

**ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ**

**(9.10.2019 – 5η συνέχεια)**

**2nd Athens Investment Forum 2019: Τί είπαν εκπρόσωποι του τομέα κατασκευαστικού τομέα: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΕΡΓΟΣΕ, AVAX, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, ΙΝΤΡΑΚΑΤ, HILL INTERNATIONAL**

Την άποψη του κατασκευαστικού τομέα, των τεχνικών εταιρειών και των φορέων του δημοσίου συζήτησαν εκπρόσωποί τους στη Τρίτη συζήτηση στρογγυλής τράπεζας με θέμα τις **επενδύσεις σε υποδομές και τις προκλήσεις της νέας εποχής** στοΣτρατηγικό Συνέδριο **Athens Investment Forum 2019: Η Ελληνική Οικονομία στη Νέα Εποχή των Επενδύσεων και της Ανάπτυξης,** που διοργανώνει το **Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας** (ΤΕΕ) και η **Vertical Solutions S.A.** σε συνεργασία με το Ελληνικό Ινστιτούτο Επιχειρηματικότητας & Αειφόρου Ανάπτυξης και το World Energy Council Greece, στην Αθήνα, υπό την αιγίδα του **Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων και της Ελληνικής Ένωσης Τραπεζών.**

Για τις **επενδύσεις σε υποδομές και τις προκλήσεις της νέας εποχής** μίλησαν στην τρίτη στρογγυλή τράπεζα του Συνεδρίου ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, κ. **Νικόλαος Κουρέτας**, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, κ. **Χρήστος Βίνης**, ο Διευθύνων Σύμβουλος της AVAX, κ. **Κωνσταντίνος Μιτζάλης**, το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ομίλου ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, κ. **Γιώργος Περδικάρης**, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΙΝΤΡΑΚΑΤ, **κ. Πέτρος Σουρέτης**, ο Αντιπρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος Νοτίου Ευρώπης της HILL INTERNATIONAL, κ. **Μανώλης Σιγάλας**. Την ενότητα συντόνισε ο δημοσιογράφος του ΣΚΑΪ, κ. **Αχιλλέας Τόπας**.

Αναφερόμενος στα κύρια έργα της **Αττικό Μετρό Α.Ε., ο κ. Νικόλαος Κουρέτας, διευθύνων σύμβουλος** της εταιρείας επεσήμανε, κατά την ομιλία του στο Athens Investment Forum, ότι την τελευταία 20ετία η Αττικό Μετρό έχει θέσει σε λειτουργία και κατασκευάζει 60 χλμ. γραμμών μετρό σε 64 σταθμούς σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη συνολικού κόστους περίπου 7,2 δισ. ευρώ. Στο στάδιο της δημοπράτησης είναι το έργο της Γραμμής 4, το πρώτο τμήμα της οποίας είναι για 13 χλμ. με 15 σταθμούς, με τρένα χωρίς οδηγό και συστήματα στην αιχμή της τεχνολογίας με προϋπολογισμό 1,5 δισ. ευρώ. Στο στάδιο σχεδιασμού/ μελετών βρίσκονται συνολικά 37 χλμ. γραμμών με 26 σταθμούς, ενώ 32 χλμ. γραμμών δικτύου τραμ βρίσκονται σε λειτουργία ή σε στάδιο κατασκευής. Στο στάδιο του σχεδιασμού / μελετών βρίσκονται ακόμη 9 χλμ. γραμμής, ενώ το συνολικό κόστος αντιστοιχεί στα 600 εκατ. ευρώ περίπου. Στα λοιπά έργα που «τρέχει» η εταιρεία είναι αμαξοστάσια, κέντρα ελέγχου λειτουργίας, χώροι στάθμευσης, εγκαταστάσεις μετεπιβίβασης λεωφορείων, αποκατάσταση και ανάπλαση αστικών περιοχών, σιδηροδρομική σύνδεση με αεροδρόμιο κ.τ.λ. Ενδεικτικά στην επέκταση της Γραμμής 3 προς Πειραιά το καλοκαίρι του 2020 πρόκειται να ολοκληρωθούν τρείς σταθμοί (Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλός, Νίκαια), ενώ το καλοκαίρι του 2021 ακόμη τρείς (Μανιάτικα, Πειραιάς, Δημοτικό Θέατρο), ενώ στα οφέλη του έργου υπολογίζεται η μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων Ι.Χ. κατά 23.000 ημερησίως με 115 χιλ. πολίτες να εξυπηρετούνται στη ζώνη επιρροής των σταθμών και τη διαδρομή λιμάνι – αεροδρόμιο να φθάνει τα 55 λεπτά.Όσον αφορά την επέκταση του τραμ Πειραιά, με ολοκλήρωση το επόμενο έτος (προϋπολογισμός 50 εκατ. ευρώ), η επιβατική κίνηση ανά ημέρα εκτιμάται τις 35.000 νέους επιβάτες.

«Να βάλουμε μπρος την ανάπτυξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού σιδηροδρομικού δικτύου που θα καλύπτει όλη τη χώρα και θα συνδέει την Ελλάδα με τα βαλκανικά και ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών», ζήτησε ο κ. **Χρήστος Βίνης, διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ** στην ομιλία του στο Athens Investment Forum. «Ισχυρή  και βιώσιμη ανάπτυξη χωρίς ένα σύγχρονο, ολοκληρωμένο και ανταγωνιστικό εθνικό σύστημα μεταφορών δεν πρόκειται να δούμε». Εδώ ακριβώς έγκειται και η στρατηγική σημασία της ΕΡΓΟΣΕ. «Για αυτό και ως διοίκηση έχουμε θέσει τον πήχη πολύ ψηλά. Ξεκινάμε ωστόσο, από τα βασικά: Να γίνει λειτουργική και σύγχρονη η ΠΑΘΕΠ, να αποκτήσει επιτέλους, η χώρα μας έναν σιδηροδρομικό άξονα υψηλών ταχυτήτων και αυξημένης χωρητικότητας. Μια γραμμή που πληροί όλες τις προϋποθέσεις για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων, όπως ορίζει η Τέταρτη Δέσμη μέτρων της ΕΕ για τους Σιδηροδρόμους. Σε αυτό το πλαίσιο, πρώτη μας προτεραιότητα είναι η άμεση αντιμετώπιση των καθυστερήσεων σε κρίσιμα έργα, όπως:

* Η υπογειοποίηση της γραμμής στα Σεπόλια,
* Η αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας,
* Η χρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού της γραμμής Κιάτο-Αίγιο.

Θα εργαστούμε επίσης για τη Σύνδεση των βασικών λιμανιών της χώρας με τους κεντρικούς σιδηροδρομικούς άξονες (ΑΘΗΝΑ-ΒΟΛΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ) & (ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ), αλλά και με τις μεγάλες Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ). Ένα τέτοιο έργο είναι η σύνδεση του 6ου προβλήτα Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο με γραμμή, μήκους 3 χλμ., που βρίσκεται στο στάδιο της δημοπράτησης και θα πρέπει να προχωρήσει τάχιστα. Εξίσου επιτακτική ανάγκη όμως, είναι και η αναβάθμιση και η επέκταση του Περιφερειακού δικτύου. Να προχωρήσει γρήγορα, για παράδειγμα η αναβάθμιση και η ηλεκτροκίνηση στη γραμμή Ισθμού – Λουτρακίου, η εγκατάσταση σηματοδότησης στη γραμμή Λάρισα – Βόλος, η εγκατάσταση συστήματος ραδιοκάλυψης σε σιδηροδρμική γραμμή μήκους 378 χλμ. σε όλη τη χώρα. Πέρα όμως από τα έργα που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη ή έχουν δρομολογηθεί, επιταχύνουμε και τον σχεδιασμό της εταιρείας για τα νέα έργα. Αναφέρω ενδεικτικά τη νέα σιδηροδρομική γραμμή που θα συνδέει το εμπορικό λιμάνι της Καβάλας με το υφιστάμενο δίκτυο, τον νέο κλάδο του προαστιακού από τα Άνω Λιόσια έως τα Μέγαρα, την παράκαμψη του Δήμου Αχαρνών με νέα γραμμή». Ο κ. Βίνης ανέφερε επιπλέον ότι βασικός στόχος είναι να ενισχυθεί η διεθνής παρουσία της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία θα κινηθεί πιο επιθετικά στη διεκδίκηση έργων και μελετών εκτός των συνόρων της χώρας. Η εταιρεία έχει αναλάβει (σε σύμπραξη με άλλες εταιρείες) και διεκδικεί την ανάληψη σημαντικών έργων και μελετών, όπως για παράδειγμα, την ανακαίνιση σιδηρ. Σταθμού Podogrica – Μαυροβούνιο, τη μελέτη σκοπιμότητας για τη σιδηροδρομική διασύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας, το σχέδιο για τη σιδηροδρομική διασύνδεση Ελλάδας – Βουλγαρίας κ.α.

Τον κώδωνα του κινδύνου για την κατασκευαστική αγορά όπου ουσιαστικά δεν υπάρχουν νέα έργα έκρουσε **ο κ. Κωνσταντίνος Μιτζάλης, διευθύνων σύμβουλος της ΑVAX** κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στο Athens Investment Forum. «Στην κατασκευαστική αγορά το μέλλον πρέπει να έρθει το γρηγορότερο δυνατό. Τα έργα είναι πολύ λίγα και οι κατασκευαστικές εταιρείες δεν βρίσκονται στην καλύτερη κατάσταση, έστω κι αν βρίσκουν διέξοδο είτε στο εξωτερικό είτε στις επενδύσεις στο χώρο του τουρισμού. Ζητούμε να κάνει η κυβέρνηση ό,τι είναι δυνατόν ώστε να ξεκινήσει η δημοπράτηση των νέων έργων». Ο κ. Μιτζάλης ζήτησε να υπάρξει σχεδιασμός των επενδύσεων με εθνικό σχέδιο και συμφωνία «έστω σε βασικές αρχές μεταξύ των διαφορετικών πολιτικών κομμάτων ώστε να υπάρξουν συγκλίσεις. Τα μεγάλα έργα δεν μπορούν να έχουν σχεδιασμό τετραετίας. Θα πρέπει να ξέρουν οι εταιρείες του κλάδου ποια έργα έχουν μπροστά τους». Έργα σε σχέση με βασικές υποδομές, αναβάθμιση λιμένων, ενεργειακά έργα, υποδομές τουρισμού, στην προστασία του περιβάλλοντος και τη διαχείριση των απορριμμάτων, αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων, είναι μεταξύ αυτών που θα πρέπει να τεθούν ως προτεραιότητα. Στο κομμάτι των χρηματοδοτικών πόρων, ο ίδιος ανέφερε ότι τα τελευταία χρόνια οι  πόροι μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων έχουν περικοπεί σημαντικά και δεν επαρκούν για τις ανάγκες της χώρας. «Θα πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους ότι τα έργα έχουν άμεση, θετική επίδραση στην οικονομική δραστηριότητα και η αλήθεια είναι ότι αυτό δεν έχουμε καταφέρει να το εκμεταλλευτούμε στο βαθμό που θα έπρεπε». Ο διευθύνων σύμβουλος της AVAX ανέφερε ότι η πολιτική ηγεσία θα πρέπει να ενσκήψει στο κομμάτι της διαδικασίας ωρίμανσης των έργων «Πρέπει να τεθούν όλες οι διαδικασίες σε σφιχτά χρονοδιαγράμματα και η συνεργασία με το Δημόσιο να είναι στενότερη και ταχύτερη, ενώ είναι αναγκαία και η αλλαγή του τρόπου δημοπράτησης, ώστε να αποφευχθούν οι εκπτώσεις του 50%, 60% και 80%. Τα έργα που έχουν εξαγγελθεί δεν είναι έτοιμα προς δημοπράτηση, ενώ αυτά που έχουν δημοπρατηθεί χρειάζονται μία διετία μπροστά. Δεν θέλω να υποτιμήσω την προσπάθεια της νέας ηγεσίας, ούτε της προηγούμενης, δυστυχώς όμως, υπήρξαν καθυστερήσεις και αδράνεια ως προς την προετοιμασία των νέων έργων. Βρισκόμαστε σε μία μεταβατική περίοδο χωρίς να έχουμε την πολυτέλεια του χρόνου. Έχουμε ανάγκη την άμεση έναρξη των νέων έργων. Εκτός από τη δημοπράτηση των ώριμων έργων και τη θέσπιση σφιχτών χρονοδιαγραμμάτων είναι ανάγκη να προχωρήσει η έγκριση εργασιών μέσω των υφισταμένων παραχωρήσεων, ώστε να τονωθεί η αγορά σε περιφερειακό επίπεδο».

Για ένδεια όσον αφορά τα έργα έκανε λόγο στην ομιλία του στο Athens Investment Forum **ο κ. Γιώργος Περδικάρης από τον όμιλο ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ**, ο οποίος παρέθεσε και συγκεκριμένους αριθμούς: «Την περίοδο 2016- 2019 δημοπρατήθηκαν έργα 3,2 δισ. ευρώ (σ.σ. η αναφορά γίνεται για έργα προϋπολογισμού άνω των 30 εκατ. ευρώ) και από αυτά τα έργα, τα 2,3 δισ. ευρώ είναι μπλοκαρισμένα, ενώ μόνο για τα υπόλοιπα 900 εκατ. ευρώ έχουν υπογραφεί συμβάσεις και εκτελούνται. Από αυτές, τα 250 εκατ. ευρώ αφορούν στην οδοποιία Πάτρα – Πύργου και άλλα 250 εκατ. ευρώ στον Ε65. Σε μία ολόκληρη τετραετία εξελίσσονται έργα που αντιστοιχούν μόλις στο 50% του τζίρου των εταιρειών της ανώτατής τάξης. Ο ίδιος έκανε λόγο για την ανάγκη για ένα ‘’restart’’ και μία συμφωνία επανεκκίνησης στον κλάδο των υποδομών που θα κόψει τον γόρδιο δεσμό. «Την ανάγκη αυτή θεωρούμε ότι έχει αντιληφθεί και η παρούσα ηγεσία του υπουργείου. Οι διαγωνισμοί βρίσκονται σχεδόν στο σύνολό τους μπλοκαρισμένοι ή σε πολύ μικρό βαθμό ωρίμανσης. Δεν υπάρχουν εύκολες λύσεις ούτε έχουμε την πολυτέλεια να χάσουμε ένα ή δύο χρόνια. Ενδεικτικά, το μοντέλο των παραχωρήσεων και των ΣΔΙΤ αποτελεί μία διέξοδο». Ο κ. Περδικάρης ανέφερε ότι υπάρχει η δυνατότητα, υπό τις δεδομένες συνθήκες, να υπάρξει κατασκευαστικό αντικείμενο με πιο άμεσο τα έργα στις επεκτάσεις των συμβάσεων παραχώρησης, τις ενεργειακές υποδομές και τα σιδηροδρομικά έργα που είναι έτοιμα να ξεκινήσουν, όπως το τελευταίο στάδιο του Κόρινθος – Πάτρα και το Λάρισα – Βόλος.

Για την ανάγκη να υπάρξουν «γρήγορες νίκες» ώστε να καλυφθεί το κενό των έργων και να ενισχυθεί η ανάπτυξη στη χώρα έκανε λόγο κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στο Athens Investment Forum, **ο κ. Πέτρος Σουρέτης, διευθύνων σύμβουλος της ΙΝΤΡΑΚΑΤ**. Ο ίδιος πρότεινε να υπάρξει κι ένα κεντρικό όργανο συντονισμού στον τομέα των υποδομών με τη συμμετοχή επιτελών από τα αρμόδια υπουργεία. «Για κάθε 1 εκατ. ευρώ στον κατασκευαστικό τομέα, δημιουργούνται 45 θέσεις εργασίας και με αυτές συνδέονται ακόμη 1,5 θέσεις εργασίας. Ο κύριος εχθρός είναι ο χρόνος για να κερδηθεί το στοίχημα. Θα πρέπει να δοθούν «γρήγορες νίκες» και γι’ αυτό χρειάζεται ένα όργανο συντονισμού, ένα task force υποδομών με τη συμμετοχή της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, του υπουργείου Ανάπτυξης και της Γενικής Γραμματείας Διαχείρισης Αποβλήτων». Ο κ. Σουρέτης αναφέρθηκε ειδικά στο θέμα της διαχείρισης απορριμμάτων στην Ελλάδα, το οποίο αποτελεί διαχρονικό ζήτημα στη χώρα μας: «Στο κομμάτι των περιβαλλοντικών έργων θα πρέπει να υιοθετηθούν και να εντατικοποιηθούν πρακτικές έργων ΣΔΙΤ με συγχρηματοδότηση από την Ε.Ε. Το θέμα της διαχείρισης απορριμμάτων έχει εξελιχθεί σε ένα πρόβλημα για την Ελλάδα και δεν μπορώ να καταλάβω γιατί παραμένει ως πρόβλημα. Στην Αθήνα 80% των σκουπιδιών τα θάβουμε. Θεωρώ ότι είναι κάτι που πρέπει να το καλύψει η ελληνική Πολιτεία κι εκτιμώ ότι υπάρχει και η βούληση από το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας». Μεγάλη είναι και η ευκαιρία στις ΑΠΕ «που αποτελούν βασικό πεδίο για την Ελλάδα και μπορούν να φθάσουν οι επενδύσεις στα επόμενα χρόνια στα επίπεδα των 6- 8 δισ.  ευρώ».

**Ο κ. Μανώλης Σιγάλας Αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος Νοτίου Ευρώπης της Hill International**, στη διάρκεια της ομιλίας του στο Athens Investment Forum, αναφέρθηκε στα έργα που βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε εκκρεμότητα, τονίζοντας ότι ο ίδιος είναι ιδιαίτερα αισιόδοξος για τις αναπτυξιακές προοπτικές της Ελλάδας, καθώς οι συνθήκες ωριμάζουν ώστε να ευνοήσουν τόσο τις μεγάλες όσο και τις μεσαίες και μικρότερες επενδύσεις. Όπως είπε μόνο στην Αττική υπάρχουν έργα αξίας 5 έως 6 δις. ευρώ όπως το Ελληνικό, οι επενδύσεις στον ΟΛΠ και η επέκταση του μετρό, που μαζί με άλλα μικρότερα projects ισοδυναμούν με το ανεκτέλεστο των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων. Αλλά και στην υπόλοιπη Ελλάδα υπάρχει σημαντικό αντικείμενο σε έργα όπως τα περιφερειακά λιμάνια, τα αεροδρόμια και τα ενεργειακά έργα. Ο κ. Σιγάλας εκτίμησε ότι δικαίως οι προσδοκίες είναι υψηλές, ωστόσο πρέπει να γίνει σωστή διαχείριση και συστηματική προσπάθεια καθώς και το 2019 υπήρξε κοιλιά και θα πρέπει το 2020 να έρθουν στην εκκίνηση και να μπουν στη φάση της κατασκευής έργα που θα φέρουν πολλαπλασιαστικά οφέλη. Ο τεχνικός κλάδος σύμφωνα με τον κ. Σιγάλα θα πρέπει να βοηθήσει να προχωρήσουν τα έργα, οι εταιρίες να προσλαμβάνουν εργαζόμενους όσο οι συνθήκες βελτιώνονται, να συνδράμουν ώστε να βγαίνουν νέα στελέχη και να συγκεντρώνεται τεχνογνωσία και τέλος ο κλάδος να παραμείνει κοντά στην πολιτεία και τους decision makers.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφτείτε την ιστοσελίδα του Συνεδρίου: [www.investment.forum.iea.org.gr/](http://www.investment.forum.iea.org.gr/)