

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

ΤΕΥΧΟΣ 3168

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 09 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2026

ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΣΗΜΕΡΑ

στην καθημερινή ηλεκτρονική ενημέρωση του ΤΕΕ (Newsletter) ΤΕΕ:

Σελ 1 και 4, 5

Υποδομών: Αλλαγές για τη βελτίωση του πλαισίου των πρό-
τυπων προτάσεων

- Στο νομοσχέδιο για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση
συσσωρευμένα τεχνικά, θεσμικά και λειτουργικά ζητήματα που
αφορούν κρίσιμους τομείς αρμοδιότητάς του.

Στο ίδιο νομοσχέδιο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που στοχεύ-
ουν στη βελτίωση του πλαισίου για τις πρότυπες προτάσεις.

Συγκεκριμένα, με τις προτεινόμενες διατάξεις επί του ν. 4903/22
εξορθολογίζεται η διαδικασία κατάθεσης και εξέτασης των πρό-
τυπων προτάσεων. Επιπλέον, απαλείφονται διαφοροποιήσεις
που υφίστανται στη διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης συμβά-
σεων κατόπιν έγκρισης πρότυπης πρότασης, με τη διαγωνιστική

Σελ 1 και 6

Οι «μπλε φάκελοι» του ΥΠΕΘΟ: 6 ιδιωτικοποιήσεις και 5 τομείς
στη φορολογία στο επίκεντρο για το 2026

- Επενδύσεις μέσω του Ταμείου Καινοτομίας και Υποδομών,
αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων και δημοπράτηση νέων
έργων

Σελ 1 και 7

Παρεμβάσεις στις οδικές υποδομές της Αττικής ανακοινώνει
με άρθρο του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Χρ. Δήμας

- Με στόχο την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε δύο βα-
σικές οδικές αρτηρίες του λεκανοπεδίου

Σελ 1 και 8

Αγορά ακινήτων: Γιατί οι υποδομές καθορίζουν την αξία των
ακινήτων και το μέλλον των πόλεων

Σελ 3

Ανάσα αλλά όχι λύση από τις πρόσφατες βροχές στην λειψυ-
δρία της Αττικής

- Επενδύσεις 2,5 δις ευρώ προωθεί η ΕΥΔΑΠ

Σελ 9

ΥΠΑΝ: Έγταξη 112 επενδυτικών σχεδίων στα καθεστάτα
«Μεταποίηση» και «Ειδικές Περιοχές Ενίσχυσης»

- Ενίσχυση 290 εκατ. ευρώ

Σελ 10

ΥΠΕΝ: Το δεύτερο δεκαήμερο του Φεβρουαρίου οι υπογρα-
φές με τη Chevron

Σελ 11, 12

Πολιτικές Προστασίες: Υποχρεωτική η εκπόνηση σχεδίων
πλημμυρικού κινδύνου με το νομοσχέδιο «Ενεργή Μάχη»

- Τι αλλάζει στους καθαρισμούς των οικοπέδων

Σελ 13, 14

Ο δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού καταγράφει την κτριακή ιστορία
του

Σελ 15

Ηλεκτροκίνηση: 116 εκατ. ηλεκτρικά οχήματα στους δρόμους
το 2026

Σελ 16

Ξένοι επενδυτές: Ρεκόρ συμμετοχής 69% στην κεφαλαιοποίη-
ση του Χρηματοπιστηρίου Αθηνών

- Αυξανόμενη κυριαρχία και στη ρευστότητα της αγοράς

Σελ 17, 18

Ανθεκτικές οι ελληνικές εξαγωγές χωρίς πετρελαιοειδή - Έξι
στους δέκα κλάδους με άνοδο το 2025

Σελ 19, 20

Pragma IoT: Η ελληνική spinoff που κάνει τη βιομηχανία και
τη ναυτιλία πιο «έξυπνες»

- Αντλεί το 40% των εσόδων της από αγορές του εξωτερικού

Σελ 2

Προσεώς

Σελ 21, 22

Πρωτοσέλιδα θέματα και αποκόμματα τύπου

Και πολλές ακόμη τεχνικές

και οικονομικές ειδήσεις.

ΥΠΟΔΟΜΩΝ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Στο νομοσχέδιο για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των μεταφορών που τέθηκε σε διαβούλευση - Τι προβλέπει

Σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση έθεσε το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το νομοσχέδιο για τον εκσυγχρο-
νισμό και την αναβάθμιση μεταφορών, με το οποίο επιλύονται
συσσωρευμένα τεχνικά, θεσμικά και λειτουργικά ζητήματα που
αφορούν κρίσιμους τομείς αρμοδιότητάς του.

Στο ίδιο νομοσχέδιο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που στοχεύ-
ουν στη βελτίωση του πλαισίου για τις πρότυπες προτάσεις.
Συγκεκριμένα, με τις προτεινόμενες διατάξεις επί του ν. 4903/22
εξορθολογίζεται η διαδικασία κατάθεσης και εξέτασης των πρό-
τυπων προτάσεων. Επιπλέον, απαλείφονται διαφοροποιήσεις
που υφίστανται στη διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης συμβά-
σεων κατόπιν έγκρισης πρότυπης πρότασης, με τη διαγωνιστική

διαδικασία όλων των υπολοίπων δημοσίων συμβάσεων.
Σκοπός είναι αφενός να προχωρήσει η εξέταση των ήδη κατατε-
θειμένων πρότυπων προτάσεων και αφετέρου, να κατατεθούν
νέες.

Μεταξύ άλλων προβλέπεται: Κατάργηση του χρονικού περιορι-
σμού ως προς την υποβολή πρότυπων προτάσεων το πρώτο
δεκαπενθήμερο κάθε τριμήνου και ορίζεται ότι τέτοια υποβολή
μπορεί να γίνεται οποτεδήποτε. Κατάργηση του κανόνα της
χρονικής προτεραιότητας εξέτασης των πρότυπων προτάσεων,
η προτεραιοποίηση θα γίνεται με βάση τις ανάγκες και τα δεδο-
μένα της κάθε χρονικής στιγμής.

Αναλυτικά στις σελ 4, 5

ΟΙ «ΜΠΛΕ ΦΑΚΕΛΟΙ» ΤΟΥ ΥΠΕΘΟ: 6 ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ 5 ΤΟΜΕΣ ΣΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ ΤΟ 2026

Επενδύσεις μέσω του Ταμείου Καινοτομίας και Υποδομών, αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων και δημοπράτηση νέων έργων

Με ένα φιλόδοξο πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων που συνδυάζει
επιταχυνόμενες ιδιωτικοποιήσεις και ριζική αναδιοργάνωση
του φορολογικού μηχανισμού, ξεκινά για την ελληνική οικο-
νομία το 2026, τονίζει το ΑΠΕ-ΜΠΕ. Στον «μπλε φάκελο» -ως
επίσημο πλέον να λέγεται- με τις προτεραιότητες του Υπουρ-
γείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών για τη νέα χρονιά,
περιλαμβάνονται δράσεις που στόχο έχουν να δημιουργήσουν
ένα νέο περιβάλλον στην οικονομία, το οποίο θα συνδυάζει την
αποδοτικότητα του ιδιωτικού τομέα στις επενδύσεις, με την
αποτελεσματικότητα του κράτους για πιο δίκαιη συλλογή και

κατανομή των φόρων.
Σύμφωνα με το Ενιαίο Σχέδιο Κυβερνητικής Πολιτικής, το 2026
αναμένεται να αποτελέσει έτος -σταθμό για τον μετασχηματισμό
της Ελληνικής Εταιρίας Συμμετοχών και Περιουσίας σε δημόσιο
Επενδυτικό Ταμείο στοχεύοντας στη μεγιστοποίηση της αξίας
της δημόσιας περιουσίας. Προβλέπεται υλοποίηση επενδύσεων
μέσω του Επενδυτικού Ταμείου Καινοτομίας και Υποδομών,
επίταχυνση του μετασχηματισμού των θυγατρικών εταιρειών,
αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων και δημοπράτηση νέων
έργων στρατηγικής σημασίας. Αναλυτικά στη σελ 6

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΝΕΙ ΜΕ ΑΡΘΡΟ ΤΟΥ ΣΤΟ ΑΠΕ-ΜΠΕ Ο ΧΡ. ΔΗΜΑΣ

Με στόχο την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε δύο βασικές οδικές αρτηρίες του λεκανοπεδίου

Ανακοινώσεις για νέα έργα ενάντια στο κυκλοφοριακό πρόβλη-
μα της Αττικής κάνει ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών,
Χρήστος Δήμας, με άρθρο του στο ΑΠΕ - ΜΠΕ. Όπως αναφέρει
ο κ. Δήμας, προωθούνται άμεσα δύο κρίσιμες παρεμβάσεις με
στόχο την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε δύο βασικές
οδικές αρτηρίες του λεκανοπεδίου: Η πρώτη αφορά στον τριπλό
κόμβο του Σκαρामαγκά, προϋπολογισμού περίπου 70 εκατομ-
μυρίων ευρώ. Η δεύτερη παρέμβαση που προωθείται - εντός
του 2026 - αφορά τον κόμβο της Μεταμόρφωσης.

«Ταυτόχρονα με τις παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, προχωρά
η ενίσχυση των υποδομών και ο εκσυγχρονισμός των μέσων
των αστικών συγκοινωνιών, που αποσκοπεί στον περιορισμό
της εξάρτησης από τα ΙΧ, ώστε να διαμορφωθούν συνθήκες
βιώσιμης αστικής κινητικότητας» υπογραμμίζει ο υπουργός,
προσθέτοντας ότι κεντρικός πυλώνας αυτής της στρατηγικής
είναι η κατασκευή της Γ ραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας.
Αναλυτικά στη σελ 7

ΑΓΟΡΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ: ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Η αξία ενός ακινήτου σε διεθνές και εγχώριο επίπεδο δεν
καθορίζεται πλέον μόνο από τη θέση, τα τετραγωνικά ή την
ηλικία του κτιρίου. Στις σύγχρονες πόλεις, όπου η κλιματική
κρίση, οι ενεργειακές πιέσεις και οι κοινωνικές ανισότητες
συνυπάρχουν, ο καθοριστικός παράγοντας είναι οι υποδομές.
Όχι μόνο οι ορατές, δρόμοι, δίκτυα, μέσα μεταφοράς και έργα
αστικής ανάπλασης, αλλά και εκείνες που λειτουργούν ως

μηχανισμοί ασφάλειας, ανθεκτικότητας και μακροπρόθεσμης
βιωσιμότητας.
Διεθνείς οργανισμοί συμφωνούν ότι η ανθεκτικότητα των
υποδομών αποτελεί πλέον βασικό κριτήριο οικονομικής στα-
θερότητας και επενδυτικής ασφάλειας.
Αναλυτικά στη σελ 8



ΒΑΛΤΕ ΣΤΗΝ ΑΤΖΕΝΤΑ ΣΑΣ

ΕΣΠΕΡΙΔΑ ΕΛΕΤΑΕΝ: «ΚΛΙΜΑ ΚΑΙ ΑΙΟΛΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΑ»

Το **Σάββατο, 28 Φεβρουαρίου 2026 και ώρα 17:00** θα πραγματοποιηθεί εσπερίδα της ΕΛΕΤΑΕΝ, στην 8η Διεθνή Έκθεση Verde.tec, με τίτλο «Κλίμα και αιολική ενέργεια: πολιτικές και δεδομένα», στο Εκθεσιακό Κέντρο ΜΕΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ (Αίθουσα Workshop 1).

Τα ερωτήματα που θα συζητηθούν: Πόσο επίκαιρη παραμένει η συζήτηση για το κλίμα και την ενέργεια; Ποια είναι η θέση και οι υποχρεώσεις της Ελλάδας; Ποια η σχέση της κλιματικής κρίσης με τα ακραία φαινόμενα, όπως οι δασικές πυρκαγιές; Ποια η σημασία της αιολικής ενέργειας; Πώς μπορούμε να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη από τα αιολικά πάρκα; Στελέχη και επιστήμονες από την Ελλάδα και την Ευρώπη, συζητούν στην εσπερίδα που οργανώνει η ΕΛΕΤΑΕΝ στο πλαίσιο της 8ης Διεθνούς Έκθεσης Verde.tec με θέμα: «Κλίμα και αιολική ενέργεια: πολιτικές και δεδομένα».

Πρόγραμμα Εσπερίδας

Προσκεκλημένη Ομιλήτρια

Maya Perera | Policy Officer for Climate and Energy, European Environmental Bureau

An overview of climate status and the needs for the energy policies

Παρουσιάσεις - Συζήτηση

Αλέξανδρος Κουλιδής | Χημικός Μηχανικός ΑΠΘ, MSc in Computational Mechanics (Fluid Dynamics) ΕΜΠ, ΥΔ ΕΜΠ, Στέλεχος ΔΙΠΑ ΥΠΕΝ

Ο Κλιματικός Νόμος και οι υποχρεώσεις των εθνικών κυβερνήσεων - Ο κλιματικός νόμος ως εργαλείο προστασίας του περιβάλλοντος

Αντώνης Κούκουζας | Επιπυραγός, Καθηγητής Πυροσβεστικής Ακαδημίας, Πρόεδρος Ένωσης Πτυχιούχων Αξίωματικών Υπαξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος (Ε.Π.Α.Υ.Π.Σ.)

Η δασοπροστασία στο περιβάλλον της κλιματικής κρίσης - Ο προστατευτικός ρόλος των δασοτεχνικών έργων και των αναδασώσεων που εκτελούν τα αιολικά πάρκα

Νίκος Μάντζαρης | Επικεφαλής Αναλυτής Πολιτικής και Συνιδρυτής του Green Tank

Η ενεργειακή & κλιματική πολιτική της Ελλάδας: δεδομένα και επιλογές για το μέλλον

Ανδρέας Βλαμάκης | Φυσικός Περιβαλλοντολόγος, Διευθυντής Ανάπτυξης έργων ΕΝΤΕΚΑ

Ανθρωπογενής κλιματική αλλαγή: ναι, συμβαίνει — ανησυχητικά δεδομένα, δύσκολες αλλά υπαρκτές προοπτικές

Παναγιώτης Παπασταματίου | Γενικός Διευθυντής ΕΛΕΤΑΕΝ
Σύνοψη – Συμπεράσματα: Ο ρόλος της αιολικής ενέργειας στην προστασία του κλίματος

Πληροφορίες για την 8η Διεθνή Έκθεση Verde.tec:

<https://verde-tec.gr/>

Προσεχώς

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΗΜΕΡΙΔΕΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ - ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
14 Φεβρουαρίου 2026	ASHRAE Energy in Buildings –CRETE 2026	https://www.ashrae.gr/einb-crete2026.php
15 Φεβρουαρίου 2026	9ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Θεσσαλονίκης	Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Ανάπτυξης (ΕΛΙΝΕΚΑ)

9^ο ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Ανάπτυξης (ΕΛΙΝΕΚΑ) σε συνεργασία με το MyPortal.gr και το "Πολιτικό Ημερολόγιο-Ατζέντα Θεσσαλονίκης" διοργανώνουν το "9ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Θεσσαλονίκης" στις **15 Φεβρουαρίου 2026** στο ξενοδοχείο Monasty με ώρα έναρξης **11:00 το πρωί** και ελεύθερη είσοδο για το κοινό.

Σε αυτό οι παράγοντες της πολιτικής, της οικονομίας, της αυτοδιοίκησης θα παρουσιάσουν έρευνες και μελέτες και θα καταθέσουν εισηγήσεις και προτάσεις για την νέα «Ατζέντα Θεσσαλονίκης» με επιστημονικά εργαλεία και φόρουμ προς την κατεύθυνση ενίσχυσης της φωνής και της ισχύς της πόλης. Φέτος το συνέδριο τελεί υπό την αιγίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Μεταξύ των ομιλητών θα περιλαμβάνονται επίσης ο αναπλη-

ρωτής υπουργός Μεταφορών Κωνσταντίνος Κυρανάκης, ο υφυπουργός Ανάπτυξης Σταύρος Καλαφάτης, η υφυπουργός Εργασίας Άννα Ευθυμίου, η Περιφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας Αθηνά Αποδόνα, ο Αντιπεριφερειάρχης Υποδομών και Δικτύων Πάρις Μπίλιας, ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ Ηλίας Πετρινιδής, ο πρόεδρος του ΕΚΕΤΑ Ευάγγελος Μπεκιάρης, ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ Γιάννης Τσάρας, ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ Κώστας Ταγγίρης και ο πρόεδρος της ΕΥΑΘ Άνθιμος Αμανατίδης.

Περισσότερες πληροφορίες:

<https://elineka.gr/AnaptiksiakoSinedrioThess/>

CODE FORUM 2026

Το CODE Forum 2026 – 1ο Construction and Development Forum, θα πραγματοποιηθεί στις **2 Μαρτίου 2026**, στο Μέγαρο Συνεδριακό Κέντρο Αθηνών, στην αίθουσα Banquet, ώρες 08.00-17.00. Αποτελεί το hub στρατηγικού διαλόγου και επιχειρηματικής συνέργειας του κλάδου AEC+D (Architecture, Engineering, Construction and Development), εστιάζοντας στη διασύνδεση μεταξύ επενδυτών, τεχνικής ωριμότητας και κατασκευαστικής αποτελεσματικότητας. Διοργανωμένο από τα Ypodomes.com και Bizness.gr, το φόρουμ φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως σημείο διαβουλεύσεων για την οικοδόμηση σχέσεων ανάμεσα σε επενδυτές, ιδιοκτήτες έργων, τεχνικές εταιρείες, παρόχους τεχνολογίας, θεσμικούς φορείς και συμβούλους, με κοινό στόχο την ωρίμανση υλοποιήσιμων έργων και την βελτιστοποίηση του δομημένου περιβάλλοντος.

Οι θεματικές ενότητες συμπεριλαμβάνουν ολόκληρο τον AEC+D κλάδο:

Προηγμένες Τεχνολογίες στην Κατασκευή (AI, BIM, Digital Twins, IoT, Robotics)
Υλικά & Κυκλική Οικονομία (Low-carbon concrete, embodied carbon, EU Taxonomy)

Καινοτόμες Μέθοδοι & Ανθεκτικότητα Κατασκευών (modular construction, climate resilience)

Νέες Αναπτύξεις & Επαναχρησιμοποίηση Κτιρίων (αναπλάσεις σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα)

Πληροφορίες <https://codeforum.gr/>

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΕΕ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΤΕΕ

Γιώργος Στασιός

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αργύρης Δεμερτζής

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ

Χριστίνα Χατζηορδάνογλου

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΚΔΟΣΗΣ

Ελένη Τριάντη, Χριστίνα Ντζοίδου

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Θοδωρής Καραουλάνης

press@central.tee.gr

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΝΑΣΑ ΑΛΛΑ ΟΧΙ ΛΥΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΒΡΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΛΕΙΨΥΔΡΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Επενδύσεις 2,5 δις ευρώ προωθεί η ΕΥΔΑΠ

Οι πρόσφατες βροχοπτώσεις, αν και έδωσαν μια ανάσα στα αποθέματα νερού της Αττικής, τα νούμερα που αντανακλούν την πραγματικότητα, κάθε άλλο παρά αισιόδοξα είναι: Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύει η ΕΥΔΑΠ, με σχολαστική θα έλεγε κανείς επιμέλεια, και ανελλιπώς από το 1985, τα αποθέματα στους ταμιευτήρες που τροφοδοτούν την Αττική, φτάνουν σήμερα στα 560 εκατ. κυβικά, τη στιγμή που ένα χρόνο πριν έφταναν τα 667 εκατ. κυβικά, ενώ δύο χρόνια πριν ξεπερνούσαν τα 900 εκατ. κυβικά.

Οι αριθμοί κρύβουν αλήθειες και μεταξύ αυτών είναι και μία εν εξελίξει κλιματική κρίση που μεταφράζεται σε κρίση νερού και λειψυδρίας. Κρίσεις που δεν βιώνει μόνο η Αθήνα, ή η Ελλάδα, αλλά όλη η υφήλιος με τις μεγαλύτερες πιέσεις να ασκούνται σε μεσογειακές χώρες, όπως η χώρα μας.

Ειδικά για την Αττική, όπου συγκεντρώνεται σχεδόν ο μισός πληθυσμός της χώρας, το πρόβλημα καθίσταται πιο έντονο και απαιτεί εγρήγορση.

Τα τελευταία χρόνια η καταγραφή πτωτικής τάσης στις εισροές των ταμιευτήρων, λόγω χαμηλότερων βροχοπτώσεων και παρατεταμένων περιόδων ανομβρίας, την ώρα που η κατανάλωση παραμένει ίδια (περίπου 1 εκατ. κυβικά ημερησίως) ασκεί πίεσεις σε όλους, κυρίως όμως στην Πολιτεία και την ΕΥΔΑΠ που έχουν την ευθύνη όχι μόνο της επάρκειας, αλλά και της ποιότητας του νερού που πίνει η Αθήνα. Η διαχείριση του νερού με τη σοβαρότητα που αρμόζει στο θέμα, απαιτεί ευθύνη από όλους. Πρόκειται για μία μάχη

στην οποία κανείς δεν περισσεύει και όλοι έχουμε ρόλο, από τον απλό οικιακό καταναλωτή έως το ίδιο το κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση, τις επιχειρήσεις, τις βιομηχανίες, την κοινωνία.

Όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, σύμφωνα με παράγοντες της ΕΥΔΑΠ η συζήτηση για το νερό δεν μπορεί να περιορίζεται σε αποσπασματικές αντιδράσεις ή σε συγκυριακές αποφασίες για αντιπαραθέσεις και κυρίως, δεν μπορεί να παραμένει στα λόγια. Χρειάζονται υπεύθυνες και γρήγορες αποφάσεις, επενδύσεις και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά και συνειδητή στάση της κοινωνίας το οποίο είναι ουσιαστικά μονόδρομος.

Ο σχεδιασμός της ΕΥΔΑΠ και το πλάνο επενδύσεων των 2,5 δις ευρώ

Η ΕΥΔΑΠ καλείται να διασφαλίσει όχι μόνο τη σημερινή επάρκεια νερού, αλλά και τη δυνατότητα κάλυψης των αναγκών της Αττικής τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με την Εταιρεία, η απάντηση σε αυτή την πρόκληση είναι ένα εκτεταμένο, ανταποδοτικό επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 2,5 δις. ευρώ, που αφορά σε διαφορετικούς άξονες δράσης, από την αντικατάσταση παλαιών αγωγών και τη μείωση των διαρροών έως την ψηφιακή παρακολούθηση των δικτύων, την ενεργειακή αναβάθμιση εγκαταστάσεων και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του υδροδοτικού συστήματος, την εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών στην εξο-

κονόμηση του νερού, αλλά και την επαναχρησιμοποίηση όπου αυτό επιτρέπει.

Πρόκειται για παρεμβάσεις που αποτελούν τη βασική προϋπόθεση ώστε το νερό να συνεχίσει να φτάνει με ασφάλεια και επάρκεια στα νοικοκυριά στις επιχειρήσεις και στους δήμους της Αττικής.

Σύμφωνα με τους ίδιους παράγοντες αν κάποιος ισχυριζόταν ότι ένα τέτοιο εγχείρημα μπορεί να υποστηριχθεί με έσοδα που παραμένουν βαλτωμένα τα τελευταία 17 χρόνια, μάλλον θα ήταν για λόγους εντυπωσιασμού ή κοινωνικής συζήτησης. Η αναπροσαρμογή των τιμολογίων, μετά από 17 χρόνια αμετάβλητων χρεώσεων, και μάλιστα λαμβάνοντας υπόψη την ανταποδοτικότητα κάθε ευρώ που δίνει ο πολίτης, ήρθε για να στηρίξει κρίσιμα έργα που διασφαλίζουν ότι δεν θα πούμε το νερό νεράκι.

Βέβαια, ακόμα και το γεγονός ότι μετά την αναπροσαρμογή αυτή, τα τιμολόγια της ΕΥΔΑΠ παραμένουν τα χαμηλότερα μεταξύ μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων, ενισχύουν περισσότερο το εγχείρημα ότι η αναπροσαρμογή και δίκαια ήταν, και αναγκαία.

Το νερό της Αττικής δεν είναι ανεξάντλητο, ούτε δεδομένο. Η ευθύνη για τη διαφύλαξή του είναι συλλογική και αφορά τόσο την Πολιτεία και τους θεσμούς όσο και τους πολίτες. Η έγκαιρη δράση σήμερα είναι η μόνη ασφαλής επιλογή για να αποφευχθούν πολύ μεγαλύτερα προβλήματα στο μέλλον καταλήγουν οι παράγοντες της ΕΥΔΑΠ.

ΣΤΟ ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΑΜ 2021-2025 ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΒΕΛΒΕΝΤΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ

Με απόφαση του αναπληρωτή υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών Νίκου Παπαθανάση, εντάχθηκε στο Ειδικό Πρόγραμμα Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης (ΕΠΑ) 2021-2025, η αντικατάσταση τμήματος του αγωγού ύδρευσης Βελβεντού Κοζάνης, συνολικής δημόσιας δαπάνης 365.000 ευρώ, ανα-

φέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Η κατασκευή του νέου αγωγού, μήκους περίπου 2,3 χιλιομέτρων, στοχεύει στην αντικατάσταση του υφιστάμενου, που καταστράφηκε από πρόσφατες κατολισθήσεις, καθώς και στην αντιμετώπιση ζητημάτων που προέκυψαν από την μεταβολή των υδραυλικών συνθηκών που επέφερε η κατα-

σκευή νέου αντιλοιστασίου στην περιοχή.

Το νέο τμήμα θα αποτελείται από σωλήνες πολυαιθυλενίου 3ης γενιάς, θα ακολουθεί την ίδια δόευση με το υφιστάμενο δίκτυο, ενώ στο έργο θα περιλαμβάνεται και η κατασκευή φρεατίων αερεξαγωγών και εκκένωσης, και άλλων απαραίτητων σύγχρονων τεχνικών εγκαταστάσεων.

ΞΕΚΙΝΟΥΝ ΤΟΝ ΜΑΪΟ ΟΙ ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΛΕΩΦΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΟΥ Δ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τον Μάιο αναμένεται να ξεκινήσουν οι ασφαλτοστρώσεις λεωφόρων αλλά και μικρότερων δρόμων, που είναι σε κακή κατάσταση, με φθαρμένο οδόστρωμα, γεμάτοι λακκούβες και εγκυμονούν κινδύνους για τους οδηγούς σε όλες τις γειτονιές του δήμου Θεσσαλονίκης, έπειτα από την οριστική επίλυση της αντιδικίας που είχαν οι ανάδοχοι του έργου.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, πρόκειται για τρεις εργολαβίες που είναι έτοιμες να «τρέξει» ο δήμος Θεσσαλονίκης, με συνολικό προϋπολογισμό 7 εκατ. ευρώ. Η πρώτη εργολαβία αφορά τις Α', Β' και Γ' Δημοτικές Κοινότητες, δηλαδή το ιστορικό κέντρο, τις συνοικίες Ξηροκρήνη, Παναγία Φανερωμένη, Δικαστήρια και την Άνω Πόλη, η δεύτερη την Τριανδρία και τη Δ' Κοινότητα, που καλύπτει όλη την περιοχή της Τούμπας, ενώ η τρίτη εργολαβία θα καλύψει τις ανάγκες της Ε' Κοινότητας, που εκτείνεται από τη Σοφούλη έως Μαρία Κάλλας, Χαριλάου,

Ντεπό και φτάνει μέχρι το δημοτικό μέγαρο.

«Οι παρεμβάσεις θα γίνουντα συγχρόνως σε όλες τις κοινότητες», τόνισε ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης, Στέλιος Αγγελούδης, με τον αντιδήμαρχο Τεχνικών Έργων και Βιώσιμης Κινητικότητας, Πρόδρομο Νικηφορίδη, να προσθέτει, μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, πως οι ασφαλτοστρώσεις, μαζί με την αποκατάσταση των κατεστραμμένων πεζοδρομίων αποτελούν από τα βασικότερα αιτήματα των πολιτών.

Ο δήμος Θεσσαλονίκης, έπειτα από σχετική καταγραφή, έχει ήδη συντάξει μια λίστα με τους δρόμους που απαιτούν άμεση ασφαλτοστρώση. Το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στη λεωφόρο Βασ.Ολγας, όπου καθημερινά διέρχονται χιλιάδες αυτοκίνητα και αναμένεται να γίνουν οι απαραίτητες παρεμβάσεις, ενώ πολλά είναι τα προβλήματα και σε μικρότερα δρομάρια.

Ενδεικτικά, θα πέσει πίσσα σε Γ. Βιζυνού στις 40 Εκκλησιές, Φιλίππου, Ιπποδρομίου, Αρτάκης, Καπαδοκίας, Υπατίας, Κισσάβου, Π.Συνδίκια, Γκράτσιου, Αργυροπούλου, Παλαμίδου, Μεσολογίου, Παύλου Μελά στην Τριανδρία κ.α. Συνολικά, ο δήμος Θεσσαλονίκης έχει 1.630 δρόμους και στόχος της δημοτικής αρχής είναι να ολοκληρωθεί η συγκεκριμένη εργολαβία αποκατάστασης το συντομότερο με τη λιγότερη δυνατή ταλαιπωρία για τους πολίτες.

Επιπλέον, ο δήμος Θεσσαλονίκης σε διαγωνισμό που ετοιμάζει για μίσθωση οχημάτων αναμένεται να εντάξει σε αυτόν και μηχανήματα ασφαλτοστρώσης, τα οποία θα προχωρούν σε σημειακές «χειρουργικές» παρεμβάσεις σε δρόμους, αποκαθιστώντας μικρότερες ζημιές και λακκούβες.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Στο νομοσχέδιο για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των μεταφορών που τέθηκε σε διαβούλευση – Τι προβλέπει

Σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση έθεσε το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το νομοσχέδιο για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση μεταφορών, με το οποίο επιλύονται συσσωρευμένα τεχνικά, θεσμικά και λειτουργικά ζητήματα που αφορούν κρίσιμους τομείς αρμοδιότητάς του.

Στο ίδιο νομοσχέδιο περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που στοχεύουν στη βελτίωση του πλαισίου για τις πρότυπες προτάσεις. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ με τις προτεινόμενες διατάξεις επί του ν. 4903/22 εξορθολογίζεται η διαδικασία κατάθεσης και εξέτασης των πρότυπων προτάσεων. Επιπλέον, απαλείφονται διαφοροποιήσεις που υφίστανται στη διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων κατόπιν έγκρισης πρότυπης πρότασης, με τη διαγωνιστική διαδικασία όλων των υπολοίπων δημοσίων συμβάσεων.

Σκοπός είναι αφενός να προχωρήσει η εξέταση των ήδη κατατεθειμένων πρότυπων προτάσεων και αφετέρου, να κατατεθούν νέες.

Ειδικότερα, στα σχετικά άρθρα προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

* Καταργείται ο χρονικός περιορισμός ως προς την υποβολή πρότυπων προτάσεων το πρώτο δεκαπενθήμερο κάθε τριμήνου και ορίζεται ότι τέτοια υποβολή μπορεί να γίνεται οποτεδήποτε. Η εν λόγω ρύθμιση αποσκοπεί στην παροχή ευελιξίας στους οικονομικούς φορείς ως προς τον χρόνο υποβολής των πρότυπων προτάσεων τους αίροντας σχετικούς περιορισμούς.

* Καταργείται ο κανόνας της χρονικής προτεραιότητας εξέτασης των πρότυπων προτάσεων. Ο καθορισμός της σειράς εξέτασης της κάθε πρότασης επαφίεται στην κρίση της επιτροπής, η οποία προτεραιοποιεί τις προτάσεις με βάση τις ανάγκες και τα δεδομένα της κάθε χρονικής στιγμής.

* Καθορίζεται το κατώτατο όριο για τον καθορισμό των εξόδων προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης, προκειμένου αυτά να κυμαίνονται σε εύλογο ύψος.

* Καταργούνται οι ειδικοί κανόνες για τη διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων κατόπιν έγκρισης πρότυπης πρότασης, ως προς τις ελάχιστες προθεσμίες για την υποβολή εκδηλώσεων ενδιαιφρόντων και προσφορών.

Τι προβλέπουν οι διατάξεις για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των μεταφορών

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση του υπουργείου, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο ουσίας, το οποίο συγκεντρώνει αναγκαίες ρυθμίσεις που εκκρεμούν εδώ και χρόνια, εκσυγχρονίζει παρωχημένες διαδικασίες, καλύπτει θεσμικά κενά και διορθώνει αστοχίες που επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα των πολιτών.

Η φιλοσοφία του νομοσχεδίου βασίζεται στη λελογισμένη μέωση διοικητικών και λειτουργικών επιβαρύνσεων, χωρίς εκπτώσεις στην ασφάλεια, με παράλληλη ενίσχυση της εποπτείας, της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας του κράτους. Κεντρικός άξονας των παρεμβάσεων είναι η ασφάλεια και η αξιοπιστία των μεταφορών. Για τον λόγο αυτό:

* Ενισχύεται ουσιαστικά το πλαίσιο αντιμετώπισης της εισπηροδιαφυγής στις αστικές συγκοινωνίες, με αυστηροποίηση των προστίμων.

* Αυστηροποιείται το πλαίσιο προστασίας εργαζομένων και υποδομών των συγκοινωνιακών φορέων, με ειδικές ρυθμίσεις για επιθέσεις σε ελεγκτές και προσωπικό, καθώς και με παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση βανδαλισμών και φθορών.

* Για πρώτη φορά εισάγεται ρυθμιστικό πλαίσιο ελέγχου μικροσωματιδίων στους χώρους των δημοσίων συγκοινωνιών, ενσωματώνοντας συστηματικά την παράμετρο της δημόσιας υγείας στη λειτουργία των μεταφορών.

Σημαντικό σκέλος του νομοσχεδίου αφορά τον έλεγχο και την ασφάλεια των οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτό:

* Εκσυγχρονίζεται το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ΚΤΕΟ, με ενίσχυση της αξιοπιστίας των ελέγχων και δημιουργία Μητρώου Εποπτών, ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα και η ακεραιότητα των τεχνικών ελέγχων.

* Θεσπίζονται σαφείς κανόνες για την πιστοποίηση, την εποπτεία και τη διασταύρωση των ελέγχων, με στόχο την οδική ασφάλεια και τη βελτίωση της κατάστασης του στόλου οχημάτων.

Παράλληλα, ρυθμίζονται σειρά ζητημάτων που αφορούν τα ταξί και τις επαγγελματικές μεταφορές, ανταποκρινόμενα σε πραγματικές ανάγκες της αγοράς:

* Παρέχεται η δυνατότητα τροποποίησης αδειών ταξί από 6 θέσεις σε 9 θέσεις.

* Επιλύονται ζητήματα συγκυριότητας και διαχείρισης αδειών.

* Προβλέπονται μεταβατικές ρυθμίσεις για την προσαρμογή στην ηλεκτροκίνηση, χωρίς αφινδισμούς και με κοινωνικά δίκαιο τρόπο.

Επιπλέον, περιλαμβάνονται ουσιαστικές παρεμβάσεις για τους συγκοινωνιακούς φορείς, με αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων, ενίσχυση της λειτουργικής αυτονομίας τους και βελτίωση της καθημερινής λειτουργίας των υπηρεσιών προς τον πολίτη, καθώς και ρυθμίσεις που αφορούν τη διαχείριση και αξιοποίηση υποδομών.

Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας

Από τη θέσπιση των διατάξεων σύστασης της ΑΠΑ το 2020 και την έναρξη λειτουργίας της Αρχής το έτος 2022, για πρώτη φορά επιχειρείται στοχευμένα μέσω δέσμης διατάξεων η βελτίωση του νόμου της ΑΠΑ, του ν. 4757/2020. Οι εν λόγω διατάξεις στοχεύουν στην αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων της Α.Π.Α., στην ενίσχυση του εποπτικού της ρόλου και στον εκσυγχρονισμό της διοικητικής της λειτουργίας.

Ρυθμίσεις για πρόστιμα εισπηροδιαφυγής/ φθορές σε ΜΜΜ/ ηλεκτροκίνηση

Συγκεκριμένα, όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, αντικείμενο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τον τίτλο: «Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση μεταφορών: Τεχνικοί έλεγχος - Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Οχημάτων, συγκοινωνιακοί φορείς, επιβατικές - οδικές - εμπορευματικές μεταφορές, ηλεκτροκίνηση, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ρυθμίσεις για τις πρότυπες προτάσεις, Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» που τέθηκε σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση από τον αναπληρωτή υπουργό Μεταφορών Κωνσταντίνο Κυρανάκη, είναι:

α) η τροποποίηση των διαδικασιών τεχνικού ελέγχου και του πλαισίου λειτουργίας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, ιδίως μέσω του ελέγχου μικροσωματιδίων και της επικαιροποίησης του ρυθμιστικού πλαισίου λειτουργίας πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας,

β) η ρύθμιση ζητημάτων λειτουργίας των συγκοινωνιακών φορέων,

γ) η επικαιροποίηση του πλαισίου λειτουργίας των επιβατικών μεταφορών,

δ) η επικαιροποίηση του πλαισίου λειτουργίας των οδικών - εμπορευματικών μεταφορών,

ε) η τροποποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου της ηλεκτροκίνησης και

στ) η υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Συγκεκριμένα, σε ό,τι αφορά την εισπηροδιαφυγή, για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, το πρόστιμο ορίζεται πλέον σε 100 ευρώ για τους υπόχρεους βασικού εισπηρίου και σε 50 ευρώ για όσους δικαιούνται μειωμένο εισπηρίο. Παράλληλα, προβλέπεται μείωση του προστίμου κατά 50% στην περίπτωση που ο παραβάτης προμηθευτεί κάρτα απειριορίστων διαδρομών διάρκειας τουλάχιστον 30 ημερών, εντός προθεσμίας που θα καθοριστεί με σχετική υπουργική απόφαση.

«Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομιστρού, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο Ελεγκτής Κομιστρού μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη».

Αρμόδιοι για τους ελέγχους ορίζονται οι εντεταλμένοι ελεγκτές κομιστρού των συγκοινωνιακών φορέων ή εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι τρίτων φορέων (ιδιώτες), στους οποίους έχει ανατεθεί η συγκεκριμένη αρμοδιότητα. Για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας υπεύθυνος φορέας παραμένει ο ΟΑΣΑ, ενώ για τη Θεσσαλονίκη ο ΟΣΕΘ. Τα πρόστιμα που δεν θα εξοφλούνται εγκαίρως θα βεβαιώνονται πλέον στη Φορολογική Διοίκηση και θα εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων, ενισχύοντας, σύμφωνα με το υπουργείο, την αποτελεσματικότητα του ελεγκτικού μηχανισμού και τη συμμόρφωση των επιβατών.

Αυστηροποιούνται οι ποινές για εγκλήματα σε βάρος ελεγκτών κομιστρού στις αστικές συγκοινωνίες αλλά και για φθορές στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και το σιδηροδρομικό δίκτυο. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του νομοσχεδίου, οι παραβάτες θα επιλέγονται μεταξύ χρηματικής κύρωσης ή παροχής κοινωνικού έργου υπέρ του παθόντος φορέα.

Συνέχεια στη σελ 5



ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ Τι προβλέπουν οι νέες διατάξεις για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των μεταφορών

Συνέχεια από σελ 4

Αν η φθορά «αφορά πράγμα που εξυπηρετεί τη λειτουργία φορέων, οι οποίοι διενεργούν δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές ή διαχειριστών υποδομής σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβάλλονται: α) χρηματική ποινή από δέκα χιλιάδες (10.000) έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, ή β) παροχή κοινωφελούς εργασίας σύμφωνα με τα άρθρα 81, περί επιμέτρησης της ποινής της παροχής κοινωφελούς εργασίας και 104Α, περί μετατροπής της φυλάκισης σε κοινωφελή εργασία, του Ποινικού Κώδικα, η οποία παρέχεται στον παθόντα φορέα».

Προβλέπονται επίσης και ρυθμίσεις για την αναβάθμιση και εμπορική εκμετάλλευση στάσεων από τους συγκοινωνιακούς φορείς σε περίπτωση που δεν υπάρξει ορθή συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, καθώς και ρυθμίσεις για τη λειτουργία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

Επίσης ιδρύεται Σχολή Οδηγών στην ΟΣΥ, με δυνατότητα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών λεωφορείων. Θα παρέχεται σε υποψηφίους οδηγούς, μαθήματα πρακτικής και θεωρητικής εκπαίδευσης, προς τον σκοπό απόκτησης άδειας οδήγησης κατηγορίας Δ ή D / Δ+Ε ή DE.

Η κάλυψη του συνόλου των δαπανών εκπαίδευσης και πρακτικής εξέτασης βαρύνει την Ο.Σ.Υ. Α.Ε., υπό τον όρο της επιτυχούς συμμετοχής στις εξετάσεις για την απόκτηση μίας εκ των ανωτέρω κατηγοριών άδειας οδήγησης.

Με άλλες διατάξεις επεκτείνεται σε δέκα μήνες η δυνατότητα προσωρινής κυκλοφορίας αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο του ΟΑΣΑ, στο πλαίσιο δοκιμαστικής λειτουργίας, χωρίς άμεση φορολογική επιβάρυνση. Τα οχήματα θα τίθενται στη διάθεση της ΟΣΥ για έως 310 ημέρες, χωρίς την υποχρέωση κατάθεσης τραπεζικής εγγύησης, «διευκολύνοντας την αξιολόγηση νέων τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης στις αστικές συγκοινωνίες» και απαλλάσσοντας τους ιδιώτες προμηθευτές από φορολογικά βάρη.

Διατίθενται επίσης στα ΚΤΕΛ περί τα 38 εκατ. ευρώ για την αλλαγή του στόλου λεωφορείων. Προβλέπονται και άλλες ενισχύσεις για τον ίδιο σκοπό που αυξάνονται σε περιπτώσεις συγχωνεύσεων ΚΤΕΛ.

Ακόμη σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των ακινήτων της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», και συγκεκριμένα για την αξιοποίηση του μεγάλου κτιρίου επί της οδού Καρόλου, προβλέπεται ότι πλέον την αποκλειστική αρμοδιότητα για την θα έχει η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», η οποία δικαιούται να ενεργεί κάθε πράξη σχετικά με την ίδια χρήση του ακινήτου στο όνομά της και για λογαριασμό της».

Δημιουργείται ψηφιακή πλατφόρμα για αξιολόγηση των υπηρεσιών των ταξί και άλλων επιβατηγών δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.). Στα οχήματα θα τοποθετηθεί σε εμφανές σημείο κώδικας που θα παραπέμπει στην πλατφόρμα η οποία θα δέχεται

ανώνυμες αξιολογήσεις. Η αντικατάσταση με νέο αυτοκίνητο, είτε παλαιού αποκατακτηθέντος Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ, είτε Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ του οποίου το όριο ηλικίας έχει λήξει κατ' εφαρμογή της παρ. 5, συντελείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) έτους από την ημερομηνία υποβολής αίτησης αποκατακτηθέντος. Εάν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία, η άδεια κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ ανακαλείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ΣΦΗΟ), οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού δύνανται να διενεργούν ανοικτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, που προβλέπονται στην κατά περίπτωση πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Τους διαγωνισμούς μπορούν να διενεργούν και οι Ο.Τ.Α. Β' βαθμού για δήμους της αρμοδιότητάς τους. Μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης των προσφορών περιλαμβάνονται υποχρεωτικά το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά, ιδίως το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών. Τα ως άνω πρότυπα τεύχη εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών. Ρυθμίζονται επίσης οι διαδικασίες εγκατάστασης των φορτιστών.

Ηλεκτρικά ταξί

Προβλέπεται πως: «από την 1η Ιανουαρίου 2026, εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, τα νέα επιβατηγά δημοσίας χρήσης οχήματα (Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ) με άδεια κυκλοφορίας είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών. Εξαιρούνται οι νησιωτικοί οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού των ως άνω περιοχών. Για τους οδηγούς επιβατηγών δημοσίας χρήσης οχημάτων (Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ), των οποίων η ηλικία χρήσης συμπληρώνεται το έτος 2026, αναστέλλεται η υποχρέωση του πρώτου εδαφίου μέχρι την έναρξη του προγράμματος επιδότησης για την αγορά Ε.Δ.Χ. οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Μέχρι την έναρξη του προγράμματος επιδότησης για την αγορά οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ μηδενικών εκπομπών οι υπόχρεοι οδηγοί του τρίτου εδαφίου δεν αντικαθιστούν το όχημά τους κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82), για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των επιβατηγών δημοσίας χρήσης οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ. Από την ημερομηνία έναρξης του προγράμματος επιδότησης για την αγορά Ε.Δ.Χ. οχημάτων μηδενικών εκπομπών,

οι υπόχρεοι του προηγούμενου εδαφίου έχουν προθεσμία δύο (2) μηνών για να υποβάλλουν αίτηση συμμετοχής στο πρόγραμμα επιδότησης. Από την υποχρέωση του πρώτου εδαφίου εξαιρούνται για το έτος 2026 οι οδηγοί οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, οι οποίοι εκμεταλλεύονται όχημα ιδιοκτησίας τους ή με σύμβαση μίσθωσης, εφόσον είναι ηλικίας άνω των εξήντα δύο (62) ετών και δεν αντικαθιστούν το όχημά τους για το έτος 2026, κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012, για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ. Σε περίπτωση ολικής καταστροφής οχήματος Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας χρήσης και υπό την προϋπόθεση ότι η ηλικία του οχήματος δεν υπερβαίνει τα δέκα (10) έτη, το όχημα εξαιρείται από την υποχρέωση του πρώτου εδαφίου και δύνανται το νέο όχημα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ να είναι ηλεκτρικό ή υβριδικό ή τεχνολογίας προτύπου εκπομπών ρύπων «EURO 6» ταξινομημένο από 1ης Ιανουαρίου 2021 για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα μέχρι τη συμπλήρωση της ηλικίας χρήσης του. Εξαιρούνται από την υποχρέωση του πρώτου εδαφίου τα οχήματα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, τα οποία έχουν αγοραστεί βάσει παραστατικού αγοράς εκδοθέντος έως και την 31η Δεκεμβρίου 2025 ανεξαρτήτως του χρόνου ταξινόμησής τους, ακόμη και εάν έχουν ταξινομηθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 2026».

Το σχέδιο νόμου απαγορεύει τη χορήγηση νέων αδειών για πρατήρια υγραερίου ή μικτά πρατήρια σε ισόγεια πολυόροφων κτιρίων, όταν στους υπερκείμενους ορόφους στεγάζονται κατοικίες ή χρήσεις συνάθροισης κοινού. Για τα ήδη λειτουργούντα μικτά πρατήρια προβλέπεται μεταβατική περίοδος έως την 1η Δεκεμβρίου 2027, οπότε και θα πρέπει να παύσει η εμπορία υγραερίου.

Παράλληλα, διευκρινίζεται ότι η περιφραξη των πρατηρίων καυσίμων, θα διέπεται αποκλειστικά από την πολεοδομική νομοθεσία, ενώ εισάγεται η δυνατότητα εγκατάστασης απομακρυσμένου στομίου πλήρωσης δεξαμενών, με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας κατά τη διαδικασία ανεφοδιασμού.

Ακόμη, το υπό διαβούλευση νομοσχέδιο περιλαμβάνει νέες διατάξεις για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων. Με το άρθρο 7 τροποποιείται το πλαίσιο χορήγησης της Κάρτας Ελέγχου Καυσασερίων, η οποία θα εκδίδεται πλέον από δημόσια και ιδιωτικά ΚΤΕΟ, ενώ για τον έλεγχο σε δημόσια ΚΤΕΟ το τέλος ορίζεται στο ένα τέταρτο του κόστους του αρχικού τεχνικού ελέγχου. Παράλληλα, συστήνεται στο υπουργείο Μεταφορών Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, στο οποίο θα καταχωρούνται υποχρεωτικά τα στοιχεία κάθε εισαγόμενου οχήματος πριν από την πρώτη ταξινόμησή του στη χώρα.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι την Πέμπτη 19 Φεβρουαρίου 2026 και ώρα 21:00.

<https://www.opengov.gr/yne/?p=5739>

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΟΙ «ΜΠΛΕ ΦΑΚΕΛΟΙ» ΤΟΥ ΥΠΕΘΟ: 6 ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ 5 ΤΟΜΕΣ ΣΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΓΙΑ ΤΟ 2026

Επενδύσεις μέσω του Ταμείου Καινοτομίας και Υποδομών, αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων και δημοπράτηση νέων έργων

Με ένα φιλόδοξο πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων που συνδυάζει επιταχυνόμενες ιδιωτικοποιήσεις και ριζική αναδιοργάνωση του φορολογικού μηχανισμού, ξεκινά για την ελληνική οικονομία το 2026, τονίζει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Στον «μπλε φάκελο» -ως είθισται πλέον να λέγεται- με τις προτεραιότητες του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών για τη νέα χρονιά, περιλαμβάνονται δράσεις που στόχο έχουν να δημιουργήσουν ένα νέο περιβάλλον στην οικονομία, το οποίο θα συνδυάζει την αποδοτικότητα του ιδιωτικού τομέα στις επενδύσεις, με την αποτελεσματικότητα του κράτους για πιο δίκαιη συλλογή και κατανομή των φόρων.

Υπερταμείο: Επιτάχυνση αξιοποίησης δημόσιας περιουσίας

Σύμφωνα με το Ενιαίο Σχέδιο Κυβερνητικής Πολιτικής, το 2026 αναμένεται να αποτελέσει έτος - σταθμό για τον μετασχηματισμό της Ελληνικής Εταιρίας Συμμετοχών και Περιουσίας (ΕΕΣΥΠ) σε δημόσιο Επενδυτικό Ταμείο («Sovereign Wealth Fund») στοχεύοντας στη μεγιστοποίηση της αξίας της δημόσιας περιουσίας (με αξία χαρτοφυλακίου άνω των 5,5 δισ. ευρώ), μέσω επενδύσεων, αναδιάρθρωσης θυγατρικών και βιώσιμης ανάπτυξης. Προβλέπεται υλοποίηση επενδύσεων μέσω του Επενδυτικού Ταμείου Καινοτομίας και Υποδομών, επιτάχυνση του μετασχηματισμού των θυγατρικών εταιριών, αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων και δημοπράτηση νέων έργων στρατηγικής σημασίας.

Στο πεδίο των συμβάσεων, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο το 2025, προκρίνονται έξι δράσεις:

1. εκκίνηση διαδικασίας αξιοποίησης για τα πρώτα 1.000 από τα συνολικά 36.000 ακίνητα της Εταιρίας Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ)
2. η οριστική κατακύρωση διαγωνισμού για το Αεροδρόμιο Καλαμάτας
3. κατακύρωση Διαγωνισμού για τους Λιμένες Κρουαζιέρας Καβάλας και Κατάκολου
4. υπογραφή σύμβασης για τον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου
5. καταβολή τιμήματος και έναρξη παραχώρησης για τις Μαρίνες Αργοστολίου και Πύλου
6. είσοδος στρατηγικού επενδυτή στην Ελληνικές Αλυκές ΑΕ

Παράλληλα μέσω του «Υπερταμείου» προωθούνται εμβληματικά έργα αξιοποίησης και βιώσιμης ανάπτυξης του αστικού περιβάλλοντος (ΔΕΘ-Helexpo, Κυβερνητικό Πάρκο «Ανδρέας Λεντάκης») αλλά και έργα υποδομών

(ανακαίνιση Φοιτητικής Εστίας Αθηνών, δημιουργία κέντρων εφοδιαστικής - logistics parks σε Αθήνα/Φυλή και Θεσσαλονίκη/στρατόπεδο Γκόνου).

Καταπολέμηση φοροδιαφυγής

Μεγάλες τომές φέρνει το 2026 στην είσπραξη φορολογικών εσόδων, αλλά και στην παρακολούθηση των κρατικών δαπανών.

Στον τομέα της φοροδιαφυγής, τα στοιχεία που ανακοινώθηκαν το 2025 είναι αποκαλυπτικά: η απώλεια εσόδων από ΦΠΑ έχει συρρικνωθεί κάτω από 11,4% το 2023 (ή και κάτω από 10% σήμερα σύμφωνα με προβολές της Κομισιόν) από 24% το 2019.

Επιτυχάνοντας μείωση άνω του 55% σε λίγα χρόνια, η χώρα προσεγγίζει καθοριστικά τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (9,5% το 2023). Περαιτέρω σύγκλιση προς αυτό το επίπεδο θα σήμαινε επιπλέον δισεκατομμύρια ευρώ στα κρατικά ταμεία, πόρους που θα μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν κοινωνικές πολιτικές, επενδύσεις ή μειώσεις φόρων για τους συνεπείς φορολογούμενους.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου το 2026, ως εμβληματικής σημασίας έργο προβάλλεται το υπό σύσταση ψηφιακό Μητρώο Ιδιοκτησίας και Διαχείρισης Ακινήτων της ΑΑΔΕ (ΜΙΔΑ). Θα αποτελεί ένα σύστημα που συγκεντρώνει στοιχεία για όλα τα ακίνητα στην Ελλάδα για φορολογικούς σκοπούς.

Με τη δημιουργία του και τη διασύνδεση της βάσης δεδομένων της ΑΑΔΕ με το Κτηματολόγιο, επιδιώκεται η συνολική και συγκεντρωτική αποτύπωση όλων των πληροφοριών που αφορούν τα ακίνητα, όπως το ιδιοκτησιακό καθεστώς, η κατάσταση και η χρήση του ακινήτου, παρέχοντας έναν πλήρη ψηφιακό φάκελο για κάθε ακίνητο, με στόχο την ακρίβεια και τη διαφάνεια και καθιστώντας πιο εύκολες τις αγοραπωλησίες ακινήτων.

Με τον τρόπο αυτό, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας των φορολογουμένων και των μεταβολών της θα πραγματοποιείται από ένα μοναδικό σημείο. Επιπλέον, εντός του 2026 ολοκληρώνονται επίσης και οι επενδύσεις της ΑΑΔΕ για την πλήρη ψηφιοποίηση των φορολογικών ελέγχων.

Ειδικότερα, προβλέπεται:

* η υιοθέτηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος Business Intelligence (BI), με ισχυρή αρχιτεκτονική δεδομένων και ενσωμάτωση Τεχνητής Νοημοσύνης (AI), που θα εκσυγχρονίσει τις δυνατότητες ανάλυσης δεδομένων της Αρχής, επιτρέποντας την προηγμένη πρόγνωση και εξόρυξη πληροφοριών με στόχο τόσο τη βελτίωση της εξυπηρέτησης πολιτών και επιχειρήσεων, όσο και την ενίσχυση της φορολογικής συμμόρφωσης.

* αντικατάσταση του υφιστάμενου συστήματος e-send, με στόχο την παρακολούθηση των συναλλαγών των ταμειακών μηχανών των επιχειρήσεων σε πραγματικό χρόνο και άμεση διαβίβασή τους στο myDATA

* στο δεύτερο τρίμηνο του 2026 θα παραδοθεί και το σύστημα ψηφιακής παρακολούθησης διακίνησης εμπορευμάτων, το οποίο θα ελέγχει τα επαγγελματικά οχήματα και τα εμπορευματοκιβώτια (containers) κατά την είσοδο και την κυκλοφορία τους στη χώρα, ενισχύοντας την αποτελεσματικότερη στόχευση των τελωνειακών ελέγχων, την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και τη μείωση του φορολογικού κενού και της παραοικονομίας.

Επιπλέον, σε νομοθετικό επίπεδο, μετά τη μεταρρύθμιση της φορολογίας των νοικοκυριών (φυσικών προσώπων) το ΥΠΕΘΟ προωθεί το «Group taxation», ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο για τη φορολόγηση των ομίλων επιχειρήσεων της χώρας μας.

Με βάση τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, οι επιχειρήσεις δεν αντιμετωπίζονται για φορολογικούς σκοπούς ως μεμονωμένες οντότητες, αλλά ως μέλη ενός ενιαίου ομίλου. Το νέο πλαίσιο θα επιτρέψει την υποβολή ενιαίας φορολογικής δήλωσης, με στόχο τη δημιουργία ενός ευελίκτου, προβλέψιμου και ανταγωνιστικού φορολογικού περιβάλλοντος που μειώνει την αβεβαιότητα, εξορθολογίζει τη φορολογική επιβάρυνση και θωρακίζει τη χρηματοοικονομική σταθερότητα των ελληνικών επιχειρήσεων.

Έλεγχος δαπανών

Στο μέτωπο του ελέγχου δαπανών, μεταξύ άλλων μέτρων, προωθείται το Εθνικό Μητρώο Παροχών και Ενισχύσεων. Το Μητρώο Παροχών συστάθηκε πέρυσι (με τον ν. 5217/2025) προκειμένου να παρέχει μία πλήρη δημοσιονομική εικόνα για τις παροχές και ενισχύσεις που καταβάλει το Δημόσιο σε φυσικά πρόσωπα, ενώ αναμένεται να αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο άσκησης δημόσιας πολιτικής.

Το Μητρώο θα τεθεί πιλοτικά σε λειτουργία έως τον Ιούλιο του 2026. Στο στάδιο αυτό θα εντάσσονται οι παροχές του ΟΠΕΚΑ, επιλεγμένες ενισχύσεις της ΔΥΠΑ, το επίδομα θέρμανσης και τα vouchers βρεφονηπιακών σταθμών.

Παράλληλα, για το 2026 προβλέπεται και ένα εργαλείο επιχειρησιακής ευφύιας για την παραγωγή συγκεντρωτικών αναφορών που θα αποτελέσουν τη βάση για την πλήρη επιχειρησιακή ανάπτυξη του Μητρώου Παροχών, από τη Γενική Γραμματεία Δημοσιονομικής Πολιτικής του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΝΕΙ ΜΕ ΑΡΘΡΟ ΤΟΥ ΣΤΟ ΑΠΕ-ΜΠΕ Ο ΧΡ. ΔΗΜΑΣ

Με στόχο την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε δύο βασικές οδικές αρτηρίες του λεκανοπεδίου

Ανακοινώσεις για έργα ενάντια στο κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αττικής κάνει ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρίστος Δήμας, με άρθρο του στο ΑΠΕ – ΜΠΕ. Αναλυτικά, το άρθρο του υπουργού έχει ως εξής:

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εστιάζει στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης στην πρωτεύουσα και ταυτόχρονα, επενδύει σε δύο στρατηγικούς άξονες: την αναβάθμιση των οδικών υποδομών και την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στο πρώτο σκέλος προωθούμε άμεσα δύο κρίσιμες παρεμβάσεις με στόχο την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας σε δύο βασικές οδικές αρτηρίες του λεκανοπεδίου:

Η πρώτη αφορά στον τριπλό κόμβο του Σκαρामαγκά, προϋπολογισμού περίπου 70 εκατομμυρίων ευρώ. Το έργο περιλαμβάνει:

- Δημιουργία ενιαίου άξονα Λ. Σχιστού - Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Αιγάλεω (ΔΠΛΑ).
- Εκτροπή της κυκλοφορίας από τη Λ. Κηφισού στον νέο άξονα Σχιστού - ΔΠΛΑ.
- Αναβάθμιση της Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας στην περιοχή των κόμβων Σχιστού-Σκαρामαγκά.

Στόχος της τριπλής παρέμβασης είναι να μειωθεί η αυξημένη

κίνηση στην Αθηνών-Κορίνθου και, έμμεσα, στον Κηφισό μέσω της σύνδεσης των δυτικών προαστίων με τον Πειραιά, παρέχοντας εναλλακτική διαδρομή για τα βαρέα οχήματα. Η σύμβαση προβλέπεται να υπογραφεί εντός του 2026 και η διάρκεια κατασκευής υπολογίζεται σε τρία έτη.

Η δεύτερη κομβικής σημασίας παρέμβαση που προωθούμε - εντός του 2026 - αφορά τον κόμβο της Μεταμόρφωσης.

Ειδικότερα, στο σημείο όπου η κίνηση από την Αττική Οδό προς την Εθνική Οδό Αθηνών - Λαμίας συναντά τα οχήματα που έρχονται από την Ελευσίνα, θα πραγματοποιηθεί διαχωρισμός των λωριδών κυκλοφορίας.

Με αυτόν τον τρόπο, τα οχήματα από την Ελευσίνα θα εισέρχονται πρώτα στην εθνική οδό, ενώ περίπου 150 μέτρα πιο κάτω θα ακολουθεί η είσοδος των οχημάτων που έρχονται από το αεροδρόμιο.

Ταυτόχρονα με τις παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, προχωρά η ενίσχυση των υποδομών και ο εκσυγχρονισμός των μέσων των αστικών συγκοινωνιών, που αποσκοπεί στον περιορισμό της εξάρτησης από τα ΙΧ, ώστε να διαμορφωθούν συνθήκες βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Κεντρικός πυλώνας αυτής της στρατηγικής είναι η κατασκευή της Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας, του μεγαλύτερου δημοσίου έργου που πραγματοποιείται στην πρωτεύουσα.

Η νέα Γραμμή 'Άλσος Βεΐκου - Γουδή περιλαμβάνει την κατασκευή 15 νέων σταθμών σε πυκνοκατοικημένες περιοχές της πρωτεύουσας, με στόχο την κάλυψη των καθημερινών αναγκών μετακίνησης σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Τα εντυπωσιακά αποτελέσματα στη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στη Θεσσαλονίκη κατά 15% μετά τη λειτουργία του Μετρό, καταδεικνύουν την ορθότητα αυτής της επιλογής.

Παράλληλα, η αντικατάσταση του στόλου των λεωφορείων που κυκλοφορούν σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη με ηλεκτρικά και άλλα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας οχήματα υλοποιείται με βάση τον κυβερνητικό σχεδιασμό.

Πρόκειται για μια διαδικασία που εξελίσσεται αδιάλειπτα τον τελευταίο ενάμιση χρόνο, έχοντας μέχρι στιγμής καλύψει σχεδόν τα 2/3 του του στόλου, καθώς στην Αθήνα, θα κυκλοφορούν, φέτος, 1.000 νέα λεωφορεία, ενώ στη Θεσσαλονίκη περίπου 500.

Συνδυάζοντας τις στοχευμένες οδικές παρεμβάσεις με την αναβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, δημιουργούμε περισσότερες επιλογές για τις μετακινήσεις των πολιτών, καθώς πέρα από τις όποιες δράσεις, είναι σημαντικό να αναπτύξουμε μια διαφορετική κουλτούρα μετακινήσεων.

ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΑ ΕΡΓΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Εργοτάδια αποκατάστασης των οδικών υποδομών στις οποίες προκλήθηκαν ζημιές από την κακοκαιρία «Daniel» και «Elias» σε περιοχές της Θεσσαλίας, επισκέφθηκε την Παρασκευή ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρίστος Δήμας, συνοδευόμενος από τον γενικό γραμματέα Υποδομών Δημήτρη Αναγνώπουλο και τον περιφερειάρχη Θεσσαλίας Δημήτρη Κουρέτα.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο κ. Δήμας επιθεώρησε τις εργασίες κατασκευής της νέας γέφυρας Ξηριά στον Αλμυρό Μαγνησίας, της νέας γέφυρας του ποταμού Ενιπέα στην Αμπελιά Φαρσάλων Λάρισας και έργα ασφαλιτόστρωσης και ανάλυσης καταπτώσεων σε σημεία του οδικού δικτύου στα Φάρσαλα Λάρισας και στους Σοφάδες Καρδίτσας.

Τα συγκεκριμένα έργα εντάσσονται σε μία από τις τέσσερις εργαλίες που βρίσκονται σε εξέλιξη και έχει αντικείμενο την αποκατάσταση των ζημιών, φθορών και λοιπών αστοχιών σε τμήματα της οδικής υποδομής των Δήμων Ισπιαίας-Αιδηψού, Μαντουδίου-Λίμνης-Αγίας Άννας, Δομοκού, Λαμίας, Αλμυρού, Φαρσάλων και Σοφάδων, που προκλήθηκαν από τα έντονα καιρικά φαινόμενα «Daniel» και «Elias», τα οποία έλαβαν χώρα τον Σεπτέμβριο του 2023.

Σύμφωνα με σχετική ενημέρωση, κατά την επίσκεψη στα εργοτάξια, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρίστος Δήμας, δήλωσε:

«Επισκέφτηκα σήμερα εργοτάξια αποκατάστασης των οδικών υποδομών σε περιοχές της Μαγνησίας, της Λάρισας και της Καρδίτσας, που υπέστησαν ζημιές από τα ακραία καιρικά φαινόμενα "Daniel" και "Elias".

Οι εργασίες αποκατάστασης στο οδικό δίκτυο αφορούν 1.007 σημεία σε 6 Περιφερειακές Ενότητες, με 93 από αυτά να έχουν ήδη ολοκληρωθεί από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Οι εργασίες σε όλα τα εργοτάξια θα πυκνώνουν μέρα με την ημέρα. Προχωράμε στη δημιουργία πιο ανθεκτικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν τους πολίτες στην καθημερινότητα τους και την τοπική κοινωνία ευρύτερα.

Ο γενικός γραμματέας Υποδομών Δημήτρης Αναγνώπουλος δήλωσε πραγματοποιήσαν αυτοψίες σε τρεις περιοχές που υλοποιούνται έργα αποκατάστασης των ζημιών που προκάλεσε η κακοκαιρία "Daniel", στον Αλμυρό στη γέφυρα Ξηριά, στα Φάρσαλα στη γέφυρα του Ενιπέα, καθώς και στους Σοφάδες. «Είδαμε θέσεις στις οποίες τα έργα έχουν σχεδόν τελειώσει, καθώς και άλλα σημεία όπου βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες αποκατάστασης. Σε αρκετές περιπτώσεις, που έχουν προτεραιοποιηθεί, προβλέπεται η σταδιακή περάτωση των εργασιών και η απόδοση των υποδομών στην τοπική κοινωνία έως το καλοκαίρι. Στόχος είναι να αυξηθεί ο ρυθμός εκτέλεσης των εργασιών τόσο στις συγκεκριμένες περιοχές που επισκεφθήκαμε όσο και σε άλλες θέσεις σε όλη τη Θεσσαλία, με δεδομένο ότι έχει οριστικοποιηθεί η ολοκλήρωση των

σχετικών μελετών».

Ο περιφερειάρχης Θεσσαλίας Δημήτρης Κουρέτας τόνισε: «Είναι η δεύτερη, μέσα στην εβδομάδα, συνεργασία που έχουμε με τον υπουργό, καθώς είχε προηγηθεί τη Δευτέρα, στο υπουργείο, μία ακόμη. Με ικανοποίηση διαπιστώνουμε την επίτευξη των εργασιών σε διάφορα σημεία, γιατί πρέπει μέχρι το καλοκαίρι να έχουν αποδοθεί περίπου το 70% των έργων του Ταμείου Ανάκαμψης. Πραγματοποίησα με τον κ. Δήμας αυτοψία σε κρίσιμα έργα υποδομών σε όλη τη Θεσσαλία με στόχο να συνεχίσουμε την καλή συνεργασία που έχουμε, ώστε να είμαστε μέσα στα χρονοδιαγράμματα. Η αγωνία και το ενδιαφέρον μας επικεντρώνεται στο πώς θα μπορέσει να επανέλθει η Θεσσαλία στην σωστή κατάσταση».

Παρόντες στις αυτοψίες ήταν οι βουλευτές Μαγνησίας Χρήστος Μπουκώρος, Λάρισας Χρήστος Καπετάνος και Μάξιμος Χαράκοπουλος και Καρδίτσας Γιώργος Κωτσός και Τέλης Σπανιάς, οι αντιπεριφερειάρχες Μαγνησίας Άννα Μαρία Παπαδημητρίου, Λάρισας Μαρία Γαλλιού και Καρδίτσας Κώστας Τέλιος, καθώς και οι δήμαρχοι Αλμυρού Δημήτρης Εσεριδής, Φαρσάλων Ιορδάνης Εσκιόγλου και Σοφάδων Δημοσθένης Κατσής.

Το έργο συγχρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και το Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών 2021-2025.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΓΟΡΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ: ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Η αξία ενός ακινήτου σε διεθνές και εγχώριο επίπεδο δεν καθορίζεται πλέον μόνο από τη θέση, τα τετραγωνικά ή την ηλικία του κτιρίου. Στις σύγχρονες πόλεις, όπου η κλιματική κρίση, οι ενεργειακές πιέσεις και οι κοινωνικές ανισότητες συνυπάρχουν, ο καθοριστικός παράγοντας είναι οι υποδομές. Όχι μόνο οι ορατές, δρόμοι, δίκτυα, μέσα μεταφοράς και έργα αστικές ανάπλασης, αλλά και εκείνες που λειτουργούν ως μηχανισμοί ασφάλειας, ανθεκτικότητας και μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.

Όπως υπογραμμίζει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, διεθνείς οργανισμοί συμφωνούν ότι η ανθεκτικότητα των υποδομών αποτελεί πλέον βασικό κριτήριο οικονομικής σταθερότητας και επενδυτικής ασφάλειας. Ο ΟΟΣΑ επισημαίνει ότι οι πόλεις που επενδύουν σε υποδομές ανθεκτικές στην κλιματική αλλαγή μειώνουν δραστικά τον μακροπρόθεσμο οικονομικό κίνδυνο και προστατεύουν την αξία των περιουσιακών στοιχείων τους, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων.

Η αγορά ακινήτων βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της συζήτησης. Σύμφωνα με ανάλυση της Παγκόσμιας Τράπεζας, το real estate αποτελεί το μεγαλύτερο απόθεμα πλούτου στις περισσότερες ανεπτυγμένες οικονομίες και είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένο στους κλιματικούς κινδύνους, από πλημμύρες και καύσωνες έως ενεργειακή ανασφάλεια. Περιοχές χωρίς επαρκείς υποδομές προσαρμογής καταγράφουν αυξημένο επενδυτικό ρίσκο και μεγαλύτερη μεταβλητότητα στις αξίες.

Υποδομές, ανθεκτικότητα και αξία ακινήτων

Ταυτόχρονα, οι αστικές αναπλάσεις, στο διεθνές περιβάλλον, αντιμετωπίζονται πλέον ως σύνθετα έργα υποδομής και όχι ως απλές παρεμβάσεις αστικού καλλωπισμού. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων τονίζει ότι οι αναπλάσεις που ενσω-

ματώνουν βιώσιμες υποδομές, πράσινες λύσεις και ανθεκτικότητα αποδίδουν πολλαπλασιαστικά οφέλη στην αξία των ακινήτων και στη λειτουργικότητα των πόλεων.

Η ελληνική πραγματικότητα επιβεβαιώνει αυτή τη σύνδεση. Σύμφωνα με ανάλυση του IOBE για τον κλάδο των κατασκευών και των υποδομών, οι επενδύσεις σε δημόσια έργα και αστικές παρεμβάσεις αποτελούν βασικό μοχλό όχι μόνο για την οικονομική δραστηριότητα, αλλά και για τη διαμόρφωση σταθερού περιβάλλοντος στην αγορά ακινήτων. Το IOBE επισημαίνει ότι η ωρίμανση έργων, η ποιότητα του σχεδιασμού και η συνέπεια στην υλοποίηση επηρεάζουν άμεσα την ελκυστικότητα περιοχών και τη βιωσιμότητα των επενδύσεων.

Σε αυτό το περιβάλλον, ο ρόλος των υποδομών επαναπροσδιορίζεται. Όπως έχει επισημανεί, μιλώντας πρόσφατα στο Συνέδριο του ΤΜΕΔΕ ο πρόεδρος του Κωνσταντίνος Μακέδος, οι υποδομές δεν είναι μόνο έργα, είναι μηχανισμός προστασίας και ανθεκτικότητας απέναντι στην κλιματική κρίση, στα ακραία καιρικά φαινόμενα, στη δυσλειτουργία των αλυσίδων εφοδιασμού, στον διεθνή ανταγωνισμό και στην ενεργειακή αβεβαιότητα. Είναι μηχανισμός παραγωγικότητας, βιωσιμότητας και οικονομικής ισχύος που θωρακίζει τη χώρα και την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της, καθώς εξασφαλίζει την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, την κοινωνική συνοχή και ένα ελκυστικό επενδυτικό περιβάλλον.

Κλιματικός κίνδυνος, χρηματοπιστωτική διάσταση και πόλεις

Ο κλιματικός κίνδυνος έχει πλέον και χρηματοπιστωτική διάσταση. Η Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών και το Δίκτυο Κεντρικών Τραπεζών για την Πράσινη Μετάβαση επισημαίνουν ότι οι φυσικοί κίνδυνοι από την κλιματική αλλαγή μεταφρά-

ζονται άμεσα σε χρηματοοικονομικό ρίσκο, επηρεάζοντας την αξία ακινήτων, τις εξασφαλίσεις τραπεζών και τη σταθερότητα των αγορών.

Η Αθήνα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης που βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αυτών των πιέσεων. Στο Σχέδιο Δράσης για την Κλιματική Αλλαγή του Δήμου Αθηναίων επισημαίνεται ότι οι επενδύσεις σε υποδομές ανθεκτικότητας δεν λειτουργούν μόνο προληπτικά, αλλά και οικονομικά. Για κάθε ένα ευρώ που επενδύεται σε παρεμβάσεις προσαρμογής, μπορούν να εξοικονομηθούν έως έξι ευρώ σε μελλοντικές δαπάνες αποκατάστασης ζημιών και διαχείρισης κρίσεων.

Το πραγματικό στοίχημα για το μέλλον των πόλεων

Σε αυτό το πλαίσιο, η ανάγκη για στρατηγική στις υποδομές αποκτά κεντρική σημασία. Η Ελλάδα, όπως έχει τονίσει ο κ. Μακέδος πρέπει να πρωτοπορήσει με στρατηγική για τις υποδομές, με ευρεία χρήση της ψηφιοποίησης, της τεχνητής νοημοσύνης και των big data, με έργα που μιλούν τους κινδύνους και με ισχυρές συνεργασίες της Πολιτείας με την Ευρώπη και του τεχνικού κόσμου με την επιστημονική κοινότητα, την αγορά και την τοπική αυτοδιοίκηση.

Το συμπέρασμα είναι ότι οι υποδομές δεν αυξάνουν απλώς την αξία των ακινήτων, καθορίζουν αν αυτή η αξία θα αντέξει στον χρόνο. Σε ένα περιβάλλον κλιματικής αβεβαιότητας και επενδυτικών πιέσεων, οι πόλεις που επενδύουν σε ανθεκτικές υποδομές, τεχνολογία και θεσμική συνεργασία είναι εκείνες που θα παραμείνουν βιώσιμες, λειτουργικές και ελκυστικές για κατοίκους και επενδυτές. Και αυτό είναι το πραγματικό στοίχημα για το μέλλον των ελληνικών πόλεων.

ΕΒΕΠ: ΣΩΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΗ ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΚΛΕΙΔΙ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗ ΧΑΘΟΥΝ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Με συγκεκριμένες προτάσεις για σαφή αναπτυξιακό προσανατολισμό παρεμβαίνει το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά στη δημόσια διαβούλευση για το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΤΠΣ) του Δήμου Πειραιά, επιδιώκοντας την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση, το ΕΒΕΠ αφουγκραζόμενο τις ανάγκες της επιχειρηματικής κοινότητας, καταγράφει τα προβλήματα και τις προτάσεις των επιχειρήσεων και τις ενσωματώνει στις θέσεις του, με στόχο να συμβάλει ουσιαστικά στη χάραξη πολιτικών που επηρεάζουν άμεσα την οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Στο πλαίσιο του συμβουλευτικού του ρόλου προς την πολιτεία και την τοπική αυτοδιοίκηση δηλώνει ότι συμμετέχει ενεργά στη διαβούλευση για την εκπόνηση της μελέτης του ΤΠΣ, δίνοντας έμφαση στην ορθολογική διαχείριση του χώρου και των χρήσεων γης.

Όπως επισημαίνει το επιμελητήριο, ο Πειραιάς βρίσκεται σε διαρκή φάση βελτίωσης, με το λιμάνι, τα logistics, τη ναυτιλία,

τον τουρισμό και τις υπηρεσίες να αποκτούν νέα δυναμική. Στο πλαίσιο αυτό, το ΕΒΕΠ υπενθυμίζει τη θέση του για τη νέα Ολοκληρωμένη Χωροταξική Επένδυση (ΟΧΕ) και τις εμβληματικές παρεμβάσεις που μπορούν να υλοποιηθούν στην πόλη, δίνοντας προτεραιότητα σε έργα που αντιμετωπίζουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, απελευθερώνουν χώρους στάθμευσης, διευκολύνουν την ενεργειακή μετάβαση των επαγγελματικών ακινήτων και προωθούν τη φιλοσοφία της «έξυπνης πόλης».

Παράλληλα, το επιμελητήριο επαναφέρει στο δημόσιο διάλογο κρίσιμα ζητήματα, όπως η αναθεώρηση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με βάση τα νέα δεδομένα, η υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ από το Φάληρο έως τον Πειραιά ως έργο πνοής, η αποσυμφόρηση του κέντρου και η επανεξέταση των ρυθμίσεων με γνώμονα την αυξημένη κίνηση από την κρουαζιέρα και τα μέσα μεταφοράς επιβατών.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται και στις παρεμβάσεις για την ενεργειακή αναβάθμιση των κτιρίων, με στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, καθώς και στην υλοποίηση δράσεων

που εντάσσονται στο μοντέλο της «έξυπνης πόλης».

Το ΕΒΕΠ τονίζει, τέλος, την ανάγκη άμεσων αλλά και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων, επισημαίνοντας ότι διαθέτει αναλυτικά στοιχεία για τον αριθμό και τον όγκο διακίνησης των βαρέων οχημάτων από και προς το λιμάνι του Πειραιά, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν στον σχεδιασμό των υποδομών.

Σε δήλωσή του, ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ, Βασίλης Κορκιδής, υπογραμμίζει ότι «οι στόχοι της ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας, της βιωσιμότητας των επιχειρήσεων, της βελτίωσης της κυκλοφορίας, της ενεργειακής μετάβασης των κτιρίων και της ανάπτυξης της «έξυπνης πόλης» μπορούν να επιτευχθούν μέσω μιας συντονισμένης υλοποίησης ώριμων έργων, χωρίς καθυστερήσεις», επισημαίνοντας πως η έγκαιρη λήψη αποφάσεων είναι καθοριστική για να μη χαθούν πολύτιμοι πόροι και σημαντικά έργα υποδομής για τον Πειραιά και την ευρύτερη λιμενική περιοχή.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΥΠΑΝ: ΕΝΤΑΞΗ 112 ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΣΤΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ «ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ» ΚΑΙ «ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ»

Ενίσχυση 290 εκατ. ευρώ

Την ένταξη 112 επενδυτικών σχεδίων στα καθεστώτα του Αναπτυξιακού Νόμου «Μεταποίηση και Εφοδιαστική Αλυσίδα - 3ος Κύκλος» και «Ειδικές Περιοχές Ενίσχυσης» υπέγραψε ο υπουργός Ανάπτυξης Τάκης Θεοδωρικάκος.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, όπως αναφέρει ανακοίνωση, η διαδικασία αξιολόγησης των επενδυτικών σχεδίων και των ενστάσεων, η οποία υλοποιήθηκε από την γενική γραμματεία Ιδιωτικών Επενδύσεων Στελλίνα Σιαράπη και τα στελέχη της γενικής γραμματείας, ολοκληρώθηκε για πρώτη φορά εντός 90 ημερών από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής των αιτήσεων του καθεστώτος, όπως είχε δεσμευτεί ο υπουργός Ανάπτυξης.

Το συνολικό ύψος των επενδύσεων φτάνει τα 553 εκατ. ευρώ, ενώ το συνολικό ύψος της δημόσιας ενίσχυσης, σε επιχορηγήσεις και φορολογικές απαλλαγές, ανέρχεται σε 289,5 εκατ. ευρώ, με δημιουργία περισσότερων από 1.500 νέων θέσεων εργασίας.

Με βάση την κατανομή των πόρων από την γενική γραμματεία Ιδιωτικών Επενδύσεων, τα επενδυτικά σχέδια παρουσιάζουν ευρεία γεωγραφική διασπορά, καλύπτοντας το σύνολο σχεδόν της χώρας. Περίπου το 50% των επενδύσεων υλοποιείται στη Βόρεια Ελλάδα, κυρίως σε Μακεδονία και Θράκη, και στα νησιά του Βορείου Αιγαίου, ενισχύοντας έμπρακτα την περιφερειακή συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη.

Τα επενδυτικά σχέδια αφορούν στρατηγικούς και παραγωγικούς τομείς της οικονομίας, όπως η μεταποίηση, η μεταλλουργία, η χημική βιομηχανία, η βιομηχανία τροφίμων και η τεχνολογία, ενώ στο Βόρειο Αιγαίο δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε κρίσιμες τουριστικές επενδύσεις.

Όλες οι σχετικές πληροφορίες βρίσκονται στην ιστοσελίδα της γενικής γραμματείας Ιδιωτικών Επενδύσεων.

Τ. Θεοδωρικάκος: Πάνω από 1.500 νέες θέσεις εργασίας

Στην εξέλιξη αναφέρθηκε ο υπουργός Ανάπτυξης, Τάκης Θεοδωρικάκος, σε συνέντευξη του στην εκπομπή «Συνδέσεις» στο ERTNEWS.

«Ανακοινώνονται 112 επενδυτικά σχέδια του νέου Αναπτυξιακού νόμου προϋπολογισμού 550 εκατ. ευρώ που θα λάβουν ενίσχυση από το υπουργείο Ανάπτυξης 290 εκατ. ευρώ και θα δημιουργηθούν πάνω από 1.500 νέες θέσεις εργασίας», επισήμανε ο υπουργός Ανάπτυξης και συνέχισε πως «περίπου τα μισά επενδυτικά σχέδια αφορούν τη Βόρεια Ελλάδα - τη Μακεδονία μας και τη Θράκη. Είναι επενδύσεις στη χημική βιομηχανία, στη μεταλλευτική βιομηχανία, στη μεταποίηση και στη βιομηχανία τροφίμων, ενώ στο Βόρειο Αιγαίο έχει πέσει το βάρος σε κρίσιμες τουριστικές επενδύσεις».

Ο κ. Θεοδωρικάκος υπογράμμισε την εξαιρετική δουλειά της γενικής γραμματείας Ιδιωτικών Επενδύσεων του υπουργείου Ανάπτυξης, καθώς οι αξιολογήσεις των επενδυτικών σχεδίων και των ενστάσεων έγιναν μέσα σε 90 ημέρες όπως ήταν η δέσμευση που είχε δοθεί. «Στόχος είναι η συμβολή σε μία πιο παραγωγική οικονομία, που δίνει έμφαση στην περιφέρεια και δημιουργεί νέες δουλειές ώστε να μείνουν τα νέα παιδιά στον τόπο καταγωγής τους», ανέφερε και προσέθεσε λέγοντας πως «θα ακολουθήσουν οι αξιολογήσεις στο καθεστώς των μεγάλων επενδύσεων και μέσα στο 2026 θα προκηρυχθούν επτά νέα καθεστώτα».

Σε ερώτηση για την τεχνητή νοημοσύνη, αναφέρθηκε στην εκδήλωση για το «The Greek AI Accelerator», στην οποία ομιλήτης ήταν ο Πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, υπογραμμίζοντας πως δίνεται μεγάλο βάρος στην AI τεχνολογία και στη σύνδεση της εφαρμοσμένης έρευνας με την πραγματική οικονομία. «Είναι ένας ξεχωριστός κόσμος αυτός της καινοτομίας και των startups που μπορεί να μας επηρεάσει

εφύπερτα. Καμία οικονομία δεν μπορεί να σταθεί στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, αν δεν βάλει μέσα της και την καινοτομία. Αφορά κατά κύριο λόγο νέους επιστήμονες, δημιουργούνται θέσεις εργασίας, ενώ επιστρέφουν νέα παιδιά από το εξωτερικό», τόνισε χαρακτηριστικά και επισήμανε πως στα ερευνητικά κέντρα «γίνονται έργα αναβάθμισης των υποδομών τους συνολικού ύψους 370 εκατ. ευρώ που θα ολοκληρωθούν το καλοκαίρι».

Ο κ. Θεοδωρικάκος έκανε ξεχωριστή αναφορά, μάλιστα, στη μεγάλη επένδυση της ΔΕΗ στη Δ. Μακεδονία, όπου δημιουργείται AI GIGA Factory που βάζει την περιοχή στον χάρτη των στρατηγικών υποδομών της χώρας και θα δημιουργήσει 1.500 νέες θέσεις εργασίας. Επίσης, σημείωσε πως «μέσα στο 2026 θα υπάρξει ξεχωριστό καθεστώς για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τη σύνδεση με την τεχνητή νοημοσύνη ύψους 150 εκατ. ευρώ. «Η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί εργαλείο ενίσχυσης της παραγωγικότητας, όμως μπαίνουν και ορισμένα ηθικά διλήμματα. Γι' αυτό και στη Συνταγματική Αναθεώρηση, «μία από τις προνοιές πρέπει να είναι ότι η AI θα μείνει για πάντα ένα αντικείμενο που χρησιμοποιεί ο άνθρωπος και όχι το αντίστροφο», επισήμανε.

Αναφερόμενος στη νέα Ανεξάρτητη Αρχή Ελέγχου της Αγοράς, τόνισε πως «έχει μπει σε πλήρη λειτουργία και σύντομα οι πολίτες θα διαπιστώσουν πολύ σοβαρά αποτελέσματα. Θα δουν στην πράξη πόσο αναγκαία ήταν η δημιουργία αυτής της Αρχής και η μεταρρύθμιση της εποπτείας της αγοράς».

Ο υπουργός αναφέρθηκε στην στρατηγική συμφωνία στα Ναυπηγεία Ελευσίνας ανάμεσα στην ONEX και την κορεατική εταιρεία Sung Shin Rolling Stock Technology. «Πρόκειται για μια σημαντική επένδυση που αφορά την κατασκευή τροχαίου υλικού που αναβαθμίζει ακόμα περισσότερο την ευρύτερη περιοχή σε διαμετακομιστικό, μεταφορικό κέντρο, ενισχύει τη βιομηχανική βάση της χώρας».

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΕΣΕΕ ΚΑΙ SMEunited ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΜΜΕ ΜΕ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ

Επιστολή στον πρωθυπουργό, Κυριάκο Μητσοτάκη απέστειλε ο πρόεδρος της ΕΣΕΕ, Σταύρος Καφούνης, συμμετέχοντας ενεργά στην πανευρωπαϊκή πρωτοβουλία της SMEunited η οποία, με δική της επιστολή προς την ευρωπαϊκή πολιτική ηγεσία ενόψει της Άτυπης Συνόδου Κορυφής της 12ης Φεβρουαρίου, εισηγείται έναν «οδικό χάρτη» στρατηγικών προτεραιοτήτων και κρίσιμων αποφάσεων στην κατεύθυνση της προστασίας και ενίσχυσης της μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας, ως αναγκαία προϋπόθεση για την εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς και ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, η Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας επισημαίνει ότι η ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα δεν μπορεί να ταυτίζεται αποκλειστικά με τη μεγέθυνση και τη δημιουργία «ευρωπαϊκών πρωταθλητών», αλλά προϋποθέτει δικαίους όρους συμμετοχής στην αγορά για τις ΜΜΕ, που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας και της απασχόλησης.

Στους βασικούς άξονες των παρεμβάσεων που προτείνει η ΕΣΕΕ σε ευθυγράμμιση με την SMEunited και όλες τις επιχειρηματικές

ενώσεις της ΕΕ περιλαμβάνονται:

- Η ουσιαστική απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου με εφαρμογή της αρχής «Think Small First».
- Η ενίσχυση της ενιαίας αγοράς χωρίς αποκλεισμούς, με στήριξη της τοπικής επιχειρηματικότητας.
- Η διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού στο ψηφιακό εμπόριο και η αντιμετώπιση του αθέμιτου ανταγωνισμού από μη ευρωπαϊκές πλατφόρμες.
- Η μείωση του ενεργειακού κόστους και η στήριξη των ΜΜΕ στην ενεργειακή μετάβαση χωρίς πρόσθετα βάρη.
- Η βελτισίωση της πρόσβασης στη χρηματοδότηση με στοχευμένα ευρωπαϊκά εργαλεία για το εμπόριο.
- Η ενσωμάτωση της έννοιας της προετοιμασίας (preparedness) σε όλες τις πολιτικές, λόγω των πολλαπλών κρίσεων που πλήττουν δυσανάλογα τις εμπορικές επιχειρήσεις.

Ο πρόεδρος της ΕΣΕΕ, Σταύρος Καφούνης, δήλωσε: «Οι Ευρωπαίοι πολίτες και οι επιχειρήσεις θέλουν μια ενιαία αγορά που λειτουργεί δίκαια, με λιγότερα εμπόδια, προσιτή ενέργεια, αποτελεσματική προστασία από τον αθέμιτο ψηφιακό ανταγωνισμό

και πραγματική πρόσβαση στη χρηματοδότηση. Στην επιστολή μας προς τον Έλληνα πρωθυπουργό ευθυγραμμίζουμε με τις θέσεις της SMEunited για το απαιτούμενο πλαίσιο παρεμβάσεων από την ηγεσία της ΕΕ, ώστε οι ΜΜΕ να έχουν ρόλο και μέλλον σε μία πραγματικά ανταγωνιστική ευρωπαϊκή οικονομία. Η ευρωπαϊκή στρατηγική αυτονομία και ανθεκτικότητα δεν μπορεί να οικοδομηθεί χωρίς το εμπόριο, χωρίς τις μικρές επιχειρήσεις των πόλεων και χωρίς μία ενιαία αγορά που λειτουργεί πρώτα για την πραγματική οικονομία και όχι μόνο για όσους έχουν ήδη το μέγεθος για να αντέξουν».

Όπως σημειώνεται σε σχετική ανακοίνωση, ως αντιπρόεδρος της SMEunited, ο επικεφαλής Διεθνών Σχέσεων της ΕΣΕΕ, Κωστής Μουσουρούλης, μεταφέρει τις θέσεις του ελληνικού εμπορίου και του προέδρου της ΕΣΕΕ σε όλα τα ευρωπαϊκά κέντρα λήψης αποφάσεων.

Τέλος, η Συνομοσπονδία υπογραμμίζει ότι ενισχύει συνεχώς τον παρεμβατικό και συμβουλευτικό ρόλο της στην ΕΕ, σε μία εποχή που το διεθνές εμπόριο βρίσκεται στο επίκεντρο «τεκτονικών» γεωπολιτικών και οικονομικών εξελίξεων.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΥΠΕΝ: ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΔΕΚΑΗΜΕΡΟ ΤΟΥ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΕΣ ΜΕ ΤΗ CHEVRON

Εντός του δεύτερου 10ημέρου του Φεβρουαρίου θα υπογραφούν οι τέσσερις συμβάσεις με τη Chevron, ώστε στη συνέχεια να κυρωθούν από τη Βουλή, και το δεύτερο εξάμηνο του 2026 να ξεκινήσουν οι γεωφυσικές έρευνες, ανέφερε ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρος Παπασταύρου, μιλώντας την Παρασκευή στο ραδιόφωνο του Real FM 97,8. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, αναφέρθηκε επίσης και στην αντίστοιχη συμφωνία με τις ExxonMobil, Helleniq Energy και Energean στο Ιόνιο, όπου η ερευνητική γεώτρηση θα ξεκινήσει εντός του 2027.

Όσον αφορά στον Κάθετο Διάδρομο, ο Υπουργός επεσήμανε ότι ενισχύει τον ρόλο της Ελλάδας ως ενεργειακού κόμβου, θωρακίζοντας παράλληλα την ενεργειακή της αυτονομία. «Διαφοροποιεί τον ενεργειακό διάδρομο, ώστε να μπορούν οι χώρες -η Ουκρανία, η Ρουμανία, η Βουλγαρία, η Μολδαβία- να αποκτήσουν μία εναλλακτική δίοδο για να έχουν φυσικό αέριο», υπογράμμισε, τονίζοντας, παράλληλα, ότι μέσω αυτού δημιουργείται μία ενδοχώρα 100 εκατομμυρίων ανθρώπων, «όπου μπορούν να δημιουργηθούν διάδρομοι εμπορίου και διασυνδέσεις».

Ο κ. Παπασταύρου μίλησε για την πολύ σημαντική συνάντηση, που θα γίνει στις 24 Φεβρουαρίου στις ΗΠΑ, στην οποία θα συμμετάσχουν όλοι οι Υπουργοί Ενέργειας των χωρών του Κάθετου Διαδρόμου, ο Αμερικανός Υπουργός Ενέργειας, κ. Chris Wright, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. «Το θέμα του Κάθετου Διαδρόμου έχει και άλλη μία διάσταση, είναι μία γέφυρα συνάντησης Ευρώπης και Αμερική, στην οποία η Ελλάδα

πρωταγωνιστεί», τόνισε χαρακτηριστικά. Υπογράμμισε επίσης, ο Κάθετος Διάδρομος, εκτός από το ότι θωρακίζει την Πατρίδα, προσθέτει έσοδα για τη χώρα και θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας μέσα από τις αναγκαίες επενδύσεις που θα πρέπει να γίνουν για την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών: όπως η επένδυση στον Αμπελιά Φαράλα, με τον νέο Σταθμό Συμπίεσης Φυσικού Αερίου, μίας από τις μεγαλύτερες που έχουν γίνει ποτέ στην πολύπαθη Θεσσαλία.

Ο κ. Παπασταύρου αναφέρθηκε στη στήριξη της Κυβέρνησης στο επενδυτικό πρόγραμμα του ΑΔΜΗΕ. Διευκρίνισε, ωστόσο, ότι καθώς το θέμα αυτό σχετίζεται με μία εισηγμένη εταιρεία, «οι τοποθετήσεις πρέπει να είναι πάντα στο πλαίσιο των κανόνων της κεφαλαιαγοράς, δηλαδή με θεσμικό τρόπο».

Όπως είπε, η ενέργεια δεν είναι μόνο οικονομικό αγαθό• έχει γεωπολιτική και περιβαλλοντική διάσταση και είναι συστατικό στοιχείο ασφάλειας, ανθεκτικότητας και εθνικής κυριαρχίας: «Η ενίσχυση, η στήριξη των δικτύων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας έχει να κάνει με μία απόφαση στρατηγικού χαρακτήρα. Και όπως, είχε πει ο Πρωθυπουργός από τη Σγκαπούρη, η κυβέρνηση θα στηρίξει το επενδυτικό πρόγραμμα του ΑΔΜΗΕ και θα διατηρήσει τον κεντρικό ρόλο που έχει σε αυτή τη σημαντική, στρατηγικού χαρακτήρα, υποδομή για τη χώρα».

Μιλώντας για το νέο πρόγραμμα «Σύνδεση με το Δίκτυο αποχέτευσης», που ανακοίνωσε το ΥΠΕΝ μαζί με τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών, τόνισε ότι, «θα βγει η σχετική προκήρυξη σε δύο μήνες, αλλά τα δικαιολογητικά μπορεί να τα δει ήδη ο πολίτης στην ειδική ιστοσελίδα.

Έχουμε περιοχές, στις οποίες το δημόσιο δίκτυο αποχέτευσης έχει ολοκληρωθεί, αλλά για οικονομικούς λόγους τα σιπία ή οι πολυκατοικίες δεν έχουν καταφέρει να συνδεθούν με το δημόσιο δίκτυο», ανέφερε ο κ. Παπασταύρου, τονίζοντας ιδιαίτερα το γεγονός ότι δεν υπάρχουν εισοδηματικά κριτήρια για την ένταξη στο πρόγραμμα.

Αναφέρθηκε επίσης, στη συμμετοχή του σε συνέδριο για την κυβερνοασφάλεια μαζί με τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγό, Δ. Χούπη και τον Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Δ. Παπαστεργίου: «Μία νέα απειλή για όλες τις χώρες είναι η κυβερνοασφάλεια. Και για αυτό είναι σημαντικό το θέμα των υποδομών. Οι νέες απειλές δεν είναι με τον παλιό παραδοσιακό τρόπο, είναι υβριδικές. Και για αυτό κάθε χώρα πρέπει να πάρει όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας και να προστατεύει τις υποδομές της».

Τέλος, ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας μίλησε για την πρόσφατη υπογραφή των προγραμματικών συμβάσεων που αφορούν στη δημιουργία, αναβάθμιση και ανάδειξη δικτύων πεζοπορικών και περιπατητικών διαδρομών σε συγκεκριμένες περιοχές της χώρας. «Τα μονοπάτια αποτελούν σημαντική πρωτοβουλία, που μας φέρνει σε επαφή με τη φύση και επιτρέπει στον πολίτη να μπορεί να ανακαλύψει το φυσικό και πολιτιστικό πλούτο που έχει η χώρα μας», σχολίασε σχετικά.

ΑΛ. ΕΞΑΡΧΟΥ: ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ LNG Και ενίσχυση των υποδομών για την ενεργειακή θωράκισή της

Τον καθοριστικό ρόλο των ενεργειακών υποδομών και την ανάγκη για μια ρεαλιστική ευρωπαϊκή προσέγγιση απέναντι στο υδρογονοποιημένο φυσικό αέριο (LNG) υπογράμμισε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Ομίλου AKTOR, και CEO της ATLANTIC SEE LNG TRADE, Αλέξανδρος Εξάρχου, μιλώντας την Πέμπτη 5/2 στο 16ο Capital Link Greek Shipping Forum.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, στην τοποθέτησή του, στο πάνελ με τίτλο «Greece as Europe's Energy Gateway: Maritime Power & Transatlantic Security», ο κ. Εξάρχου ανέπτυξε τις θέσεις του για την ενεργειακή θωράκιση της Ευρώπης, επισημαίνοντας την ανάγκη άμεσων αναβάθμισης των υποδομών μεταφοράς από τον Νότο στον Βορρά. Στη συζήτηση συμμετείχαν επίσης οι κ.κ. Joshua Huck, επιτετραμμένος στην Πρεσβεία των Ηνωμένων Πολιτειών στην Αθήνα, ο δρ Νικόλας Π. Τσάκος, Founder & CEO της TEN LTD και ο Φραγκίσκος Κανελλάκης, Executive Director των Alpha Bulkers, Pantheon Tankers και Alpha Gas.

Τοποθέτηση της Ευρώπης έναντι του παγκόσμιου ανταγωνισμού

Ο επικεφαλής του Ομίλου AKTOR και της Atlantic έθεσε το πλαίσιο της ευρωπαϊκής απάντησης στις παγκόσμιες προκλή-

σεις, τονίζοντας: «Μόνο εάν τοποθετηθούμε στρατηγικά στην παγκόσμια αγορά LNG, μπορούμε να βελτιώσουμε τη χρηματοοικονομική μας θέση και την επιρροή μας έναντι της Κίνας, των ΗΠΑ και της Ρωσίας. Είναι ώρα η Ευρώπη να σταματήσει να επενδύει σε χρονοβόρες, υπερβολικά δαπανηρές ιδέες και να αντιμετωπίσει την πραγματικότητα: το LNG αποτελεί αναγκαιότητα για τις επόμενες δύο δεκαετίες τουλάχιστον».

Με τα δεδομένα της αγοράς να έχουν μεταβληθεί άρδην μετά την απαγόρευση του ρωσικού φυσικού αερίου και τους πρόσφατους αυστηρούς περιορισμούς στο αζέριο αέριο, ο κ. Εξάρχου επεσήμανε ότι η σύναψη μακροπρόθεσμων συμφωνιών προμήθειας LNG αποτελεί πλέον τη μοναδική βιώσιμη λύση. Στην κατεύθυνση αυτή, ο Όμιλος AKTOR συμμετέχει με ποσοστό 60% στην ATLANTIC SEE LNG TRADE (40% κατέχει η ΔΕΓΠΑ Εμπορίας), με στόχο την εμπορία αμερικανικού LNG στις χώρες του Κάθετου Διαδρόμου (Αλβανία, Βόρεια Μακεδονία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Μολδαβία και Ουκρανία).

Υποδομές και κόστος του LNG

Παράλληλα, ο κ. Εξάρχου αναφέρθηκε στο ζήτημα αναβάθμισης των υποδομών, εξηγώντας πως ενώ η ζήτηση στον Κάθετο

Διάδρομο αναμένεται να αγγίξει τα 15 δισ. κυβικά μέτρα (bcm) ετησίως από το 2027, οπότε το ρωσικό φυσικό αέριο δεν θα είναι πλέον διαθέσιμο, η υφιστάμενη δυνατότητα μεταφοράς από τον Νότο προς τον Βορρά περιορίζεται στα 2 bcm. Ο Όμιλος AKTOR προκρίνει την άμεση αναβάθμιση του υφιστάμενου αγωγού, έργο που θα μπορούσε να ολοκληρωθεί έως τις αρχές του 2028, υπό την προϋπόθεση σύναψης μακροπρόθεσμων συμφωνιών για την προμήθεια LNG.

Αναφερόμενος σε ερώτημα σχετικά με το κόστος του LNG, ο κ. Εξάρχου αποσαφήνισε ότι αυτό δεν είναι ακριβότερο από άλλες πηγές LNG (π.χ. Κατάρ, Αυστραλία). Τόνισε δε, πως η σύγκριση με το χαμηλό κόστος του ρωσικού αερίου μέσω αγωγών στερείται νοήματος, καθώς αυτή η επιλογή δεν θα υφίσταται πλέον για την Ευρώπη. «Το πραγματικό διακύβευμα μετά το 2027 δεν θα είναι η τιμή, αλλά η διαθεσιμότητα. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος για τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η αδυναμία εξασφάλισης ποσοτήτων. Οι μακροπρόθεσμες συμφωνίες είναι το κλειδί για τη διασφάλιση της ενεργειακής τροφοδοσίας και τη σταθερότητα των τιμών», σημείωσε ο κ. Εξάρχου.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ Η ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΛΗΜΜΥΡΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ «ΕΝΕΡΓΗ ΜΑΧΗ»

Τι αλλάζει στους καθαρισμούς των οικοπέδων

Στο νομοσχέδιο «Ενεργή Μάχη» που συζητείται αυτή την εβδομάδα στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής αναφέρθηκε την Παρασκευή ο υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Γιάννης Κεφαλογιάννης σε συνέντευξή του στον Τ/Σ Σκάι.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο κ. Κεφαλογιάννης μίλησε για τις αλλαγές που φέρνει το νέο νομοσχέδιο, μεταξύ αυτών, η υποχρεωτική εκπόνηση σχεδίων πλημμυρικού κινδύνου. Όπως τόνισε, «όταν βάσεις την υποχρεωτικότητα στην πρόληψη, στην ουσία αφαιρείς την πιθανότητα να έχεις πολύ μεγάλες καταστροφές», προσθέτοντας ότι «σκεφτόμαστε ήδη και συζητάμε με το υπουργείο Εσωτερικών, που είναι αρμόδιο για τους δήμους, μια σειρά από μέτρα ή αντίμετρα, έτσι ώστε ο δήμος να έχει κάθε κίνητρο όσον αφορά την υποχρεωτικότητα». Όπως εξήγησε, θα μπορεί να συνδεθεί το θέμα των αποκαταστάσεων σε περιπτώσεις που ο δήμος έχει κάνει σχέδιο πρόληψης, «αν δεν έχει κάνει σχέδιο πρόληψης ενδεχομένως να μην είναι δικαιούχος αποκαταστάσεων για τις ζημιές οι οποίες έχουν επέλθει στην περιοχή του». Για το θέμα των ακαθάρσιτων οικοπέδων, υπενθύμισε ότι, κατά τη διάρκεια της αντιπυρικής περιόδου διανέμονται στους δήμους ένα ετήσιο κονδύλι από το υπουργείο Εσωτερικών, ενώ ως προς τους ελέγχους, «τους κάνουν οι Δήμοι για τους ιδιώτες, αλλά πλέον με το νομοσχέδιο είναι και πιο κεντρικός ο ρόλος της Πυροσβεστικής, καθώς πλέον θα ελέγχουμε ακόμα και τα δημοτικά οικόπεδα».

Ο υπουργός αναφέρθηκε στην ανάγκη να ακολουθούν οι πολίτες τις ανακοινώσεις της Πολιτικής Προστασίας και του 112, κατά τη διάρκεια επικίνδυνων καιρικών φαινομένων αλλά και πριν από την εκδήλωσή τους, ενώ τόνισε, πως όταν η Πολιτική Προστασία εκδίδει ένα 112 ή μία ενημέρωση προς τους πολίτες «το κάνει κατ' αρχάς και πρέπει να ακολουθούνται πιστά από τους πολίτες, διότι σώζουν ζωές» και προσέθεσε ότι η έκδοσή του γίνεται μετά και από εισηγήσεις επιστημόνων στην Επιτροπή Εκτίμησης Κινδύνου, όπου δίνονται όλες οι απαραίτητες πληροφορίες και δεδομένα.

Παράλληλα, επισήμανε πως το 112 εκδίδεται κατόπιν αιτήματος δημάρχων, ξεκαθαρίζοντας ότι «η Πολιτική Προστασία εκδίδει προειδοποιητικό, κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, για να ενημερώσει τους πολίτες ότι έρχεται μεγάλη κακοκαιρία», ενώ κατά την διάρκεια της αντιπυρικής περιόδου «τα προειδοποιητικά μηνύματα για εκκενώσεις περιοχών και για το πού θα κινηθούν οι

πολίτες, είναι κατόπιν εισήγησης του τοπικού δημάρχου ή αντιδημάρχου Πολιτικής Προστασίας».

Ερωτηθείς για την τραγωδία στο εργοστάσιο «ΒΙΟΛΑΝΤΑ», ως προς την έκδοση αδειών ο κ. Κεφαλογιάννης υπογράμμισε ότι «σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο, αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες της Περιφέρειας». Ως προς τους ελέγχους ο υπουργός επισήμανε ότι «η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, το 2016 και το 2018, είχε φέρει δύο νόμους οι οποίοι έλεγαν ότι στο πλαίσιο της απλοποίησης της αδειοδοτικής διαδικασίας, γίνονται εκ των υστέρων, όχι όμως υποχρεωτικοί».

Ωστόσο, σημείωσε πως «από το 2024 ήρθε μία κοινή υπουργική απόφαση μεταξύ των οποίων ήταν και το Υπουργείο Πολιτικής Προστασίας και ο προκάτοχός μου ο κ. Κικίλιας, που βάσει υποχρεωτικούς, πλέον, ελέγχους ανάλογα με την επικινδυνότητα της εκάστοτε επιχείρησης», σύμφωνα με την οποία τους κατανέμει σε τρεις περιπτώσεις κινδύνου χαμηλού, μεσαίου και υψηλού. Όπως εξήγησε, «υψηλού κινδύνου πρέπει να γίνεται ετήσιος έλεγχος, μεσαίου είναι τριετής, χαμηλού δεν υπάρχει υποχρεωτικότητα».

Ως προς το κατά πόσο προχωρά σε ελέγχους η Πυροσβεστική Υπηρεσία, ο κ. Κεφαλογιάννης επανέλαβε ότι «στο πλαίσιο αυτής της κοινής υπουργικής απόφασης έχουν γίνει αρκετοί έλεγχοι από τότε, όπως επίσης σε περιπτώσεις καταγγελιών και σε συγκεκριμένες περιόδους, όπως Χριστούγεννα, και Πάσχα», προσθέτοντας ότι γίνονται έλεγχοι και σε επιχειρήσεις υγειονομικού ενδιαφέροντος, «ειδικά σε περιπτώσεις που υπάρχει έντονη ανθρωπινή παρουσία». Παράλληλα τόνισε πως πέρα από τους ελέγχους, υπάρχει υποχρέωση και από την ίδια την επιχείρηση μέσω του τεχνικού ασφαλείας να κάνει τους αντίστοιχους ελέγχους, όπως επίσης και από τα υπόλοιπα όργανα της διοίκησης.

Τι αλλάζει στους καθαρισμούς των οικοπέδων

Στο μεταξύ, όπως αναφέρεται σε ρεπορτάζ του ΑΠΕ-ΜΠΕ, σημαντικές αλλαγές στη φιλοσοφία και τον τρόπο εφαρμογής των καθαρισμών οικοπέδων εισάγει το νομοσχέδιο του υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας με τίτλο «Ενεργή Μάχη», δίνοντας έμφαση στην αναδιαμόρφωση του Εθνικού Μητρώου Τήρησης Μέτρων Προληπτικής Πυροπροστασίας. Η νέα ρύθμιση που προωθείται έχει ως στόχο το Μητρώο να μην περιορίζεται μόνο στην καταγραφή των υποχρεώσεων των πολιτών κατά την αντιπυρική περίοδο αλλά

να λειτουργήσει ως εργαλείο που θα συνδέεται με την υποβολή δηλώσεων, τους ελέγχους αλλά και τις παρεμβάσεις των αρμόδιων αρχών.

Παράλληλα, ο καθαρισμός των οικοπέδων αλλά και η δήλωσή τους παρατείνεται έως τις 15 Ιουνίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με το νομοσχέδιο, οι ιδιοκτήτες ή υποχρεοί καλούνται να προχωρήσουν σε καθαρισμό των οικοπέδων από την 1η Απριλίου έως τις 15 Ιουνίου, με υποχρέωση συντήρησης καθ' όλη τη διάρκεια της αντιπυρικής περιόδου, ενώ η δήλωση υποβάλλεται έως τις 15 Ιουνίου. Το χρονοδιάγραμμα αυτό, σύμφωνα με πηγές του υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, δίνει επαρκές περιθώριο συμμόρφωσης και επιτρέπει καλύτερο επιχειρησιακό προγραμματισμό των ελεγκτικών μηχανισμών.

Σημαντικότερη μεταβολή, όπως επισημαίνουν οι ίδιες πηγές, είναι «η καθετοποίηση της διαδικασίας» και η ξεκάθαρη κατανομή ρόλων. Αυτό, όπως εξηγούν αρμόδιες πηγές, σημαίνει ότι με την προωθούμενη ρύθμιση οι δήμοι θα ενημερώνουν τους ιδιοκτήτες των οικοπέδων ή ακάλυπτων χώρων, θα διενεργούν δειγματοληπτικούς ελέγχους επί των δηλώσεων και, όπου διαπιστώνεται παράβαση, θα μπορούν να προχωρήσουν σε αυτεπάγγελο καθαρισμό.

Η Πυροσβεστική Υπηρεσία με τη σειρά της θα παρεμβαίνει κατόπιν καταγγελιών, θα διενεργεί ελέγχους και θα επιβάλλει πρόστιμα και τις προβλεπόμενες κυρώσεις τόσο για τη μη υποβολή δήλωσης όσο και για τη μη τήρηση των μέτρων καθαρισμού, ενημερώνοντας παράλληλα τον οικείο δήμο για την άμεση αποκατάσταση. Στο πεδίο των κυρώσεων, το νέο πλαίσιο εισάγει αναλογική κλιμάκωση, διαχωρίζοντας την τυπική παράβαση (μη υποβολή δήλωσης) από την ουσιαστική (μη καθαρισμό). Για παράδειγμα σε περίπτωση μη υποβολής δήλωσης οι κυρώσεις θα είναι ηπιότερες αν ο ιδιοκτήτης έχει προχωρήσει σε καθαρισμό ενώ βαρύτερες αν δεν έχει γίνει. Σύμφωνα με πηγές του υπουργείου στόχος είναι ο ορθολογισμός των προστίμων. Για το λόγο αυτό εισάγεται κατώτατο και ανώτατο όριο σε αυτά.

Ειδικότερα, για τον μη καθαρισμό προβλέπεται πρόστιμο ανά τετραγωνικό μέτρο, ύψους ενός ευρώ, με κατώτατο όριο τα 200 ευρώ και ανώτατο τα 2.000 ευρώ ενώ σε περίπτωση μη υποβολής δήλωσης αλλά διενέργειας καθαρισμού το πρόστιμο ανέρχεται στα 100 ευρώ.

Συνέχεια στη σελ 12

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ: ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ Η ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΛΗΜΜΥΡΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ «ΕΝΕΡΓΗ ΜΑΧΗ»

Τι αλλάζει στους καθαρισμούς των οικοπέδων

Συνέχεια από σελ 11

Παράλληλα, προβλέπεται δυνατότητα μείωσης του προστίμου σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης διορθώσει άμεσα την παράβασή του.

Επιπλέον το νέο πλαίσιο προβλέπει μηχανισμούς άμεσης παρέμβασης για την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς, ώστε να αποφεύγονται καθυστερήσεις.

Όπως διευκρινίζεται από αρμόδιες πηγές, η διαδικασία προβλέπει καταρχάς προσπάθεια επικοινωνίας και εξασφάλισης της συναίνεσης του ιδιοκτήτη. Εφόσον αυτό δεν καταστεί εφικτό και κριθεί ότι υπάρχει άμεσος κίνδυνος πυρκαγιάς, ιδίως σε ζώνες αυξημένου κινδύνου, η Πυροσβεστική Υπηρεσία διαπιστώνει εγγράφως την επικινδυνότητα και ο δήμος προχωρά αυτεπάγγελα στον καθαρισμό. Παράλληλα προβλέπεται η δυνατότητα επείγουσας παρέμβασης σε περιπτώσεις άμεσου και υψηλού κινδύνου πυρκαγιάς υπό

την προϋπόθεση αυτό να έχει διαπιστωθεί εγγράφως από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.

Επιπλέον θα λαμβάνονται υπόψη οι οικολογικές και κλιματικές ιδιαιτερότητες σε κάθε περιοχή. Ειδικότερα, σε περίπτωση που λόγω κλιματικών συνθηκών, προβλέπεται η δυνατότητα παράτασης των προθεσμιών μέσω σχετικής υπουργικής απόφασης και κατόπιν εισήγησης της αρμόδιας επιτροπής.

Παράλληλα προβλέπεται ειδική μέριμνα για αδυναμία χρήσης ψηφιακών υπηρεσιών με σκοπό την πρόληψη ψηφιακού αποκλεισμού. Συγκεκριμένα θα υπάρχει ειδική διαδικασία για περιπτώσεις αδυναμίας υποβολής δήλωσης, όπου θα μπορεί να υποβληθεί με φυσικό τρόπο και να αποσταλεί με κάθε πρόσφορο μέσο στην αρμόδια υπηρεσία, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο ότι η πρόληψη δεν δημιουργεί αποκλεισμούς κι ότι όλοι οι πολίτες θα έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν στις απαραίτητες ενέργειες.

Όπως εξηγούν αρμόδιες πηγές στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης ελήφθησαν ιδιαίτερως υπόψη και οι παρατηρήσεις της Κ.Ε.Δ.Ε. και της ΠΟΜΙΔΑ, οι οποίες εστίασαν, αφενός, στην ανάγκη σαφήνειας ως προς το πεδίο εφαρμογής και τις κατηγορίες των υπόχρεων –στις οποίες εντάσσονται ρητά και τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου– και, αφετέρου, στην αποφυγή δυσανάλογων επιβαρύνσεων για ιδιοκτήτες που έχουν ήδη προβεί σε καθαρισμό ή αντιμετώπιζον αντικειμενικές δυσχέρειες συμμόρφωσης.

Συνολικά, κατά τις ίδιες πηγές, η νέα ρύθμιση μεταβαίνει από ένα καθεστώς ασάφειας και άνισης εφαρμογής σε ένα πλαίσιο τυποποιημένο, ψηφιακά υποστηριζόμενο και επιχειρησιακά ενεργό με σκοπό οι καθαρισμοί οικοπέδων να πάψουν να αποτελούν ζήτημα αποσπασματικής πρακτικής και να μετατραπούν σε υποχρέωση πρόληψης σε εθνικό επίπεδο.

ΥΠΕΝ: 151 ΝΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΝΙΣΧΥΟΥΝ ΤΙΣ ΔΑΣΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Εκτεταμένο πρόγραμμα ουσιαστικής ενίσχυσης του μηχανοκίνητου στόλου των δασικών υπηρεσιών σε ολόκληρη τη χώρα βρίσκεται σε εξέλιξη το τελευταίο διάστημα, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της Γενικής Γραμματείας Δασών.

Όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, σύμφωνα με πηγές του Υπουργείου, απώτερος στόχος της όλης πρωτοβουλίας είναι η ουσιαστική ενίσχυση και ενδυνάμωση της πρόληψης, της προστασίας και της αποτελεσματικής διαχείρισης των δασικών οικοσυστημάτων. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας αυτής, παραχωρούνται συνολικά 151 καινούργια υπηρεσιακά οχήματα τύπου ISUZU D-MAX 4x4, τετραπρόσωπα pick-up, τα οποία διατίθενται στις Περιφερειακές Δασικές Υπηρεσίες, καθώς και στη Γενική Διεύθυνση Δασών και Δασικού Περιβάλλοντος, προκειμένου να καλύψουν τις αυξημένες επιχειρησιακές ανάγκες επιτήρησης, διαχείρισης και προστασίας των δασικών εκτάσεων.

Παρελήφθησαν τα πρώτα 101 οχήματα

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, ήδη 101 από τα νέα οχήματα έχουν παραχωρηθεί οριστικά και έχουν κατανεμηθεί σε δασικές υπηρεσίες σε όλη την επικράτεια, με σαφή και

δεσμευτική υποχρέωση να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για υπηρεσιακούς σκοπούς. Τα οχήματα αυτά προορίζονται για τη μεταφορά προσωπικού και εξοπλισμού, για την υποστήριξη εργασιών που σχετίζονται με την προστασία και τη διαχείριση των δασών, καθώς και για τις καθημερινές ανάγκες επιτήρησης και φροντίδας των δασικών περιοχών. Παράλληλα, προβλέπεται η ορθή συντήρησή τους σύμφωνα με τη νομοθεσία που διέπει τα κρατικά οχήματα, με το κόστος λειτουργίας και συντήρησης να βαρύνει τις υπηρεσίες στις οποίες έχουν παραχωρηθεί.

Ταυτόχρονα, έχει ήδη ξεκινήσει και η διαδικασία αποχώρησης των υπολοίπων νέων υπηρεσιακών αυτοκινήτων από τις εγκαταστάσεις της ΚΑΥ Αμυγδαλέζας προς τις αρμόδιες περιφερειακές δασικές υπηρεσίες, σηματοδοτώντας την επόμενη φάση της κατανομής τους και τη σταδιακή πλήρη ενεργοποίησή τους στο πεδίο. Οι ίδιες πηγές του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, επισημαίνουν ότι η επιλογή των συγκεκριμένων οχημάτων έγινε με κριτήρια την ευελιξία, την αντοχή και την αξιοπιστία τους, ιδίως σε δύσβατες και απαιτητικές δασικές διαδρομές, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται αποτελεσματικά στις ιδιαιτερότητες του ελληνικού ανάγλυφου και στις ανάγκες εργασίας σε απαιτητικά εδαφικά

και δασικά περιβάλλοντα.

Έρχονται και νέες πρωτοβουλίες

Η απόκτηση και διάθεση των 151 αυτών οχημάτων αναμένεται να έχει συνέχεια και με άλλες σχετικές πρωτοβουλίες, καθώς αυτή εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλέγμα πρωτοβουλιών και προγραμμάτων που στοχεύουν στη συνολική θωράκιση των δασών και στη βελτίωση της λειτουργικότητας των δασικών υπηρεσιών. Ο στόχος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της Γενικής Γραμματείας Δασών είναι με την ενίσχυση της καθημερινής επιχειρησιακής τους ικανότητας, οι δασικές υπηρεσίες να αποκτήσουν ένα ακόμα κρίσιμο εργαλείο για την πρόληψη και την έγκαιρη αντιμετώπιση φυσικών κινδύνων, όπως οι δασικές πυρκαγιές, αλλά και για την αποκατάσταση προβλημάτων που σχετίζονται με τα δάση και τα φυσικά οικοσυστήματα. Η επίτευξη του στόχου αυτού, εκπνέει από το Υπουργείο ότι θα ενισχύσει ουσιαστικά την ετοιμότητα του κρατικού μηχανισμού στο να προστατεύει προστατεύει τον δασικό πλούτο της χώρας, αλλά και στο να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα και την υγεία των φυσικών οικοσυστημάτων σε όλη την Ελλάδα.

ΒΕΑ: ΞΕΚΙΝΑΕΙ Η ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΤΗΣΙΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

Από την Τετάρτη, 11 Φεβρουαρίου, ξεκινάει η διαδικτυακή υποβολή των ετήσιων εκθέσεων αποβλήτων για το έτος αναφοράς 2025 μέσω της πλατφόρμας του Ηλεκτρονικού Μητρώου Αποβλήτων (ΗΜΑ). Παράλληλα, οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί μπορούν να υποβάλουν εκθέσεις σχετικά με τα απόβλητα τροφίμων μέσω του Ηλεκτρονικού Μητρώου Αποβλήτων Τροφίμων (ΗΜΑΤ).

Τα παραπάνω επισημαίνει το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Αθηνών σε ανάρτησή του στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για την ενημέρωση των επιχειρήσεων, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Η προθεσμία για την υποβολή των εκθέσεων είναι τρεις μήνες, έως και τη Δευτέρα 11 Μαΐου 2026, δίνοντας τον απαραίτητο χρόνο στις επιχειρήσεις να ολοκληρώσουν τη διαδικασία. Η ηλεκτρονική υποβολή στοχεύει στη διασφάλιση της διαφάνειας, της σωστής διαχείρισης αποβλήτων και στην υποστήριξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της χώρας.

Οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να επισκεφθούν τις αντίστοιχες πλατφόρμες ΗΜΑ και ΗΜΑΤ για λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες υποβολής και τις απαιτούμενες πληροφορίες.

Υπενθυμίζεται ότι η ενέργεια αυτή εντάσσεται στη συνολική προσπάθεια για καλύτερη παρακολούθηση και διαχείριση των αποβλήτων, ενισχύοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη και την περιβαλλοντική συμμόρφωση των επιχειρήσεων.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Ο ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΟΘΕΗΣ-ΨΥΧΙΚΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙ ΤΗΝ ΚΤΙΡΙΑΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ

Τα κτίρια «μιλάνε» κι ας στέκονται σαν άψυχα σ' έναν δρόμο, σε μια πλατεία, σε μια γειτονιά. «Μιλάνε» σε αυτούς που δεν τα προσπερνάνε, αλλά τα προσέχουν και τα παρατηρούν. Και καθώς «μιλάνε», αφηγούνται την ιστορία του τόπου τους, εκεί όπου χτίστηκαν και ρίζωσαν, μαρτυρούν την εξέλιξη μιας περιοχής, την ακμή της ή την παρακμή της, δείχνουν την τεχνολογία μιας εποχής, τις επιδράσεις και τα χαρακτηριστικά της.

Τα κτίρια «μιλάνε» και ο δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού αποφάσισε να «ακούσει» εκείνα της δικής του περιοχής και των τριών δημοτικών κοινοτήτων που τον συνθέτουν, δηλαδή της Φιλοθέης, του Ψυχικού και του Νέου Ψυχικού. Μεσοπολεμικές περιοχές και οι τρεις, διαπλάστηκαν περίπου την ίδια εποχή, αλλά κάτω από διαφορετικές συνθήκες και προϋποθέσεις, το Ψυχικό ως Κηπούπολη, το Νέο Ψυχικό ως προσφυγικός οικισμός μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή και η Φιλοθέη ως συνεταιριστικός οικισμός για τους υπαλλήλους της Εθνικής Τράπεζας. Και στις τρεις περιοχές συναντά κανείς σημαντικό αριθμό αξιόλογων κτιρίων, πολλά εκ των οποίων φέρουν την υπογραφή διακεκριμένων αρχιτεκτόνων και μηχανικών.

Σε συνεργασία με τη MONUMENTA, η δημοτική Αρχή προχωρά στην υλοποίηση του ερευνητικού προγράμματος «Καταγραφή ιστορικών κτιρίων δήμου Φιλοθέης-Ψυχικού της περιόδου 1924-1970», το οποίο αφορά και στις τρεις δημοτικές κοινότητες. Το πρόγραμμα προβλέπει την αναλυτική καταγραφή και φωτογράφιση των ιστορικών κτιρίων της συγκεκριμένης περιόδου, τη συλλογή προφορικών μαρτυριών μέσα από συνεντεύξεις κατοίκων σχετικά με την ιστορία των κτιρίων, καθώς και τη συγκέντρωση αρχειακού υλικού. Παράλληλα, θα υλοποιούνται δράσεις ενημέρωσης των πολιτών για την τοπική ιστορία και την αρχιτεκτονική κληρονομιά, όπως ομιλίες, ξεναγήσεις και εκπαιδευτικά προγράμματα.

Απώτερος σκοπός είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ιστορικού αρχείου του δήμου, καθώς και η προστασία και ανάδειξη της σημαντικής αρχιτεκτονικής ταυτότητάς του.

Η καταγραφή ξεκίνησε την περασμένη Δευτέρα (2/2) από το κτίριο όπου στεγάζεται η Δημοτική Βιβλιοθήκη στο Ψυχικό. Ήταν το σπίτι του Κοσμά Πολίτη, που κτίστηκε μεταξύ 1929-1932 και είναι διατηρητέο. Για διάστημα επτά μηνών, οι συνεργάτες της MONUMENTA -αρχαιολόγοι και αρχιτέκτονες- θα προχωρούν στη συστηματική εξωτερική φωτογράφιση και μελέτη των ιστορικών κτιρίων. Θα ακολουθήσει το Νέο Ψυχικό και κατόπιν η Φιλοθέη.

Κάθε Παρασκευή θα πραγματοποιούνται δίωρες συνα-

ντήσεις με κατοίκους και με στόχο την ενημέρωση και τη συνεργασία τους στη συλλογή προφορικών μαρτυριών, παλαιών φωτογραφιών και σχετικών τεκμηρίων. Το πρόγραμμα επιδιώκει να ενισχύσει τη συνεργασία με τους κατοίκους, ώστε να αναγνωριστεί η αξία του αρχιτεκτονικού αποθέματος και του ιδιαίτερου πολιτισμικού τοπίου του δήμου και να διασφαλιστεί η προστασία τους με τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.

«Έχουμε ακίνητα με τόσο ξεχωριστό ενδιαφέρον και με δεδομένο πως πλέον και αυτή η περιοχή δέχεται μεγάλη οικιστική πίεση, ανταποκριθήκαμε στο να καταγράψουμε τα ιστορικά κτίρια και να αναδείξουμε την ιστορία του τόπου μας», λέει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο δήμαρχος Φιλοθέης-Ψυχικού Χαράλαμπος Μπανάτσος και συνεχίζει:

«Φυσικά θέλουμε να βρούμε και μια φόρμουλα ως δήμος για προστασία. Έχουμε 78 διατηρητέα κτίρια μόνο στο Ψυχικό. Η καταγραφή των ιστορικών κτιρίων δεν αποτελεί μια απλή ερευνητική πρωτοβουλία, συνιστά μια ουσιαστική δράση τεκμηρίωσης, προστασίας και ανάδειξης της συλλογικής μας ταυτότητας».

Στην ερώτηση, αν στο πέρασμα του χρόνου η περιοχή είχε σημαντικές κατεδαφίσεις, ο κ. Μπανάτσος απαντά: «Ναι, είχαμε κι εδώ πολλές κατεδαφίσεις τις προηγούμενες δεκαετίες, μόνο τα τελευταία χρόνια γκερμίστηκαν πάνω από 200 κτίρια. Και υπάρχει τώρα και ο ΝΟΚ, για τον οποίο υπάρχουν τόσες αντιδράσεις στους δήμους, επειδή αλλάζει το οικιστικό περιβάλλον κι έχουμε προχωρήσει σε νομικές ενέργειες κατά του ΝΟΚ. Οι τρεις οικισμοί διαμορφώθηκαν με διαφορετικές συνθήκες, όμως διατηρούν μέχρι σήμερα τον ιδιαίτερο χαρακτήρα τους».

Ο δήμαρχος Φιλοθέης-Ψυχικού αναφέρει το σημαντικό αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό αποτύπωμα του δήμου, όπου το φυσικό περιβάλλον συνυπάρχει αρμονικά με τον δομημένο χώρο και θεωρεί τη δημιουργία του αρχείου, ιδιαίτερα σημαντική υπόθεση. Λέει συγκεκριμένα:

«Σε συνεργασία με τη MONUMENTA, δημιουργούμε τις βάσεις για ένα ολοκληρωμένο ιστορικό αρχείο, το οποίο θα αποτελέσει σημείο αναφοράς για τις επόμενες γενιές και θεμέλιο για τεκμηριωμένες πολιτικές προστασίας της αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς. Η κάθε μια από τις τρεις δημοτικές κοινότητες έχει τα δικά της κτιριακά χαρακτηριστικά. Η Φιλοθέη και το Ψυχικό είναι περιοχές αποκλειστικής κατοικίας, έχουν κάποια κοινά ως προς τις χρήσεις, υπάρχουν σημεία, που δεν γνωρίζεις σε ποια από τις δύο περιοχές βρίσκεσαι. Αντίθετα στο Νέο Ψυχικό, που είναι περιοχή που προέκυψε μετά το προσφυγικό κύμα από τη Μικρασιατική Καταστροφή, έχουμε μεικτές χρήσεις,

υπάρχουν πολυκατοικίες και καταστήματα.

Στόχος σε πρώτη φάση είναι η καταγραφή και η δημιουργία αυτού του αρχείου και σε δεύτερη φάση το τι ενέργειες μπορούμε να κάνουμε για την προστασία και την ανάδειξη».

Και προσθέτει: «Οι δημότες το βλέπουν θετικά, γιατί η πρωτοβουλία αυτή έχει σκοπό την προστασία του οικιστικού περιβάλλοντος. Βέβαια υπάρχουν κι εκείνοι που θα θελήσουν για παράδειγμα να πουλήσουν το κτίριό τους και μπορούν να σου πουν ότι δεν γίνεται να τους στερήσεις το κέρδος. Οπότε χρειάζεται να δούμε τι κίνητρα μπορείς να δώσεις στους ιδιοκτήτες, ώστε να προστατευτεί το οικιστικό περιβάλλον».

«Μέσα από την καταγραφή των κτιρίων προκύπτει η ίδια η ιστορία της πόλης»

Η MONUMENTA είναι Αστική Μη Κερδοσκοπική Εταιρεία, για την προστασία της φυσικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς Ελλάδας και Κύπρου, η οποία από το 2013 υλοποιεί συστηματικά προγράμματα καταγραφής ιστορικών κτιρίων του 19ου και 20ού αιώνα, με στόχο τη μελέτη, την προστασία και την ανάδειξή τους.

Η αρχαιολόγος και συντονίστρια Ειρήνη Γρατσιά, λέει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ: «Καταγράφουμε από το 2013 τα παλαιά κτίρια. Στην Αθήνα έχει γίνει καταγραφή 11.500 κτιρίων έως το 1940, στη Θεσσαλονίκη 1.500, θα κάνουμε και στον Πειραιά και σε άλλες πόλεις. Τώρα στον δήμο Φιλοθέης-Ψυχικού ξεκινήσαμε από το κτίριο, που υπήρξε το σπίτι του Κοσμά Πολίτη και σήμερα στεγάζεται εκεί η Δημοτική Βιβλιοθήκη».

Ρωτάμε τι είναι αυτό που καθιστά ένα κτίριο ιστορικό. Κρίνεται με βάση την παλαιότητα και το ότι έφτασε έως τις ημέρες μας; «Με βάση την παλαιότητα, που εδώ αφορά στην περίοδο 1924-1970», μας απαντά και συνεχίζει: «Έστω κι ένα κακό κτίριο αποκτά την ιστορικότητά του. Μας ενδιαφέρει η αισθητική του, ο αρχιτέκτονας, αλλά η καταγραφή αφορά και κτίρια, που δεν έχουν αισθητική αξία και τα μη σπουδαία κτίρια δηλαδή. Εδώ μιλάμε για περίπου 2.000 κτίρια και στις τρεις δημοτικές κοινότητες. Είναι μεσοπολεμικός δήμος, μας ενδιαφέρει τι έχει απομείνει και αποτυπώνει την ιστορία του».

Ρωτάμε ακόμη αν διαμορφώθηκαν κτιριακές διαφορές στις τρεις δημοτικές κοινότητες και εξηγεί:

Συνέχεια στη σελ 14

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Ο ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΟΘΕΗΣ-ΨΥΧΙΚΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΙ ΤΗΝ ΚΤΙΡΙΑΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ

Συνέχεια από σελ 13

«Ναι, υπάρχει διαφορά. Ήταν άλλες οι συνθήκες και άλλος ο στόχος της κάθε περιοχής. Το Ψυχικό ουσιαστικά δημιουργήθηκε από την ιδιωτική πρωτοβουλία, ενώ η Φιλοθέη προέκυψε από συνεταιρισμό τραπεζικών υπαλλήλων. Το Νέο Ψυχικό πάλι αποτελεί προσφυγική περιοχή, προέκυψε από πρόσφυγες μετά τη Μικρασιατική καταστροφή. Αυτό επιφέρει διαφορές στις τρεις περιοχές. Άλλα τα μεγέθη των κτιρίων, άλλοι δρόμοι, στο Ψυχικό μπορείς να δεις πιο στενούς δρόμους, δεν είχαν την ανάγκη να τους απλώσουν. Στη Φιλοθέη πάλι βλέπεις πιο μικρά σπίτια και διαφορετικό τύπο σπιτιών, αλλά και πιο μεγάλους δρόμους, αφού έπρεπε να κυκλοφορήσουν οχήματα και λεωφορεία».

Και αμέσως μετά προσθέτει: «Μέσα από την καταγραφή των κτιρίων προκύπτει η ίδια η ιστορία της πόλης».

Σχετικά με τις δράσεις για τους κατοίκους και πώς αντιμετωπίζουν όλη αυτή την προσπάθεια, επισημαίνει: «Γίνεται ενημέρωση των κατοίκων και συλλογή των ιστοριών τους, συλλέγουμε τις μαρτυρίες τους και όποιο άλλο στοιχείο μπορεί να διαθέτουν. Ήδη έχουμε δημιουργήσει ένα αρχείο με 500 συνεντεύξεις. Επομένως, θέλουμε να δημιουργηθεί κι ένα ιστορικό αρχείο για την πόλη. Οι δημότες στέκονται πολύ θετικά απέναντι σε όλο αυτό, υπάρχει θετική αντιμετώπιση, μας παίρνουν μόνοι τους τηλέφωνο για να μας πουν ότι μπορούν να μας δώσουν στοιχεία».

Στο τέλος, αναλογιζόμαστε σε γενικότερο επίπεδο μια σειρά από υψηλής αισθητικής κτίρια που διέθετε κάποτε η Αθήνα και όχι μόνο, όπως το Δημοτικό Θέατρο, η Βίλα

Μαργαρίτα στους Αμπελόκηπους ή το επιβλητικό Ξενοδοχείο Ακταίων στο Φάληρο και αναρωτιόμαστε αν είναι απλώς μια αίσθηση το ότι η πόλη έχει κατεδαφίσει κτιριακά στολίσια της ή είναι όντως μια πραγματικότητα πως έχει γκρεμίσει ένα μέρος της ίδιας της ιστορίας της.

«Ισχύει αυτό, δεν είναι μόνο αίσθηση, είναι η πραγματικότητα», απαντά η κ. Γρατσιά και προσθέτει: «Στην Αθήνα έχει κατεδαφιστεί το 80% της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της. Είναι μια καταστροφή αυτό που έχει συμβεί. Βέβαια, είναι και οι εποχές τέτοιες, όπως τότε που υπήρχε το στεγαστικό πρόβλημα, αλλά δεν παύει να είναι μια καταστροφή και όχι μόνο στην Αθήνα. Το ίδιο ισχύει και σε άλλες πόλεις, στη Θεσσαλονίκη, στο Πειραιά, στην Τρίπολη και αλλού. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν κίνητρα και εκπαίδευση, ώστε να μην συμβαίνει αυτό».

Η ΝΕΑ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΚΤΟΡ

Ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ με ανακοίνωσή του έκανε γνωστή τη νέα του οργανωτική δομή η οποία περιλαμβάνει ένα νέο λειτουργικό μοντέλο, με καθετοποίηση των δραστηριοτήτων του Ομίλου, βέλπιστα εταιρική διακυβέρνηση και στόχο την ταχύτερη επιχειρηματική ανάπτυξή του και την παραγωγή αξίας για τους μετόχους και την κοινωνία.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, όπως αναφέρεται στη σχετική ανακοίνωση, ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ συνεχίζει την υλοποίηση ενός ολιστικού μετασχηματισμού και μετεξελίσσεται σε έναν πολυδιάστατο Όμιλο Συμμετοχών. Οι βασικές θυγατρικές του εταιρείες, που έχουν αναλάβει την επιχειρηματική ανάπτυξη κάθε πυλώνα δραστηριότητας, λειτουργούν εφεξής με καθετοποιημένο μοντέλο, πιο αποτελεσματική δομή, απλοποιημένες διαδικασίες, διακριτούς ρόλους, σε συνδυασμό βέλτιστων πρακτικών και με ενισχυμένο έλεγχο από τη μητρική, την οποία υποστηρίζουν και εξυπηρετούν κατά προτεραιότητα.

Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ΑΚΤΟΡ, κ. Αλέξανδρος Εξάρχου δήλωσε: «Στον Όμιλο ΑΚΤΟΡ είμαστε δεσμευμένοι στη συνέπεια μεταξύ λόγων και πράξεων. Τον Οκτώβριο του 2024 είχαμε υποσχεθεί ότι θα μετατρέπαμε τον Όμιλο ΑΚΤΟΡ σε έναν πολυσιδηρό και σύγχρονο Όμιλο που θα λειτουργεί με τις καλύτερες διεθνείς πρακτικές. Έπειτα από εντατικές προσπάθειες που κατέβαλαν οι ομάδες εργασίας μας, υπό την υποστήριξη συμβούλων διεθνούς κύρους, σήμερα αυτή η υπόσχεση γίνεται πραγματικότητα: Φέρνουμε ένα νέο, σύγχρονο και αποτελεσματικό λειτουργικό μοντέλο με νέα συστήματα, διαδικασίες και οργανογράμματα, που θα μας επιτρέψουν να επιταχύνουμε την επιχειρηματική μας ανάπτυξη, να δημιουργήσουμε νέες ευκαιρίες στην αγορά και να επεκτείνουμε τις ενδοομιλικές συνεργασίες. Ενισχύουμε την ηγετική μας ομάδα, επενδύου-

με σε ένα μοντέρνο επιχειρησιακό μοντέλο και συνεχίζουμε την πολυδιάστατη αναδιοργάνωση του Ομίλου, έχοντας ως στόχο την τήρηση των δεσμεύσεών μας προς το επενδυτικό κοινό και την παραγωγή αξίας για τους μετόχους και την κοινωνία».

Επιπλέον, ο Όμιλος ΑΚΤΟΡ, υπογραμμίζει ότι επενδύει στρατηγικά στον ψηφιακό του μετασχηματισμό και έχει ήδη υλοποιήσει ένα πολύ σημαντικό τμήμα του συγκεκριμένου σχεδιασμού, διασυνδέοντας πληροφοριακά συστήματα νέας γενιάς που θα φέρουν μεγαλύτερες συνέργειες, καλύτερη αποδοτικότητα και βέλτιστο οικονομικό έλεγχο στα έργα του.

Η νέα δομή

Σε επίπεδο Ομίλου:

Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος αναλαμβάνει ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Group Chief Operating Officer ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, Group Chief Legal Officer ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, Group Chief Financial Officer ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, Group Chief Commercial Officer ο κ. Γιώργος Συριανός, Group Chief of Staff η κα. Εβίτα Τσαρπιλίδου, Group Chief Communications Officer ο κ. Γιώργος Τσαπρούνης και Group Chief Human Resources Officer η κα. Ιφιγένεια Κάλφα.

Στις κύριες θυγατρικές του Ομίλου καθήκοντα Διευθυντών Συμβούλων αναλαμβάνουν:

ΑΚΤΟΡ ENERGY: κ. Αλέξανδρος Εξάρχου

ΑΚΤΟΡ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ και ΑΚΤΟΡ ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ: κ. Αναστάσιος Αρανίτης

ΑΚΤΟΡ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ: κα. Γεωργία Γλννού

ΑΚΤΟΡ ΑΚΙΝΗΤΑ: κα. Τζωρτζίνα Μητσοτάκη

ΑΚΤΟΡ FACILITY MANAGEMENT: κ. Αλέξανδρος Αλιβιζάτος.

Τα νέα Διοικητικά Συμβούλια των κύριων θυγατρικών του Ομίλου θα έχουν την ακόλουθη σύνθεση:

ΑΚΤΟΡ ENERGY: Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Αντιπρόεδρος ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, και μέλη ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, και η κα. Εβίτα Τσαρπιλίδου.

ΑΚΤΟΡ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ: Πρόεδρος ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Αντιπρόεδρος ο κ. Γιώργος Συριανός, Διευθύνων Σύμβουλος ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, και μέλη ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, ο κ. Δημήτριος Ρέππας, και ο κ. Λουκάς Παπάζογλου.

ΑΚΤΟΡ ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ: Πρόεδρος ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Αντιπρόεδρος ο κ. Γιώργος Συριανός, Διευθύνων Σύμβουλος ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, και μέλη ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, η κα. Μαρίνα-Ελένη Ντισσοπούλου και ο κ. Ιωάννης Σαγκριώτης.

ΑΚΤΟΡ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ: Πρόεδρος ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Αντιπρόεδρος ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, Διευθύνουσα Σύμβουλος η κα. Γεωργία Γλννού, και μέλη ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, και ο κ. Πάνος Τσακίρης.

ΑΚΤΟΡ ΑΚΙΝΗΤΑ: Πρόεδρος ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Αντιπρόεδρος ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, Διευθύνουσα Σύμβουλος η κα. Τζωρτζίνα Μητσοτάκη και μέλη ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, και ο κ. Ιωάννης Ερμιλίου.

ΑΚΤΟΡ FACILITY MANAGEMENT: Πρόεδρος ο κ. Αλέξανδρος Εξάρχου, Αντιπρόεδρος ο κ. Αναστάσιος Αρανίτης, Διευθύνων Σύμβουλος ο κ. Αλέξανδρος Αλιβιζάτος, και μέλη ο κ. Κωνσταντίνος Αδαμόπουλος, ο κ. Ιωάννης Αργυρόπουλος, και η κα. Εβίτα Τσαρπιλίδου.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ: 116 ΕΚΑΤ. ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΟ 2026

Παρά δασμούς και περικοπές κινήτρων, η παγκόσμια αγορά επιταχύνει

Η αγορά της ηλεκτροκίνησης συνεχίζει να αναπτύσσεται δυναμικά, παρά τα εμπόδια που θέτουν οι ανά τον κόσμο κυβερνητικές πολιτικές, παρά τους δασμούς και τη σταδιακή κατάργηση επιδοτήσεων. Όπως ενημερώνει ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Πληροφορικής και Επικοινωνιών Ελλάδας (ΣΕΠΕ), τα νέα στοιχεία της Gartner επιβεβαιώνουν ότι ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων, παγκοσμίως, θα εκτοξευθεί στα 116 εκατ. το 2026, σηματοδοτώντας μια θεαματική μετάβαση στη νέα εποχή μετακίνησης.

Η αύξηση αυτή, κατά 30% μέσα σε έναν χρόνο, αποδεικνύει ότι η ηλεκτροκίνηση έχει περάσει πλέον το σημείο καμπής και καθιερώνεται ως κυρίαρχη επιλογή για οδηγούς, κατασκευαστές και αγορές. Σύμφωνα με την Gartner, το 2026 στους δρόμους θα κυκλοφορούν ηλεκτρικά οχήματα κάθε τύπου: αυτοκίνητα, λεωφορεία, βαν και βαρέα φορτηγά.

Η πιο εντυπωσιακή εικόνα προκύπτει από την άνοδο τόσο των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων (BEVs), όσο και των plug-in υβριδικών (PHEVs). Τα BEVs εκτινάσσονται από 59,48 εκατ. το 2025 σε 76,34 εκατ. το 2026. Τα PHEVs αυξάνονται από 30,07 εκατ. σε 39,84 εκατ., μια εντυπωσιακή άνοδος 32% σε ένα έτος.

Το BEV παραμένει η κυρίαρχη τεχνολογία - «λογικά», όπως

σημειώνει η Gartner - ωστόσο η διείσδυση των PHEVs κερδίζει συνεχώς έδαφος, καθώς προσφέρουν την ασφάλεια ενός εφεδρικού κινητήρα για μεγαλύτερες αποστάσεις, κάτι που φαίνεται να καθυστεράει χιλιάδες καταναλωτές, που κάνουν το πρώτο βήμα προς την ηλεκτροκίνηση.

Η Κίνα στο τιμόνι

Η μεγαλύτερη αγορά EV παγκοσμίως παραμένει χωρίς αμφιβολία η Κίνα. Η Gartner προβλέπει ότι το 2026 η χώρα θα αντιπροσωπεύει το 61% του συνολικού παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων. Η πρωτοκαθεδρία αυτή απορρέει από τη δεκαετή στρατηγική της χώρας σε παραγωγή μπαταριών, υποδομές φόρτισης και αυστηρά περιβαλλοντικά πρότυπα. Ακόμη και οι πολιτικές των ΗΠΑ, με νέους δασμούς στις εισαγωγές ηλεκτρικών οχημάτων, δεν αναμένεται να ανακόψουν τη συνολική πορεία της αγοράς. Όπως επισημαίνει η Gartner, «παρά τους δασμούς στις εισαγωγές και την κατάργηση επιδοτήσεων σε πολλές χώρες, ο αριθμός των EV στον δρόμο θα αυξηθεί κατά 30% το 2026».

Η δήλωση αυτή λειτουργεί ως επιβεβαίωση ότι η παγκόσμια ζήτηση καθοδηγείται από βαθύτερα - και πλέον μη αναστρέψιμα - δομικά στοιχεία: την τεχνολογία, την τιμή της μπαταρίας,

τις οικολογικές απαιτήσεις και την αλλαγή συμπεριφοράς των οδηγών.

Τι έρχεται

Η αύξηση κατά 26,6 εκατ. ηλεκτρικά οχήματα μέσα σε έναν χρόνο δημιουργεί πιέσεις και ευκαιρίες σε ολόκληρο το οικοσύστημα της αυτοκίνησης. Από τις υποδομές φόρτισης, καθώς θα χρειαστούν επενδύσεις, αναβαθμίσεις και μεγαλύτερη γεωγραφική κάλυψη, μέχρι τα ενεργειακά δίκτυα, που θα δεχθούν πρόσθετο φορτίο, απαιτώντας έξυπνες λύσεις διαχείρισης.

Και από τη βιομηχανία μπαταριών, που θα βρεθεί στο επίκεντρο ενός νέου κύκλου καινοτομίας και ανταγωνισμού μέχρι τις περιβαλλοντικές πολιτικές, καθώς κυβερνήσεις και πόλεις θα πρέπει να προσαρμόσουν κανονισμούς, κίνητρα και υποδομές.

Σύμφωνα με τους αναλυτές της εταιρείας, το 2026 αναμένεται να είναι μια χρονιά-ορόσημο: η στιγμή, όπου η ηλεκτροκίνηση παύει να είναι αναδυόμενη τεχνολογία και γίνεται κυρίαρχη μορφή κινητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

ΤΑΞΙ ΧΩΡΙΣ ΟΔΗΓΟ ΘΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΟΥΝ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ

Η Waymo, η αμερικανική εταιρεία κατασκευής αυτοκινήτων χωρίς οδηγό, δήλωσε ότι ελπίζει να λειτουργήσει μια υπηρεσία ρομποτικού ταξί στο Λονδίνο ήδη από τον Σεπτέμβριο του τρέχοντος έτους.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου δήλωσε ότι σχεδιάζει να αλλάξει τους κανονισμούς κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2026 ώστε να επιτρέψει στα ταξί χωρίς οδηγό να λειτουργούν στην πόλη, αλλά δεν έχει δώσει συγκεκριμένη ημερομηνία, αναφέρει το BBC.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, η Waymo δήλωσε ότι μια πιλοτική υπηρεσία θα ξεκινήσει τον Απρίλιο και η υπουργός Τοπικών Μεταφορών Lilian Greenwood δήλωσε: «Υποστηρίζουμε την Waymo και άλλους φορείς εκμετάλλευσης μέσω των πιλοτικών προγραμμάτων μας για επιβατικά αυτοκίνητα και των κανονισμών υπέρ της καινοτομίας, ώστε να γίνουν τα αυτόνομα αυτοκίνητα πραγματικότητα στους βρετανικούς δρόμους».

Η εταιρεία, η οποία ανήκει στην Alphabet, μητρική της Google, παρουσίασε έναν στόλο αυτοκινήτων που έφερε στο Ηνωμένο Βασίλειο στο Μουσείο Μεταφορών του Λονδίνου. Τα οχήματα της Waymo χειρίζεται αυτή τη στιγμή ένας οδηγός ασφαλείας, ο οποίος χαρτογραφεί τους δρόμους, αναφέρει το BBC.

Αλλά όταν η υπηρεσία ξεκινήσει να απευθύνεται σε επιβάτες που πληρώνουν, δεν θα υπάρχει άνθρωπος στο τιμόνι.

Η Lilian Greenwood, η οποία παρευρέθηκε στην εκδήλωση

της Waymo, δήλωσε ότι αναμένει ότι τα οχήματα χωρίς οδηγό θα κάνουν τους δρόμους της πόλης ασφαλέστερους.

«Γνωρίζουμε ότι, σε αντίθεση με τους ανθρώπους οδηγούς, τα αυτοματοποιημένα οχήματα δεν κουράζονται, δεν αποσπάται η προσοχή τους και δεν οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ», είπε.

Πρόσθεσε, ωστόσο, ότι τα αυτόνομα οχήματα έπρεπε επίσης να πληρούν αυστηρά πρότυπα ασφαλείας, «συμπεριλαμβανομένης της προστασίας από χάκερ και κυβερνοπειλές» προτού επιτραπούν στους δρόμους του Ηνωμένου Βασιλείου.

Αυτοκίνητα Waymo βρίσκονται ήδη στους δρόμους του Λονδίνου, με οδηγούς ασφαλείας που πραγματοποιούν χαρτογράφηση. Δεν είναι ακόμη διαθέσιμα προς ενοικίαση.

Η κυβέρνηση έχει εκτιμήσει ότι η βιομηχανία αυτόνομων οχημάτων θα μπορούσε να προσθέσει 42 δισεκατομμύρια λίρες στην οικονομία του Ηνωμένου Βασιλείου έως το 2035 και να δημιουργήσει σχεδόν 40.000 νέες θέσεις εργασίας, αναφέρει το BBC.

Οι επιβάτες θα μπορούν να καλούν το Waymo robotaxi μέσω μιας εφαρμογής, μόλις το επιτρέψουν οι κανόνες.

Το όχημα Waymo χρησιμοποιεί τέσσερα συστήματα αισθητήρων για τη συλλογή δεδομένων από τον κόσμο γύρω του: lidar, όραση, ραντάρ και μικρόφωνο.

Ισχυρίζεται ότι αυτή η τεχνολογία, επιτρέπει τον εντοπισμό αντικειμένων σε απόσταση έως και τριών γηπέδων ποδοσφαίρου, εξασφαλίζοντας πλήρη επίγνωση του περιβάλλο-

ντος σε 360 μοίρες. Επίσης αυτοί οι αισθητήρες εξασφαλίζουν ότι το αυτοκίνητο μπορεί να πλοηγηθεί με ασφάλεια και σε περιπτώσεις κακοκαιρίας (βροχή, ομίχλη).

Ένας ισχυρός υπολογιστής στο πορτοπαγκάζ επεξεργάζεται αυτά τα δεδομένα και προσδιορίζει τις ενέργειες και τις αντιδράσεις του αυτοκινήτου σε πραγματικό χρόνο.

Ένας εκπρόσωπος της Waymo δήλωσε ότι οι τιμές θα είναι «ανταγωνιστικές» αλλά «premium» και θα αυξάνονται σε περιόδους υψηλής ζήτησης.

Η Waymo συνεργάζεται με την Jaguar για το ρομποτικό ταξί.

Οι ανταγωνιστικές εταιρείες Uber και Lyft είναι επίσης έτοιμες να λανσάρουν υπηρεσίες robotaxi στο Ηνωμένο Βασίλειο όταν αλλάξουν οι κανόνες.

Τα αυτοκίνητα της Waymo είναι Jaguar, ενώ η Lyft και η Uber έχουν επιλέξει να συνεργαστούν με την κινεζική εταιρεία Baidu.

Η Waymo αναφέρει ότι έχουν διανυθεί συνολικά 173 εκατομμύρια μίλια από τα αυτοκίνητά της πλήρως αυτόνομα, κυρίως στις ΗΠΑ. Η Waymo διαθέτει στόλο 1.000 ρομποτικών ταξί στο Σαν Φρανσίσκο και 700 στο Λος Άντζελες.

Έχουν κυκλοφορήσει κάποιες ειδήσεις για αυτοκίνητα που δυσλειτουργούν, με αποτέλεσμα περιστασιακά να παγιδεύονται επιβάτες μέσα.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΞΕΝΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ: ΡΕΚΟΡ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ 69% ΣΤΗΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ Αυξανόμενη κυριαρχία και στη ρευστότητα της αγοράς

Η συμμετοχή των διεθνών επενδυτών στην συνολική κεφαλαιοποίηση του ελληνικού χρηματιστηρίου αυξήθηκε το 2025, σε επίπεδο ρεκόρ κοντά στα 69%, σύμφωνα με τα στοιχεία του Χρηματιστηρίου Αθηνών.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, για πέμπτη συνεχόμενη χρονιά, οι ξένοι επενδυτές έχουν ενισχύσει τη θέση τους στην ελληνική χρηματιστηριακή αγορά, με την συμμετοχή των ξένων στην κεφαλαιοποίηση του Χ.Α. στα τέλη Σεπτεμβρίου να φθάνει στο 69,3% που αποτελεί ιστορικό υψηλό, που ισοδυναμεί με 82,8 δισ. ευρώ, το υψηλότερο επίπεδο που έχει καταγραφεί ποτέ.

Αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση 34% στην αξία των ξένων συμμετοχών σε σύγκριση με τα Euro 60,9 δισ. που καταγράφηκαν στο τέλος του 2024.

Η συμμετοχή των ξένων στη ρευστότητα ανέβηκε στο 64,1% το 2025 - σε επίπεδο που δεν είχε παρατηρηθεί από την προ-κρίσης περίοδο (πλησιάζοντας το 64,9% του 2014)—σηματοδοτώντας μια σταθερή άνοδο από το επίπεδο βάσης 50,8% το 2020.

Οι θεσμικοί επενδυτές παραμένουν ο κύριος παράγοντας της ξένης ιδιοκτησίας, με τις κατανομές να συγκεντρώνονται στον Τραπεζικό τομέα, την Ενέργεια και τις Υποδομές, αντικαταπνίζοντας την εμπιστοσύνη στους βασικούς οικονομικούς τομείς της Ελλάδας.

Η συνύπαρξη της υψηλότερης ιστορικά ιδιοκτησίας (69%) και της κυριαρχίας της στο trading (64%) επιβεβαιώνει ότι η ελληνική χρηματιστηριακή αγορά έχει μεταβεί από μια περιφερειακή αγορά σε έναν προορισμό με ισχυρή πεποίθηση για το παγκόσμιο θεσμικό κεφάλαιο.

Οι συνεχιζόμενες καθαρές εισροές από το 2021 υπογραμμίζουν μια θεμελιώδη αλλαγή στρατηγικής. Οι ελληνικές εισηγμένες εταιρείες δεν θεωρούνται πλέον ως βραχυπρόθεσμα trades, αλλά ως βασικές, μακροπρόθεσμες επενδύσεις σε

διεθνή χαρτοφυλάκια.

Σύμφωνα με το Χρηματιστήριο Αθηνών η διαρκής αύξηση της ξένης εμπλοκής - με την ξένη ιδιοκτησία να φτάνει σε ιστορικό ρεκόρ 68,5% της συνολικής κεφαλαιοποίησης της αγοράς το 2025 όπως προαναφέραμε - οφείλεται στην:

- Βελτιωμένη μακροοικονομική σταθερότητα
- Ισχυρή απόδοση των εταιρειών
- Ελκυστικές αποτιμήσεις
- Εμβάθυνση της ρευστότητας της αγοράς

Η πλήρης αποκατάσταση του Investment Grade (επενδυτική βαθμίδα) το 2025 αποτέλεσε τον ακρογωνιαίο λίθο της αξιοσημείωτης απόδοσης του Χρηματιστηρίου Αθηνών το 2025. Η επίτευξή της δεν έχει μόνο ενισχύσει τις αποτιμήσεις, αλλά έχει διευρύνει μόνιμα το διαθέσιμο κεφάλαιο, θέτοντας τα θεμέλια για τη μελλοντική μετάβαση της αγοράς σε Κατάσταση Αναπτυγμένης.

Το 2025 σηματοδότησε την οριστική αποκατάσταση της κατηγορίας επενδυτικής βαθμίδας της Ελλάδας, μετά την ιστορική αναβάθμιση από τη Moody's τον Μάρτιο του 2025 - τη τελευταία μεγάλη εταιρεία αξιολόγησης που απονέμει την κατηγορία επενδυτικής βαθμίδας.

Η αύξηση της συναλλακτικής δραστηριότητας

Το Χρηματιστήριο Αθηνών έχει διατηρήσει μια σταθερή και συνεχή πορεία επέκτασης της ρευστότητας τα τελευταία χρόνια.

Η απότομη αύξηση της συναλλακτικής δραστηριότητας αντικατοπτρίζει μια σημαντική 'εμβάθυνση' της αγοράς, η οποία χαρακτηρίζεται από ισχυρή σύνθετη επίσημη ανάπτυξη σε όλα τα τμήματα.

Η Μέση Ημερήσια Αξία Συναλλαγών του ΧΑΑ έφτασε τα Euro 219 εκατ. το 2025, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 56,6% σε σχέση με το 2024 και τριπλασιάζοντας το αρχικό επίπεδο

των Euro 65 εκατ. που καταγράφηκε το 2020.

Ο Τομέας Τραπεζών παραμένει κύριος παράγοντας ρευστότητας, η συνολική αύξηση 237% της Μέσης Ημερήσιας Αξίας Συναλλαγών του ΧΑΑ από το 2020 αντανακλά μια υγιή και ευρεία ανάπτυξη σε όλα τα τμήματα της αγοράς.

Το ανοδικό momentum της αγοράς και το 2026 υποστηρίζεται από σημαντικά αυξημένες συναλλαγές, τις υψηλότερες που έχουν καταγραφεί από τον Μάιο του 2008. Σε μόλις 20 συνεδριάσεις, ο Ιανουάριος παράγαγε συναλλαγές συνολικής αξίας 8,3 δισ. ευρώ, μέγεθος εντυπωσιακό αν αναλογιστεί κανείς ότι το σύνολο του Χ.Α. είχε πραγματοποιήσει αντίστοιχο τζίρο κατά το πρώτο εξάμηνο του 2018 (σε 122 συνεδριάσεις), σύμφωνα με την Beta.

Η κεφαλαιοποίηση

Η συνολική κεφαλαιοποίηση της αγοράς έφτασε τα Euro 146,8 δισ. έως το τέλος του έτους, το υψηλότερο επίπεδο από τον Ιούνιο του 2008. Αυτή η επέκταση αντικατοπτρίζει μια επαγγελματική αξιολόγηση της ελληνικής αγοράς, καθώς οι αυξανόμενες αποτιμήσεις στηρίζονται όλο και περισσότερο στις ενισχυμένες βασικές θεμελιώδεις αρχές των εισηγμένων και στην ευρύτερη ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας.

Ο τραπεζικός τομέας παραμένει βασικός κινητήριος παράγοντας για την επέκταση της αγοράς.

Η κεφαλαιοποίησή του αυξήθηκε στα 49,1 δισ. Euro (αύξηση 74% το 2025), αντιπροσωπεύοντας περίπου το 33,4% της συνολικής αγοράς. Η ανάπτυξη της αγοράς ήταν εξαιρετικά ευρεία το 2025. Οι μη χρηματοοικονομικοί τομείς έφτασαν σε συνολική κεφαλαιοποίηση 97,7 δισ. Euro (αύξηση 29,3%), οδηγούμενη από την ισχυρή απόδοση στους τομείς της ενέργειας, της βιομηχανίας και των υποδομών.

ΤΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΛΑΓΚΑΡΝΤ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΤΟΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩ - ΤΙ ΣΥΖΗΤΗΘΗΚΕ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΚΛΕΙΣΤΕΣ ΠΟΡΤΕΣ

Τα επιτόκια της ΕΚΤ θα παραμείνουν αμετάβλητα για όσο διάστημα ο πληθωρισμός συνεχίσει να κινείται στη ζώνη του 2%. Το ισχυρό ευρώ ασκεί καθοδικές πιέσεις στον πληθωρισμό, βρίσκεται στα ραντάρ της ΕΚΤ, αλλά προς το παρόν δεν ανατρέπει τις προβλέψεις και δεν επιβάλλει αλλαγή της νομισματικής πολιτικής.

Στο πλαίσιο αυτό συνοψίζονται τα πολλαπλά μηνύματα που έστειλε η Κριστίν Λαγκάρντ προς τους δανειολήπτες, τους καταθέτες, τους επιχειρηματίες, τους οικονομικούς αναλυτές με τις δηλώσεις της μετά την συνεδρίαση της ΕΚΤ την Πέμπτη. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, ευρωπαϊκές πηγές που είναι σε θέση να γνωρίζουν τα στοιχεία που εξετάστηκαν πίσω από τις κλειστές πόρτες στη συνεδρίαση της Φρανκφούρτης περιγράφουν τη μεγάλη εικόνα:

Η ΕΚΤ δεν πρόκειται να προχωρήσει σε μεταβολή επιτοκίων τους επόμενους μήνες αν δεν μεταβληθούν προς το χειρότερο τα σημερινά δεδομένα. Ο πληθωρισμός στην Ευρωζώνη υποχώρησε στο 1,7% τον Ιανουάριο, σύμφωνα με τα στοι-

χεία της Eurostat από 2% τον Δεκέμβριο και 2,1% τον Νοέμβριο. Μόνον εάν προκύψουν ενδείξεις απότομης βουτιάς του πληθωρισμού η ΕΚΤ θα βρισκόταν αντιμέτωπη με το δίλημμα της μείωσης των επιτοκίων. Το ενδεχόμενο αυτό θα μπορούσε να προκύψει, όπως αναφέρουν αναλυτές, είτε από ένα ισχυρό χτύπημα της ευρωπαϊκής οικονομίας από τους αυξημένους αμερικανικούς δασμούς, είτε από μεγάλο πλήγμα στις ευρωπαϊκές εξαγωγές λόγω του ακριβού ευρώ. Προς το παρόν η ΕΚΤ τηρεί στάση αναμονής. Παρ' ότι η ανάπτυξη στην ευρωζώνη παραμένει ασθενική, το 2025 κινήθηκε στα επίπεδα του 1,5% σε επίσημη βάση.

Στο επιτελείο της ΕΚΤ εκτιμούν ότι είναι πολύ νωρίς για να αποτυπωθούν σε όλο τους το εύρος οι επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή οικονομία (και στην ελληνική) από τις αυξήσεις των αμερικανικών δασμών και την πολιτική του αδύναμου δολαρίου. Τα τελευταία στοιχεία για το εμπόριο μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ συνοψίζονται στα εξής: Στο 9μηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2025 η αξία των ευρωπαϊκών εξαγωγών στις

ΗΠΑ αυξήθηκε 9,4%. Αύξηση 1,7% σημείωσε και η αξία των ελληνικών εξαγωγών στις ΗΠΑ στο αντίστοιχο διάστημα.

Ωστόσο ένα μεγάλο μέρος της σημαντικής αύξησης των ευρωπαϊκών εξαγωγών προς τις ΗΠΑ το 9μηνο του 2025 αποδίδεται στην προσπάθεια επίσημης παράδοσης ευρωπαϊκών εμπορευμάτων στις ΗΠΑ πριν την επιβολή των δασμών, γεγονός που σημαίνει ότι τα στοιχεία των επόμενων μηνών θα μπορούν να δώσουν μία πιο αξιόπιστη εικόνα. Κρίσιμο στοιχείο θα είναι και το ύψος στο οποίο θα σταθεροποιηθεί η ισοτιμία ευρώ - δολαρίου (σήμερα 1 ευρώ ισούται με 1,18 δολάρια) καθώς οι εκτιμήσεις αναλυτών δεν αποκλείουν το 1 ευρώ να ξεπεράσει και το 1,22 δολάρια.

Όλες αυτές οι αβεβαιότητες είναι που αναγκάζουν την ΕΚΤ να είναι πολύ προσεκτική στις κινήσεις της. Γι' αυτό η Κριστίν Λαγκάρντ δεν ανέλαβε καμία δέσμευση για τα επιτόκια, λέγοντας ότι οι αποφάσεις θα λαμβάνονται "συνεδρίαση με συνεδρίαση".

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΑΝΘΕΚΤΙΚΕΣ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ - ΕΞΙ ΣΤΟΥΣ ΔΕΚΑ ΚΛΑΔΟΥΣ ΜΕ ΑΝΟΔΟ ΤΟ 2025

Θετικό πρόσημο παρουσίασαν ξέξι από τους δέκα βασικούς κλάδους των ελληνικών εξαγωγών το 2025, επιβεβαιώνοντας την ανθεκτικότητα του εξαγωγικού τομέα, ιδιαίτερα όταν εξαιρούνται τα πετρελαιοειδή.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, όπως προκύπτει από ανάλυση του Πανελληνίου Συνδέσμου Εξαγωγέων και του Κέντρου Εξαγωγικών Ερευνών και Μελετών (ΚΕΕΜ), επί των προσωρινών στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, οι συνολικές εξαγωγές μειώθηκαν κατά 2,8% στο δωδεκάμηνο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2025, ωστόσο χωρίς τα πετρελαιοειδή καταγράφεται καθαρή αύξηση 2%, γεγονός που αναδεικνύει τη θετική δυναμική σημαντικών παραγωγικών κλάδων της ελληνικής οικονομίας.

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Εξαγωγέων, Αλκιβιάδης Καλαμπόκης: «Ισχνά αυξημένος ήταν ο Δεκέμβριος για τις ελληνικές εξαγωγές που κατέγραψαν αύξηση 0,4%, χωρίς πετρελαιοειδή, σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 2024. Επισημαίνεται ότι οι 8 από τους 12 μήνες του 2025 είχαν θετικό πρόσημο και πιο συγκεκριμένα: Ιανουάριος 9,9%, Φεβρουάριος 5,8%, Μάρτιος 6,7%, Μάιος 9,1%, Ιούνιος 3,7%, Ιούλιος 1,5%, Οκτώβριος 0,3% και Δεκέμβριος 0,4%. Αντίθετα, αρνητικό πρόσημο είχαν οι: Απρίλιος -2,7%, Αύγουστος -7,1%, Σεπτέμβριος -1,5%, Νοέμβριος -5,4% σε σχέση με τον αντίστοιχο περυσινό μήνα.

Παρατηρείται ότι δεν καταγράφεται σημαντική διαφοροποίηση στην αύξηση (0,7%) των ελληνικών εξαγωγών, με πετρελαιοειδή, κατά τον Δεκέμβριο του 2025, διότι η κυριότερη προϊόντική κατηγορία των ελληνικών εξαγωγών, Πετρελαιοειδή-Καύσιμα υποχώρησε κατά -1,3% σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2024».

Αναφερόμενος ο πρόεδρος στη μείωση των εξαγωγών, για το 2025, κατά -2,8% ή 1,4 δισ. ευρώ, με πετρελαιοειδή, επεσήμανε πως η αύξηση των εξαγωγών των ξέξι προϊοντικών κατηγοριών, από τις λοιπές εννιά, δεν κατάφερε να αντισταθμίσει τη συρρίκνωση των εξαγωγών των πετρελαιοειδών-καυσίμων (-14,9% ή 2,22 δισ. ευρώ).

Το θετικό για τη χρονιά, όπως σημείωσε, είναι ότι αφαιρούμενων των πετρελαιοειδών υπάρχει μια καθαρή αύξηση των εξαγωγών που αγγίζει το 2% ή 725,6 εκ. ευρώ, για το έτος 2025. Για το ίδιο χρονικό διάστημα (δωδεκάμηνο), καταγράφεται αύξηση (2,9%) στο εμπορικό έλλειμμα χωρίς τα πετρελαιοειδή και μείωση (-5,9%) του εμπορικού ελλείμματος με τα πετρελαιοειδή, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο (δωδεκάμηνο) του 2024.

Θετικό επίσης χαρακτηρίζει το γεγονός ότι ξέξι από τους δέκα κλάδους των προϊόντων έχουν θετικό πρόσημο, στο δωδεκάμηνο του 2025.

«Η Ευρώπη παραμένει σταθερά ο κυριότερος πελάτης της Ελλάδος και για τον μήνα Δεκέμβριο με το 58,2% των ελληνικών εξαγωγών, με πετρελαιοειδή, ή το 65,9% των ελληνικών εξαγωγών χωρίς τα πετρελαιοειδή, να αποστέλλονται στην Ε.Ε., το μήνα Δεκέμβριο.

Σημειώτέων τα στοιχεία που αφορούν το εμπόριο της Ελλάδος με τις ΗΠΑ δείχνουν τις ελληνικές εξαγωγές να μειώνονται ισχνά κατά (-0,3%) και να αγγίζουν τα 2,40 δισ. ευρώ έναντι 2,41 δισ. ευρώ σε σχέση με το περυσινό δωδεκάμηνο. Αντίστοιχα, οι εισαγωγές μας από τις ΗΠΑ έφτασαν στα 2,34 δισ. ευρώ έναντι των 2,16 δισ. ευρώ, την αντίστοιχη περίοδο του 2024, με αποτέλεσμα το πλεόνασμά μας να είναι 60,3 εκ. ευρώ έναντι 250,7 εκ. ευρώ, στο αντίστοιχο δωδεκάμηνο του 2024» ανέφερε ο πρόεδρος.

Η ανάλυση

Σύμφωνα με ανάλυση επί των προσωρινών στοιχείων της ΕΛ-ΣΤΑΤ, οι εξαγωγές αυξήθηκαν μόλις κατά 30,2 εκ. ευρώ, το μήνα Δεκέμβριο του 2025 ή κατά 0,7% και ανήλθαν σε 4,11 δισ. ευρώ έναντι 4,08 δισ. ευρώ κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2024. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών, αυξήθηκαν κατά 0,4%, με αποτέλεσμα οι εξαγωγές να αγγίζουν τα 3,07 δισ. ευρώ από 3,05 δισ. ευρώ, δηλαδή διευρύνθηκαν μόλις κατά 11,9 εκατ. ευρώ.

Οι εισαγωγές, αυξήθηκαν και αυτές ελαφρώς το Δεκέμβριο του 2025 (1,5% ή 113,6 εκ. ευρώ) και αγγίζουν τα 7,66 δισ. ευρώ έναντι 7,55 δισ. ευρώ κατά τον ίδιο μήνα του έτους 2024. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών, οι εισαγωγές αγαθών διαμορφώθηκαν σε 6,39 δισ. ευρώ από 5,88 δισ. ευρώ, δηλαδή αυξήθηκαν κατά 514,9 εκ. ευρώ ή κατά 8,8%.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω κινήσεων, το εμπορικό έλλειμμα διευρύνθηκε τον εξεταζόμενο μήνα του 2025 κατά 83,4 εκ. ευρώ ή κατά 2,4%, στα 3,55 δισ. ευρώ από 3,47 δισ. ευρώ τον αντίστοιχο μήνα του 2024. Χωρίς τα πετρελαιοειδή το εμπορικό ισοζύγιο διογκώθηκε κατά 17,8% ή κατά 503 εκ. ευρώ και αγγίζει τα 3,33 εκ. ευρώ από 2,82 εκ. ευρώ που ήταν τον περυσινό Δεκέμβριο.

Όσον αφορά τις εξαγωγές συνολικά στο διάστημα Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου μειώθηκαν κατά -2,8% και αγγίζουν τα 48,60 δισ. ευρώ από 50 δισ. ευρώ, μειώθηκαν δηλαδή

κατά 1,40 δισ. ευρώ, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2024.

Χωρίς τα πετρελαιοειδή, οι εξαγωγές για το δωδεκάμηνο του 2025 διαμορφώθηκαν στα 36,92 δισ. ευρώ από 36,19 δισ. ευρώ, δηλαδή είναι αυξημένες κατά 725,6 εκ. ευρώ ή κατά 2%.

Οι εισαγωγές (συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοειδών) στην περίοδο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2025 μειώθηκαν κατά -4,1%, καθώς περιορίστηκαν κατά 3,49 δισ. Ευρώ, με τη συνολική τους αξία να διαμορφώνεται στα 82,12 δισ. ευρώ έναντι 85,60 δισ. ευρώ κατά την αντίστοιχη περίοδο του 2024. Εξαιρουμένων των πετρελαιοειδών, οι εισαγωγές και πάλι αυξήθηκαν και αγγίζουν τα 66,48 δισ. ευρώ από 64,93 δισ. ευρώ, δηλαδή ενισχύθηκαν κατά 1,55 δισ. ευρώ ή κατά 2,4%.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, το εμπορικό έλλειμμα στο δωδεκάμηνο του 2025 μειώθηκε, κατά -5,9%, στα 33,52 δισ. ευρώ από 35,60 δισ. ευρώ το δωδεκάμηνο του 2024. Χωρίς τα πετρελαιοειδή, το εμπορικό έλλειμμα αυξήθηκε κατά 2,9% και αγγίζει τα 29,57 δισ. ευρώ από 28,74 δισ. ευρώ, δηλαδή αυξήθηκε κατά 826,4 εκ. ευρώ.

Η πορεία των εξαγωγών ανά γεωγραφική περιοχή

Όσον αφορά στην πορεία των εξαγωγών ανά γεωγραφικές περιοχές το Δεκέμβριο του 2025, παρατηρείται αύξηση των αποστολών προς τις χώρες της Ε.Ε. (11,8%) και μείωση προς τις Τρίτες Χώρες (-11,5%). Όταν, εξαιρεθούν τα πετρελαιοειδή η εικόνα παραμένει η ίδια τόσο για τις εξαγωγές προς τις Χώρες της ΕΕ (5,4%), όσο και για τις εξαγωγές προς τις Τρίτες Χώρες, όπου μειώνονται με ρυθμό (-8%), σε σχέση με τον αντίστοιχο περυσινό μήνα.

Αναφορικά με το ποσοστό των εξαγωγών που κατευθύνονται στις αγορές των κρατών-μελών της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοειδών, αυτό αυξήθηκε κατά 6 περίπου μονάδες και αγγίζει το 58,2% έναντι 52,4% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα το 2024. Αντιστρόφως ανάλογη είναι η εικόνα που καταγράφεται για το ποσοστό των εξαγωγών προς τις Τρίτες Χώρες, που διαμορφώθηκε στο 41,8% έναντι 47,6%. Χωρίς τα πετρελαιοειδή, το μερίδιο των εξαγωγών προς τις χώρες της ΕΕ διαμορφώνεται στο 65,9% και των Τρίτων Χωρών στο 34,1%.

Συνέχεια στη σελ 18

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΑΝΘΕΚΤΙΚΕΣ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ - ΕΞΙ ΣΤΟΥΣ ΔΕΚΑ ΚΛΑΔΟΥΣ ΜΕ ΑΝΟΔΟ ΤΟ 2025

Συνέχεια από σελ 17

Εξετάζοντας την κατανομή των εξαγωγών για το διάστημα Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου του 2025, διαπιστώνεται ότι η συνολική αξία των εξαγωγών, συμπεριλαμβανομένων των πετρελαιοειδών, αυξήθηκε ελαφρώς προς τις Χώρες της ΕΕ (0,9%) ενώ προς τις Τρίτες Χώρες υποχώρησε κατά -7,3%. Χωρίς τα πετρελαιοειδή, οι εξαγωγές αυξάνονται προς τις Χώρες της ΕΕ (3,5%) ενώ μειώνονται ελαφρώς προς τις Τρίτες Χώρες (-0,7%).

Η πορεία ανά κλάδο

Σχετικά με τις μεγάλες κατηγορίες προϊόντων, το Δεκέμβριο του 2025 καταγράφονται πτωτικές τάσεις σε 4 μόνο από τους 10 κυριότερους κλάδους προϊόντων.

Πιο συγκεκριμένα, ποσοστιαία πτώση καταγράφεται στις κατηγορίες Πετρελαιοειδή-Καύσιμα (-1,3%), Βιομηχανικά (-7,1%), Λάδια (-20,8%) και στις χαμηλές σε αξία εξαγωγές των Εμπιστευτικών Προϊόντων (-86,3%).

Αντίθετα, αυξημένες είναι οι εξαγωγές, της κατηγορίας, Τρόφιμα (12,9%), των Μηχανημάτων (9,6%), των Χημικών (8,4%), των Διαφόρων Βιομηχανικών (8%), των Πρώτων Υλών (1,4%) και των Ποτών & Καπνού (18,5%), σε σύγκριση

με τον αντίστοιχο μήνα του περασμένου έτους.

Εξετάζοντας το δωδεκάμηνο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2025, πτώση καταγράφουν οι εξαγωγές και πάλι των 4 μόνο από τις 10 μεγάλες κατηγορίες προϊόντων: Πετρελαιοειδή-Καύσιμα (-14,9%), Μηχανήματα (-2,7%), Λάδια (-3,4%) και οι χαμηλές σε αξία εξαγωγές των Εμπιστευτικών Προϊόντων κατά -74,9%.

Παράλληλα όμως, αυξημένες εμφανίζονται εκείνες των Τροφίμων (9,5%), Βιομηχανικών (2,9%), Χημικών (3,7%), Διαφόρων Βιομηχανικών (5,1%), Πρώτων Υλών (0,8%) και Ποτών & Καπνού (7,8%), σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό δωδεκάμηνο.

Γ. ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ: ΔΕΝ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ ΤΗΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ Η ΑΝΑΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩ

Δεν θα αλλάξει η κατεύθυνση της νομισματικής πολιτικής της ΕΚΤ από την ανατίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος Γιάννη Στουρνάρα.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, όπως ανέφερε ο κ. Στουρνάρας σε συνέντευξη που παραχώρησε στην πηλοράση του Bloomberg (L. Burden) η ανατίμηση του ευρώ δεν δημιουργεί πρόβλημα στην επίτευξη του στόχου που έχει τεθεί για τον πληθωρισμό (σ.σ πιέζοντας προς τα κάτω τον δείκτη τιμών καταναλωτή), καθώς όπως ανέφερε: «Έχουμε ενσωματώσει αυτή την ανατίμηση του ευρώ στο βασικό μας σενάριο. Νομίζω ότι το μεγαλύτερο μέρος της ανατίμησης του ευρώ έλαβε χώρα κατά το πρώτο τρίμηνο του περασμένου έτους. Δεν πρόκειται λοιπόν για κάποια δραματική εξέλιξη που θα μας ωθοούσε να αλλάξουμε πορεία».

Συμπλήρωσε δε ότι οι «τιμές που έχουμε δει μέχρι τώρα είναι εντός του εύρους διακύμανσης που έχει παρατηρηθεί και στο παρελθόν. Επομένως, δεν κρίνουμε σκόπιμη αλλαγή πορείας. Ο ρυθμός του πληθωρισμού που καταγράφηκε τον Ιανουάριο ήταν ένα μεμονωμένο στοιχείο: η μεσοπρόθεσμη πρόβλεψή μας για τον πληθωρισμό είναι 2%, συνεπώς δεν βλέπουμε λόγο να αλλάξουμε κατεύθυνση (στη νομισματική πολιτική). Αναφερόμενος στη διεθνή γεωπολιτική κατάσταση ο διοικητής της ΤτΕ επεσήμανε ότι επικρατεί μεγάλη αβεβαιότητα παγκοσμίως, τόσο σε όρους γεωπολιτικής όσο και αναφορικά με τον κατακερματισμό του εμπορίου.

«Νομίζω ότι έχουμε δείξει ότι διατηρούμε τις επιλογές μας ανοικτές, ενεργώντας με ευελιξία και ρεαλισμό, ενώ παράλληλα επιτύχαμε ομαλή προσέγγιση της οικονομίας. Πιστεύω λοιπόν ότι η αξιοπιστία της ΕΚΤ είναι πολύ υψηλή αυτή τη

στιγμή. Προσέθεσε ότι η ΕΚΤ ενεργεί με ευελιξία και ρεαλισμό διατηρώντας ανοικτές όλες τις επιλογές της» είπε.

Απαντώντας σε ερώτηση κατά πόσο η τεχνητή νομισμοσύνη θα επηρεάσει την ανάπτυξη και τον πληθωρισμό στην ευρωζώνη μελλοντικά ο κ. Στουρνάρας υποστήριξε ότι υπάρχουν κάποια θετικά στοιχεία, ωστόσο ευκαίω θα ήταν να γίνει καλύτερη κατανομή των πόρων υπέρ της καινοτομίας και της τεχνητής νομισμοσύνης. Σε κάθε περίπτωση οι επενδύσεις έχουν αυξηθεί και, ως ποσοστό του ΑΕΠ, βρίσκονται πολύ κοντά στο επίπεδο των ΗΠΑ, 22,5%. Επίσης έχει παρατηρηθεί αναπροσανατολισμός της ζήτησης, με μεταστροφή από τις εξαγωγές - αναγκαστικά, εξαιτίας των δασμών - προς την εγχώρια ζήτηση, τις επενδύσεις, καθώς και την αυξημένη καταναλωτική.

ΣΤΟ 2,45% ΔΙΑΜΟΡΦΩΘΗΚΕ Ο ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΣΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΜΑΡΚΕΤ ΤΟΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ

Στο 2,45% διαμορφώθηκε ο πληθωρισμός στα σούπερ μάρκετ τον Ιανουάριο 2026, σύμφωνα με έρευνα του Ινστιτούτου Έρευνας Λιανεμπορίου Καταναλωτικών Αγαθών (ΙΕΛΚΑ), σε σχέση με τον Ιανουάριο 2025, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Ο δείκτης τιμών Ιανουαρίου 2026 σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα Δεκέμβριο 2025 είναι αυξημένος κατά 1,57%. Συνολικά το κυλιόμενο 12μηνο (Δεκέμβριος 2024-Νοέμβριος 2025) καταγράφει αύξηση +1,49%.

Μεγαλύτερες μειώσεις τιμών τον Ιανουάριο 2026 σε σχέση με τον Ιανουάριο 2025 καταγράφονται στις κατηγορίες: απορρυπαντικά και είδη καθαρισμού (-4,26%), τροφές και είδη για κατοικίδια (-3,13%), τρόφιμα παντοπωλείου (-1,99%), τυροκομικά (-1,68%), είδη μιας χρήσης, οικιακά και είδη για πάρτυ (-1,65%). Οι μειώσεις που καταγράφονται είναι αποτέλεσμα τόσο της ομαλοποίησης της αγοράς και της μείωσης στις τιμές παραγωγού σε ορισμένα προϊόντα.

Μεγαλύτερες αυξήσεις τον Ιανουάριο 2026 σε σχέση με τον Ιανουάριο 2025 καταγράφονται στις κατηγορίες: φρέσκα κρέατα (+13,18%), είδη πρωινού & ροφήματα (+10,07%), μπικκότα, σοκολάτες, ζαχαρώδη (+6,32%), φρέσκα ψάρια και θαλασσι-

νά (+5,90%) και αλκοολούχα ποτά (+5,07%).

Σε σχέση με τις αυξήσεις στα φρέσκα κρέατα, στην έρευνα σημειώνεται ότι πρόκειται για εξέλιξη η οποία οφείλεται πρώτον στις αυξήσεις των διεθνών τιμών στα εισαγόμενα είδη και ειδικά στο μοσχάρι λόγω της μείωσης του ζωικού κεφαλαίου (σημειώνεται ότι η πλειονότητα του μοσχαριού και χοιρινού που καταναλώνεται στην Ελλάδα είναι εισαγωγής) και δεύτερον στις ασθένειες ζώων που έληξαν πολλές περιοχές εκτροφής στην Ελλάδα και ειδικά τα αμνοερίφια. Οι διεθνείς τιμές του κακάο και του καφέ, σίγουρα επηρεάζουν τις κατηγορίες των γλυκών, και του πρωινού και των ροφημάτων, αλλά και των κατεψυγμένων (π.χ. παγωτά, γλυκά). Σε σχέση με την τιμή του κακάο, οι αυξήσεις στις τιμές πρώτων υλών διεθνώς τις τελευταίες 2ετίες λόγω των κλιματικών συνθηκών ήταν πολύ υψηλές. Σημειώνεται ότι λόγω της φύσης των προϊόντων που χρησιμοποιούν κακάο, τα υποπροϊόντα (σοκολάτα) αλλά και τα τελικά προϊόντα (γλυκά) παράγονται σε επόμενους χρόνους με διαφορετικές τιμές.

Οι λόγοι στους οποίους αποδίδεται η τάση της ευρύτερης συγκράτησης των τιμών προϊόντων στα σούπερ μάρκετ σύμφωνα με την έρευνα του ΙΕΛΚΑ είναι:

- Συγκράτηση πληθωρισμού. Οι τιμές παρουσιάζουν συγκράτηση την τελευταία διετία στα μεγάλα καταστήματα τροφίμων λόγω των μεγάλων όγκων προϊόντων που διακινούν, των οικονομικών κλίμακας, της οργανωσιακής-τεχνολογικής ετοιμότητας τους και των προϊόντων ιδιωτικής επέκτας.

- Υψηλή κυκλοφοριακή ταχύτητα αποθεμάτων. Η συγκράτηση στις τιμές εμφανίζεται πολύ πιο γρήγορα στα μεγάλα σημεία πώλησης λόγω μεγαλύτερης κυκλοφοριακής ταχύτητας αποθεμάτων. Δηλαδή διακινούν πιο γρήγορα το απόθεμα τους και προβαίνουν πιο σύντομα σε νέες αγορές για αναπλήρωση των αποθεμάτων.

- Επίδραση προϊόντων ιδιωτικής επέκτας. Τα μερίδια πωλήσεων προϊόντων ιδιωτικής επέκτας είναι μεγαλύτερα στις μεγάλες αλυσίδες σούπερ μάρκετ λόγω μεγαλύτερου εύρους κωδικολογίου, ενώ την τελευταία διετία καταγράφουν αύξηση. Σημειώνεται ότι η επίδραση της νέας πρωτοβουλίας για μείωση τιμών δεν είναι δυνατόν να απομνησθεί στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, καθώς η πρωτοβουλία επηρέασε τις πωλήσεις μόνο λίγων ημερών του μήνα Οκτωβρίου.

ΕΠΙΣΤΗΜΗ - ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

PRAGMA IoT: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ SPINOFF ΠΟΥ ΚΑΝΕΙ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΙΟ «ΕΞΥΠΝΕΣ» Αντλεί το 40% των εσόδων της από αγορές του εξωτερικού

«Η επόμενη πενταετία δεν θα κριθεί από το ποιος θα προσφέρει στην αγορά τη φθηνότερη συσκευή, αλλά από το ποιος θα προσφέρει αξιόπιστη, ασφαλή και βιώσιμη βιομηχανική νοημοσύνη. Εκεί ακριβώς τοποθετούμε τη στρατηγική μας», λέει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Λάμπρος Μακρής, συνιδρυτής της εταιρείας Pragma IoT, η οποία είναι πάροχος προηγμένου λογισμικού, που βοηθά τις βιομηχανίες και τη ναυτιλία διεθνώς να γίνουν πιο «εξυπνες», να μειώσουν κόστη και να αυξήσουν την ενεργειακή αποδοτικότητα και την παραγωγικότητά τους.

Έχοντας εκκινήσει την πορεία της στο τέλος του 2017 ως τεχνοβλαστός του ΕΚΕΤΑ, με μια τριμελή ομάδα να «τρέχει» για τα ...πάντα, η Pragma IoT έχει φτάσει σήμερα να απασχολεί 70 εργαζομένους (μεταξύ των οποίων πάνω από 30 εξειδικευμένοι επιστήμονες Τεχνητής Νοημοσύνης), να συνεργάζεται σταθερά με παγκόσμιο τεχνολογικό γκέιτ και να έχει εγκαταστήσει την τεχνολογία της σε εργοστάσια ανά τον κόσμο και σε πλοία που διασχίζουν ωκεανούς.

Η εταιρεία, που αντλεί το 40% των εσόδων της από το εξωτερικό, έχει παράλληλα αναπτύξει στρατηγικές συνεργασίες με ηγετικούς ομίλους στην Ελλάδα, ενώ στο επόμενο διάστημα αναμένονται νέες συμφωνίες, που αφορούν την ενσωμάτωση εξειδικευμένων βιομηχανικών LLMs (Μεγάλων Γλωσσικών Μοντέλων Τεχνητής Νοημοσύνης) σε μεγάλες παραγωγικές μονάδες. Έχοντας εδραιώσει ισχυρή παρουσία στην Ελλάδα, ο στρατηγικός σχεδιασμός της Pragma IoT επικεντρώνεται πλέον στη συστηματική διείσδυση στην ευρωπαϊκή αγορά, με έμφαση στη βαριά βιομηχανία της Κεντρικής Ευρώπης. «Η ορατότητα μας στις αγορές του εξωτερικού δεν ήρθε μέσα από μάρκετινγκ, αλλά μέσα από την απόδειξη αξίας σε έργα υψηλής τεχνολογικής πολυπλοκότητας», λέει ο συνιδρυτής της Pragma IoT, η οποία πρόσφατα τιμήθηκε από τον Σύνδεσμο Βιομηχανιών (ΣΒΕ) με το βραβείο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΞΙΑ 2025», ούσα η πρώτη spinoff που λαμβάνει αυτή τη διάκριση.

«Το 2030 θα θέλαμε η Pragma IoT να έχει καθιερωθεί ως παγκόσμιο σημείο αναφοράς στα βιομηχανικά LLMs. Οραματιζόμαστε ένα βιομηχανικό περιβάλλον, όπου (...) η Τεχνητή Νοημοσύνη (TN) δεν λειτουργεί ως «μαύρο κουτί», αλλά ως αξιόπιστος συνεργάτης στη λήψη αποφάσεων (...) Θέλουμε το όνομα «Pragma IoT» να είναι διεθνώς συνώνυμο της βιομηχανικής ευφυΐας που παράγει πραγματικό αποτέλεσμα. Όχι απλώς μιας τεχνολογίας αιχμής, αλλά μιας πλατφόρμας που ενσωματώνεται στην καθημερινή λειτουργία της βιομηχανίας και καθορίζει το πώς θα λειτουργεί η παραγωγή την επόμενη δεκαετία», επισημαίνει, γνωστοποιώντας ότι το πελατολόγιο της εταιρείας περιλαμβάνει σήμερα περισσότερες από 25 ηγετικές εταιρείες, στους τομείς της βιομηχανίας, της ενέργειας και της ναυτιλίας, αλλά και δημόσιους

φορείς για λύσεις έξυπνων πόλεων. Στην ελληνική αγορά, η εταιρεία έχει αναπτύξει συνεργασίες στρατηγικής σημασίας, με ομίλους όπως οι TITAN, Motor Oil, Kleemann, Laskaridis Shipping, ΔΕΗ, Sunlight και Raycar. Επιπλέον, συνεργάζεται στενά με εταιρείες όπως οι Unisystems, Nova, Dotsoft και OTS για την υλοποίηση σύνθετων έργων ψηφιακού μετασχηματισμού.

Ουσιαστικά, η Pragma IoT αναπτύσσει μια δυναμική, protocol-agnostic πλατφόρμα Ίντερνετ των Πραγμάτων (IoT), που καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής των δεδομένων, από τη συλλογή και την ασφαλή αποθήκευση, έως την ανάλυση, την οπτικοποίηση και τη μετατροπή τους σε επιχειρησιακή γνώση. Παράλληλα, η εταιρεία εξαλείφει τα εμπόδια συνδεσιμότητας, ενοποιώντας συστήματα και βάσεις δεδομένων σε μια ενιαία ψηφιακή υποδομή. Τα βασικά προϊόντα στο χαρτοφυλάκιό της είναι δύο: η «Pragma Operations Suite», μια πλατφόρμα που ενοποιεί επιχειρησιακές διαδικασίες και προσφέρει real-time παρακολούθηση κρίσιμων δεικτών και το «Pragma AI Nucleus», που ενορχηστρώνει την εξαγωγή γνώσης και την εκτέλεση αυτόνομων ροών εργασίας μέσω εξειδικευμένων βιομηχανικών γλωσσικών μοντέλων, επιτρέποντας σύνθετη λήψη αποφάσεων.

Όταν η αλλαγή νοοτροπίας αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση

Πώς αποφασίστηκε η ίδρυση της Pragma IoT και ποια ήταν η κύρια δυσκολία που αντιμετώπισαν οι ιδρυτές της spin-off μέχρι σήμερα; Κατά τον Λάμπρο Μακρή, η απόφαση για την ίδρυση της Pragma IoT στο τέλος του 2017 δεν ήταν αποτέλεσμα στιγμιαίας έμπνευσης, αλλά φυσική και ώριμη κατάληξη μιας υπερεκκοσαστεούς ερευνητικής διαδρομής. «Οι ιδρυτές προερχόμαστε από τη Πολυτεχνική Σχολή του ΑΠΘ και το ΕΚΕΤΑ/ΙΠΤΗΛ, όπου αποκτήσαμε βαθιά τεχνολογική γνώση σε τεχνολογίες αιχμής. Καθοριστικό ρόλο στη φιλοσοφία μας έπαιξε ο αείμνηστος δάσκαλός μας, Μιχαήλ Γεράσιμος Στρίντζης, που μας ενέπνευσε να αντιμετωπίζουμε την έρευνα όχι ως αυτοσκοπό, αλλά ως εργαλείο επίλυσης ουσιαστικών προβλημάτων» διηγείται.

Η απόφαση για τη δημιουργία spinoff, λέει, ωρίμασε τη στιγμή που οι ιδρυτές της συνειδητοποίησαν ότι ο ψηφιακός μετασχηματισμός στους τομείς της ενέργειας και της βιομηχανίας δεν μπορούσε πλέον να βασίζεται μόνο σε αποσπασματικές λύσεις, αλλά υπήρχε ξεκάθαρη ανάγκη για μια ολοκληρωμένη, πλατφόρμα IoT με TN, ικανή να μετατρέπει τον τεράστιο όγκο δεδομένων σε αξιόπιστη και αξιοποιήσιμη επιχειρηματική ευφυΐα. «Εκεί είδαμε ξεκάθαρα ότι η τεχνολογία μας μπορούσε να αποτελέσει τη γέφυρα που θα μετέφερε την καινοτομία από το εργαστήριο στην πραγ-

ματική παραγωγή. Η μεγαλύτερη πρόκληση για εμάς -όπως και για κάθε spinoff ερευνητικού κέντρου- ήταν η αλλαγή νοοτροπίας: η μετάβαση από το «άριστο ερευνητικό αποτέλεσμα» στο «βιομηχανικά ώριμο προϊόν», που λειτουργεί απρόσκοπτα 24/7 και καλύπτει κρίσιμες επιχειρησιακές ανάγκες», εκτιμά.

Εξοικονόμηση εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ ετησίως

Όταν ζητάμε από τον Λάμπρο Μακρή να παραθέσει μερικά παραδείγματα για τον πρακτικό αντίκτυπο της τεχνολογίας της Pragma IoT, επιλέγει δύο. Το πρώτο αφορά τη «Raycar», παγκόσμιο γκέιτ στα συστήματα προστασίας από υπερτάσεις με εργοστάσια σε Ευρώπη και Αμερική, όπου η εταιρεία υλοποίησε μια ολοκληρωμένη λύση IoT για την παρακολούθηση κρίσιμων βιομηχανικών δεικτών, όπως ο OEE (σ.σ. Συνολική Αποδοτικότητα Εξοπλισμού), με απευθείας διασύνδεση με το ERP (Σύστημα Σχεδιασμού Επιχειρησιακών Πόρων) του εργοστασίου. Το αποτέλεσμα ήταν αύξηση του OEE κατά 5%, καλύτερος προγραμματισμός της παραγωγής και ουσιαστική μείωση των απορριμμάτων. Το δεύτερο εφαρμόστηκε στην GLN, εταιρεία παραγωγής πλαστικών εξαρτημάτων υψηλής ακρίβειας για την αυτοκινητοβιομηχανία, με μονάδες σε Πορτογαλία και Μεξικό. Εκεί εφαρμόστηκαν προηγμένοι αλγόριθμοι βαθιάς μάθησης για πρόβλεψη βλαβών και βελτιστοποίηση διεργασιών. Η λύση της Pragma οδήγησε σε βελτίωση του downtime (σ.σ. «νεκρού» χρόνου) κατά 9,1%, που αντιστοιχεί σε 92,5 ώρες επιπλέον καθαρού χρόνου λειτουργίας, καθώς και σε εξοικονόμηση 27,65 κιλών πρώτης ύλης ανά παρτίδα. Η συνολική αύξηση της αποδοτικότητας της παραγωγής έφτασε το 4%, με επαναλαμβανόμενο οικονομικό όφελος.

«Για κάποιον εκτός βιομηχανίας, τέτοιες μονοψήφιες βελτιώσεις μπορεί να φαίνονται περιορισμένες. Στην πραγματικότητα, όμως, σε γραμμές παραγωγής αυτού του μεγέθους, μεταφράζονται σε εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ ετήσιας εξοικονόμησης. Και πρόκειται για διαρκές, επαναλαμβανόμενο όφελος», εξηγεί.

Το «physical AI», το «Edge AI», τα κινεζικά προϊόντα και η ευκαιρία για την ελληνική βιομηχανία

Η χρήση του embedded AI ή physical AI γίνεται ολοένα συχνότερη στη βιομηχανία, ταυτόχρονα όμως τα κινεζικά προϊόντα γίνονται δελεαστικότερα για λόγους κόστους.

Συνέχεια στη σελ 20



ΕΠΙΣΤΗΜΗ - ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

PRAGMA IoT: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ SPINOFF ΠΟΥ ΚΑΝΕΙ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΙΟ «ΕΞΥΠΝΕΣ» Το «physical AI», το «Edge AI», τα κινεζικά προϊόντα και η ευκαιρία για την ελληνική βιομηχανία

Συνείχεια από σελ 19

Πώς βλέπει ο Λάμπρος Μακρής να εξελίσσεται η ενσωμάτωση της ΤΝ και του IoT στην ευρωπαϊκή και ελληνική βιομηχανία στην επόμενη πενταετία; «Η ενσωμάτωση ΤΝ στα φυσικά συστήματα -το λεγόμενο Physical ή Embedded AI- είναι ήδη η νέα βιομηχανική πραγματικότητα. Είναι γεγονός ότι τα κινεζικά προϊόντα εμφανίζονται ιδιαίτερα ελκυστικά ως προς το αρχικό κόστος. Ωστόσο, στη βαριά βιομηχανία το χαμηλό CAPEX (σ.σ.κεφαλαιουχικές δαπάνες) συχνά κρύβει υψηλό μακροπρόθεσμο ρίσκο. Οι ευρωπαϊκές και ελληνικές επιχειρήσεις δεν αναζητούν απλώς «λειτουργικές» λύσεις, αλλά εμπιστοσύνη, ασφάλεια και πλήρη έλεγχο των δεδομένων τους. Ένα κλειστό «μαύρο κουτί» που διοχετεύει κρίσιμα βιομηχανικά δεδομένα σε άγνωστα cloud περιβάλλοντα αποτελεί ρίσκο που οι σοβαροί παραγωγικοί οργανισμοί δεν είναι διατεθειμένοι ν' αναλάβουν» απαντά.

Διατυπώνει δε την εκτίμησή ότι στην επόμενη πενταετία θα σημειωθεί οριστική μετατόπιση από το κεντρικό cloud προς το Edge AI (σ.σ. τοπική επεξεργασία δεδομένων ΤΝ απευθείας στη συσκευή, χωρίς σύνδεση σε cloud). Η νοημοσύνη θα «τρέχει» ολοένα περισσότερο πάνω στην ίδια τη μηχανή

ή εντός του εργοστασίου, επιτρέποντας ταχύτερες αποφάσεις, μικρότερη εξάρτηση από συνδεσιμότητα και -κυρίως- κυριαρχία στα δεδομένα. Στην Pragma IoT επενδύουμε συνειδητά στο Privacy-by-Design (ιδιωτικότητα από το στάδιο του σχεδιασμού): εκπαιδεύουμε και εκτελούμε μοντέλα on-premise (στις εγκαταστάσεις) και στο edge, διασφαλίζοντας ότι η βιομηχανική τεχνολογία παραμένει περιουσία της ίδιας της επιχείρησης. Αυτό, άλλωστε, αποτελεί και το θεμελιώδες συγκριτικό πλεονέκτημα της Ευρώπης: η ανάπτυξη «εξυπνης» τεχνολογίας που συμμορφώνεται με αυστηρά πρότυπα ασφαλείας, κανονιστικές συμμόρφωσης και προστασίας δεδομένων», σημειώνει.

Η ελληνική βιομηχανία, ειδικότερα, τονίζει, έχει μια μοναδική ευκαιρία μπροστά της: «Λόγω μεγέθους και ευελιθείας, μπορεί να υιοθετήσει αυτές τις τεχνολογίες ταχύτερα από ευρωπαϊκούς κολοσσούς. «Μέσω πλατφορμών όπως η δική μας, είναι εφικτό να αναβαθμιστεί υφιστάμενος legacy (παλιού τύπου) εξοπλισμός σε «έξυπνο», χωρίς δαπανηρές αντικαταστάσεις μηχανημάτων. Με άλλα λόγια, η ΤΝ δίνει νέα ζωή στις υπάρχουσες βιομηχανικές υποδομές» τονίζει, ενώ ερωτηθείς για τον «σκληρό» ανθρώπινο πυρήνα της Pragma απαντά: «Ο επιστημονικός πυρήνας της εταιρείας παραμένει άρρηκτα

συνδεδεμένος με τις ερευνητικές μας ρίζες. Αποτελείται από τους ιδρυτές μας, τους Δημήτριο Τζοβάρα, Κωνσταντίνο Βότη, Δημοσθένη Ιωαννίδη, Αναστάσιο Δρόσου, Κωνσταντίνο Κιταϊκούδη, Σταύρο Παπαδόπουλο, Αθανάσιο Τσακίρη και εμένα. Μαζί διασφαλίζουμε ότι το DNA του ΕΚΕΤΑ/ΙΠΤΗΛ μεταφράζεται καθημερινά σε βιομηχανική καινοτομία».

«Μην κυνηγάς τη χρηματοδότηση»

«Αν ερχόταν σήμερα ένας ιδρυτής/ιδρύτρια startup/spinoff σε εμένα για συμβουλή, θα του/της έλεγα: «Μην κυνηγάς τη χρηματοδότηση» κυνήγα την έμπρακτη απόδειξη αξίας». Η εξωτερική χρηματοδότηση είναι καύσιμο, όχι η μηχανή. Αν δεν έχεις αποδείξει ότι το προϊόν σου λύνει ένα υπαρκτό, κρίσιμο πρόβλημα και ότι οι πελάτες είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν γ' αυτό, τότε η χρηματοδότηση απλώς παρατείνει την αβεβαιότητα, δεν τη λύνει (...) Η συμβουλή μου είναι ξεκάθαρη: αναζητήσε εξωτερική χρηματοδότηση όταν έχεις product-market fit και καθαρό πλάνο ανάπτυξης. Τότε η επένδυση λειτουργεί πολλαπλασιαστικά. Σε κάθε άλλο στάδιο, ο κίνδυνος είναι να γίνεις εξαρτημένος από το κεφάλαιο, αντί να χτίζεις πραγματική αξία», καταλήγει.

ΜΕ ΤΗ «ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΟΥ ΚΟΥΒΕΪΤ» ΓΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΤΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΤΗΣ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗΚΕ Η 5^Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ DCO

Με την υιοθέτηση της Διακήρυξης του Κουβέιτ για την υπεύθυνη Τεχνητή Νοημοσύνη και την Παγκόσμια Ψηφιακή Ευημερία, ολοκληρώθηκε η 5η Γενική Συνέλευση του Οργανισμού Ψηφιακής Συνεργασίας (DCO), σηματοδοτώντας τη βούληση των κρατών-μελών να περάσουν από τον σχεδιασμό στην πράξη στην εποχή της Τεχνητής Νοημοσύνης.

Στο επίκεντρο της συνέντευξης, που πραγματοποιήθηκε στις 4 και 5 Φεβρουαρίου 2026, υπό την προεδρία του Κουβέιτ, με τη συμμετοχή υπουργών και εκπροσώπων των κρατών-μελών, καθώς και παρατηρητών, εταίρων και προσκεκλημένων χωρών, βρέθηκε η αποτίμηση της προόδου της Τετραετούς Ατζέντας του DCO (2025-2028), η λήψη κοινών αποφάσεων για πολυμερείς πρωτοβουλίες και η ανάγκη να μεταφραστούν οι κοινές φιλοδοξίες για την Τεχνητή Νοημοσύνη σε συντονισμένες δράσεις με από αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, με τη Διακήρυξη του Κουβέιτ, τα Κράτη-Μέλη επαναβεβαίωσαν τη δέσμευσή τους σε μια ψηφιακή μετάβαση που δεν αφήνει κανέναν πίσω, αναγνωρίζεται ο ρόλος της Τεχνητής Νοημοσύνης μεταξύ άλλων ως μοχλού παραγωγικότητας, ανταγωνιστικότητας και βελτίωσης των δημόσιων υπηρεσιών ωστόσο όπως σημείωσαν όλοι οι συμμετέχοντες η ανάπτυξή της πρέπει να συνοδεύεται από ηθική διακυβέρνηση.

Επιπλέον, τα κράτη-μέλη ενέκριναν βασικά εργαλεία πολιτικής για την ενίσχυση της αδιόπιστης ψηφιακής ανάπτυξης, μεταξύ των οποίων η Πρότυπη Συμφωνία Ψηφιακής Οικονομίας, καθώς και μηχανισμό που διευκολύνουν τις αδιόπιστες διασυνοριακές ροές δεδομένων.

Κατά τη διάρκεια της Συνέλευσης ανακοινώθηκε ότι το Βασί-

λειο της Σαουδικής Αραβίας θα αναλάβει την προεδρία του Συμβουλίου του DCO το 2027, ενώ συγκροτήθηκε η Εκτελεστική Επιτροπή με τη συμμετοχή της Γκάνας, της Ρουάντας, του Τζιμπουτί, του Πακιστάν, του Κουβέιτ και του Μαρόκου. Συμφωνήθηκε επίσης η συνέχιση της ανάπτυξης του Digital Economy Navigator. Πρόκειται για μια πλατφόρμα που φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως εργαλείο χάραξης πολιτικής, προσέλκυσης επενδύσεων και ενίσχυσης της διασυνοριακής συνεργασίας.

Δόθηκε ιδιαίτερη βαρύτητα και στην ενίσχυση των «ψηφιακών θεμελιών», με δράσεις για την ακεραιότητα του διαδικτυακού περιεχομένου και την έναρξη εκστρατείας του DCO κατά της διαδικτυακής παραπληροφόρησης.

Παράλληλα, τα κράτη-μέλη δεσμεύτηκαν να ενισχύσουν την υποστήριξη προς τις νεοφυείς επιχειρήσεις και τις επενδύσεις, αξιοποιώντας εργαλεία όπως το οικοσύστημα STRIDE, την πρωτοβουλία Digital FDI, καθώς και πλαίσια ετοιμότητας και ηθικής διακυβέρνησης της ΤΝ.

Επαναβεβαιώθηκαν οι δεσμεύσεις για ανάπτυξη δεξιοτήτων, ασφάλεια παιδιών και νέων στο διαδίκτυο και βιώσιμη ψηφιακή ανάπτυξη.

Η Γενική Συνέλευση επιβεβαίωσε την παράδοση της προεδρίας του Συμβουλίου του DCO από το Κουβέιτ στο Πακιστάν για το 2026, ενώ ανακοινώθηκε ότι η επόμενη Γενική Συνέλευση θα φιλοξενηθεί στο Πακιστάν το 2027.

Όπως δήλωσε ο υπουργός Επικρατείας του Κουβέιτ για θέματα Επικοινωνιών και Τεχνολογίας Πληροφορικής, Ομάρ Σαούτ Αλ-Ομάρ, κατά τη διάρκεια της προεδρίας του Κουβέιτ η ψηφιακή συνεργασία πέρασε «από τον διάλογο στην

υλοποίηση», με απτά και μετρήσιμα αποτελέσματα για τα κράτη-μέλη.

«Τα κράτη-μέλη επέλεξαν τη συνεργασία και την υπεύθυνότητα απέναντι στον κατακερματισμό και την αβεβαιότητα, στέλνοντας μήνυμα ότι η καινοτομία πρέπει να συνοδεύεται από νομιμοποίηση και σκοπό» ανέφερε από την πλευρά της η γενική γραμματέας του DCO, Ντίμα Αλ-Γιαχιά.

Η υπουργός Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών του Πακιστάν, Σάζα Χατίμα Χαουάτζα, τόνισε ότι η χώρα της αναλαμβάνει την προεδρία σε μια κρίσιμη στιγμή για την παγκόσμια ψηφιακή οικονομία, με στόχο η ψηφιακή μετάβαση να αποφέρει απτά οφέλη για όλους.

Στο περιθώριο της Συνέλευσης υπογράφηκαν μνημόνια συνεργασίας του DCO με το International Chamber of Commerce, καθώς και με τους οργανισμούς Edraak και TikTok. Τα κράτη-μέλη συμφώνησαν ότι το 2026 θα αποτελέσει έτος ενοποίησης και επιτάχυνσης των δράσεων, με έμφαση στην υπεύθυνη Τεχνητή Νοημοσύνη, τη διασυνοριακή συνεργασία και τη βιώσιμη ψηφιακή ανάπτυξη.

Στο ίδιο χρονικό πλαίσιο πραγματοποιήθηκε και το International Digital Cooperation Forum (IDCF), το οποίο έφερε στο ίδιο τραπέζι διαμορφωτές πολιτικής, επιχειρηματικούς ηγέτες και ειδικούς, με συζητήσεις επικεντρωμένες σε πρακτικές λύσεις για τις προκλήσεις της παγκόσμιας ψηφιακής οικονομίας, με αιχμή την Τεχνητή Νοημοσύνη και τις αναδυόμενες τεχνολογίες.



ΑΠΟΚΟΜΜΑΤΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ

ΟΜΙΛΟΣ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΣΕΛΙΔΕΣ 1,26

09/02/2026

Σε κορυφαίο όμιλο υποδομών έχει εξελιχθεί ο Όμιλος ΓΕΚ Τέρνα, «κτίζοντας» χαρτοφυλάκιο παραχωρήσεων συνολικής υπολειπόμενης διάρκειας τουλάχιστον 25 ετών, ικανό να αποφέρει συνολικές χρηματοροές 11 δισ. ευρώ.

ΜΕ ΑΦΕΤΗΡΙΑ τις Κατασκευές και την Ενέργεια, ο ΓΕΚ με πρόεδρο, διευθύνοντα σύμβουλο και βασικό μέτοχο τον Γιώργο Περιστερή, ολοκληρώνει έναν πολυετή επί κύκλο σημαντικών επενδύσεων και βρίσκεται στην αφητηρία της ωρίμανσης και απόδοσης των μεγάλων παραχωρήσεων που συγκροτούν πλέον τον πυρήνα του. Οι υφιστάμενες παραχωρήσεις περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο δίκτυο αυτοκινητόδρομων στη χώρα, συνολικού μήκους άνω των 2.000 χιλιομέτρων.

Παράλληλα, ο Όμιλος αναπτύσσει το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας στο Καστέλι του Ηρακλείου Κρήτης και το μοναδικό επώνυμο Integrated Resort Complex (Ολοκληρωμένο Του Συγκρότημα με καζίνο - IRC) στην ηπειρωτική Ευρώπη, στο Ελληνικό, σε κοινοπραξία με τη Hard Rock, επένδυση συνολικού ύψους 1,5 δισ. ευρώ.

Επιπλέον, ο ΓΕΚ Τέρνα κατέχει το 40% του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), που αποτελεί τον μεγαλύτερο υπό ανάπτυξη αυτοκινητόδρομο στην Ευρώπη, με συνολικό κατασκευαστικό αντικείμενο 1,75 δισ., και διατηρεί προαίρεση απόκτησης ποσοστού 50% στο έργο αντλησιοταμίευσης της Αμφιλοχίας, ισχύος 700 MW, το οποίο αποτελεί τη νεότερη μεγάλη μονάδα αυτής της δραστηριότητας στην Ευρώπη.

Η θυγατρική του Ομίλου, Τέρνα, παραμένει η μεγαλύτερη κατασκευαστική εταιρεία στην Ελλάδα, με ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων της τάξεως των 9 δισ., όταν το 2020 ήταν 3 δισ., γεγονός που εξασφαλίζει στον Όμιλο έσοδα για χρονικό διάστημα άνω των έξι ετών, με βάση τον τρέχοντα ρυθμό εκτέλεσης έργων.

Ταυτόχρονα, διαθέτει στρατηγική παρουσία στην αγορά της συμβατικής ηλεκτρικής ενέργειας μέσω του Ομίλου Heron, ο οποίος, μετά την κυοφορούμενη συγχώνευση με τη Motor Oil (κοινοπραξία 50% - 50%), θα αποτελέσει τον δεύτερο μεγαλύτερο παραγωγό ηλεκτρικής ενέργειας στη χώρα.

Στον πυρήνα της μετεξέλιξης του ΓΕΚ η οποία επιταχύνθηκε την τελευταία πενταετία, βρίσκεται ο νέος ρόλος του. Από κατασκευαστής και σημαντικός παίκτης στον

ενεργειακό τομέα, έχει εξελιχθεί σε διαχειριστή κρίσιμων υποδομών, ελέγχοντας, μεταξύ άλλων, τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες οδικές αρτηρίες της χώρας.

Χαρακτηριστική ήταν η τοποθέτηση του Μάνου Μουστάκα, γενικού διευθυντή επιχειρηματικής ανάπτυξης και εκτελεστικού μέλους του διοικητικού συμβουλίου του Ομίλου στην ημερίδα Annual Greek Defence Industry Compass, που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στις Βρυξέλλες.

Η εκδήλωση διοργανώθηκε από τον ΣΕΚΠΥ (Σύνδεσμος Ελλήνων Κατασκευαστών Αμυντικού Υλικού), υπό την αιγίδα του υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Όπως επεσήμανε, οι μεταφορικές υποδομές διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη στρατιωτική κινητικότητα, δηλαδή στην ταχεία, αξιόπιστη και απρόσκοπτη μετακίνηση στρατιωτικού προσωπικού και υλικού, έναν τομέα που αποτελεί πλέον βασική προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέσω στοχευμένων παρεμβάσεων, όπως η αύξηση της φέρουσας ικανότητας, η ενίσχυση της ανθεκτικότητας γεφυρών, σπράγγων και ανισόπεδων κόμβων, αλλά και δημιουργίας ασφαλών χώρων στάσης και στάθμευσης, οι διάδρομοι αυτοί μπορούν να αποκτήσουν χαρακτηριστικά διπλής χρήσης, χωρίς την ανάγκη νέων κατασκευών.

Με 9.000 εργαζόμενους και συνεισφορά στο ΑΕΠ 5,9 δισ., ο ΓΕΚ Τέρνα έχει περάσει σε νέα φάση και ως προς τα οικονομικά του μεγέθη.

Το 2020 είχε έσοδα 971 εκατ., το 2024 3,25 δισ. και στο 9μηνο του 2025 (τελευταία επίσημα στοιχεία) 2,874 δισ. Τα EBITDA (κέρδη προ φόρων τόκων και αποσβέσεων), από 306,3 εκατ. το 2020, το 2024 διαμορφώθηκαν σε 404 εκατ. και στο 9μηνο πέρυσι σε 463,9 εκατ. και αντίστοιχα τα ταμειακά διαθέσιμα σε 1,108 δισ., 1,5 δισ. και 1,971 δισ.

Σύμφωνα δε με πρόσφατες εκτιμήσεις των Alpha Finance και AXIA Ventures (χωρίς υπόψη η έναρξη της παραχώρησης του ΒΟΑΚ), το 2029, το προσαρμοσμένο EBITDA του Ομίλου θα διαμορφωθεί σε 770 εκατ., αντανακλώντας την πλήρη ωρίμανση της Εγνατίας Οδού, τη μεγαλύτερη βαρύτητα των παραχωρήσεων στο συνολικό μίγμα της δραστηριότητας και τη σταθερότητα των ταμειακών ροών από μακροχρόνια συμβασιοποιημένα assets. Τη χρονιά αυτή, οι παραχωρήσεις θα συνεισφέρουν το 83 % των EBITDA από 60% το 2025.

Η ανάλυση των Alpha Finance και AXIA Ventures δίνει πρωταγωνιστικό ρόλο στην Εγνατία Οδό όσον αφορά τη μετάβαση του ΓΕΚ Τέρνα στο νέο επιχειρηματικό μοντέλο. Η 35 ετών παραχώρηση του μεγαλύτερου αυτοκινητόδρομου της χώρας, τέθηκε σε πλήρη λειτουργία

από την 1η Ιανουαρίου 2026, με ΓΕΚ κατέχει ποσοστό 90%. Το συνολικό τίμημα για την παραχώρηση έκλεισε στο 1,27 δισ. ευρώ.

Ταμειακές ροές

Όπως εκτιμάται από τους αναλυτές, η Εγνατία Οδός θα αποφέρει σωρευτικές ταμειακές ροές περίπου 5 δισ. στη διάρκεια της παραχώρησης, ποσό που υπερβαίνει κατά περίπου 45% τις αντίστοιχες διανομές της Αττικής Οδού, οι οποίες εκτιμώνται σε 3,4 δισ., παρά το γεγονός ότι για την απόκτησή της καταβλήθηκε τίμημα 3,27 δισ. ευρώ. Η σύγκριση αναδεικνύει την Εγνατία ως το πλέον αποδοτικό περιουσιακό στοιχείο του ομίλου σε βάθος χρόνου, τόσο λόγω χαμηλότερου κόστους απόκτησης όσο και λόγω μεγαλύτερης διάρκειας παραχώρησης.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσονται και άλλα έργα που βρίσκονται ακόμη σε φάση κατασκευής, όπως το αεροδρόμιο Καστελίου, που αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το 2027, καθώς και το IRC στο Ελληνικό, το οποίο κατασκευάζεται με στόχο να υποδεχτεί τους πρώτους επισκέπτες του το 2029. Πρόκειται για projects που δεν έχουν ακόμη συνεισφέρει στα αποτελέσματα, αλλά αναμένεται να ενισχύσουν περαιτέρω τις ταμειακές ροές της επόμενης δεκαετίας.

Στο μεταξύ, η προοπτική νέων έργων υποδομών στην Ελλάδα παραμένει ανοιχτή και για τα επόμενα χρόνια, την ώρα που ο Όμιλος χαρτογραφεί ευκαιρίες ανάπτυξης και σε αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, όπως η Βουλγαρία και η Ρουμανία, έχοντας τεχνογνωσία και διαθέσιμα κεφάλαια για επενδύσεις.

«ΞΑΝΑΞΕΣΤΑΙΝΟΥΝ» ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΡΕΝΟ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

ΤΑ ΝΕΑ

ΣΕΛΙΔΕΣ 1,46

09/02/2026

Υπάρχουν μελέτες έτοιμες από το 1903 που περιμένουν!

Καταλύτεις η κατασκευή του αεροδρομίου στο Καστέλλι, σε συνδυασμό με την αύξηση της τουριστικής κίνησης και τις νέες υποδομές θα μπορούσε να καλύπτει τη διαδρομή Χανιά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο σε 50 λεπτά

Στο προσκήνιο επανέρχεται δυναμικά το διαχρονικό αίτημα για την ανάπτυξη μέσω σταθερής τροχιάς στην Κρήτη. Τις ράγες για να λειτουργήσει σιδηρόδρομος στην Κρήτη στρώνουν συγκοινωνιολόγοι, δήμαρχοι, βιοτέχνες και τουριστικοί επιχειρηματίες του νησιού.

Συνέχεια στη σελίδα 22





ΑΠΟΚΟΜΜΑΤΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ

Το... υπεραιωνόβιο αίτημα - σχέδιο για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου στην Κρήτη, που θα συνδέσει τις περιοχές Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, θα συζητηθεί σήμερα σε ανοιχτή εκδήλωση διαλόγου που διοργανώνει η Παγκρήτια Ανοιχτή Επιτροπή στο ξενοδοχείο Ατλαντίς στο Ηράκλειο. Η εκδήλωση, με τίτλο «Οί καιροί ού μενετοί: Θα μπει η Κρήτη σε σταθερή τροχιά;», φιλοδοξεί να ανοίξει ουσιαστικά τη συζήτηση για ένα έργο που οι διοργανωτές χαρακτηρίζουν ως «το κρισιμότερο αναπτυξιακό στόιχημα» για το νησί, απευθύνοντας ανοιχτό κάλεσμα συμμετοχής σε φορείς, Αυτοδιοίκηση και πολίτες. Θα υπάρχει, παράλληλα, δυνατότητα διαδικτυακής παρακολούθησης.

Καταλύτης για την ανασωπύρωση της συζήτησης αποτελεί η κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι, σε συνδυασμό με τη ραγδαία αύξηση της επισκεψιμότητας και τις νέες τουριστικές και λιμενικές υποδομές που σχεδιάζονται ή υλοποιούνται στην Κρήτη. Όπως επισημαίνεται από την Παγκρήτια Ανοιχτή Επιτροπή, η ανάπτυξη ενός σύγχρονου μέσου σταθερής τροχιάς, που θα συνδέει τους βασικούς αστικούς πόλους του νησιού με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, δεν αποτελεί πλέον απλή πρόταση αλλά επιτακτική ανάγκη, τόσο για τη διαχείριση των μετακινήσεων όσο και για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και του κόστους μεταφορών.

Συντονιστής της εκδήλωσης θα είναι ο δήμαρχος Ρεθύμνης και πρόεδρος της ΠΕΔ Κρήτης Γιώργος Μαρινάκης. Στην Παγκρήτια Ανοιχτή Επιτροπή συμμετέχουν, μεταξύ άλλων, ο δήμαρχος Χερσονήσου Ζαχαρίας Δοξαστάκης, ο πρώην δήμαρχος Χανίων Τάσος Βάμβουκας, ο πρόεδρος και ο γενικός γραμματέας του Πανελληνίου Συνδέσμου Εκπαιδευτών Οδηγών (ΠΣΕΟ) Άρης Ζωγράφος και Λευτέρης Μιχαλάκης, αντίστοιχα, οι συγκοινωνιολόγοι Μαρία Σίτη και Γιώργος Νάθενας, καθώς και ο αντιπεριφερειάρχης Περιβάλλοντος Νίκος Ξυλούρης.

Υπενθυμίζεται ότι ο πρώην δήμαρχος Χανίων Τάσος Βάμβουκας ξεκίνησε να επαναφέρει σταθερά από το 2018 την ανάγκη πρόβλεψης σιδηροδρομικής γραμμής, παράλληλα με τον νέο ΒΟΑΚ. Όπως ο ίδιος επισημαίνει, το ενδιαφέρον έχει ενισχυθεί τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα από την Ανατολική Κρήτη, λόγω και της κατασκευής του νέου αεροδρομίου.

Προτεραιότητα

Μετά και τις πρόσφατες κυβερνητικές εξαγγελίες για επενδύσεις ύψους 10 δις. ευρώ στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας - με την Κρήτη εκτός σχεδιασμού -, το αίτημα επανέρχεται με μεγαλύτερη ένταση. Άλλωστε, και ο υπουργός Υποδομών Χρήστος Δήμας δήλωσε πρόσφατα στην Κρήτη ότι αποτελεί προτεραιότητα το μέσο σταθερής τροχιάς στο νησί, με έμφαση στη σύνδεση του νέου αεροδρομίου με το Ηράκλειο.

Πάντως, το αίτημα για σιδηρόδρομο στην Κρήτη δεν είναι καινούργιο. Χρονολογείται ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα, ενώ μελέτες και προτάσεις έχουν κατατεθεί διαχρονικά, από την περίοδο της αυτονομίας του νησιού έως και τις τελευταίες δεκαετίες. Οι ειδικοί εκτιμούν ότι «το κόστος ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου είναι μικρότερο από εκείνο ενός αυτοκινητοδρόμου αντίστοιχης κλίμακας» και ότι μπορεί να χρηματοδοτηθεί μέσω ευρωπαϊκών πόρων ή Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

«ΤΑ ΝΕΑ»

Το αίτημα για τρένο στην Κρήτη είναι αρκετά παλιό. Στις 6 Δεκεμβρίου 2008 «Τα ΝΕΑ» είχαν γράψει αναλυτικά για το αίτημα ολόκληρης της Κρήτης να αποκτήσει σιδηρόδρομο.

Με βάση τα τότε σχέδια των συγκοινωνιολόγων, η ανάπτυξη σιδηροδρόμου στην Κρήτη θα μπορούσε να καλύπτει τη διαδρομή Χανιά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο σε 50 λεπτά (20+30 λεπτά). Μάλιστα, μιλούσαν από τότε για επεκτάσεις προς Κίσσαμο, αεροδρόμιο Καστελλίου και Αγιο Νικόλαο, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική, τουριστική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του νησιού.

Ε.Ε. ΓΙΑ ΡΩΣΙΑ - ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΕΣ ΜΠΛΟΚΟ ΣΤΟ ΡΩΣΙΚΟ ΑΡΓΟ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΣΕΛΙΔΕΣ 1, 15

09/02/2026

Προς πλήρη απαγόρευση θαλάσσιων υπηρεσιών

Σκληραίνει τη στάση της η Κομισιόν απέναντι στη Ρωσία σε συντονισμό με συμμάχους από την G7

ΣΕ ΜΙΑ από τις πιο δραστικές παρεμβάσεις στην αγορά μεταφοράς ρωσικού πετρελαίου από την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία ετοιμάζεται να προχωρήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία σχεδιάζει την κατάργηση του πλαφόν στην τιμή του αργού και την αντικατάστασή του με πλήρη απαγόρευση παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Όπως τόνισε χαρακτηριστικά η η πρόεδρος της Κομισιόν Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, η Ε.Ε. εξετάζει την πλήρη απαγόρευση θαλάσσιων υπηρεσιών για το ρωσικό αργό, σε συντονισμό με συμμάχους της G7. Παράλληλα, γνωστοποίησε ότι θα επιβληθούν κυρώσεις σε ακόμη 43 πλοία, αυξάνοντας τον συνολικό αριθμό των στοχευμένων μονάδων σε 640.

«Η Ρωσία θα καθίσει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων μόνο αν ασκηθεί πραγματική πίεση. Αυτή είναι η μόνη γλώσσα που καταλαβαίνει», ανέφερε, τονίζοντας ότι το νέο μέτρο στοχεύει εις τη μείωση των ενεργεια-

κών εσόδων της χώρας και στη δυσκολότερη διάθεση του πετρελαίου της στις διεθνείς αγορές.

Πρόκειται για μια κίνηση που, εφόσον εγκριθεί από τα κράτη-μέλη, θα αποκλείσει ουσιαστικά τα ευρωπαϊκά συμφέροντα από οποιαδήποτε εμπλοκή στη μεταφορά ρωσικού αργού, τέσσερα χρόνια μετά την εισβολή του 2022.

Μέχρι σήμερα, το ευρωπαϊκό καθεστώς κυρώσεων επέτρεπε σε ευρωπαϊκά πλοία και ασφαλιστικές εταιρείες να συμμετέχουν στη μεταφορά ρωσικού πετρελαίου μόνο εφόσον η τιμή του ήταν κάτω από το πλαφόν.

Το ανώτατο όριο ξεκίνησε στα 60 δολάρια το βαρέλι τον Δεκέμβριο του 2022 και μειώθηκε σταδιακά, με την τελευταία προσαρμογή να διαμορφώνεται στα 44,10 δολάρια. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα του μέτρου ολοένα και φθίνει.

Σύμφωνα με στοιχεία ερευνητών που συνεργάζονται με τη Σχολή Οικονομικών του Κιέβου, τον Απρίλιο του 2022 περίπου το 82% των εξαγωγών ρωσικού πετρελαίου από τη Βαλτική μεταφερόταν με δεξαμενόπλοια που είχαν ασφαλιστική κάλυψη από το International Group of P&I Clubs. Μέχρι τον Νοέμβριο του 2025 το ποσοστό αυτό είχε μειωθεί σχεδόν στο μισό, ενώ σχεδόν κανένα πλοίο με τέτοια κάλυψη δεν μετέφερε πλέον φορτία από τα ρωσικά λιμάνια του Ειρηνικού.

Συντονισμός

Η πλήρης απαγόρευση αναμένεται να επιταχύνει αυτή τη μετατόπιση, ωθώντας τη Μόσχα να βασιστεί ακόμη περισσότερο στον λεγόμενο «σκιάδη στόλο» - δεξαμενόπλοια που λειτουργούν εκτός των παραδοσιακών πλαισίων ασφάλειας, ασφάλισης και εποπτείας. Αυτό ενδέχεται να δημιουργήσει μια κατάσταση παρόμοια με εκείνη του Ιράν, το οποίο στηρίζεται σε παράλληλα δίκτυα.

Η Intertanko σημείωσε ότι η απαγόρευση θαλάσσιων υπηρεσιών λογική», καθώς διαχωρίζει ξεκάθαρα τον ποιοτικό στόλο από τις μονάδες αμφίβολης αξιοπιστίας. Ωστόσο, προειδοποίησε ότι η επιτυχία του μέτρου θα απαιτήσει συντονισμό μεταξύ Ε.Ε., Ηνωμένου Βασιλείου, ΗΠΑ και άλλων χωρών που επιβάλλουν κυρώσεις. Διαφορετικές προσεγγίσεις θα μπορούσαν να δημιουργήσουν κενά συμμόρφωσης.

Αναλυτές εκτιμούν ότι η προσφυγή σε πλήρη απαγόρευση μπορεί να επηρεάσει ουσιαστικά τις εξαγωγές της Ρωσίας, καθώς η εξάρτηση της Μόσχας από δεξαμενόπλοια με ασφάλιση του International Group είναι μεγαλύτερη απ' όση πιστεύεται, γεγονός που σημαίνει ότι ένα τέτοιο μέτρο θα μπορούσε να περιορίσει σημαντικά τις ροές.