

επικαιρότητα, με σχετικές δηλώσεις κυβερνητικών παραγόντων, επισκέψεις τους στην περιοχή, αλληπάλληλα δημοσιεύματα στα τοπικά ΜΜΕ, έως και ερωτήσεις στις συνεντεύξεις Τύπου που έδωσαν στη φετινή ΔΕΘ οι κ. Αλ. Τσίπρας και Κυρ. Μητσοτάκης.

Η προηγούμενη προσπάθεια αναβάθμισης της Πατρών-Πύργου σε κλειστό αυτοκινητόδρομο βασιζόταν σε 30ετή σύμβαση ΣΔΙΤ που υπέγραψε το 2007 το Δημόσιο με κοινοπραξία ελληνικών και ξένων εταιρειών, για την κατασκευή σειράς μεγάλων έργων της χώρας. Ως γνωστόν, η σύμβαση εκείνη αδρανοποιήθηκε το 2009 λόγω της οικονομικής κρίσης, αλλά, ύστερα από επαναδιαπραγμάτευση της κυβέρνησης Σαμαρά και με την εξασφάλιση πρόσθετης χρηματοδότησης από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (π.χ. 977 εκατ. ευρώ για την Ολυμπία Οδό), ενεργοποιήθηκε ξανά, με την ψήφιση του ν. 4219/2013 και ορίζοντα επανέναρξης των μεγάλων έργων το β' εξάμηνο του 2014. Η επανέναρξη αυτή έλαβε μάλιστα την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις 18/12/2014, στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020, περιλαμβάνοντας και την πολύπαθη Πατρών-Πύργου.

Η πολιτική αλλαγή του Ιανουαρίου του 2015 προκάλεσε νέες καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα και η Πατρών-Πύργου να παραμένει σήμερα αυτοκινητόδρομος στα χαρτιά, λόγω κυβερνητικής ολιγωρίας. Από τον Μάρτιο του 2015, μάλιστα, ο νυν υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης ζητούσε τη ματαίωση του υπάρχοντος διαγωνισμού, επιλέγοντας τελικά την ακύρωση της δουλειάς που είχε γίνει έως τον Δεκέμβριο του 2014 και τη διαβόητη «σαλαμοποίηση» του έργου σε 8 εργολαβίες (4 εκ των οποίων κατέληξαν σε όμιλο γνωστό για... βοσκοτόπια),

αντί να προχωρήσει στην ενιαία δημοπρατήσή του, βάσει και του προαναφερθέντος ν. 4219/2013.

Τρία χρόνια μετά, στις 6 Φεβρουαρίου του 2018, στο 9ο Περιφερειακό

Αναπτυξιακό Συνέδριο Πατρών, ο κ. Σπίρτζης ισχυριζόταν ότι, άνευ εκπτώσεων τουλάχιστον 50%, το έργο της Πατρών-Πύργου δεν θα πραγματοποιείτο διότι (υποτίθεται) η ευ-

ρωπαϊκή χρηματοδότηση δεν θα εγκρινόταν. Στην πραγματικότητα, εκπτώσεις τέτοιου ύψους χαρακτηρίζονται «ασυνήθεις» και, σύμφωνα με σχετική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτούν λεπτομερέστερη αιτιολόγηση, γεγονός που εντέλει καθιστά ανενεργές τις οικονομικές προσφορές του γνωστού ομίλου Καλογρίτσα τουλάχιστον στις 2 από τις 4 εργολαβίες του, όπως αναφέρεται και σε πρόσφατα δημοσιεύματα. Ουσιαστικά δηλαδή, οι εκπτώσεις που θα αποτελούσαν, κατά τον κ. υπουργό, προϋπόθεση της χρηματοδότησης της Πατρών-Αθηνών από την Ε.Ε. δεν επιτρέπουν καν τον καθορισμό ημερομηνιών έναρξης του έργου.

Η εικοσαετής εμπειρία που έχω στην κατασκευή έργων τοπικής και εθνικής εμβέλειας στην Πελοπόννησο και στη Δυτική Ελλάδα, με πιο πρόσφατο την Ολυμπία Οδό, δεν μου επιτρέπει να είμαι αισιόδοξη για την Πατρών-Πύργου, καθώς πλησιάζουμε στο τέλος του 2018 και ακόμα συζητάμε την έγκριση των εργολαβιών από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Η κυβέρνηση, δηλαδή, έχει καταφέρει να μετατρέψει ένα προ πολλού «ώριμο» έργο σε σύγχρονη οδύσσεια...

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ

Πολιτικός μηχανικός, επιχειρηματίας της Αχαΐας, μέλος της Κεντρικής Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ

Η σύγχρονη οδύσσεια ενός αυτοκινητόδρομου

Κύρια διευθυντά

Η εθνική οδός που είναι πανελληνίως γνωστή ως Πατρών-Πύργου, από τις δύο πρωτεύουσες νομών που συνδέει, έχει προ πολλού καταντήσει επικίνδυνος και δυσλειτουργικός δρόμος. Κατασκευασμένη αρχικά τη δεκαετία του 1950 και διαμορφωμένη στην παρούσα της χάραξη τη δεκαετία του 1970, υπολείπεται σχεδόν μισό αιώνα της εποχής μας και φαντάζει ακόμα πιο παρωχημένη σήμερα, μετά την ολοκλήρωση οδικών αξόνων όπως η Ιόνια Οδός και η Ολυμπία Οδός, της οποίας άλλωστε αποτελεί φυσική συνέχεια. Η ανάγκη ανακατασκευής της είναι επιτακτική και ως εκ τούτου διατηρείται στην