

Image not found or type unknown

<https://www.metaforespres.gr>

---

## **Αθ. Βούρδας: Η ΕΡΓΟΣΕ δεν ιδιωτικοποιείται, ο σιδηρόδρομος θα πρωταγωνιστήσει**

---

2016/06/20 17:27 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

Δεν τίθεται κανένα θέμα ιδιωτικοποίησης της ΕΡΓΟΣΕ, λόγω της ένταξης του ΟΣΕ στο υπερΤαμείο Αποκρατικοποιήσεων, σχολιάζει ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Αθανάσιος Βούρδας, σε συνέντευξη στο metaforespres.gr.

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ο οποίος υποστηρίζει ότι τα παλαιότερα χρόνια δεν είχε δοθεί βάρος στο σιδηρόδρομο, υπογραμμίζει ότι ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα - Θεσσαλονίκη θα έχει ολοκληρωθεί την άνοιξη του 2018, με την παράδοση του τελευταίου κομματιού στο Τιθορέα - Δομοκός, με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή.

Σε επιμέρους έργα, η υπογειοποίηση της γραμμής στα Σεπόλια - μελετητικά - είναι πλήρως ώριμη, ωστόσο εκκρεμεί η εξεύρεση πόρων (ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 135 εκατ.).

Αναφορικά με το Ρίο - Πάτρα, μέχρι τα τέλη Ιουνίου, η ΕΡΓΟΣΕ περιμένει την προμελέτη χάραξης από τον ΟΣΕ και μετά θα οριστικοποιηθούν οι μελέτες, ώστε να προκηρυχθεί το έργο.

Image not found or type unknown



Ο κ. Βούρδας εμφανίζεται αισιόδοξος για την ένταξη στο «πακέτο Γιούνκερ» των

τεσσάρων έργων (εκσυγχρονισμός του λιμένα Λαυρίου, με σιδηροδρομική και οδική σύνδεση, η Σιδηροδρομική Εγνατία, το Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και το Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα), των οποίων είναι συνυπεύθυνη η ΕΡΓΟΣΕ, αποκαλύπτοντας ότι έχει εκδηλωθεί πρώιμο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Τέλος, εκφράζει την πεποίθησή του ότι, τόσο η ΕΡΓΟΣΕ, όσο και ο ΟΣΕ μπορούν να διεκδικήσουν έργα / μελέτες σε χώρες του εξωτερικού. Μάλιστα, η ΕΡΓΟΣΕ μελετά την σύσταση κοινοπραξιών με ελληνικές κατασκευαστικές για projects στα Βαλκάνια.

### **Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό**

**-Η ένταξη του ΟΣΕ και συνεπακόλουθα της ΕΡΓΟΣΕ στο υπερΤαμείο Αποκρατικοποιήσεων μπορεί να σημάνει την ιδιωτικοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής;**

-Όχι, δεν τίθεται θέμα ιδιωτικοποίησης της σιδηροδρομικής υποδομής. Δεν υπάρχει κανένα τέτοιο θέμα, καμία συζήτηση και ανησυχία.

Ο ΟΣΕ, με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα και τη νομοθεσία, είναι κατοχυρωμένος ως διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής. Η ΕΡΓΟΣΕ λειτουργεί ως φορέας μελετών και κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων της χώρας και ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης των Κοινοτικών προγραμμάτων.

**-Πως είναι οι μεταξύ σας σχέσεις, διότι στο παρελθόν η «υπόγεια διαμάχη» μονάχα αρνητικές συνέπειες είχε στον σιδηρόδρομο...**

-Πλέον, υπάρχει μια πολύ καλή συνεργασία μεταξύ ΟΣΕ - ΕΡΓΟΣΕ. Το κλίμα σταδιακά βελτιώνεται. Άλλωστε, ο στόχος είναι κοινός, ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και του σιδηροδρόμου γενικότερα.

image not found or type unknown



Δυστυχώς, τα παλαιότερα χρόνια δεν είχε δοθεί βάρος στο σιδηρόδρομο. Είχαμε την παγκόσμια πρωτοτυπία, ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορευμάτων να διακινείται με ανταγωνιστικά μέσα και όχι από το σιδηρόδρομο.

Οι εμπορευματικές μεταφορές, ελλείψει των σιδηροδρομικών υποδομών, είχαν προσανατολιστεί σε άλλους κλάδους. Αυτό αλλάζει, καθώς μετατοπίστηκε και ο προσανατολισμός της Πολιτείας, δίδοντας έμφαση στο σιδηρόδρομο που είναι πιο οικονομικός και πιο περιβαλλοντικός.

**-Μας πήρε κάμποσα χρόνια να ολοκληρώσουμε την σιδηροδρομική σύνδεση με το Ικόνιο, με ευθύνη και της ΕΡΓΟΣΕ...**

-Καθυστερήσεις σημειώθηκαν, γιατί άλλαζε ο σχεδιασμός τι θέλουμε να κάνουμε στο Ικόνιο. Άργησε να δοθεί στην ΕΡΓΟΣΕ το έργο και όταν δόθηκε, έγινε σε μια λογική που δεν κάλυπτε το σύνολο των αναγκών που υπάρχουν στο λιμάνι. Το τοπίο ήταν ημι-ασαφές, τώρα υπάρχει ξεκάθαρη στρατηγική.

**-Πότε θα ολοκληρωθεί ο κεντρικός σιδηροδρομικός άξονας;**

-Το πρώτο πράγμα που πρέπει να ολοκληρωθεί είναι η ΠΑΘΕ/Π. Αυτό που έχει προγραμματιστεί είναι η ολοκλήρωση του τμήματος Αθήνα - Θεσσαλονίκη την άνοιξη του 2018, με την παράδοση του τελευταίου κομματιού Τιθορέα - Δομοκός, με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή. Η διαδρομή **θα διεξάγεται σε 3 ώρες και 25 λεπτά.**

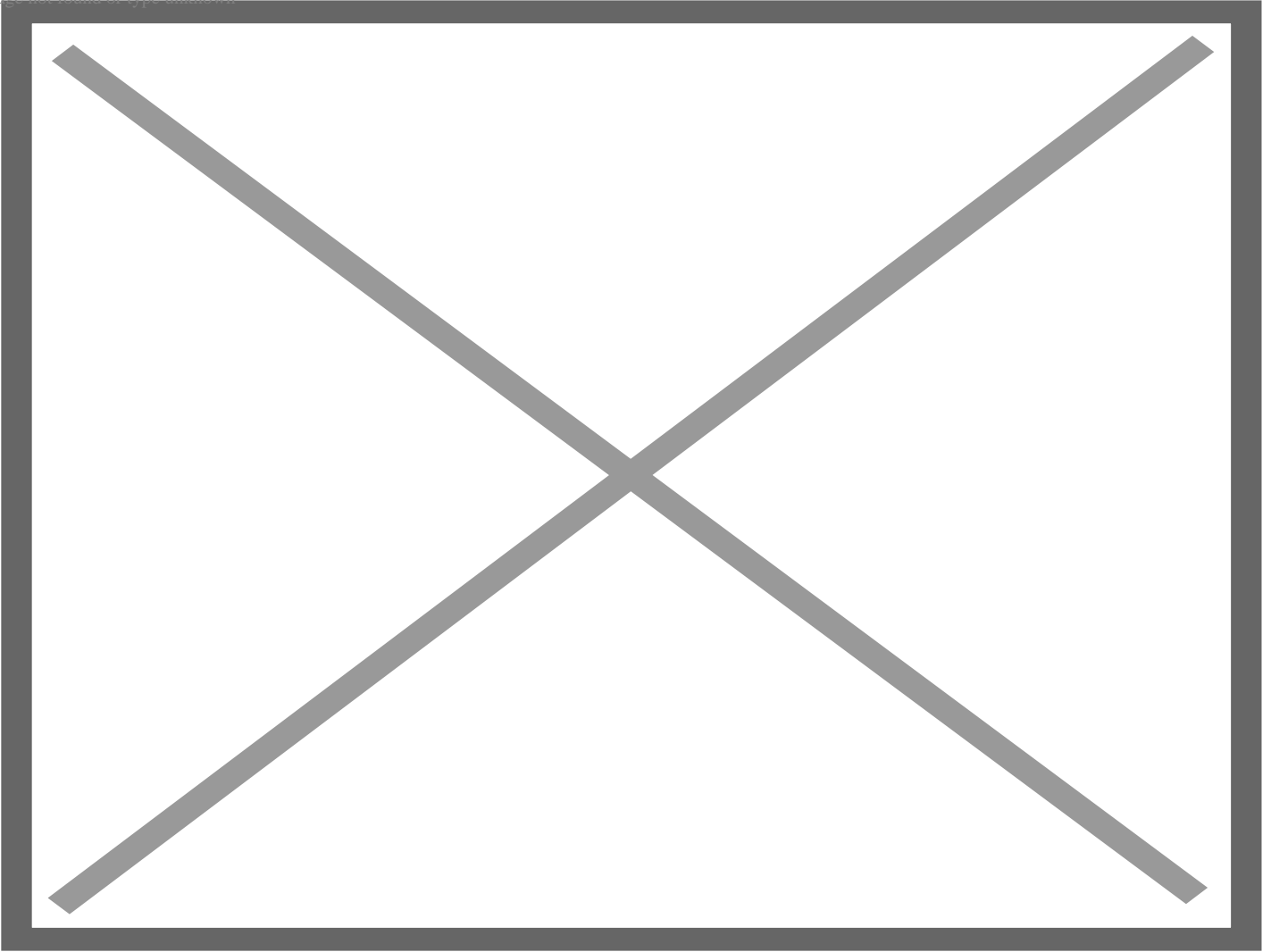
Δυστυχώς, τα παλαιότερα χρόνια δεν είχε δοθεί βάρος στο σιδηρόδρομο. Είχαμε την παγκόσμια πρωτοτυπία, ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορευμάτων να διακινείται με ανταγωνιστικά μέσα και όχι από το σιδηρόδρομο.

Σε άλλα επιμέρους έργα, αυτή τη στιγμή η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται στην είσοδο του σταθμού Λαρίσης και, έως τα τέλη του έτους, θα φτάσει έως τον Πειραιά. Η ηλεκτροκίνηση έως τον Πειραιά θα έχει πολλαπλά οφέλη για τον επιβάτη του Προαστιακού, ο οποίος δεν θα χρειάζεται να αλλάξει τρένο.

Στο κομμάτι των Σεπολίων, η ανωτέρω λύση είναι προσωρινή, καθώς επιδίωξη παραμένει η υπογειοποίηση της γραμμής. Μελετητικά το έργο είναι πλήρως ώριμο, ωστόσο εκκρεμεί η εξεύρεση πόρων. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 135 εκατ., **με τετραπλή υπόγεια σιδηροδρομική γραμμή, συνολικά 4 χλμ., λίγο μετά το Σ.Σ. Λαρίσης έως τις Τρεις Γέφυρες**, πριν το σταθμό Αγ. Αναργύρων. Είναι ένα πολύ δύσκολο τεχνικά έργο, καθώς γειτνιάζουν οι σήραγγες ΕΥΔΑΠ και Μετρό.

Στην Πελοπόννησο και ειδικότερα, στο **Κιάτο - Ροδοδάφνη**, η υποδομή και η επιδομή θα έχουν ολοκληρωθεί έως το φθινόπωρο του 2017, ενώ ο διαγωνισμός για την ηλεκτροκίνηση, ύψους 35 εκατ., θα προκηρυχθεί το φθινόπωρο του τρέχοντος έτους.

Ίδιο χρονοδιάγραμμα έχει και το **Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος**, το οποίο περιλαμβάνει την σήραγγα Παναγοπούλας. Κι εκεί, θα ολοκληρωθεί η υποδομή το φθινόπωρο του 2017 και, αρχές του 2017, θα προκηρυχθεί η ηλεκτροκίνηση και επιδομή, ύψους 130 εκατ.



Στο τμήμα **Ψαθόπυργος - Ρίο**, περιμένουμε την απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Λόγω των προσφυγών, το χρονοδιάγραμμα του έργου έχει πάει επτά μήνες πίσω.

Αναφορικά με το **Ρίο - Πάτρα**, μέχρι τα τέλη Ιουνίου, περιμένουμε την προμελέτη χάραξης από τον ΟΣΕ και μετά θα οριστικοποιηθούν οι μελέτες από την ΕΡΓΟΣΕ, ώστε να προκηρυχθεί το έργο. Σε καμία περίπτωση, όμως, δεν μπορεί να γίνει πλήρης υπογειοποίηση, ύψους 700 εκατ. Αν προλάβουμε το τρέχον πρόγραμμα και εντάξουμε το έργο, η ολοκλήρωσή του θα πρέπει να γίνει έως το 2022.

**-Έχετε πραγματοποιήσει εξαγγελίες περί «αναβίωσης» του Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα, που μοιάζουν αρκετά «φιλόδοξες». Ποια έργα εντάχθηκαν στο «πακέτο Γιούνκερ», το οποίο δεν σημαίνει ότι θα πραγματοποιηθούν, εάν δεν εξευρεθεί ιδιωτική χρηματοδότηση;**

-Και τα 4 έργα, που είναι συνυπεύθυνη η ΕΡΓΟΣΕ και τα οποία κατατέθηκαν ως έργα συνδυασμένων μεταφορών (ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Λαυρίου, με σιδηροδρομική και οδική σύνδεση, η Σιδηροδρομική Εγνατία, το Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και το Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα), εντάχθηκαν στο «πακέτο Γιούνκερ».

Από την ένταξη έως την προκήρυξη ο δρόμος είναι μακρύς, καθώς προηγείται η διαβούλευση με επενδυτικά σχήματα, τα οποία αξιολογούν την ωριμότητα και ελκυστικότητα των έργων.

Έως τα τέλη του έτους, θα πρέπει να έχει κατατεθεί ένα μοντέλο βιωσιμότητας των έργων, με τις προβλεπόμενες μελέτες σκοπιμότητας. Πάντως, άξιο αναφοράς είναι ότι **έχει εκδηλωθεί πρώιμο επενδυτικό ενδιαφέρον και για τα 4 έργα.**

Ως γνωστόν, η Ελλάδα στο «πακέτο Γιούνκερ» έχει πετύχει, κατ' εξαίρεση, χρηματοδότηση 50% - 50%. Ο ιδιώτης μετέχει στο έργο, ανάλογα με το βαθμό της επένδυσής του, έχοντας έσοδα από τη διαχείριση. Στο σιδηρόδρομο δεν θα είναι αποκλειστικός χρήστης, καθώς η υποδομή θα είναι «ανοιχτή» και για άλλους παρόχους.

Image not found or type unknown



Το **Κορωπί - Λαύριο** έχει νόημα, εφόσον αλλάξει χρήση το λιμάνι, δηλαδή μετατραπεί σε κύριο λιμάνι ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας. Εάν συντελεστεί αυτό, θα επιφέρει αλματώδη άνοδο της επιβατικής κίνησης, με αναγκαία την αναβάθμιση του οδικού δικτύου και την σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία είναι προϋπολογισμού 130 εκατ.

Το **Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα** είναι ύψους 600 εκατ. (αφορά μόνο το σιδηροδρομικό δίκτυο). Με τις κατάλληλες συνέργιες, το έργο είναι εφικτό, εάν αναλογιστεί κανείς ότι το Κατάκολο έχει 1,2 εκατ. τουρίστες κρουαζιέρας ετησίως και 100 νταλίκες, την ημέρα, διέρχονται το νομό Ηλείας, με νωπά προϊόντα προς το εξωτερικό.

**-Η Σιδηροδρομική Εγνατία εξαγγέλλεται για επικοινωνιακούς λόγους; Υπάρχουν 6 δις.;**

-Η Σιδηροδρομική Εγνατία αποτελεί στρατηγικό έργο, έχοντας γεωπολιτικές προεκτάσεις, καθώς αφορά την σύνδεση της Κωνσταντινούπολης με την Θεσσαλονίκη. Υλοποιήσιμο έργο χαρακτηρίζεται η σύνδεση Θεσσαλονίκη - Κοζάνη - Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή, που αποτελεί ένα κάθετο άξονα που περνά την Αλβανία.

Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υλοποιηθεί, μέσα στην τριετία ανάθεσης του «πακέτου

Γιούνκερ», δηλαδή έως το 2019, το τμήμα Κοζάνη – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα, που απαιτεί πολύ μεγάλα τούνελ.

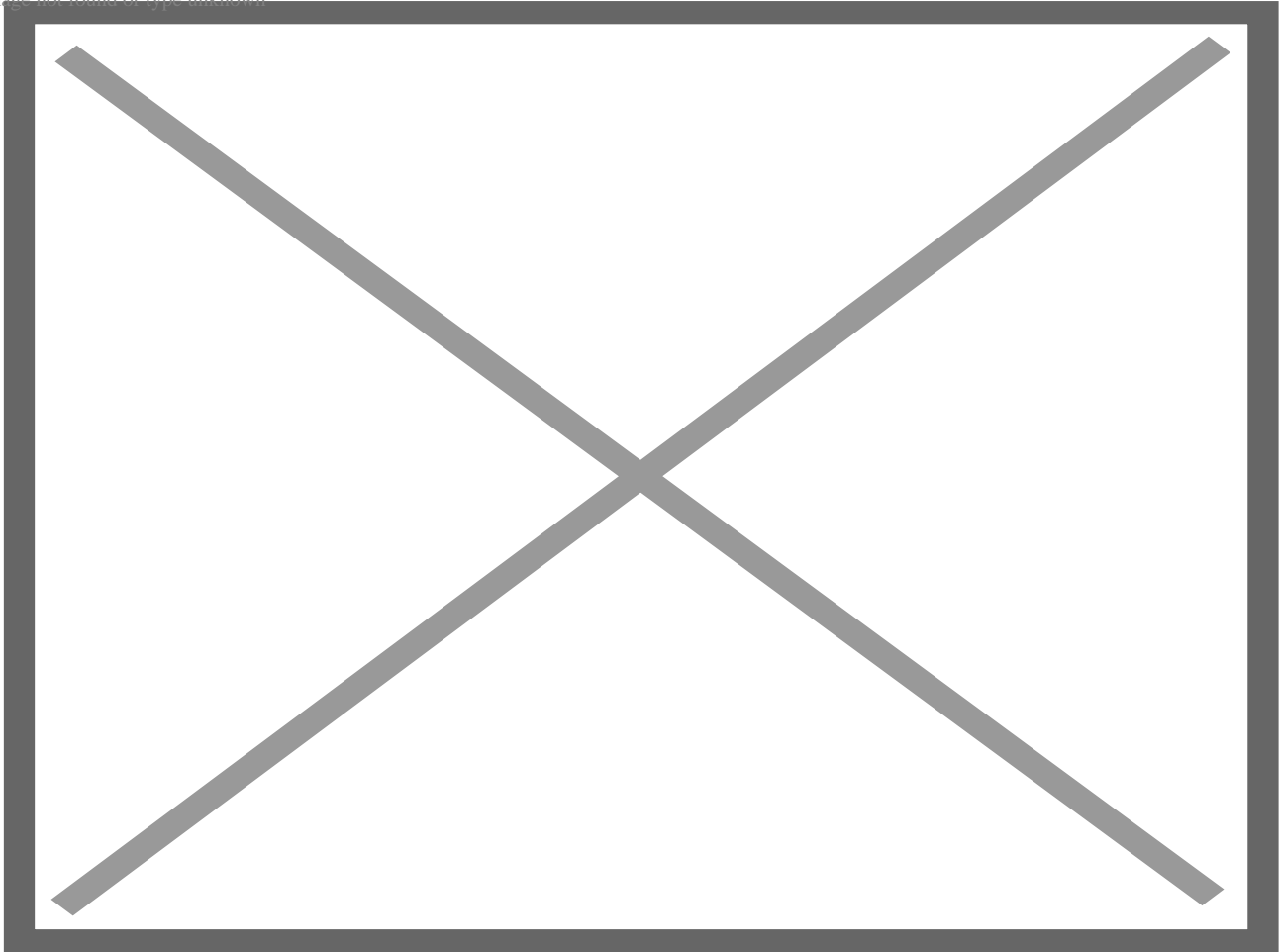
Η Ελλάδα στο «πακέτο Γιούνκερ» έχει πετύχει, κατ' εξαίρεση, χρηματοδότηση 50% – 50%. Ο ιδιώτης μετέχει στο έργο, ανάλογα με το βαθμό της επένδυσής του, έχοντας έσοδα από τη διαχείριση. Στο σιδηρόδρομο δεν θα είναι αποκλειστικός χρήστης, καθώς η υποδομή θα είναι «ανοιχτή» και για άλλους παρόχους.

Επίσης, στο «πακέτο Γιούνκερ» εντάχτηκε και το Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο. Το έργο είναι προϋπολογισμού 160 εκατ. και περιέχει και έργα πολιτικού μηχανικού, όπως για παράδειγμα η ανύψωση της γραμμής για περίπου 8 χλμ. στο Τυχικό Έβρου, η οποία κρίνεται επιτακτική, λόγω των πλημμυρών στην περιοχή.

Στα τρέχοντα, υπογράφουμε την σύμβαση Πολύκαστρο – Ειδομένη για το υπολειπόμενο έργο, με στόχο να ολοκληρωθεί το 2019 και περιμένουμε την κατάθεση προσφορών στο Θεσσαλονίκη – Στρυμόνας – Προμαχώνας, με ορίζοντα υλοποίησης το 2021.

#### **-Το Θριάσιο θα ολοκληρωθεί; Πολλές οι καθυστερήσεις...**

-Η β' φάση ολοκληρώνεται τέλος του χρόνου, το Θριάσιο θα εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο Εμπορευματικό Κέντρο. Τον τελευταίο χρόνο, η ΕΡΓΟΣΕ επιδόθηκε σε «αγώνα δρόμου», υλοποιώντας το υπολειπόμενο 60% του φυσικού αντικείμενου.



Οι όποιες καθυστερήσεις ίσως να οφείλονται στο γεγονός ότι από τη β' φάση αφαιρέθηκε, από την ΕΡΓΟΣΕ, ένα τμήμα φυσικού αντικείμενου στη λογική της μη ύπαρξης θεμάτων κρατικής ενίσχυσης στο εμπορευματικό κέντρο ιδιωτών, το οποίο όμως ήταν συνδεδημένο ανάμεσα στη πρώτη και τη δεύτερη φάση.

**-Η ΕΡΓΟΣΕ ποντάρει στην εξωστρέφεια. Τι έγινε στο διαγωνισμό της Τουρκίας;**

-Η συμμετοχή μας σε διαγωνισμό στην Τουρκία, εάν και βγήκαμε δεύτεροι, φανερώνει τη δυναμική της εταιρείας και γενικότερα, το εύρος της τεχνογνωσίας μιας δημόσιας σιδηροδρομικής εταιρείας.

Σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, θα συμμετάσχουμε σε προγράμματα μελετών της ΕΕ. Σκέψεις υπάρχουν για την **σύσταση κοινοπρακτικών σχημάτων**, με ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, σε διαγωνισμούς μελετών και έργων στη περιοχή των Βαλκανίων.