

Εγνατία Οδός: Ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος φέρνει τις μεγαλύτερες συγκρούσεις

2020/12/04 10:05 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Πρόκειται για το μεγαλύτερο αυτοκινητόδρομο της Ελλάδας (657 χλμ. το κύριο τμήμα, χωρίς τους κάθετους άξονες), πρόκειται για τον αυτοκινητόδρομο με τις μεγαλύτερες εμπορευματικές ροές, λόγω των διεθνών συνδέσεών του (Τουρκία, Βουλγαρία, Σκόπια), πρόκειται για τον αυτοκινητόδρομο που ενώνει τις περισσότερες Περιφέρειες της χώρας, εξυπηρετώντας εκατοντάδες περιοχές.

Ειδικότερα, η Εγνατία Οδός εξυπηρετεί το 36% του πληθυσμού της χώρας, το 33% του ΑΕΠ της χώρας, το 54% των αγροτικών περιοχών της χώρας, το 41% της απασχόλησης της χώρας στον τομέα της βιομηχανίας/μικρού εμπορίου και το 51% της βιομηχανίας εξόρυξης της χώρας.

Επομένως, είναι λογικό ο διαγωνισμός για την **35ετή παραχώρησή του** να δημιουργεί τις μεγαλύτερες συγκρούσεις.

Το σχήμα που θα πλειοδοτήσει στον σχετικό διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ, όχι μόνο **θα αποκτήσει «κυρίαρχη» θέση στους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους** (εάν επικρατήσει κάποιο σχήμα, το οποίο διαχειρίζεται ήδη έναν αυτοκινητόδρομο), αλλά και **αξιοσημείωτο κατασκευαστικό αντικείμενο** (βαριά συντήρηση του οδικού άξονα, ανακατασκευή τούνελ, κ.α.).

Ο διαγωνισμός για την Εγνατία Οδό έχει περάσει από «σαράντα κύματα». Προκηρύχτηκε το 2017 και η προεπιλογή των επενδυτικών σχημάτων για την β' φάση του διαγωνισμού (εκεί, δηλαδή που είμαστε σήμερα) έγινε τον Μάιο του 2018.

Έκτοτε, έχουν **δοθεί 7 παρατάσεις** για την κατάθεση των δεσμευτικών προσφορών, εκ των οποίων οι 2 εφέτος.

Το ΤΑΙΠΕΔ εμφανίζεται διατεθειμένο **να μην δώσει άλλη παράταση** και στις 11 Δεκεμβρίου να κατατεθούν οι δεσμευτικές προσφορές.

Αυτό έχει **δυσανεστήσει ορισμένα από τα επενδυτικά σχήματα**, τα οποία ζητούν νέα παράταση, ώστε να προετοιμαστούν καλύτερα, ενώ έχουν υπάρξει και αντιρρήσεις για τροποποιήσεις όρων του διαγωνισμού.

Από την πλευρά του, το ΤΑΙΠΕΔ υποστηρίζει ότι "πάντα διασφαλίζει το δημόσιο

συμφέρον και τον υγιή ανταγωνισμό στις διαγωνιστικές διαδικασίες του, οι οποίες είναι αδιάβλητες και διαφανείς” και ότι “είναι πάγια πολιτική να ζητείται βελτιωμένη οικονομική προσφορά”.

Όπως επισημαίνουν στελέχη από την κατασκευαστική αγορά, «το κάθε επιχειρηματικό σχήμα, **ορθώς προσπαθεί να διαφυλάξει τα συμφέροντά του.** Μιλάμε για τον μεγαλύτερο οδικό άξονα της Ελλάδας. Όποιος κερδίσει το διαγωνισμό, αποκτά ένα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο και σημαντικές ροές εσόδων από τα διόδια».

Υπενθυμίζεται ότι δεσμευτικές προσφορές μπορούν να καταθέσουν **7 σχήματα.** Αυτά είναι τα ακόλουθα:

-ANAS International Enterprise S.p.A.

-FREYJA HOLDINGS SARL [Macquarie European Infrastructure Fund 5 L.P. / Macquarie European Infrastructure Fund 5 SCSp]

-ROADIS Transportation Holding S.L.U. – ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.

-SICHUAN COMMUNICATIONS INVESTMENT GROUP CO., LTD – DAMCO ENERGY S.A.

-VINCI HIGHWAYS S.A.S – VINCI CONCESSIONS S.A.S – MYTILINEOS HOLDINGS S.A.

-ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. – EGIS PROJECTS S.A.

-ΔΙΟΛΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΤΕ.

Τον διαγωνισμό **παρακολουθεί “από κοντά” και η ΕΕ.** Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο που σε όλες τις εκθέσεις για τη μεταμνημονιακή εποπτεία της Ελλάδας υπάρχουν αναφορές στο διαγωνισμό για την Εγνατία Οδό.