

# Η αφανής κόντρα

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ



Ένα oligομελές κλαμπ πανίσχυρων κατασκευαστικών εταιρειών φαίνεται να θέλει ο Κώστας Σημίτης.



Περίπου 15 όμιλους εταιρειών με πτυχίο ανώτερης τάξης επιδιώκει ο Κώστας Λαλιώτης.



Τις διαφορές πρωθυπουργού και υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κλήθηκε να γεφυρώσει ο υφυπουργός Νάσος Αλευράς.

Απρόβλεπτες ενδοκυβερνητικές τριβές σε πολύ υψηλό επίπεδο, με φόντο πολιτικοοικονομικές διενέξεις ισχυρών επιχειρηματικών κύκλων, δημιουργούνται με αφορμή την επανάκριση των κατασκευαστικών εταιρειών με τα νέα όρια κατάταξης στις τάξεις πτυχίων που προωθεί το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το σχέδιο με τα νέα υψηλά όρια κατάταξης, τουλάχιστον την ανώτερη τάξη πτυχίου, που παρουσίασε προ μηνός ο «Ε», βρίσκεται και πάλι υπό επανεξέταση καθώς στα όσα φαινόταν να έχει καταλήξει στις αρχές Αυγούστου το υπουργείο, σύμφωνα με πληροφορίες, διαφωνεί τώρα... ο Κ. Λαλιώτης.

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΤΣΙΟΥΦΟΥ

## Βγήκαν μαχαίρια για την πύτα των έργων

**Ό**πως είχε γράψει ο «Ε», για τα νέα όρια κατάταξης των τεχνικών εταιρειών υπήρχε έντονο ενδιαφέρον απευθείας από το γραφείο του πρωθυπουργού και στην ομάδα εργασίας, που υπό τον υφυπουργό Ν. Αλευρά επεξεργαζόταν τα νέα δεδομένα, είχε δοθεί κατεύθυνση (διά του τεχνικού συμβούλου του Κ. Σημίτη κ. Β. Μακρυωνίτη) ο πύχως να τοποθετηθεί τόσο ψηλά, ώστε στη νέα ανώτερη τάξη να βρεθούν το μέγιστο 7-8 ισχυροί όμιλοι που θα προκύψουν από τη συγχώνευση τουλάχιστον τριών εταιρειών της σημερινής Η' τάξης πτυχίου.

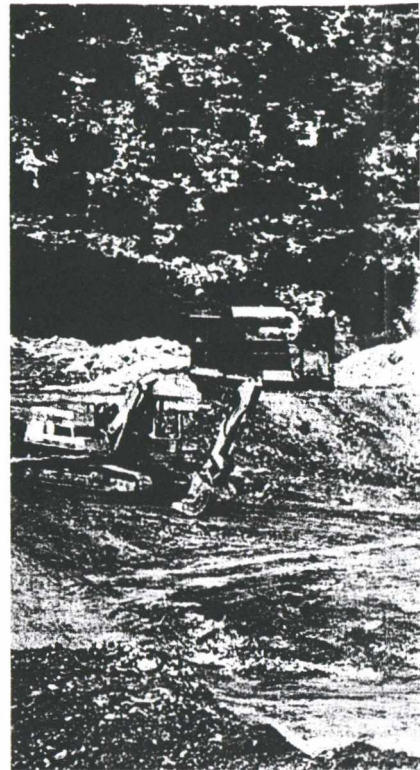
Σε αυτή την κατεύθυνση ήταν και το σχέδιο που διέρρευσε στις αρχές Αυγούστου που με βάση ένα συγκεκριμένο μαθηματικό τύπο έδειχναν ότι αποκτούν πτυχίο ανώτερης τάξης μόνο 5 όμιλοι (Ελληνική Τεχνοδομική, J&P Ελλάς, ΑΤΤΙ-ΚΑΤ, ΑΕΓΕΚ, ΓΕΚ) και δυνητικά ακόμη 2-3 που θα μπορούσαν να προκύψουν από συγχωνεύσεις ή εξαγορές των υπόλοιπων μεγάλων ή μεσαίων μεγέθους εταιρειών υπό την προϋπόθεση ότι θα σχημάτιζαν τριάδες ή τετράδες για την απόκτηση ενός πτυχίου.

Το σχέδιο αυτό θα έπρεπε, σύμφωνα με τις εξαγγελίες της πολιτικής ηγεσίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, να είχε δοθεί επίσημα στις εργοληπτικές οργανώσεις αμέσως μετά τις διακοπές του Δεκαπενταύγουστου προκειμένου να ξεκινήσει διάλογος και να θεσμοθετηθεί, με τη μορφή Προεδρικού Διατάγματος, περί τα τέλη Σεπτεμβρίου.

Όμως η οριστικοποίηση του σχεδίου του ΥΠΕΧΩΔΕ σκόνταψε στις αντιρρήσεις του... υπουργού ΠΕΧΩΔΕ που, σύμφωνα με πληροφορίες, διημύνησε στον Κ. Σημίτη ότι δεν υπογράφει το συγκεκριμένο σχέδιο υποστηρίζοντας ότι με τη θεσμοθέτηση τόσο υψηλών ορίων πιθανόν να οδηγηθούμε σε oligοπωλιακές καταστάσεις στο χώρο των δημοσίων έργων, αφού μεταξύ των 7-8 ομίλων που θα δημιουργηθούν να διανεμηθεί και το σύνολο των μεγάλων έργων που θα δημοπρατηθούν στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ και των έργων για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες, ο Κ. Λαλιώτης φέρεται να υποστηρίζει την αύξηση των ορίων κατάταξης σε τέτοιο βαθμό, ώστε στην ανώτερη τάξη πτυχίου να μπορέσουν να βρεθούν 12-15 όμιλοι καθώς, όπως λέει, προσεγγίζοντας αυτό το νούμερο, και εξα-

**ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ**

- Ο Κ. Σημίτης θέλει 7-8 όμιλοι εταιρειών να κατατάσσονται στην νέα ανώτερη τάξη πτυχίου.
- Ο Κ. Λαλιώτης μιλά για oligοπωλιακές καταστάσεις και ζητά αλλαγές στο σχέδιο Π.Δ. ώστε να μπουν 12-15 όμιλοι να πάρουν το νέο πτυχίο.
- Σε 10 μέρες υποσχεται τώρα ο Ν. Αλευράς ότι θα έχουν «ορθολογισθεί» τα νέα κριτήρια κατάταξης ώστε να δοθούν στις εργοληπτικές οργανώσεις και να ξεκινήσει ο διάλογος.



σφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός στη διεκδίκηση των έργων και ταυτόχρονα δεν μπορεί κανείς να μας κατηγορήσει για διαπλοκή με τη θεσμοθέτηση oligοπωλιακών καταστάσεων.

Από την πλευρά του πρωθυπουργού, τα επιχειρήματα είναι εξίσου ισχυρά και οι προθέσεις του διαφάνηκαν στα όσα είπε (λίγα, αλλά σαφή) στα εγκαίνια της ΔΕΘ.

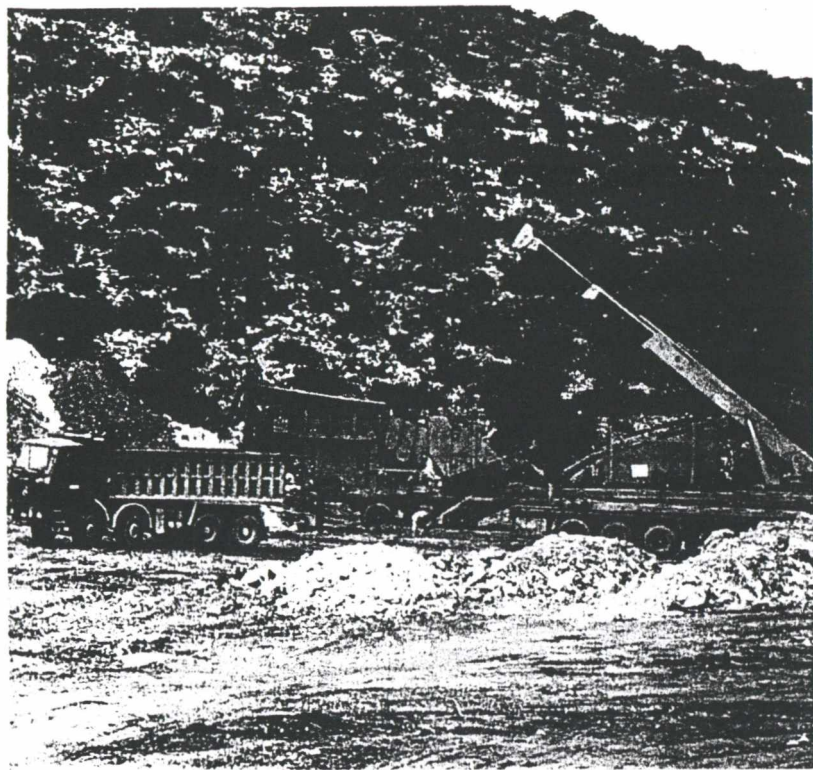
«Δεν θα χωρίσουμε τα μεγάλα έργα σε πολλές μικρές εργολαβίες. Με τη λογική να μοιραστεί η πύτα σε όλους για να είναι όλοι ευχαριστημένοι, δεν πρόκειται να γίνουν τα έργα», τόνισε με νόημα ο Κ. Σημίτης. Η αποστροφή αυτή του πρωθυπουργού ερμηνεύτηκε σαν απάντηση στα όσα φέρεται να υποστηρίζει ο Κ. Λαλιώτης, κάνοντας ταυτόχρονα σαφή την πρόθεσή του να υπάρξουν σχετικά λίγοι και ισχυροί κατασκευαστικοί όμιλοι που θα μπορούν να εγγραφθούν όχι μόνο την εμπρόθεσμη και ποιοτική εκτέλεση των έργων, αλλά κυρίως τη χρηματοδότησή τους αφού αποτελεί ειλημμένη κυβερνητική απόφαση τα μεγάλα έργα την περίοδο 2000-2006 να κατασκευαστούν στη συντριπτική τους πλειοψηφία με αυτοχρηματοδότηση (συμβάσεις παραχώρησης), γεγονός που απαιτεί την προσέλκυση ιδιωτικών πόρων που εκτιμάται ότι θα ξεπεράσουν τα 2 τρις. δρχ.

Τι μέλλει γενέσθαι; Ήδη ο Ν. Αλευράς πήρε εντολή να «ορθολογισθεί» τα νέα κριτήρια κατάταξης των κατασκευαστικών εταιρειών σε μια προσπάθεια να προσεγγίσουν αυτά τη λογική Λαλιώτη, χωρίς όμως να παρεκκλίνουν από τις πρωθυπουργικές κατευθύνσεις, με χρονικό ορίζοντα δημοσιοποίησης το τρίτο δεκάμηρο του Σεπτεμβρίου.

Αν η προσέγγιση, που θα επιχειρήσει ο υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ, ικανοποιήσει τον προϊταδομένο του υπουργού και αυτός υπογράψει το σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, τότε τα πράγματα «θα έχουν καλώ» και οι διαφορές θα παραμεινουν στο επίπεδο του «Δεν θέλω υπουργός με σιλο-τέπ», σε διαφορετική όμως περίπτωση δεν θα πρέπει να αποκλείεται ακόμη και η θεαματική-πρωική αποχώρηση του Κ. Λαλιώτη από το υπουργείο στο οποίο βρίσκεται τα τελευταία επτά χρόνια.



# Σημίτη - Λαλιώτη



## Με ειδικές συμβάσεις οι αυτοκινητόδρομοι

**Α**υτοκινητόδρομοι μήκους τριακοσίων χιλιομέτρων των βασικών οδικών αξόνων της χώρας αναμένεται να κατασκευαστούν από ιδιώτες με συμβάσεις παραχώρησης.

Τις σχετικές προτάσεις έχει κάνει ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος TENS Hellas (κοινοπραξία ΕΤΕΒΑ και Bank of America), ο οποίος ανέλαβε τη διερεύνηση κατασκευής των ελληνικών αυτοκινητόδρομων. Τα πρώτα τμήματα των αυτοκινητόδρομων που πληρούν τις προδιαγραφές είναι:

- Λεύκτρο-Παραδείσια (6 χιλιόμετρα) με αρχικό εκτιμώμενο κόστος 8 δισεκατομμύρια δραχμές.

- Τσακώνα-Καλαμάτα (25 χλμ.) με αρχικό κόστος 35 δισ.

- Κλάδος Λεύκτρο- Σπάρτη (45 χλμ.) με κόστος 32,3 δισ.

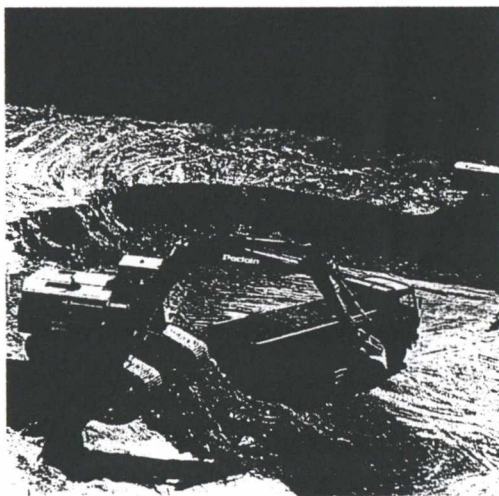
Οι διαδικασίες σύναψης των συμβάσεων για τα συγκεκριμένα τμήματα του αυτοκινητόδρομου Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα αναμένεται να αρχίσουν το 2002 και οι εργασίες κατασκευής το 2003.

Θα κατασκευαστούν επίσης τα τμήματα:

- Κόρινθος- Πάτρα (110 χλμ.) με κόστος 193 δισ.

- Πάτρα-Κόρινθος (62 χλμ.)

Στις εργασίες πιθανότατα θα συμπεριληφθεί και μέρος της υποδομής της σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου-Πάτρας. Η κατασκευή για τα δύο



αυτά τμήματα του άξονα Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα αναμένεται το 2003. Θα κατασκευαστούν τέλος τα τμήματα:

- Τέμπη-Ραφήνη (13 χλμ.) με προϋπολογισμό 114 δισ.

- Πλαταμώνας-Σκοτίνα (6,8 χλμ.) με προϋπολογισμό 42 δισ.

Τα δύο έργα εντάσσονται στον άξονα ΠΑΘΕ και συγκεκριμένα στο τμήμα Μαλιακός-Κλειδί. Το 2001 θα ολοκληρωθούν οι διαδικασίες υπογραφής των συμβάσεων και το 2002 θα αρχίσει η κατασκευή. Η συντήρηση όλων των τμημάτων θα καλύπτεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

Τις διαδικασίες σύναψης των συμβάσεων θα εκκινήσει το ΥΠΕΧΩΔΕ, το οποίο είναι η αρχή ανάθεσης των έργων.

Δικαίωμα συμμετοχής στους διαγωνισμούς θα έχουν τόσο Έλληνες όσο και αλλοδαποί, καθώς και ενώσεις ή νομικά πρόσωπα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του ευρωπαϊκού χώρου και της Κύπρου. Σύμφωνα με δηλώσεις του υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας Χρήστου Πάχτα, η εισοδητική από τον ιδιωτικό τομέα οδηγεί σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες και νέες μόνιμες θέσεις εργασίας.

## Το νέο σκηνικό των εξαγορών

**Τ**ο πλαίσιο αυτό και καθώς μόνο πέντε όμιλοι (Ελληνική Τεχνοδομική, J&P Ελλάς, ΑΕΓΕΚ, ΓΕΚ και ΑΤΤΙ-ΚΑΤ) φαίνεται ότι μέχρι στιγμής εξασφαλίζουν πτυχίο της νέας ανώτερης τάξης, που θα τους δώσει το δικαίωμα διεκδίκησης των μεγάλων έργων της νέας πενταετίας, θεωρείται βέβαιο ότι ο Σεπτέμβριος και ο Οκτώβριος θα είναι ιδιαίτερα πλούσιοι σε ό,τι αφορά τις επόμενες επιχειρηματικές τους κινήσεις.

Ως τέτοια κίνηση θεωρείται αυτήν τη στιγμή η διαφανόμενη πρόθεση της ΑΕΓΕΚ να εξαγοράσει την Ευκλείδης - πράξη που θα θεωρηθεί προσπάθεια απόκτησης από τον όμιλο δύο πτυχίων με τα νέα δεδομένα.

Η ΑΕΓΕΚ, εκτός του δικού της πτυχίου, διαθέτει σήμερα και αυτά της ΕΚΤΕΡ, της Μέτων, της ΕΤΕΠ και της Ομάς (Ζ' τάξης) που αν συγχωνευτούν ανά τριάδες (αν τελικά αποκτήσει και την Ευκλείδης) μπορούν να δώσουν δύο πτυχία στον όμιλο. Αν συμβεί κάτι τέτοιο θεωρείται βέβαιο ότι και οι άλλοι δύο μεγάλοι (Ελληνική Τεχνοδομική και J&P Ελλάς-Αβαξ) θα απαντήσουν με κάποιες εξαγορές ώστε να μη χάσουν το σημερινό τους προβάδισμα σε σχέση με την ΑΕΓΕΚ.

Προς τούτο ήδη συζητούν ο μεν όμιλος της Ελληνικής Τεχνοδομικής με μια εταιρεία Η' και δύο Ζ' τάξης, ο δε όμιλος των J&P Ελλάς-Αβαξ με δύο κατασκευαστικές Η' και μία Ζ' τάξης.

Από κει και πέρα, ο όμιλος ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ βρίσκεται ένα βήμα πριν την εξαγορά της εταιρείας Ψυκτική που κατέχει πτυχίο Ζ' τάξης και η εξαγορά της οποίας εξασφαλίζει και «μαθηματικά» το πτυχίο στον όμιλο.

Στην κατοχή του ομίλου της ΑΤΤΙ-ΚΑΤ (είτε στην εταιρεία είτε προσωπικά στον Παν. Πανούση) βρίσκονται σήμερα έξι πτυχία Η' τάξης.

Όλες όμως οι πληροφορίες αναφέρουν ότι οι Ευκλείδης, Σιγάλας και ΑΤΕΜΚΕ με τον ένα ή τον άλλο τρόπο θα πωληθούν και η ΑΤΤΙ-ΚΑΤ θα προχωρήσει σε συγχώνευση με την Προοδευτική και την Τεχνοδομή για την απόκτηση πτυχίου, καθώς η τελευταία είναι κοινή ιδιοκτησία των κυρίων Πανούση και Κούτλα, ενώ η Κοροντζής θα οδηγηθεί στην αμέσως κατώτερη τάξη πτυχίου, αφενός για να κινηθεί σε μικρότερη κλίμακα έργα και αφετέρου να δραστηριοποιηθεί στο χώρο του real estate.

Η Μηχανική, αν θέλει να βρεθεί στο club των ισχυρών, πρέπει να προχωρήσει στην εξαγορά δύο εταιρειών και προς τούτο ο κ. Πρ. Εμφιετζόγλου έχει κάνει τις πρώτες κινήσεις και συζητά, σύμφωνα με πληροφορίες, για την απόκτηση της ΓΕΤΕΜ που δραστηριοποιείται στη Β. Ελλάδα και έχει πτυχίο Ζ' τάξης. Σε συζητήσεις βρίσκονται η Κ.Ι. Σαραντόπουλος με τη ΒΙΟΤΕΡ, ο ιδιοκτήτης της οποίας, κ. Μαυροσκότης, έχει σημαντικό ποσοστό (περίπου 20%) της ΓΕΤΚ και έχει ήδη εξαγοράσει και την Ερμής που έχει πτυχίο Ζ' τάξης.

Η ΔΙΕΚΑΤ, όλα δείχνουν ότι για την απόκτηση πτυχίου θα συνεργαστεί με την ΙΝΤΡΑΚΟΜ Κατασκευές (ο Σ. Κόκκαλης συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της ΔΙΕΚΑΤ) και πιθανότα, στο σχήμα θα ενταχθεί και η Οδών & Οδοστρωμάτων, η οποία βρίσκεται στην κατοχή του Θαν. Αθανασούλη.

Τέλος, κινήσεις πρέπει να αναμένονται από τον όμιλο Αλλαμανή (ΑΛΤΕ, Ίρις) που οι πληροφορίες τον θέλουν να συζητά με την Αθηνά, τον όμιλο Στέγγου (Τεχνική Ολυμπιακή, Μοχλός), αλλά και τον όμιλο της Θεμελιοδομής, καθώς οι δύο θυγατρικές της (Νέστος και Περιβάλλον) δεν τις εξασφαλίζουν το πολυπόθητο νέο πτυχίο.

■ ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΣΙΟΥΦΟΣ