

Του Δημ. Πετυχάκη

Τα μυστικά του Αχελώου

Όλα όσα θα θέλατε να ξέρετε για τα επτά μεγάλα έργα

ΤΑ ΛΕΓΟΜΕΝΑ «μεγάλα έργα» θα είναι για αρκετό καιρό ακόμα μαζί μας. Όλα ανεξαιρέτως τα έργα αυτά (Αχελώος, Μετρό, Ρίο, Σπάτα, Αυτοκινητοδρόμοι, Σιδηροδρόμοι, Φυσικό Αέριο) έχουν δρομολογηθεί από πλευράς μελετών/διαγωνισμών/ επιλογής μεθοδών. Ορισμένα έχουν δρομολογηθεί από πλευράς χρηματοδότησης, συμβάσεων ανάθεσης, ενώ τμήματα του μεγαλύτερου μεγάλου έργου, αυτού της εκτροπής του Αχελώου, έχουν ήδη προχωρήσει ακόμα και στην κατασκευή.

Για όλα όμως, συγχρόνως και παραδόξως, υπάρχουν διάσπαρτες αμφιβολίες, αβεβαιότητες σημεία, καθυστερήσεις σε σχέση με τις εξαγγελίες που θα επιβαρύνουν το τελικό κόστος και πάρα-πάρα πολύ παρασκήνια. Οπότε τα «μεγάλα έργα» θα είναι για καιρό ακόμα μαζί μας και με την έννοια της αναποφασιστικότητας, αλλά και με την έννοια της υλοποίησής τους.

Το μεγαλύτερο μεγάλο έργο, ο Αχελώος, είναι συγχρόνως το πιο προχωρημένο και το πιο καθυστερημένο! Έχει προχωρήσει με την έννοια ότι:

- Έχει ήδη απορροφήσει το 15% περίπου των συνολικών κονδυλίων που θα φθάσουν τελικά τα 300 δισ. δρχ. Οι πιστώσεις του ελληνικού Δημοσίου, που έχουν ήδη διατεθεί, φθάνουν τα 10 δισ. Τα κονδύλια ΜΟΠ (Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα), που είναι εκταμείωμα, είναι της τάξης των 18 δισ. Το Δημόσιο πρέπει τώρα να συνεισφέρει στα ΜΟΠ άλλα 6,5 δισ. Σύνολο 35 περίπου δισ. Σ' αυτά πρέπει να προστεθούν άλλα 15 δισ., πολύ σύντομα, για να γίνει η ανάθεση του φράγματος και του εκχειλιστή της Συκιάς (ΜΟΠ), καθώς και η κυρία σήραγγα εκτροπής. Το σύνολο λοιπόν ξεπερνά τα 55 δισ.

- Έχει ήδη γίνει ο τελικός διαγω-

νισμός στον οποίον υπήρξε μία μόνον προσφορά. Οι διαγωνιζόμενοι που είχαν περάσει από το ημετελικό στάδιο στο τελικό, ήταν έξι. Οι πέντε δεν έδωσαν τελικά προσφορά, «αφήνοντας» τον όμιλο που έχει επικεφαλής τη βρετανική Taylor Woodrow, μόνο, προφανώς σε μια προσπάθεια να τον «εγείλουν οφ-σάντι» και να κηρύξουν τον διαγωνισμό άκυρο, λόγω «ελλείψεως αντιπάλου».

Αντίθετα είναι το πιο καθυστερημένο διότι:

- Σύμφωνα με τις κυβερνητικές εξαγγελίες του 1984 (Αρσένης), η εκτροπή του Αχελώου θα έπρεπε αυτή τη στιγμή να... τελειώνει. Το 1990, 1991 το αργότερο, το έργο θα ήταν έτοιμο. Τώρα, υπό τις καλύτερες προϋποθέσεις, πάμε για 1997!

- Παραμένει το πιο ακριβό αλλά και το πιο αμφισβητήσιμο από όλους έργα. Αμφισβητήσιμο ως προς τη σκοπιμότητά του, αμφισβητήσιμο περιβαλλοντολογικά (μείωση της τροφολόγησης του Δέλτα του ποταμού κατά 1,5 εκ. κυβικά μέτρα νερού), με αμφισβητούμενο διαγωνισμό (έναν τελικό διαγωνιζόμενο), αλλά κυρίως με πάρα πολλά συμφέροντα διατήρησης του έξω από το πλαίσιο ενός και μόνου γιγαντιαίου αναπτυξιακού έργου ανειλημμένο από έναν και μόνο φορέα, ώστε να μπορούν πολλοί και διάφοροι φορείς, δημόσιοι και ιδιωτικοί, να ελέγχουν τα επιμέρους τμήματά του, χωρίς συνολική εποπτεία και πρόγραμμα. Πολλοί συμφέροντες, συνεπώς, το έργο αυτό να «σαλαμοποιηθεί».

- Η διαδικασία προεπιλογής άρχισε τον Απρίλιο του 1987 και δύο χρόνια αργότερα δεν έχει γίνει η τελική ανάθεση.

ΦΘΑΣΑΜΕ λοιπόν στην προεκλογική περίοδο και ο Πρωθυπουργός δήλωσε ότι δεν θα γίνει καμία ανάθεση πριν από τις εκλογές. Γιατί όμως τέτοια επιφυλακτικότητα για συμμετοχή ομίλων

συναντήσουν μεγάλες τεχνικές, γεωλογικές κ.λπ. δυσκολίες, ή θα παίρνουν το κόστος στο οποίο υπεβλήθησαν προσθέτοντας και κάτι για τις δικές τους υπηρεσίες (με τιμολόγια δηλαδή κατά κάποιον τρόπο).

Εάν σε όλα αυτά προστεθούν και το πολιτικό ρίσκο (του να πει δηλαδή κάποια μεταγενέστερη κυβέρνηση ότι δεν θέλει το έργο) και

σει πρόσθετη αξία προϊόντων της τάξης των 150 δισ. τον χρόνο, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Η δε πρόσθετη παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας θα είναι της τάξης των 12 δισ. τον χρόνο. Η εσωτερική δε απόδοση της επένδυσης θα είναι της τάξης του 12,7%, ποσοστό που θεωρείται ιδιαίτερα υψηλό. Είναι τέλος έργο αναπτυξιακό και όχι έργο υποδομής... Αυτό όμως το χαρακτηριστικό του λειτουργεί και υπέρ αλλά και κατά του έργου, όσον αφορά την «ελευστικότητα του» για τις κυβερνήσεις.

Ο Αχελώος, συμπερασματικά, είναι το πιο δύσκολο από τα μεγάλα έργα, όχι μόνον στην υλοποίηση αλλά και στη σύλληψη της χρησιμότητάς του. Είναι συγχρόνως και το πιο «εύκολο να το αναβάλλεις», αλλά και το έργο του οποίου η ωφελιμότητα εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τον παράγοντα χρόνος.

ΑΣ ΔΟΥΜΕ τώρα σε ποια κατάσταση «βρίσκεται» το Μετρό. Υπάρχει ένας τελικός μεθοδότης του διαγωνισμού, ο όμιλος Ολυμπιακό Μετρό, αλλά η ανάθεση δεν θα γίνει πριν από τις εκλογές. Το συνολικό κόστος του έργου θα είναι 180 δισ. και η χρηματοδότησή του θα γίνει ως εξής: το 30% θα καλυφθεί από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας, το 50% θα είναι δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και το υπόλοιπο 20% θα χρηματοδοτηθεί από τον φορέα του έργου. Υπάρχει επίσης δεσμεύ-

Οι καθυστερήσεις, οι παλινωδίες, το παρασκήνιο των διαγωνισμών και η μάχη των αναδόχων

και εταιρειών στο μεγαλύτερο αυτό έργο (το ολοκληρωμένο, όχι το σαλαμοποιημένο):

Πρώτον, το κόστος της μελέτης, που έπρεπε να υποβληθεί στον τελικό διαγωνισμό, ήταν της τάξης των ενός δισ. Μόνο ένας όμιλος πήρε το ρίσκο αυτό.

Δεύτερον, ο δεύτερος όμιλος (που δεν έδωσε τελικά προσφορά) είναι ο μεθοδότης του Μετρό. Ο τρίτος διαγωνιζόμενος για το έργο, είναι ο δεύτερος μεθοδότης του Μετρό.

Τρίτον, υπήρχαν αμφιβολίες για τον τρόπο με τον οποίον θα πληρωθούν οι όμιλοι που θα αναλάβουν ολόκληρη την εκτροπή, τα υδροηλεκτρικά και τα αρδευτικά έργα. Θα πάρουν ένα συνολικό ποσό, βάσει του οποίου θα αναλάβουν αυτοί όλο το κόστος (αναλαμβάνοντας συγχρόνως και το ρίσκο να

το ρίσκο κατασκευής, το οποίο το ελληνικό Δημόσιο δεν φαινόταν πρόθυμο να εγγυηθεί, αλλά και η συνολική πολυπλοκότητα του έργου, τότε γίνεται πιο αντιληπτό, γιατί όλοι συνωστίζονται για το Μετρό, τα Σπάτα και το Ρίο και κανείς (εκτός από έναν) δεν θέλει «να ακούσει κανένα για τον Αχελώο. Εκτός βέβαια από τον μοναδικό τελικό διαγωνιζόμενο, στον όμιλο του οποίου συμμετέχουν, εκτός των Βρετανών, Γάλλοι, Γερμανοί, Σοβιετικοί και Τσέχοι, καθώς και οι δέκα από τις ένδεκα μεγάλες ελληνικές τεχνικές εταιρείες.

Από την άλλη πλευρά, στην πολυπλοκότητα ακριβώς του έργου βρίσκεται και... η αποδοτικότητα καθώς και η απόδοσή του. Η αναδιάταξη των καλλιέργειών του Θεσσαλικού κάμπου, σύμφωνα με τις κοινοτικές ανάγκες, θα αποδό-

ση της ΕΚΑΧ (Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακος και Χάλυβος) για χρηματοδότηση των σιδηροκατασκευών ύψους 4 δισ.

Στη γέφυρα Ρίο Αντίρριο, τα πράγματα είναι πιο πολύπλοκα τεχνικά. Υπάρχει μία προσφορά για καλωδιακή γέφυρα με 35 δισ. και άλλη μία, επίσης για καλωδιακή γέφυρα, κόστους 80 δισ. Οι προδιαγραφές όμως είναι τελείως διαφορετικές. Υπάρχει άλλη μία προσφορά για κρεμαστή γέφυρα κόστους 70 δισ. Οι προσφορές έχουν όλες επιφυλάξεις ως προς τη θεμελίωση της γέφυρας. Εδώ υπάρχουν επίσης 7 δισ. της ΕΚΑΧ και 20% Διαρθρωτικά Ταμεία, 50% ΕΤΕ και 30% ίδια χρηματοδότηση του φορέα.

Το φυσικό αέριο έχει προχωρήσει σε στάδιο διαπραγμάτευσης των αντισταθμιστικών οφελών, καθώς και στην προκήρυξη διαγωνισμού για την προμήθεια σταθμών διανομής και αποθήκευσης του υδροποιημένου αερίου. Ο αρμόδιος υπουργός κ. Α. Πεπονής διευκρίνισε, την περασμένη εβδομάδα, ότι ο κεντρικός αγωγός θα αποτελέσει αντικείμενο διεθνούς διαγωνισμού. Η εκσκαφή και η τοποθέτησή του (μήκους 510 χλμ.) όμως θα ανατεθεί κατά πάσα πιθανότητα στους Σοβιετικούς. Η χρηματοδότηση του έργου από την ΕΤΕ είναι αντικείμενο συζήτησης.

Ο διαγωνισμός για το αεροδρόμιο των Σπώνων, κόστους 40 περίπου δισ., θα γίνει αμέσως μετά τα Πάσχα, ενώ όσον αφορά τους αυτοκινητοδρόμους έχουν γίνει προσφορές για τμήματα κλειστοαυτοκινητοδρόμου μήκους 10 χλμ. κόστους 40 περίπου δισ. (εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου τέλος, είναι θέμα που χειρίζεται ο ΟΣΕ και στο οποίο έχει ενταχθεί και η πολύ ενδιαφέρουσα ιδέα του προαστιακού σιδηροδρόμου Πειραιώς, Αχαρνών, Αθηνών, Λαυρείου, Ελευσίνας Χαλκίδας.

Μια πολύ γουσοφόρος επένδυση