθετική αποσαφήνιση και πρόνοια για όλες τις κατηγορίες δανειοληπτών.

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ

Παράλληλα, στο επενδυτικό σκέλος, η κυβέρνηση προωθεί διεύρυνση των κινήτρων για επενδυτικά σχήματα που επιλέγουν την εγκατάσταση δραστηριότητας στην Ελλάδα, με στόχο την αύξηση της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, προωθούνται πρωτοβουλίες για την προσέλκυση θεσμικών κεφαλαίων με έμφαση στην

τεχνολογία και την ενέργεια. Θεσπίζεται νέο φορολογικό καθεστώς για τη διαχείριση εναλλακτικών επενδύσεων (hedge funds, private equity, AIFs), με στόχο τη δημιουργία κόμβου διαχείρισης στην Αθήνα. Το πλαίσιο παρέχει φορολογική ασφάλεια, αποτρέπει τη διπλή φορολόγηση και προβλέπει συντελεστή 5% για τα στελέχη που μεταφέρουν τη φορολογική τους κατοικία στην Ελλάδα υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

ΥΒΡΙΔΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Παράταση για τις αλλαγές στο τέλος ταξινόμησης υβριδικών οχημάτων δίνει το νομοσχέδιο του υπουργείου Οικονομικών, έως την 1η Ιανουαρίου 2027, οπότε και θα συνεχίσουν να υπάγονται σε ενιαία μείωση τελών ταξινόμησης ποσοστού 50%, ανεξαρτήτως εκπομπών μάζας διοξειδίου του άνθρακα (CO2). Παράλληλα, τα ηλεκτρικά υβριδικά αυτοκίνητα, με εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα μικρότερη ή ίση με 75 γρ./χλμ., που εισήχθησαν κατά το διάστημα 1/11/2025 - 31/5/2026 και δεν έχουν ακόμα ταξινομηθεί, απαλλάσσονται του 75% των τελών ταξινόμησης.

Στην επόμενη φάση η μετεγκατάσταση των φυλακών Κορυδαλλού

Της **Τέτης Ηγουμενιάδη**
tighoumeniadet@naftemporiki.gr

ΣΤΙΣ ΔΕΙΞΜΕΥΤΙΚΕΣ προσφορές πέραν το ΣΔΠ για τη μετεγκατάσταση των φυλακών Κορυδαλλού, προϋπολογισμού 617 εκατ. ευρώ χωρίς ΦΠΑ ή περίπου 765 εκατ. ευρώ με ΦΠΑ.

Η πρόφαση έγκριση των περιβαλλοντικών όρων από το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΠΕΝ) αποτελεί το τελευταίο οικονομικό βήμα πριν από την επόμενη φάση του διαγωνισμού, με τις πληροφορίες να αναφέρουν

ότι το Υπερταμείο, μέσω της μονάδας PPI (Project Preparation Facility), θα καλέσει τους ενδιαφερόμενους ομίλους να υποβάλουν δευτευτικές προσφορές εντός του καλοκαιριού.

Στην προηγούμενη φάση είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον οι Άβαξ, Ακτορ Παραχωρήσεις, ΓΕΚ Τέρνα και Metlen μέσω της Μέγκα.

Το έργο θα υλοποιηθεί μέσω Σύμβασης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΠ), με αναθέτουσα αρχή το υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

Η περιβαλλοντική αδειοδότηση αφορά την κατασκευή και λειτουργία του νέου Δικαστικού Σωφρονιστικού Συγκροτήματος Αθηνών και των συνοδών έργων του σε δημόσια έκταση του πρώην γηροκομείου Αμερικανικής Πρεσβείας στον Δάμο Ασπροπόργου.

Το νέο συγκρότημα θα αναπτυχθεί σε έκταση 103.022 τ.μ. και θα αντικαταστήσει τις υφιστάμενες φυλακές Κορυδαλλού. Η συνολική δόμηση υπολογίζεται σε περίπου 55.793 τ.μ. και η κάλυψη σε 31.247 τ.μ. Στις εγκαταστάσεις προβλέπεται να στεγαστούν δύο καταστήματα κράτησης ανδρών,

κατάστημα κράτησης γυναικών, το Ειδικό Κέντρο Υγείας, το Ψυχιατρείο και η νέα Διεύθυνση Μεταγωγών Δικαστηρίων Αττικής. Το συγκρότημα θα πλαισιώνεται από δικαστικό μέγαρο, διοικητικές υπηρεσίες, ταφικές και εκπαιδευτικές δομές, βιβλιοθήκες, βρεφονηπιακό σταθμό, ενεργειακές εγκαταστάσεις και χώρους στάθμευσης.

Σύμφωνα με τη μελέτη, η δυναμικότητα θα ανέρχεται σε περίπου 2.016 κρατούμενους, ενώ το προσωπικό υπολογίζεται σε περίπου 1.044 άτομα.

Ιδιαίτερο βάρος δίνεται και στις οδικές συνδέσεις της περιοχής. Στον σχεδιασμό περιλαμβάνονται η διαπλάτυνση της λεωφόρου Ζαοδόχου Πηνελόπης, η καινοεπιπεριμετρικής επιχειρησιαίας οδοοδούς μήκους περίπου 1,7 χιλιομέτρων και πρόσθετες παρεμβάσεις στους υφιστάμενους κόμβους. Η Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων επισημαίνει επίσης τη σημασία ολοκλήρωσης του ανισόμενου κόμβου Κ3 της Αττικής Οδού, ο οποίος εκτιμάται ότι θα βελτιώσει σημαντικά την πρόσβαση προς το νέο συγκρότημα. jun-2026-2027



Στην προηγούμενη φάση είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον οι Άβαξ, Ακτορ Παραχωρήσεις, ΓΕΚ Τέρνα και Metlen μέσω της Μέγκα.

Νέα εποχή για το αεροδρόμιο Καλαμάτας **Σελ. 25**

Νέα εποχή για το αεροδρόμιο Καλαμάτας

Της **ΜΑΤΙΝΑΣ ΧΑΡΚΟΦΤΑΚΗ**

Περίπου 18 μήνες μετά την ανάδειξη της κοινοπραξίας με επικεφαλής τη Fraport ως προτιμητέου επενδυτή για την παραχώρηση του αεροδρομίου της Καλαμάτας «Καπετιάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος», αναμένεται τη Δευτέρα 22 Ιουνίου να υπογραφεί η σύμβαση ανάμεσα στη νέα εταιρεία Kalamata Airport και το ελληνικό Δημόσιο στο πλαίσιο του Investor Summit που διοργανώσει το Υπερταμείο, το οποίο έτρεξε τη διαγωνιστική διαδικασία.

Η υπογραφή της παραχώρησης διάρκειας 40 ετών, ωστόσο, δεν σηματοδοτεί την άμεση ανάληψη της διαχείρισης του αεροδρομίου από την Fraport AG και τους ομίλους Κοπελούζου και Κωνσταντακόπουλου καθώς θα μεσολαβήσει διάστημα έξι έως επτά εβδομάδων για την ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών, μεταξύ των οποίων η κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή και η μετατροπή της σε νόμο του κράτους. Υπενθυμίζεται ότι η σύμβαση έχει ήδη λάβει το πράσινο φως από το Ελεγκτικό Συνέδριο, ενώ στα τέλη του προηγούμενου μήνα εγκρίθηκε και από το Υπουργικό Συμβούλιο.

Το έδαφος για τη μετάβαση στο νέο καθεστώς ωστόσο έχει ήδη προετοιμαστεί. Από τα μέσα Μαρτίου, ειδικό κλιμάκιο στελεχών της Fraport έχει εγκατασταθεί στην Καλαμάτα, αναλαμβάνοντας τις πρώτες εργασίες προσαρμογής ενόψει της ανάληψης της διαχείρισης του



Ειδικό κλιμάκιο στελεχών της Fraport έχει εγκατασταθεί στην Καλαμάτα, αναλαμβάνοντας τις πρώτες εργασίες προσαρμογής ενόψει της ανάληψης της διαχείρισης του αεροδρομίου.

Στις 22 Ιουνίου η υπογραφή της σύμβασης για την παραχώρηση στη νέα εταιρεία Kalamata Airport με επικεφαλής τη Fraport.

αεροδρομίου. Στο επίκεντρο των παρεμβάσεων βρίσκονται οι υποδομές πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.

Με την ανάληψη της λειτουργίας του αεροδρομίου, δρομολογείται η υλοποίηση ενός εκτεταμένου επενδυτικού προγράμματος για την αναβάθμιση των υποδομών της βασικής αεροπορικής πύλης της Πελοποννήσου. Η σταδιακή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και η επέκταση της δυναμικότητας εκτιμάται ότι θα δώσουν περαιτέρω ώθηση στην επιβατική κίνηση, η οποία σήμερα προσεγγίζει τους 380.000 επιβάτες ετησίως. Στόχος είναι ο αριθμός αυτός να έχει σχεδόν διπλασιαστεί έως το 2030.

Καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου αναμένεται να διαδραματίσει η προσθήκη νέων αεροπορικών συνδέσεων και προορισμών από τις διεθνείς αγορές, ενισχύοντας παράλληλα το τουριστικό προϊόν της Μεσοπνείας και της ευρύτερης Πελοποννήσου. Προς αυτή την κατεύθυνση, η Fraport βρίσκεται ήδη εδώ και περίπου ενάμιση χρόνο σε επαφές με αεροπορικές εταιρείες, επιδιώκοντας να τις πείσει να εντάξουν την Καλαμάτα στο πτητικό τους πρόγραμμα και να προγραμματίσουν νέες συνδέσεις με το εξωτερικό. Να σημειωθεί ότι η τρέχουσα τουριστική περίοδος βρίσκει το αεροδρόμιο συνδεδεμένο με 31 προορισμούς μέσω απευθείας πτήσεων, συμπεριλαμβανομένων και των μεγάλων ελληνικών αεροδρομίων.

Την ίδια ώρα, η κοινοπραξία έχει δεσμευθεί να υλοποιήσει επενδύσεις ύψους 28,3 εκατ. ευρώ ήδη από τα πρώτα δύο χρόνια της παραχώρησης, με στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου αεροδρομίου που θα μπορεί να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες ανάγκες της επιβατικής κίνησης της Πελοποννήσου. Κεντρικό έργο του σχεδιασμού αποτελεί η κατασκευή νέου τερματικού σταθμού επιφάνειας περίπου 10.000 τ.μ., ενώ ο υφιστάμενος θα διατηρηθεί και θα αξιοποιηθεί για υποστηρικτικές λειτουργίες. Με την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων, οι συνολικές κτιριακές υποδομές του αεροδρομίου θα φθάσουν τα 14.000 έως 15.000 τ.μ., έναντι περίπου 3.500 έως 3.900 τ.μ. σήμερα.

Σε ποια εταιρία περνάνε τα ακίνητα

Ο φορέας απόκτησης και επαναμίσθωσης ακινήτων ενεργοποιείται έπειτα από έξι χρόνια και ανάδοχος για την πλατφόρμα αναδείχτηκε μια βρετανο-αμερικανική εταιρία

Μια βρετανο-αμερικανική εταιρία αναδείχθηκε προσωρινός ανάδοχος για τον νέο φορέα απόκτησης και επαναμίσθωσης ακινήτων, ο οποίος θα αποκτήσει τα ακίνητα των οφειλετών που επιθυμούν να ενταχθούν στον πτωχευτικό κώδικα, έχοντας το δικαίωμα να παραμείνουν σε αυτά ως ενοικιαστές και να τα επαναγοράσουν ύστερα από 12 χρόνια.

Το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών ανακοίνωσε χθες πως ολοκληρώθηκε το στάδιο της αποσφράγισης των δεσμευτικών προσφορών για τον φορέα απόκτησης και επαναμίσθωσης ακινήτων. Πρόκειται για την πλατφόρμα η οποία αναμένεται να ενεργοποιηθεί το ερχόμενο φθινόπωρο, παρότι ψηφίστηκε πριν από σχεδόν έξι χρόνια! Αν και αφορά τους εύάλωτους οφειλέτες, η κυβέρνηση επέλεξε όλα αυτά τα χρόνια να τους κρατά ομήρους στα χέρια των funds.

Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση, μετά την αποσφράγιση προέκυψε από τις αρμόδιες επιτροπές ότι υποβλήθηκε ένας φάκελος δεσμευτικής προσφοράς και συγκεκριμένα από τον οικονομικό φορέα «Christofferson, Robb & Co, LLC», με αποτέλεσμα να αναδειχθεί ως προσωρινός ανάδοχος. Η βρετανική εταιρία, με έδρα το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, αφού προσκομίσει τα δικαιολογητικά κατακύρωσης και κριθούν πλήρη, θα κηρυχθεί οριστικός ανάδοχος και θα κληθεί να υπογράψει τη σύμβαση παραχώρησης, η οποία στη συνέχεια θα εισαχθεί στη Βουλή προς κύρωση.

Υπενθυμίζεται πως οι συστημικές τράπεζες θα ενισχύσουν το σχήμα με σχεδόν 100 εκατ. ευρώ, κατόπιν απευθείας συνεννόησής τους με τον επενδυτή. Παρό-



Οι συστημικές τράπεζες θα ενισχύσουν το σχήμα με σχεδόν 100 εκατ. ευρώ, κατόπιν απευθείας συνεννόησής τους με τον επενδυτή

τι πρόκειται για μια διαδικασία που προβλέπεται από τη νομοθεσία, εγείρει πολλά ερωτήματα για τον ρόλο των τραπεζών, καθώς μαζί με τους servicers (οι οποίοι διαχειρίζονται τα δάνεια που πούλησαν πάμφθυνα στα ξένα funds οι τράπεζες) θα έχουν ποσοστό σε έναν φορέα που θα αποκτήσει τα σπίτια που δεν βγαίνουν σε πλειστηριασμό.

Η συγκεκριμένη εταιρία δεν είναι η πρώτη φορά που ασχολείται με το χαρτοφυλάκιο δανείων των ελληνικών τραπεζών.

Το 2021 συμμετείχε στην πρώτη συμφωνία ελληνικής τράπεζας για τη μεταφορά σε επενδυτές μέρους του κινδύνου από ενήμερα επιχειρηματικά δάνεια. Η συναλλαγή της Τράπεζας Πειραιώς αφορούσε δάνεια συνολικού ύψους περίπου 1,4 δισ. ευρώ προς επιχειρήσεις και μικρομεσαίες εταιρίες.

Ήταν βασικός επενδυτής στο Project Aurora της Alpha Bank, συνθετική τιτλοποίηση εξυπηρετούμενων επιχειρηματικών δανείων ύψους 1,9 δισ. ευρώ, ενώ συμμετείχε επίσης στη συνθετική τιτλοποίηση εξυπηρετούμενων ναυτιλιακών δανείων της Πειραιώς, ύψους περίπου 600 εκατ. ευρώ, γνωστή ως Project Triton.

Αποφασίστηκε
διανομή
μερίσματος
40 λεπτών
ανά μετοχή
για τη χρήση
του 2025



Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ έχει αναδειχθεί σε έναν από τους σημαντικότερους επενδυτές στις ελληνικές υποδομές, τόνισε ο επικεφαλής, Γιώργος Περιστερίης.

ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ

Ετοιμος για νέες επενδύσεις ο όμιλος

«Θέτουμε τα θεμέλια για ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη», τόνισε ο πρόεδρος της εισηγμένης, Γιώργος Περιστερίης

Τη διανομή μερίσματος 40 λεπτών ανά μετοχή ενέκρινε η Γενική Συνέλευση της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ για τη χρήση του 2025. Δικαιούχοι του μερίσματος είναι οι μέτοχοι της εταιρίας ως την Τετάρτη 1η Ιουλίου, ενώ η καταβολή του θα πραγματοποιηθεί την Τρίτη 7 Ιουλίου. Παράλληλα η συνέλευση ενέκρινε την αγορά ιδίων μετοχών μέχρι 10% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας διάρκειας 24 μηνών.

Όπως επισημάνθηκε στην Γ.Σ., το 2025 αποτέλεσε μια ιδιαίτερα θετική χρονιά για τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, καθώς αποτυπώθηκαν με σαφήνεια τα αποτελέσματα του στρατηγικού μετασχηματισμού του ομίλου από έναν όμιλο κατασκευών και ενέργειας σε έναν ολοκληρωμένο όμιλο υποδομών. «Αυτή τη χρονιά ολοκληρώθηκε η μετάβαση από έναν κατασκευαστικό και ενεργειακό όμιλο σε ένα ευρύτερο ισχυρό παίκτη του τομέα υποδομών», ανέφερε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εισηγμένης κ. Γιώργος Περιστερίης.

Ειδικότερα ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ομίλου, κατά τη διάρκεια της τακτικής γενικής συνέλευσης των μετόχων, ανέφερε ότι το μεγαλύτερο μέρος των οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρίας προέρχεται πλέον από δραστηριότητες με μακροχρόνιο και προβλέψιμο χαρακτήρα, στοιχείο που αντανακλάται και στην πορεία της μετοχής. «Θέτουμε τα θεμέλια για ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη, η οποία δεν ωφελεί μόνο την εταιρεία και τους μετόχους της, αλλά και το κοινωνικό σύνολο», σημείωσε χαρακτηριστικά.

Προσφορές

Ο επικεφαλής της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, μιλώντας προς τους μετόχους υπογράμμισε ότι ο όμιλος έχει αναδειχθεί σε έναν από τους σημαντικότερους επενδυτές στις ελληνικές υποδομές, υπενθυμίζοντας ότι κατέθεσε προσφορές συνολικού ύψους περίπου 5 δισ. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ για την απόκτηση δύο με-

γάλων συμβάσεων παραχώρησης (Αττική Οδός, Εγνατία Οδός) και περί τα 500 εκατ. ευρώ σε πληρωμές φόρων και άλλων εισφορών.

«Χαρακτηριστικό της εταιρίας είναι οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις. Η αξία δημιουργείται μέσα από συμφέρουσες και καλά υπολογισμένες επενδύσεις και όχι μέσω μιας αλόγιστης αύξησης του μερίσματος», ανέφερε, προσθέτοντας ότι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ επιστρέφει αξία στην κοινωνία και παραμένει μακροπρόθεσμα παρούσα στα έργα που αναπτύσσει.

Ακολούθως, ο κ. Γιώργος Περιστερίης, τόνισε ότι ο όμιλος διαθέτει το απαραίτητο «οπλοστάσιο» για να προχωρήσει σε νέες επενδύσεις. Αναφερόμενος στα κεφάλαια που εισέρρευσαν από τη συναλλαγή της συμμετοχής της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ στην ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή, σημείωσε ότι αυτά δεν διανεμήθηκαν ως μερίσμα, αλλά αξιοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση της περαιτέρω αναπτυξιακής πορείας του ομίλου. ■

ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΕΙΔΙΚΗ αναφορά έκανε στην ανάληψη της παραχώρησης της Εγνατίας Οδού, ενός δικτύου περίπου 1.000 χιλιομέτρων, όπου ήδη έχει ξεκινήσει ένα εκτεταμένο πρόγραμμα ανακατασκευής και αναβάθμισης εκ βάθρων. Όπως είπε, η Εγνατία μπορεί να διαδραματίσει κομβικό ρόλο ως διάδρομος σύνδεσης του Ιονίου και της Αδριατικής με τη Βόρεια Θάλασσα.

ΒΟΑΚ

ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ στον Βόρειο Οδικό Αξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), εξέφρασε την ελπίδα ότι το έργο θα προχωρήσει με γρήγορους ρυθμούς, παρά τις δυσκολίες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Υπογράμμισε, μάλιστα, τη σημασία των έργων παραχώρησης στην οδική ασφάλεια, σημειώνοντας ότι στους αυτοκινητοδρόμους που έχουν αναπτυχθεί με το συγκεκριμένο μοντέλο τα θανατηφόρα τροχαία έχουν σχεδόν μηδενιστεί.