

Ακίνητοσία στα μεγάλα δημόσια έργα ελλείψει χρηματοδότησης

«Ανάχωμα» το σημαντικό κατασκευαστικό αντικείμενο από τον ιδιωτικό τομέα

Σε χαμηλά επίπεδα παραμένει η δραστηριότητα στις δημοπρατίσεις μεγάλων δημόσιων έργων, ενώ αρκετοί διαγωνισμοί για σημαντικές υποδομές -τόσο οδικά έργα όσο και έργα μετρό- έχουν «καλλήσει», εξαιτίας της έλλειψης διαθέσιμης χρηματοδότησης.

Της Τέρας Ηγουμενίδου
tgeras@naftemporiki.gr

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ σχεδιασμός, την ίδια στιγμή, για την επόμενη γενιά έργων υποδομών, που θα έρθουν να καλύψουν υπαρκτές ανάγκες της χώρας και κυρίως της Αττικής.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα έργα που έχουν συζητηθεί εκτενώς τα προηγούμενα χρόνια και παραμένουν στην επικαιρότητα λόγω της άρνησης του κυκλοφοριακού προβλήματος. Έργα όπως η σήραγγα Πλεσιούλης, η οποία προορίζεται να ανακουφίσει το οδικό δίκτυο της πρωτεύουσας, έχουν μείνει στα χαρτά, ενώ το πρόβλημα της συμφόρησης στους δρόμους της Αττικής συνεχώς επιδεινώνεται.

γάλιοι κατασκευαστικοί όμιλοι της χώρας, με δεδομένη και την εμπειρία της δεκαετούς οικονομικής κρίσης, που σχεδόν μηδένισε την οικοδομική και κατασκευαστική δραστηριότητα, έχουν προσαρμόσει τη στρατηγική τους και επικεντρώνονται και σε άλλες κατηγορίες έργων, όπως είναι οι παραχωρήσεις και τα ΣΔΠ (Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα).

Σύμφωνα με τις τελευταίες αναφορές των διοικήσεών τους, το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των τεσσάρων μεγαλύτερων ομίλων του κλάδου προσεγγίζει τα 16 δισ. ευρώ. Ειδικότερα, η ΓΕΚ Τέρνα ανακοινώνει ανεκτέλεστο ύψους περίπου 7 δισ., η Ακτωρ 4,8 δισ., η Άβαξ 3 δισ. και η Μέτκα 1,5 δισ. ευρώ.

Στην παρούσα συγκυρία, άλλωστε, υπάρχει και σημαντικό κατασκευαστικό αντικείμενο από τον ιδιωτικό τομέα. Εκτός από τη μεγάλη σε κλίμακα ανάμειξη στο Ελληνικό, υψηλά παραμένει η δραστηριότητα στην κατασκευή γραφειακών χώρων και εγκαταστάσεων logistics.

Η επέκταση του ΔΑΑ

Ειδικότερα, σημαντικό έργο αναμένεται να προκύψει από την επέκταση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, καθώς το «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει ήδη ανακηρύξει σχέδιο επέκτασης με κατασκευαστικό αντικείμενο άνω του 1 δισ. ευρώ.

Σε πρώτη φάση, το αεροδρόμιο σκοπεύει να επιλέξει Early

Η κατασκευαστική αγορά αναγνωρίζει τις περιορισμένες δυνατότητες που έχει αυτή τη στιγμή να υποστηρίξει περαιτέρω έργα.

Παρά τη στασιμότητα στα δημόσια έργα, δεν παρατηρείται, προς το παρόν, τουλάχιστον, ανησυχία στις τεχνικές εταιρείες.

Contractor Involvement (ECI). Ο σχετικός διαγωνισμός αναμένεται, εφόσον δεν υπάρξουν απρόοπτα, να ξεκινήσει άμεσα με την κατάθεση των προσφορών να έχει προγραμματιστεί για σήμερα. Στη «ρίαξη» αναμένεται να μπουν, σύμφωνα με πληροφορίες, η Άβαξ σε κοινοπραξία με τη Μέτκα, η ΓΚ Τέρνα και η Ακτωρ.

Να σημειωθεί ότι η κατασκευαστική αγορά αναγνωρίζει τις περιορισμένες δυνατότητες που έχει αυτή τη στιγμή να υποστηρίξει περαιτέρω αύξηση του όγκου έργων. Από όποια πάροχ, τόσο σε εργατικό δυναμικό όσο και σε μηχανολογικό εξοπλισμό, οι επιχειρήσεις δηλώνουν ότι δύσκολα θα μπορούσαν να ανταποκριθούν αν προκηρυχθεί μεγάλος αριθμός νέων έργων

σε σύντομο χρονικό διάστημα. Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά έμπειρος καινοσκευαστής στη «Ν», «αν αύριο βγουν στον αέρα πολλά νέα έργα, το υπάρχον δυναμικό απλώς δεν επαρκεί για να ξεκινήσουν». Ωστόσο, επιστημονικά, ειδικά τα έργα μετρό και όσα αφορούν τον αστικό ιστό στο Αεκανοπέδιο, έχουν μεγάλο χρόνο ωρίμανσης και η απουσία αποφάσεων και σχεδιασμού, πιθανότατα να αποβεί σε βάρος της καινοσκευαστικής αγοράς, με ό,τι αυτό σημαίνει συνολικά για την οικονομία.

Στατιστικά στοιχεία

Σύμφωνα με στοιχεία που συγκεντρώνει ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ) και παρτίθεται στην πρόσφατη μελέτη του

για τον καινοσκευαστικό τομέα το ΙΟΒΕ, την τριετία 2018-2020 εκτιμήθηκε ότι δημοπρατήθηκαν κατά μέσο όρο 699 έργα ετησίως, με προϋπολογισμό άνω του 1 εκατ. ευρώ. Τα επόμενα έτη το πλήθος των δημοπρατίσεων μεγάλων έργων αυξήθηκε σημαντικά και το 2023 ανήλθε στα 1.195.

Το 2024 ο αριθμός των δημοπρατούμενων τεχνικών έργων υποχώρησε σε επίπεδο χαμηλότερο του μέσου όρου των προόδων ετών 2021-2023, τάση που συνεχίζεται και το 2025. Στα συγκεκριμένα τεχνικά δημόσια έργα περιλαμβάνονται μόνο όσα δημοπρατήθηκαν με ανοικτή διαδικασία, χωρίς απαραίτητα να έχουν οριστικό αποτέλεσμα.

Παρόμοια είναι και η εικόνα του συνολικού προϋπολογισμού

1 δισ. €
το κατασκευαστικό αντικείμενο του σχεδίου επέκτασης του ΔΑΑ.

Ψυχραιμία

Παρά την εικόνα στασιμότητας που εμφανίζει το δημόσιο κομμάτι ως αγοράς, από την πλευρά των τεχνικών εταιρειών δεν παρατηρείται, προς το παρόν, τουλάχιστον, ανησυχία. Οι με-



16 δισ. € το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των μεγάλων κατασκευαστικών

το 2023 (6,2 δισ. ευρώ, με αύξηση κατά 43,2% έναντι του προηγούμενου έτους). Στη συνέχεια υποχώρησε κατά 14% το 2024, παραμένοντας όμως υψηλότερη έναντι της περιόδου 2018-2022.

Όπως σημειώνει το ΙΟΒΕ, «η ίδια αυτή «σπιν βαθμό» που οι συμβάσεις περιλαμβάνουν ένα σχετικά σταθερό ποσοστό δημοσίων τεχνικών έργων υποδηλώνει την ενίσχυση της κατασκευαστικής δραστηριότητας τεχνικών έργων βραχυπρόθεσμα, αλλά και την εν συνεχεία υποχώρησή της, αν εξακολουθήσει η μείωση που σημειώθηκε το 2024».

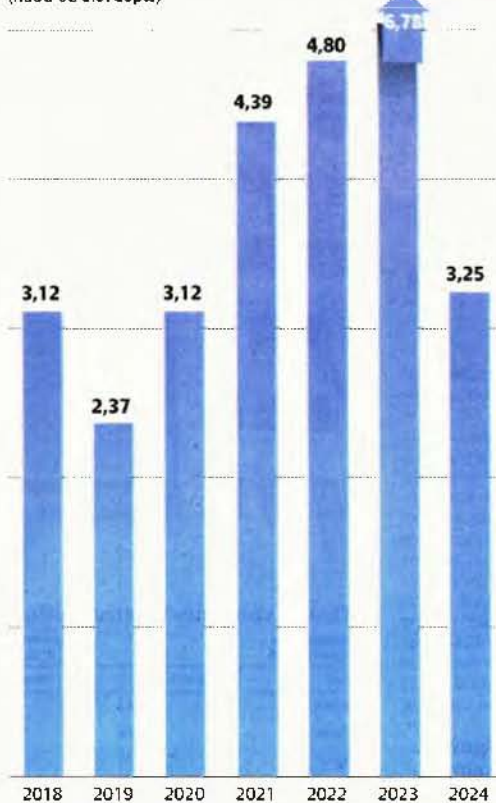
Έργα «στην αναμονή»

Στο Λεκανοπέδιο στα έργα για τα οποία έχει ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία, αλλά παραμένει στάσιμη, γιατί δεν έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση (ο βασικότερος λόγος), μεταξύ άλλων, περιλαμβάνεται η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό της Αθήνας προς Ίλιον, προϋπολογισμού 550 εκατ. ευρώ (χωρίς ΦΠΑ). Στο έργο αυτό έχουν ενταχθεί η επέκταση του αεροδραστήριου του Ελαιώνα, η αναβάθμιση και η αντικατάσταση υφιστάμενων ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων των γραμμών 2 και 3. Ενδιαφέρον έχουν εκδηλώσει τον Μάιο του 2023 ο όμιλος ΓΕΚ Τέρνα, η Άβας (σε συνεργασία με Alstom) η Aktor (ως πρώην Intrakat) και η κοινοπραξία Άκτωρ - ΜΕΤΚΑ (χρησιάζεται να διευθετηθεί από τους ενδιαφερόμενους φορείς η διπλή συμμετοχή της Aktor, καθώς οι προσφορές έχουν κατατεθεί πριν από την εξαγορά της από την Intrakat).

Η συζήτηση περί το μετρό της Αθήνας, δηλαδή οι οκτώ σταθμοί θα μπει σε φάση ωριμότητας στη συνέχεια, έχει ενδιαφέρον γιατί σε αυτήν μπαίνουν διάφοροι παράγοντες και τοπικά συμφέροντα. Πιμάχι θα δοθεί μεταξύ των νοτίων προαστίων (επέκταση προς Γλυφάδα μέσω του πρώην αεροδραστήριου στο Ελληνικό ή προς την Άνω Γλυφάδα), των δυτικών (επεκτάσεις της γραμμής 2 Ανθούπολη - Αγίος Νικόλαος, Αγίος Νικόλαος - Αχαρνές ή και της γραμμής 4, Άλσος Βεύκου - Ίλιον) και των βορείων (επέκταση γραμμής 4, Γουδί - Μαρούσι, Μαρούσι - Αυτιά - Βούλας - Εθνική Οδός).

Ωστόσο, δύσκολα θα εξασφαλιστεί χρηματοδότηση ώστε να κατασκευάζονται στην Αθήνα ταυτόχρονα δύο έργα μετρό, εκτός αν επιλεγεί και εδώ κάποιος μοντέλο έμμεσης παραχώρησης. Διαφορετικά θα πρέπει να ολοκληρωθεί η γραμμή που σήμερα κατασκευάζεται (Άλσος Βεύκου - Ίλιον) για να εξασφαλιστεί η

Συνολικός προϋπολογισμός Δημοσίων Έργων άνω του 1 εκατ. ευρώ (ποσό σε δισ. ευρώ)



χρηματοδότηση του επόμενου έτους, δηλαδή όχι πριν από το 2030 και βλέπουμε...

Χωρίς προοπτική να προχωρήσει, απουσία χρηματοδότησης, παραμένει η επέκταση της Αττικής Οδού από τη Λεωφόρο Κύμης μέχρι τη Λυκαβύρση στον ανισόπεδο κόμβο Καλυφτάκη. Ο διαγωνισμός ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2022 και το έργο έχει ανάδοχο την κοινοπραξία Τέρνα - Άκτωρ - Intrakat.

Το ίδιο και η Αστική Σήραγγα Ηλιούπολης, μήκους περίπου 3 χλμ. Θα ξεκινά από το στρατόπεδο Σακκέτα και θα καταλήγει στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης, περίπου στο ύψος του Metro Mall στα σύνορα Αγίου Δημητρίου και Ηλιούπολης. Στην πρότυπη πρόταση που έχει καταθέσει η κοινοπραξία των ΓΕΚ Τέρνα - Άκτωρ Παραχωρήσεις - Άβας το προαναφερμένο έργο συνδυάζεται με τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού προς Ραφήνα και Καλύβια (συνολικού κόστους κατασκευής τουλάχιστον 1 δισ. ευρώ).

Αντίθετα, πιθανότατες να προχωρήσει φαίνεται να έχει η πρότυπη πρόταση της ΓΚ Τέρνα για τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα - Οινόφυτα. Όμως οριοθετείται οδική και κορυφαία στέλεχος του υπουργείου Υποδομών, σε ένα τέτοιο αυτοκινητόδρομο τα διόδια είναι αναμενόμενα, κάτι που στην περίπτωση της σύραγγας της Ηλιούπολης δεν ισχύει.

Στα έργα που έχουν δρομολογηθεί για το Λεκανοπέδιο συγκαταλέγεται ο Τριπλός Κόμβος Σκαρामαγκά, έργο προϋπολογισμού 70 εκατ. ευρώ. Πρόκειται για τη σύνδεση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω (ΔΙΑΑ) με την Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου, καθώς και τις προγραμματισμένες παρεμβάσεις στους ανισόμενους κόμβους Σκαρामαγκά, Σχιστού και Ναιμιτηγίου. Το έργο συζητείται από τη δεκαετία του 2000 και σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της κυβέρνησης η δημοπράτησή του αναμένεται εντός του 2025.

(Σελ. 247/9539)



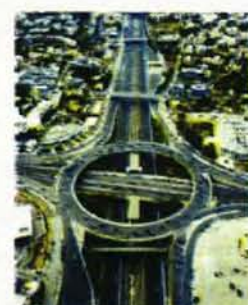
Σημαντικό κατασκευαστικό αντικείμενο προσφέρει η ανάπτυξη στο Ελληνικό.



Υψηλή παραμένει η δραστηριότητα στην κατασκευή εγκαταστάσεων logistics.



Δυσκολεύει να εξασφαλιστούν πόροι ώστε να κατασκευάζονται στην Αθήνα ταυτόχρονα 2 έργα μετρό.



Χωρίς προοπτική να προχωρήσει παραμένει η επέκταση της Αττικής Οδού.

1.195

έργα με προϋπολογισμό άνω του 1 εκατ. δημοπρατήθηκαν το 2023.



Στα χαρτιά έχουν μείνει έργα που προορίζονται να ανακουφίσουν κυκλοφορικά το οδικό δίκτυο της πρωτεύουσας.

των έργων άνω του 1 εκατ. ευρώ. Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων που δημοπρατήθηκαν με ανοικτή διαδικασία εκτιμάται ότι ενισχύθηκε σημαντικά τη διετία 2021-2022 και το 2023 ανήλθε σε 6,78 δισ. ευρώ, επίπεδο υπερδιπλάσιο σε σύγκριση με το μέσο επίπεδο της περιόδου 2018-2020 (2,9 δισ. ευρώ). Το 2024 ο συνολικός προϋπολογισμός των εν λόγω δημοπρατούμενων έργων μειώθηκε σε 3,25 δισ. ευρώ.

Η συνολική αξία των υπογεγραμμένων συμβάσεων έργων του Δημοσίου ανελαστικά προήλθε από 1.195 έργα με προϋπολογισμό άνω του 1 εκατ. δημοπρατήθηκαν το 2023.

Η υψηλότερη συνολική αξία συμβάσεων έργων σημειώθηκε