



Ο πρώτος παραχωρησιούχος που ολοκλήρωσε με επιτυχία τις διαπραγματεύσεις με το Δημόσιο είναι, όπως όλα δείχνουν, η κοινοπραξία Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου.

Τα τελευταία εκκρεμή ζητήματα «έκλεισαν» τις προηγούμενες ημέρες και πλέον η επανέναρξη των έργων στο τμήμα **Μαλιακού - Κλειδιού** της εθνικής οδού Αθηνών - Θεσσαλονίκης εξαρτάται από το πόσο βιώσιμες θεωρούν οι τράπεζες τις λύσεις που επελέγησαν, ώστε να επανεκκινήσουν τη δανειοδότηση. Δυσκολότερα τα πράγματα για τις υπόλοιπες τρεις κοινοπραξίες και ειδικά για τον

E65

, η «θυσία» του οποίου ενδεχομένως να διευκολύνει τη διάσωση της Ιόνιας Οδού.

Χθες, λοιπόν, οι διαπραγματεύσεις ανάμεσα στο Δημόσιο και τους παραχωρησιούχους ξεκίνησαν και πάλι, έπειτα από παύση μερικών ημερών λόγω ενός ατυχήματος. Σύμφωνα με πληροφορίες, ο εκπρόσωπος του Δημοσίου Ευθύμιος Βιδάλης υπέστη διάσειση, η οποία τον έθεσε «εκτός μάχης» για λίγες ημέρες και παρέτεινε ελαφρά το χρονοδιάγραμμα των διαπραγματεύσεων. Η διαδικασία πάντως φαίνεται ότι είχε ευτυχή κατάληξη για τον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου, με τους όρους της συμφωνίας που επετεύχθη να μην έχουν γίνει ακόμα γνωστοί. Πάντως, πηγές του υπουργείου Υποδομών σχολίαζαν χθες ότι η επανεκκίνηση των έργων στον άξονα Μαλιακού - Κλειδιού ήταν αναμφίβολα η ευκολότερη από τις τέσσερις υποθέσεις, καθώς το εύρος των προβλημάτων είναι μικρότερο.

Περαιτέρω, η πολιτεία έδειξε τη γενναιοδωρία της στο παρελθόν με μια συμπληρωματική σύμβαση που με μικρές τροποποιήσεις έδωσε και πάλι ρευστό για την επανεκκίνηση των έργων στις τρεις σήραγγες των Τεμπών έως τον Ιανουάριο.

Δυσκολότερα τα πράγματα για τη Νέα Οδό (**Ιονία** οδός και τμήμα **Μεταμόρφωσης - Σκάρφειας** της ΠΑΘΕ),
την **Ολυμπία**
Οδό (Ελευσίνα - Πάτρα - Πύργος - Τσάκωνα)
και την
Κεντρική Οδό (Ε65).

Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες, το κυριότερο πρόβλημα στην περίπτωση της Ολυμπίας Οδού είναι οι υπέρογκες οικονομικές της διεκδικήσεις, αλλά και οι αντιρρήσεις της κοινοπραξίας σε πολλά σημεία (μεταξύ των οποίων και στην προωθούμενη από την πολιτεία αναμόρφωση της πολιτικής διοδίων).

Στην περίπτωση του Ε65 το βασικό ζήτημα είναι η οικονομική βιωσιμότητά του (το δικαστικό πρόβλημα που ανέκυψε με το τελευταίο τμήμα του μειώνει σημαντικά τα περιθώρια εκμετάλλευσης, ενώ οι δυνατότητες κερδοφορίας θεωρούνταν μειωμένες ήδη από την εποχή που υπεγράφησαν οι συμβάσεις και για τον λόγο αυτό είχε αποφασιστεί η «επιδότηση» της κυκλοφορίας του από το κράτος). Σε περίπτωση, πάντως, που κριθεί ότι ο Ε65 δεν διασώζεται, υπάρχει η σκέψη το εναπομείναν τεχνικό έργο του (εθνική οδός στο Μαλιακό κόλπο και ίσως κάποιο κομμάτι του άξονα προς το εσωτερικό της Θεσσαλίας) να συγχωνευθεί με την «αδελφή» κοινοπραξία Νέα Οδό, ενισχύοντας την οικονομική βιωσιμότητά της.

Η Καθημερινή