

## Οι αρμοδιότητες του αναπληρωτή υπουργού Υποδομών Χρήστου Σπίρτζη

Στις 20 Μαρτίου αναμένεται να ορκιστεί ο αναπληρωτής υπουργός Υποδομών, κ. **Χρήστος Σπίρτζης**, ο οποίος, δύο σχεδόν μήνες μετά τις εκλογές της 25ης Ιανουαρίου, παραμένει εκτός κυβερνητικού σχήματος, λόγω νομοθετικού κενού.

Σύμφωνα με πηγές του πρώην υπουργείου Υποδομών, μέχρι την επόμενη Παρασκευή αναμένεται να έχει ψηφιστεί και να έχει δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η νομοθετική ρύθμιση που αυξάνει τον αριθμό των αναπληρωτών υπουργών και δίνει το «πράσινο φως» στον πρόεδρο του ΤΕΕ να αναλάβει κι επίσημα την κυβερνητική θέση.

Ο κ. Σπίρτζης αναλαμβάνει να διαχειριστεί το κρίσιμο χαρτοφυλάκιο των Μεταφορών, των Δημοσίων Έργων και των Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, έχοντας μπροστά του σημαντικές προκλήσεις, παρά το γεγονός ότι το βαρύ φορτίο των μνημονιακών υποχρεώσεων αποτελεί εν γένει παρελθόν για το «αρχηγείο» του Παπάγου.

### Οι κρατικές ενισχύσεις

Η καρέκλα του υπουργείου αναμένεται να γίνει «ηλεκτρική» σε περίπτωση που υπάρξει εμπλοκή στο πρόγραμμα των ιδιωτικοποιήσεων και δεν προχωρήσει ο διαγωνισμός για την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Και αυτό διότι, η Κομισιόν έχει ανοιχτά προειδοποιήσει ότι σε αντίθετη περίπτωση, θα ζητηθεί η ανάκτηση κρατικών ενισχύσεων ύψους 800 εκατ. ευρώ από την εταιρία, κάτι που θα την οδηγήσει άμεσα σε «λουκέτο».

Τυχόν ανατροπή της υπόθεσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτιμάται ότι θα συμπαρασύρει ταυτόχρονα και τον φάκελο κρατικών ενισχύσεων (ύψους 2 δισ. ευρώ) του ΟΣΕ, ο οποίος υπό κανονικές συνθήκες θα έπρεπε να είχε κλείσει, καθώς το υπουργείο Υποδομών πέρασε και εφήρμοσε όλες τις νομοθετικές παρεμβάσεις που είχαν ζητήσει οι Βρυξέλλες, στην κατεύθυνση ενός ουδέτερου ΟΣΕ που δεν θα δημιουργήσει εκ νέου χρέη.

Παράλληλα, το υπουργείο αναμένεται να ορίσει νέες διοικήσεις στους εποπτευόμενους φορείς, οι οποίοι στην πλειονότητά τους υπολειπόμενοι τους τελευταίους μήνες, λόγω της πολιτικής κατάστασης, όμως ο χρόνος λειτουργεί εναντίον τους, καθώς πρέπει να προχωρήσουν οι δημοπρατήσεις των έργων.

### Θα «κοπούν» έργα;

Ο προϋπολογισμός από το νέο ΕΣΠΑ που αναλογεί στις γενικές γραμματείες Υποδομών, Μεταφορών & Τηλεπικοινωνιών, είναι πενιχρός και, μονάχα εάν ανατραπεί η υφιστάμενη λίστα των μεγάλων έργων, μπορεί να γίνει η εξαγγελθείσα από τον υπερ-υπουργό, κ. **Γιώργο Σταθάκη** στροφή στα μικρά έργα, όπως τουλάχιστον είχε δηλώσει στη Βουλή κατά την διάρκεια των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης.

Παράλληλα, το συγκρουσιακό κλίμα με τους δανειστές και η επιδείνωση του οικονομικού κλίματος εκτιμάται από την αγορά ότι απομακρύνει προς στιγμήν -και μέχρι νεοτέρας- το ενδεχόμενο να μπουν σε τροχιά υλοποίησης τα νέα έργα παραχώρησης, όπως το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι, η σήραγγα Περάματος - Σαλαμίνας, η ζεύξη της Λευκάδας και ο Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη.

Σημειωτέον ότι αίσθηση προκάλεσαν στον κατασκευαστικό κόσμο οι πρόσφατες δηλώσεις του κ. Σταθάκη για κατάργηση των ρυθμίσεων των πρώην υπουργών κ.κ. **Δημήτρη Ρέππα και Μάκη Βορίδη** με τις οποίες διώκεται η κατάληψη των σταθμών διοδίων και η μη πληρωμή τελών διοδίων, αλλά και για θέσπιση κοινωνικού διοδίου.

### Κίνδυνος ανατροπής στους αυτοκινητόδρομους

Και αυτό διότι τυχόν αλλαγές ενδέχεται να ανοίξουν ξανά, έναν χρόνο μετά την επανεκκίνηση των έργων, ζήτημα χρηματοοικονομικής ισορροπίας από τους δανειστές των έργων κι έναν νέο κύκλο αβεβαιότητας εν μέσω της περιόδου κατασκευής, όπου το χρηματοοικονομικό κόστος είναι ιδιαίτερα αυξημένο.

Ενδιαφέρον θα έχει και η τύχη της Εγνατίας Οδού, η οποία θεωρητικά παραμένει στο «πιάτο» της Τρόικας. Εάν ο σχεδιασμός, όμως, αλλάξει, η εταιρία έχει εναλλακτικά πλάνα, τα οποία χρειάζονται πολιτική εντολή για να ενεργοποιηθούν.

Ερωτηματικό αποτελεί το εάν η νέα κυβέρνηση θα αναζητήσει νέα έργα ΣΔΙΤ ή τη συνέχιση της συμμετοχής στο «πακέτο Γιούνκερ», το οποίο αναζητεί έργα με έσοδα, προκειμένου να προσελκύσουν συνεπενδύσεις από ιδιώτες.

Επίσης, σημαντικό ρόλο θα έχει το υπουργείο είτε προχωρήσει είτε ανατραπεί είτε αλλάξει μορφή η παραχώρηση των περιφερειακών αερολιμένων, καθώς, εάν ιδιωτικοποιηθούν, η ΥΠΑ θα πρέπει να μετεξελιχθεί σε ρυθμιστή και ελεγκτή της εφαρμογής της σύμβασης παραχώρησης. Σε αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να χαράξει εναλλακτική στρατηγική.

### **Μεγάλα δημόσια έργα**

Το επιτελείο του υπουργείου θα κληθεί να διαχειριστεί, επίσης, το ακανθώδες και άκρως προβληματικό έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης, στο οποίο καταγράφονται έριδες τόσο μεταξύ δημοσίου κι έργολάβου όσο και ανάμεσα στους μετόχους της κοινοπραξίας.

Επίσης, πρέπει να σπεύσει για την τεχνική, οικονομική και νομική ωρίμανση των έργων νέας γενιάς προκειμένου να πάρουν τον δρόμο τους στη νέα προγραμματική περίοδο, όπως η Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας, αλλά και άλλα σημαντικά δημόσια έργα.

Παράλληλα, η επιστροφή της ύφεσης και η γενικότερη χαλάρωση έχει επιδεινώσει τα οικονομικά των αστικών συγκοινωνιών, οι οποίες, όπως αναφέρουν αρμόδια στελέχη, ενδεχομένως να χρειαστούν μία σοβαρή «ένεση» πολλών εκατ. ευρώ, προκειμένου να «βγει» το 2015.

Άγνωστος παράγων θα είναι η επιστροφή της Τρόικας, ειδικά δε του ΔΝΤ, το οποίο είχε διαφωνήσει με την μείωση του κομίστρου, που έγινε την 1η Σεπτεμβρίου 2014. Επίσης, ενδιαφέρον θα έχουν και οι σχέσεις του υπουργείου με τους συνδικαλιστές των αστικών συγκοινωνιών.

### **Έργα Πληροφορικής & Επικοινωνιών**

Στο κομμάτι των επικοινωνιών και της πληροφορικής, το υπουργείο πρέπει να «τρέξει» για την απορρόφηση των αδιάθετων χρημάτων του προγράμματος «Ψηφιακή Σύγκλιση», στο οποίο απομένουν πολλές δεκάδες εκατ. ευρώ.

Επίσης, πρέπει να χαραχθεί μία στρατηγική για τα ΕΛΤΑ, στα οποία η διοίκηση του κ. **Κωστή Μελαχροινού** είχε ετοιμάσει και ωριμάσει σημαντικά έργα εκσυγχρονισμού της εταιρίας, με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, τα οποία όμως απεντάχθηκαν. Σημειωτέον ότι τα Ταχυδρομεία - θεωρητικά - παραμένουν στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων. Επίσης, εκκρεμεί η τύχη σημαντικών έργων τηλεπικοινωνιών.

Ακόμη, η νέα διοίκηση του υπουργείου παραλαμβάνει και τον φάκελο του τεμένου των Αθηνών, η σύμβαση για την κατασκευή του οποίου δεν έχει ακόμη υπογραφεί, τρία χρόνια μετά την έγκριση της μελέτης κατασκευής και δύο μετά την δημοπράτηση του έργου.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η διοικητική δομή του επίμαχου χαρτοφυλακίου, καθώς, όπως φαίνεται, θα υπάρχουν αναπληρωτές γενικοί γραμματείς, οι οποίοι θα αναφέρονται στον γενικό γραμματέα του ενοποιημένου υπερ-υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού & Ναυτιλίας. Πρόκειται για ένα μοντέλο, παρεμφερές με αυτό που λειτούργησε επί υπουργίας του κ. **Κωστή**

**Χατζηδάκη**, όταν ο τότε γενικός γραμματέας, κ. **Σεραφείμ Τσόκας** συντόνιζε 11 γενικούς γραμματείς.

### **Οι νέοι γενικοί γραμματείς**

Έτσι, στην Γενική Γραμματεία Υποδομών (αποτελεί καρπό της συγχώνευσης των τέως ΓΓ Δημοσίων Έργων και Παραχωρήσεων) οδεύει ο προερχόμενος από το ΠΑΣΟΚ, πολιτικός μηχανικός, κ. **Γιώργος Δέδες**, τέως αντιπεριφερειάρχης Κορινθίας. Πρόκειται για μία διοικητική δομή «ακέφαλη» από τον Δεκέμβριο του 2014, όταν είχε παραιτηθεί ο τότε επικεφαλής της, πολιτευτής της ΝΔ στη Θεσσαλονίκη, κ. **Στράτος Σιμόπουλος**.

Στο κρίσιμο χαρτοφυλάκιο των Μεταφορών οδεύει η πολιτικός μηχανικός και συγκοινωνιολόγος, κυρία **Πέτη Πέρκα**, η οποία είναι μέλος της Κ.Ε. του ΣΥΡΙΖΑ, συντονίστρια του τμήματος Χωρικού Σχεδιασμού και Υποδομών και συνδέεται πολιτικά με τον βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, κ. **Δημήτρη Βίτσα**. Η κυρία Πέρκα έχει εργαστεί στον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα, έχει διατελέσει συνδικαλίστρια των μηχανικών του Δημοσίου, ενώ είχε κρίσιμο ρόλο στις κινητοποιήσεις ενάντια στην εξόρυξη χρυσού στη Χαλκιδική. Η κυρία Πέρκα θα διαδεχθεί τον τεχνοκράτη, κ. **Νίκο Σταθόπουλο**.

Το χαρτοφυλάκιο των Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων αναλαμβάνει ένα πρόσωπο από την αγορά, ο κ. **Δημήτρης Τζώρτζης**, ο οποίος έχει διατελέσει στέλεχος της Intracom, της hoi και της Vermantia. Ο κ. Τζώρτζης θα πάρει την σκυτάλη από το στέλεχος της ΝΔ κ. **Μενέλαο Δασκαλάκη**, ο οποίος έφερε στο υπουργείο Υποδομών το επιχειρησιακό πρόγραμμα «Ψηφιακή Σύγκλιση».

Μία ιδιαιτερότητα στην διακυβέρνηση του πρώην υπουργείου Υποδομών είναι ότι διευθυντής του γραφείου του κ. Σπίρτζη, αναλαμβάνει ο κ. **Α. Πρωτονοτάριος**, ο οποίος έχει επιλεγεί από την Κουμουνδούρου. Επίσης, ενδιαφέρον θα έχει η κατανομή αρμοδιοτήτων από τον πρωθυπουργό, κ. **Αλέξη Τσίπρα** και τον εποπτεύοντα υπουργό, κ. **Γιώργο Σταθάκη** στον κ. Σπίρτζη.