

REAL ESTATE & ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ Η ΣΤΕΓΗ
ΣΤΟΝ ΠΡΟΕΚΛΟΓΙΚΟ
ΑΓΩΝΑ ΤΩΝ ΚΟΜΜΑΤΩΝ

Οι υποδομές στο επίκεντρο του προεκλογικού αγώνα

Στο επίκεντρο των προγραμματικών δηλώσεων των πολιτικών μονομάχων έχουν βρεθεί, με τραγικό τρόπο βέβαια, τα θέματα των υποδομών της χώρας. Η απώλεια 57 ψυχών, κυρίως νέων ανθρώπων, έχει αναδείξει ελλείμματα σε σχέση με τη συντήρηση αλλά και τις προοπτικές των έργων.

Η Ν.Δ.

Στο πρόγραμμά της η Ν.Δ. αναφέρει ότι είναι σε εξέλιξη 170 σημαντικά έργα υποδομών, κατασκευάζονται 1.183 χλμ. νέοι δρόμοι και 719 χλμ. νέες σιδηροδρομικές γραμμές. Μόνο από αυτά τα έργα δημιουργούνται 178.000 νέες θέσεις εργασίας. Κυρίως εστιάζει στα πεπραγμένα, αποφεύγοντας αναφορές στα θέματα των σιδηροδρόμων.

Όπως αναφέρει, η κυβέρνηση στην τετραετία ολοκλήρωσε σχέδιο συνολικού προϋπολογισμού 13 δισ. ευρώ σε έργα υποδομών. Σημειώνει ότι παραδόθηκαν οι έξι σταθμοί της επέκτασης της Γραμμής 3 του Μετρό Αθήνας προς Πειραιά και αυξήθηκε ο στόλος των αστικών λεωφορείων. Μέσω leasing κατά 55% στην Αθήνα (1.310 οχήματα από 850) και κατά 100% στη Θεσσαλονίκη (460 οχήματα από 235).

Μεταξύ άλλων η Ν.Δ. δεσμεύεται σε περίπτωση νίκης στις εκλογές για:

- Αύξηση συχνότητας δρομολογίων λεωφορείων ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ (ανά 5-10 λεπτά τις ώρες αιχμής).
- Αύξηση συχνότητας δρομολογίων Αττικού Μετρό ανά 1,5 λεπτό τις ώρες αιχμής.
- Προμήθεια 650 λεωφορείων μηδενικών ρύπων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, προϋπολογισμού 337 εκατ. ευρώ. Εως το 2027 θα κυκλοφορούν 2.000 αστικά λεωφορεία στην Αθήνα και 600 στη Θεσσαλονίκη.
- Μείωση 30% έως το 2025 και 50% έως το 2030 των τροχαίων ατυχημάτων.

ΣΥΡΙΖΑ

«Το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών ανέδειξε τις καταστροφικές συνέπειες της πολιτικής της Ν.Δ. στις μεταφορές και τις υποδομές. Η τραγωδία αυτή είναι ανάγκη να αποτελέσει σημείο τομής για την ανασυγκρότηση των δημόσιων υποδομών και μεταφορών, με γνώμονα την ασφάλεια των πολιτών και τη δημιουργία αξιόπιστων και καθολικά προσβάσιμων υπηρεσιών» αναφέρει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Όπως σημειώνει, «το πρόγραμμα εξυπηρετεί τους στόχους μιας συνεκτικής αναπτυξιακής στρατηγικής, προσανατολισμένης και στον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας και οδηγεί στη δημιουργία ενός νέου αποθέματος υποδομών, στα πρότυπα του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών (2019) που χρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε. και υλοποιήθηκε σε συνεργασία με την ΕΤΕπ και την Υπηρεσία Στήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC SRSS). Κάτι που εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρηματοδότησης των έργων, κινητοποιεί πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, μεγιστοποιεί το αναπτυξιακό αποτύπωμά του στο ΑΕΠ, τους μισθούς και την απασχόληση, με ενδογενή χαρακτηριστικά, κινητοποιώντας εγχώριους πόρους, οδηγεί στη σταδιακή απανθρακοποίηση των μεταφορών, διαφυλάττει τον δημόσιο χαρακτήρα εταιρειών και την ανεμπόδιστη πρόσβαση σε βασικά δημόσια αγαθά και υπηρεσίες (π.χ. νερό, συγκοινωνίες)». Έτσι ο ΣΥΡΙΖΑ κάνει λόγο στο πρόγραμμά του για:

- Ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου.



Μετά την τραγωδία των Τεμπών, που έφερε στο φως τις ελλείψεις στις υποδομές, τα κόμματα παίρνουν θέση για το πώς θα υλοποιηθούν τα προγράμματα που θα οδηγήσουν στη βελτίωση της σημερινής κατάστασης

- Αμεσες αξιοκρατικές προσλήψεις σε ΟΣΕ και θυγατρικές.
- Ενίσχυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων με εξειδικευμένο προσωπικό και οικονομικούς πόρους.
- Επανεξέταση και έλεγχο υλοποίησης του επενδυτικού πλάνου της Hellenic Train, καθώς και της σύμβασης υπηρεσιών οικονομικού συμφέροντος (ΥΟΣ).
- Ολοκλήρωση των έργων διασύνδεσης των κύριων εμπορικών λιμένων με το δίκτυο.
- Αμεση προμήθεια νέων λεωφορείων για Αθήνα - Θεσσαλονίκη.
- Δημιουργία κινήτρων για αύξηση χρήσης αστικών συγκοινωνιών.
- Μείωση τιμής μηνιαίας κάρτας απεριόριστων διαδρομών (από 27 σε 10 ευρώ). Εφαρμογή ευέλικτων τιμολογιακών πολιτικών για ανάπηρα άτομα, φοιτητές, ανέργους κ.ά.
- Κανονιστική ρύθμιση ώστε ο ΟΑΣΑ (ως βασικός φορέας τεχνολογίας αστικών συγκοινωνιών της χώρας) να δύναται να συστήνει από κοινού εταιρείες με δήμους/περιφέρειες για την παροχή αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών.
- Απένταξη δημόσιων αστικών συγκοινωνιών από την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.
- Πλήρη ενεργοποίηση του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου ν.4530/2018 για τη λειτουργία

των ταξί στη χώρα, με προστασία για τον μικροϊδιοκτήτη-εργαζόμενο και μακριά από καταχρηστικές λογικές που επικρατούν στις ψηφιακές πλατφόρμες του διαμοιρασμού. Δημιουργία δημόσιας εφαρμογής κράτησης ταξί χωρίς χρεώσεις για τους χρήστες και τους οδηγούς (στα πρότυπα της Γαλλίας/Le Taxi και της Καταλονίας). Ορθή λειτουργία της ψηφιακής πλατφόρμας για τις συμβάσεις των ΕΙΧ και δημιουργία μητρώου για τα ενοικιαζόμενα με οδηγό.

- Γενναία ενίσχυση τεχνικών ΜμΕ (μέσω Ελληνικής Αναπτυξιακής Τράπεζας), ώστε να αντεπεξέλθουν στη συγκυρία.
- Αλλαγές του βασικού νομοθετικού πλαισίου δημοσίων συμβάσεων, ώστε να προστατευτεί η πρόσβαση όλων στη δημοπράτηση δημόσιων έργων.
- Ανάπτυξη μηχανισμού έγκαιρης πρόβλεψης αναγκών σε τεχνικές και μη ειδικότητες, αλλά και σε ανειδίκευτο προσωπικό.
- Τέλος στην «πακετοποίηση» έργων που επιχειρεί η κυβέρνηση Μητσοτάκη.
- Διαφύλαξη του δημόσιου χαρακτήρα των ΕΥ-ΔΑΠ και ΕΥΑΘ (απόσπασή τους από το Υπερταμείο - εφαρμογή απόφασης ΣτΕ) και των δικτύων/ταμιευτήρων/φραγμάτων κ.ά.
- Εκπόνηση αντιπλημμυρικών έργων, ώστε να προστατευτούν η ανθρώπινη ζωή, η περιουσία και οι υποδομές, προωθώντας και λύσεις που βασίζονται στη φύση (naturebased solutions).
- Επανεξέταση του ρυθμιστικού πλαισίου πολιτικής αεροπορίας με κύρια χαρακτηριστικά την ασφάλεια των επιβατών, των χρηστών του εναέριου χώρου και των αεροδρομίων της χώρας.
- Εκσυγχρονισμός περιφερειακών αεροδρομίων που ανήκουν στο Δημόσιο.
- Αναδιοργάνωση σε έναν σύγχρονο/κύριο φορέα υλοποίησης κτιριακών έργων του Δημοσίου και υλοποίησης δημόσιων έργων αντιμετώπισης του στεγαστικού προβλήματος (κατά τον σκοπό του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας).
- Πρόβλεψη αναλογικής χρέωσης διοδίων σε όλες τις μελλοντικές παραχωρήσεις, με ειδική μέριμνα για τους μόνιμους κατοίκους.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
Σωτήρης Μανιάτης

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ
Γιάννης Κιμπουρόπουλος

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΟΥ
Τάσος Παππάς

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ
Λήδα Θωμάκου

ART DIRECTOR
Λουίζα Καραγεωργίου

ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
Λιαρμακοπούλου Δώρα

Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ

Ανάπτυξη

με ισχυρό
βιώσιμο
αποτύπωμα



www.intrakat.gr

 **intrakat**

Σε απολογισμό των έργων της κυβέρνησης την τετραετία που πέρασε προχώρησε πριν από λίγες μέρες σε συνέντευξη Τύπου ο υφυπουργός Υποδομών, Γιώργος Καραγιάννης, εστιάζοντας στην προώθηση ενός εμβληματικού έργου (από οικονομικής και κυκλοφοριακής άποψης), αυτό των επεκτάσεων της Αττικής Οδού.

«Σε έναν διαγωνισμό θα γίνουν οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού προς Λαύριο, Ραφήνα και Σήραγγα Ηλιούπολης. Υπάρχει ενδιαφέρον για υλοποίηση μέσω πρότυπων προτάσεων, καθώς τα έργα αυτά έχουν πολύ μεγάλο προϋπολογισμό και δεν μπορούν να υλοποιηθούν ως δημόσια έργα» ανέφερε. Μάλιστα, όπως είπε, «έχει ανοίξει η πλατφόρμα για την κατάθεση από ιδιωτικές εταιρείες πρότυπων προτάσεων. Θα εξεταστούν αν λειτουργούν προς το συμφέρον του Δημοσίου και στη συνέχεια θα αποφασιστεί αν μπορεί να γίνει διαγωνισμός για την υλοποίησή τους».

Αξίζει ν' αναφερθεί πως οι ενδιαφερόμενοι θα μπορούν να καταθέσουν πρότυπες προτάσεις και για επεκτάσεις που δεν είναι στον επίσημο σχεδιασμό του υπουργείου. Οι διαγωνισμοί σε κάθε περίπτωση είναι αντικείμενο που θα βρει μπροστά της η νέα κυβέρνηση.

Σε σχέση με άλλα σημαντικά έργα ο υφυπουργός σημείωσε:

Ο ΒΟΑΚ

Στον ΒΟΑΚ ο κ. Καραγιάννης είπε ότι «θα υπάρχουν διόδια και σκιώδη διόδια. Το Δημόσιο χρηματοδοτεί με 800 εκατ. ευρώ (600 εκατ. ευρώ ΕΣΠΑ και 200 Ταμείο Ανάκαμψης) και θα υπάρχει επιδότηση επί του διοδίου, δηλαδή θα υπάρχει ένα ποσοστό (που είναι στοιχείο του διαγωνισμού) επιπλέον του διοδίου που θα επιδοτεί τον παραχωρησιούχο».

Συνολικά το υπουργείο προσανατολίζεται σε ένα νέο σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων που θα λειτουργεί με πλευρικά διόδια και θα εφαρμοστεί σε όλους τους αυτοκινητόδρομους και το οποίο ετοιμάζεται να υλοποιηθεί με κονδύλια του Ταμείου Ανάκαμψης.

Για τον ΒΟΑΚ ο κ. Καραγιάννης είπε επίσης «πως υπήρχαν εισηγήσεις ότι δεν έπρεπε να προχωρήσει. Διαψεύσαμε τις Κασσάνδρες».

Κεντρική Ελλάδα

Σε σχέση με τις εξελίξεις στον Ε65, όπως είπε ο κ. Καραγιάννης υπήρχαν ζητήματα. «Δεν υπήρχε χρηματοδότηση, ενώ παρουσιάστηκαν σημαντικά προβλήματα με την Κομισιόν» τόνισε και περιέγραψε την πορεία των έργων. «Στο βόρειο τμήμα η πρόοδος είναι 25% και στο βόρειο 25χλμ. (Τρίκαλα-Καλαμπάκα) θα παραδοθούν στο τέλος του έτους» ανέφερε, ενώ σε σχέση με τον άξονα Ακτιο-Αμβρακία σημείωσε ότι κινδύνευε με επιστροφή χρημάτων. «Τον Οκτώβριο θα παραδοθεί συνολικά ο αυτοκινητόδρομος» σημείωσε και προσέθεσε αναφορικά με άλλα έργα:

«Το Πάτρα-Πύργος ήταν ένα έργο σαν γόρδιος δεσμός, στα τέλη του 2023 η πρόοδος θα φτάσει το 30%. Το χρονοδιάγραμμα φαίνεται ότι προχωρά μπροστά από το πρόγραμμα.

● Τα έργα στο flyover στη Θεσσαλονίκη έχουν ξεκινήσει με μελέτες και από Σεπτέμβριο θα ξεκινήσουν τα κατασκευαστικά έργα.

● Υπογράψαμε το Μπράλος-Αμφισσα και την παράκαμψη Χαλκίδας. Επίσης προχωρούν τα μεγάλα έργα του Ταμείου Ανάκαμψης. Εχουμε ανάδοχο για το νέο κτίριο της Γ.Γ. Υποδομών στην Πειραιώς. Εκεί θα μαζευτούν όλες οι υπηρεσίες».

Για τα ΣΔΙΤ είπε ότι 19 έργα βρίσκονται σε εξέλιξη, 3 συμβασιποιοίθηκαν, 2 έχουν ανάδοχο, 12 είναι υπό δημοπράτηση με τον προϋπολογισμό στα 3,24 δισ. ευρώ.

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ο απολογισμός της κυβέρνησης



Τι έργα προγραμματίζονται σε αυτοκινητόδρομους, μετρό, αεροδρόμια

Γραμμή 4

Ολοκληρώνοντας τη συνέντευξη μίλησε και για τη Γραμμή 4 του μετρό. Ο κ. Καραγιάννης σημείωσε πως το έργο έχει συγκεκριμένη αρχιτεκτονική γιατί υπήρχαν και οι πρόδρομες εργασίες. Ο πρώτος μετροπόντικας ξεκινά εντός των ημερών και ο δεύτερος το φθινόπωρο.

Αναλυτικά η εικόνα των έργων με βάση την κυβέρνηση και τις αναφορές του κ. Καραγιάννη είναι η εξής:

● Αυτοκινητόδρομος Πατρών-Πύργου

Το έργο, που πέρασε από 40 κύματα, ξεμπλόκαρε, ξεκίνησε και στο τέλος του 2023 θα φτάσει στο 30% υλοποίησής του.

● Βόρειος Οδικός Αξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ)

Εχουμε συμβασιοποιήσει το ΣΔΙΤ Χερσονήσος-Νεάπολη και το δημόσιο έργο Νεάπολη-Αγίος Νικόλαος.

Στις 8 Μαΐου αναμένεται να υποβληθούν και οι προσφορές για το μεγάλο έργο Χανιά-Ηράκλειο.

Οι μελέτες για την προαίρεση Κίσσαμος-Χανιά προχωρούν και μετά το καλοκαίρι θα κατατεθεί η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Προχωρούν οι μελέτες για το Σούδα-Αεροδρόμιο και αναμένεται η θετική γνωμοδότηση του ΓΕΝ για την οριστικοποίηση της χάραξης του δρόμου που θα κινείται οριακά εντός του χώρου του Ναυστάθμου της Σούδας.

Προχωρούν προς χρηματοδότηση και τα τμήματα ανατολικά του Αγίου Νικολάου: τμήμα Καλό Χωριό-Γέφυρα Φρουζή, τμήμα Γέφυρα Φρουζή-Παράκαμψη Παχιάς Αμμου.

● Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)

Για το βόρειο τμήμα Τρίκαλα-Εγνατία εξασφάλισαμε τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και ήδη το έργο έχει ξεπεράσει το 23%.

Εντός του 2023 θα παραδοθεί το τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα και στις αρχές του 2024 θα ολοκληρωθεί και το σύνολο του νότιου τμήματος ΠΑΘΕ-Ξυνιάδα που έχει ξεπεράσει το 90%.

● Αυτοκινητόδρομος Αμβρακία-Ακτιο

Εντός του 2023 ολοκληρώνεται το μεγάλο έργο.

Η παράκαμψη Αμφιλοχίας παραδόθηκε από το περασμένο καλοκαίρι και μάλιστα νωρίτερα από το χρονοδιάγραμμα, ικανοποιώντας ένα χρόνιο αίτημα της τοπικής κοινωνίας και ενισχύοντας την οδική ασφάλεια της περιοχής.

● Καλαμάτα - Ριζόμυλος - Πύλος - Μεθώνη

Ολοκληρώσαμε τον διαγωνισμό και υπογράψαμε τη σύμβαση ΣΔΙΤ στις 21/4/2023.

● Ανατολική Εσωτερική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης (flyover)

Υπεγράφη η σύμβαση του μεγάλου έργου για τη Θεσσαλονίκη.

Ξεκίνησαν ήδη οι γεωτεχνικές έρευνες, ενώ οι τελικές μελέτες εκπονούνται.

Οι πρώτες εργασίες θα ξεκινήσουν στις αρχές του φθινοπώρου.

● Καστέλι

Εξασφάλισαμε την αύξηση του μεγέθους του νέου υπερσύγχρονου διεθνούς αεροδρομίου της χώρας άνω του 30%, ώστε αυτό να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στην εκτιμώμενη επιβατική κίνηση που η Κρήτη θα κληθεί να υποδεχτεί τις επόμενες δεκαετίες.

Το νέο αεροδρόμιο θα αριθμεί πλέον 92.000 τετραγωνικά μέτρα, από 68.000 τετραγωνικά μέτρα που ήταν ο αρχικός σχεδιασμός.

Η πρόοδος εκτέλεσης του έργου σήμερα έχει ξεπεράσει το 22%.

● Υδρευση Πρέβεζας - Αρτας - Λευκάδας και Φράγμα Τσικνιά στη Λέσβο

Εξασφάλισαμε τη χρηματοδότηση των έργων από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, τα ωριμάσαμε και τα δημοπρατήσαμε στα τέλη του 2022.

Σήμερα έχουμε ήδη προσωρινό ανάδοχο και για τα δύο έργα και στόχος μας είναι το φθινόπωρο να έχουν ξεκινήσει και οι εργασίες.

● Παράκαμψη Χαλκίδας-Ψαχνών και Μπράλος-Αμφισσα

Δημοπρατήσαμε τέλη του 2021 τα δύο έργα και εντός του πρώτου τριμήνου του 2023 υπογράψαμε και τις 2 συμβάσεις.

Για το έργο της Παράκαμψης Χαλκίδας είμαστε έτοιμοι στο επόμενο τρίμηνο να ενεργοποιηθούμε και τις 2 από τις 3 προαίρεσεις του έργου, που αφορούν την Παράκαμψη Ψαχνών και την οδική σύνδεση αρτηρίας Βόρειας-Νότιας Εύβοιας.

Εχουν ήδη ξεκινήσει στα έργα αυτά οι οριστικές μελέτες και έως το τέλος του έτους αναμένουμε να εκκινήσουν και οι κατασκευαστικές εργασίες.

Εντός του καλοκαιριού, η εγκατάσταση του εργοταξίου.

● Κατασκευή Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας

Είναι σε εξέλιξη οι πρόδρομες εργασίες και η πρόοδος είναι σχεδόν 50%.

Τις επόμενες μέρες ο πρώτος μετροπόντικας θα ξεκινήσει την εκσκαφή της σήραγγας από την Κατεχάκη, ενώ ο δεύτερος αναμένεται να ξεκινήσει το φθινόπωρο.

● Μετρό Θεσσαλονίκης

Πρόοδος του έργου 90% στη Βασική Γραμμή και της Επέκτασης προς Καλαμαριά.

Σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για τον φορέα λειτουργίας με ΣΔΙΤ.

Εχει ξεκινήσει η επανατοποθέτηση των αρχαίων στον Σταθμό Βενιζέλου, ενώ παράλληλα οι συρμοί μπορούν και κινούνται σε όλη τη γραμμή από το ΝΣΣ έως το Αμαρυστάσιο.

Παράλληλα με την ολοκλήρωση της βασικής γραμμής και της επέκτασης προς Καλαμαριά, η κυβέρνηση αυτή έχει θέσει ως άμεση προτεραιότητά της τη βορειοδυτική επέκταση του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης, ώστε να καλύψει τις ανάγκες των μετακινήσεων στους πολυπληθείς και αναπτυσσόμενους Δήμους Αμπελοκήπων και Μενεμένης, Κορδελιού και Ευόσμου, Παύλου Μελά και Νεάπολης-Συκεών προς Εύοσμο και Σταυρούπολη.

● Κατασκευή επέκτασης Γραμμής 2 του Μετρό της Αθήνας προς Ιλίου

Η Α' φάση του διαγωνισμού θα ολοκληρωθεί εντός του Μαΐου. Η Β' Φάση θα ξεκινήσει το φθινόπωρο. Ετοιμάζονται οι διαγωνισμοί μελετών για τις νέες επεκτάσεις προς το Ιδρυμα Σταύρος Νιάρχος, τη Γλυφάδα, αλλά και τη συνέχιση της Γραμμής 4 προς Μαρούσι».

PRO EXCELLENCE PRO GREEN INVESTMENTS PRODEA INVESTMENTS

Η μεγαλύτερη εταιρεία επενδύσεων
σε ακίνητη περιουσία στην Ελλάδα.

ΜΕ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΕΙΑ.
ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΝ ΔΕΙΦΟΡΙΑ.

prodea.gr

PRODEA
INVESTMENTS

ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Διαρκής επένδυση σε συντήρηση υψηλού επιπέδου

Το τελευταίο διάστημα έχει αναδειχθεί δικαίως στον δημόσιο διάλογο το ζήτημα της συντήρησης των υποδομών με ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο και στη συντήρηση των γεφυρών. Αξίζει να τονιστεί ότι το ζήτημα αυτό δεν αφορά μόνο την Ελλάδα, αλλά και την Ευρώπη, καθώς η γήρανση και η ελλιπής συντήρηση των υποδομών και ιδίως των γεφυρών, σημαντικός αριθμός εκ των οποίων βρίσκονται στα «γεράματά τους», καθιστά αναγκαία τη συστηματική υλοποίηση κατάλληλων τεχνικών έργων, τη λήψη ειδικών μέτρων και την εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων για την αναβάθμιση των γεφυρών.

Όπως αναφέρει ο πολιτικός μηχανικός δρ Π. Παπανικόλας, στην Ελλάδα «οι γέφυρες που κα-



Γράφει ο
ΠΑΝΟΣ ΛΟΥΚΑΣ,
διευθύνων
σύμβουλος της
ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

τασκευάστηκαν με το σύστημα της παραχώρησης τα τελευταία χρόνια και έχουν ενταχθεί στο δίκτυο σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων υπόκεινται σε τακτικές επιθεωρήσεις και συστηματική συντήρηση». Ωστόσο, στις περισσότερες από τις υπόλοιπες γέφυρες του οδικού δικτύου δεν γνωρίζουμε εάν πραγματοποιούνται συστηματικά τσεκάπ ή λίφτινγκ.

Η διαχείριση ενός ιδιαίτερα σημαντικού τεχνικού έργου, όπως οι γέφυρες, επιβάλλει την εφαρμογή προηγμένων και καινοτόμων μεθόδων για την αποτελεσματική καταγραφή, εξαγωγή και επεξεργασία των απαραίτητων πληροφοριών σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση του έργου σε πρώτη φάση. Οι πληροφορίες από τις επιθεωρήσεις και η επιστημονική επεξεργασία και αξιολόγησή τους καθορίζουν, με βάση και τους κύκλους συντήρησης που έχουν υιοθετηθεί κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή, τα ειδικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των χρηστών και του έργου με γνώμονα τη διατήρησή του ως μοχλού ανάπτυξης.

Στη χώρα μας σημείο αναφοράς σχετικά με τη στρατηγική δομικής διαχείρισης και λειτουργίας έργων υποδομής αναγνωρίζεται η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης», μία από τις μεγαλύτερες καλωδιωτές γέφυρες πολλαπλών ανοιγμάτων παγκοσμίως που υλοποιήθηκε με το μοντέλο της παραχώρησης από τον Όμιλο VINCI και τους Έλληνες εταίρους της και παραδόθηκε στην κυκλοφορία το 2004. Η παραχωρησιούχος εταιρεία, που έχει αναλάβει τη λειτουργία και τη συντήρησή της μέχρι το 2039, είναι μέλος του δικτύου της VINCI Highways, μιας από τις μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως διαχείρισης αυτοκινητοδρόμων υπό παραχώρηση, με περισσότερα από 4.000 χλμ. αυτοκινητοδρόμων σε 15 χώρες.

Η αποτελεσματική διαχείριση ενός εμβληματικού τεχνικού έργου-τοπόσημου και μοχλού ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας, όπως η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, είναι διαρκής πρόκληση που επιβάλλει τη συνεχή εισαγωγή καινοτομίας και υψηλής τεχνολογίας με χρήση προηγμένων μεθόδων και υψηλά εξειδικευμένου προσωπικού.

Η τεχνολογική καινοτομία αποτελεί την «καρδιά» του έργου, αλλά και την πάγια δέσμευση της



παραχωρησιούχου εταιρείας που εκτελεί εξειδικευμένες εργασίες συντήρησης και διεξάγει καθημερινές επιθεωρήσεις στη Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, σύμφωνα με τα αυστηρότερα ευρωπαϊκά και εθνικά πρότυπα και τις βέλτιστες πρακτικές της VINCI Highways, με όραμα τη διαρκή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των προκλήσεων στη συντήρηση της Γέφυρας αποτελεί το σύστημα καλωδίων ανάρτησης που είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να αποτελεί ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό κόσμημα και παράλληλα να διασφαλίζει τις αυστηρότερες προδιαγραφές για την προστασία έναντι της διάβρωσης, διευκολύνοντας τη συντήρηση και ενδεχόμενη αντικατάσταση, ακόμα και σε συνθήκες κυκλοφορίας οχημάτων. Φέρει ειδικά εξαρτήματα για την ενίσχυση της ελαστικής συμπεριφοράς κατά τη διάρκεια σεισμού, καθώς και σωλήνες οδηγούς κάμψης που ελέγχουν την καμπυλότητα του καλωδίου για το βέλτιστο αποτέλεσμα. Διαθέτει, επίσης, καινοτόμο σύστημα ενόργανης δομικής παρακολούθησης για τη διαρκή καταγραφή της απόκρισης της κατασκευής (όπως για παράδειγμα κατά τη διάρκεια ενός σεισμικού γεγονότος) προσφέροντας σε πραγματικό χρόνο, στο τμήμα Δομικής Συντήρησης, ενημέρωση για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και το προτεινόμενο επίπεδο επιθεώρησης.

Συμπληρωματικά, με έμφαση στο σύστημα καλωδίων ανάρτησης, έχει συσταθεί από τη VINCI Highways ένα ιδιαίτερα αυστηρό πρόγραμμα επιθεωρήσεων και συντήρησης που προδιαγράφει λεπτομερώς τις τυπικές και εξειδικευμένες

ενέργειες που απαιτούνται. Ενδεικτικά, σε ετήσια βάση, πραγματοποιούνται από εξειδικευμένους μηχανικούς:

- Οπτική παρακολούθηση των δομικών στοιχείων των εξωτερικών υδραυλικών αποσβεστήρων και των εξωτερικών πλευρών των αγκυρώσεων στο κατάστρωμα της Κύριας Γέφυρας και στην κεφαλή του πυλώνα.

- Εργασίες προληπτικής και τακτικής συντήρησης, όπως εργασίες βελτίωσης του συστήματος προστασίας έναντι διάβρωσης, έλεγχος σύσφιξης κοχλίων, κ.λπ.

- Επιθεώρηση του ελεύθερου μήκους των καλωδίων, συμπεριλαμβανομένων των κολάρων, με εξειδικευμένους εναερίτες.

Ακόμη μία ιδιαίτερη τεχνολογική καινοτομία και πρότυπη ανάπτυξη ασφάλειας για μεγάλου μήκους γέφυρες αποτελεί το σύστημα Αντικεραυνικής Προστασίας των Ανω Καλωδίων της Γέφυρας, το οποίο ενσωματώθηκε ως μέρος των βελτιωτικών εργασιών αντικεραυνικής προστασίας το 2007. Το σύστημα προσφέρει μηδενική επιβάρυνση της αεροδυναμικής συμπεριφοράς των καλωδίων ανάρτησης και άψογη ανταπόκριση στην αεροδυναμική. Λόγω δε του ύψους από το οδόστρωμα, για την επιθεώρηση των ανώτερων τμημάτων του, επιλέχθηκε ως καταλληλότερη μέθοδος επιθεώρησης η χρήση drones.

Τα παραπάνω παραδείγματα αντικατοπτρίζουν τη δέσμευση του παραχωρησιούχου να εργάζεται συστηματικά και να επενδύει στη διαρκή βελτίωση της υποδομής και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Ταυτόχρονα, υλοποιούμε δράσεις για τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος του έργου και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Στο πλαίσιο αυτό προγραμματίζουμε επένδυση στην υλοποίηση φωτοβολταϊκού πάρκου στην περιοχή του έργου.

Για τη διετία 2023-2024, η παραχωρησιούχος εταιρεία εκτιμά ότι θα δαπανήσει €7,4 εκατ. σε βελτιώσεις, επισκευές, ενόργανη δομική παρακολούθηση και εργασίες συντήρησης. Επισημαίνεται δε ότι από την έναρξη λειτουργίας της το 2004 έχουν επενδυθεί περίπου €50 εκατ. για παρόμοιες εργασίες συμπεριλαμβανομένου του Συστήματος Αντικεραυνικής Προστασίας.

Η Γέφυρα αποτελεί εξαιρετικό παράδειγμα τεχνολογίας του πώς μπορούμε να ενισχύσουμε την ασφάλεια, να συγκρατήσουμε το κόστος και να ξεκλειδώσουμε ευκαιρίες ανάπτυξης στους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους, χρησιμοποιώντας το μοντέλο των παραχωρήσεων. Σήμερα, σχεδόν 20 χρόνια από την έναρξη λειτουργίας της Γέφυρας, μπορούμε να διαπιστώσουμε και να αξιολογήσουμε την επίδρασή της ως ενός έργου υποδομής που χαρακτηρίζεται από τεχνική αριστεία, αφήνοντας θετικό αποτύπωμα στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας, και ως μιας παραχώρησης που θέτει νέα πρότυπα Λειτουργίας & Συντήρησης, συμβάλλοντας στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας.

Συμβολίζοντας την Ελλάδα που προοδεύει και δημιουργεί, την Ελλάδα που μας κάνει υπερήφανους και την οποία θέλουμε να παραδώσουμε στις νεότερες γενιές, η Γέφυρα θα συνεχίσει να αποτελέσει σημείο αναφοράς σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο για τη συντήρηση, λειτουργία και διαχείριση έργων υποδομής.

Η αποτελεσματική διαχείριση ενός εμβληματικού τεχνικού έργου-τοπόσημου και μοχλού ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας, όπως η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, είναι διαρκής πρόκληση που επιβάλλει τη συνεχή εισαγωγή καινοτομίας και υψηλής τεχνολογίας με χρήση προηγμένων μεθόδων και υψηλά εξειδικευμένου προσωπικού

Θέση ισχύος σε έργα υποδομών και παραχωρήσεων

Ο Ομιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ κατέχει σήμερα το μεγαλύτερο στην Ελλάδα χαρτοφυλάκιο παραχωρήσεων, το οποίο περιλαμβάνει μείζονες υποδομές (μεταφορικές, τουριστικές, περιβαλλοντικές), καθώς και αξιοσημείωτα έργα στον χώρο της ψηφιακής οικονομίας. Συγκεκριμένα, ο Ομιλος ελέγχει σε ποσοστό 100% τα έργα παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων ΝΕΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. και ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε., ενώ συμμετέχει και στην εταιρεία παραχώρησης ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. Επίσης, ηγείται της κοινοπραξίας που έχει αναδειχθεί προτιμητέος επενδυτής για το έργο παραχώρησης της Εγνατίας Οδού, του μεγαλύτερου αυτοκινητοδρόμου στην Ελλάδα.

Παράλληλα, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ηγείται της εταιρείας παραχώρησης που έχει συσταθεί για την κατασκευή και διαχείριση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, ενώ συμμετέχει στο σχήμα που θα διαχειρίζεται τον Λιμένα Καβάλας.

Επιπλέον, μέσω της εταιρείας ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ, δραστηριοποιείται σε έργα διαχείρισης απορριμμάτων στην Ηπειρο και την Πελοπόννησο, ενώ συμμετέχει στα έργα ηλεκτρονικού εισιτηρίου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη καθώς και στην κοινοπραξία που είναι ανάδοχος για τέσσερις (4) Γεωγραφικές Ζώνες για το έργο ανάπτυξης υποδομών υπερψηλής ευρυζωνικότητας Ultra-Fast Broadband (UFBB).

Πιο αναλυτικά, η κατασκευή του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Κρήτης στο Καστέλι προχωρά με εντατικούς ρυθμούς, ενώ σε πλήρη ανάπτυξη βρίσκεται και το έργο του IRC στο Ελληνικό, με τις κύριες κατασκευαστικές εργασίες να αναμένεται να ξεκινήσουν εντός του 2023.

Παράλληλα, προχωρούν οι διαδικασίες για την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης της Εγνατίας Οδού, του μεγαλύτερου αυτοκινητοδρόμου της Ελλάδας. Επιπλέον, ο Ομιλος πρόσφατα υπέγραψε τη σύμβαση ως επικεφαλής της κοινοπραξίας για το έργο ΣΔΙΤ του τμήματος Χερσόνησος - Νεάπολη του Βόρειου Οδικού Αξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), ενώ συμμετέχει σε πλήθος άλλων διαγωνισμών εμβληματικών έργων παραχώρησης, όπως η Αττική Οδός, το έργο παραχώρησης του ΒΟΑΚ για το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο, η Υποθαλάσσια Ζεύξη Σαλαμίνας - Περάματος, ο αερολιμένας Καλαμάτας, καθώς και διαφόρων Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) έργων υποδομής και κτιριακών έργων ανά την Ελλάδα.

Στον τομέα των υποδομών, αποτελούν τον πιο φερέγγυο εκπρόσωπο του ελληνικού τεχνικού κόσμου τόσο στην Ελλάδα

Ισχυρό χαρτοφυλάκιο έργων που αναβαθμίζουν τη χώρα

Ο Ομιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, ο μεγαλύτερος αμιγώς ελληνικός όμιλος υποδομών, παραχωρήσεων, κατασκευών και καθαρής ενέργειας, συνεχίζει την υλοποίηση του επενδυτικού του προγράμματος σε όλους τους τομείς δραστηριοποίησής του



όσο και στο εξωτερικό, εκτελώντας σημαντικά οικοδομικά έργα, όπως η ανακατασκευή του Πύργου του Πειραιά, το νέο γραφειακό συγκρότημα «PwC Campus», συμφερόντων της DIMAND Α.Ε.,

καθώς και του επιχειρηματικού πάρκου «HUB 26» στη Θεσσαλονίκη, της εταιρείας OURANIA

Μ.Α.Ε. – εταιρείας συμφερόντων των DIMAND Α.Ε. και Prodea Investments Α.Ε.



Ενεργειακές υποδομές και καθαρή ενέργεια

Επιπλέον, ο Ομιλος έχει σε εξέλιξη μεγάλης κλίμακας ενεργειακά έργα, όπως τη Μονάδα Αποθήκευσης Ενέργειας με την τεχνολογία της Αντλησιοταμείωσης στην Αμφιλοχία και τη νέα Μονάδα Ηλεκτροπαραγωγής με καύσιμο Φυσικό Αέριο στην Κομοτηνή.

Στην καθαρή ενέργεια, η εγκατεστημένη ισχύς του Ομίλου από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στο τέλος του 2022 ήταν 905 MW, ενώ συνολικά 2,0 GW έργων βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε λειτουργία, υπό κατασκευή ή είναι έτοιμα προς κατασκευή. Παράλληλα έχει ήδη ξεκινήσει από το 2022 η ηλεκτρίση του νέου συμπλέγματος Αιολικών Πάρκων στην Εύβοια.



ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Οι ενεργειακές κοινότητες αποτελούν «δικλίδες» της ενεργειακής δημοκρατίας

Σημείο αναφοράς στην προσπάθεια για τον ριζικό μετασχηματισμό του ενεργειακού συστήματος μπορούν να γίνουν οι Ενεργειακές Κοινότητες.

Μάλιστα θα πρέπει να αποτελέσουν βασικό άξονα στην πολιτική για την επίτευξη φιλόδοξων περιβαλλοντικών στόχων καθώς, μάλιστα, λειτουργούν ως «δικλίδες» για τη λεγόμενη ενεργειακή δημοκρατία, διασφαλίζοντας πρόσβαση στα οφέλη που ευαγγελίζεται το νέο αυτό «πράσινο» ενεργειακό παράδειγμα, σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα.



Γράφει ο **ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ**, πρώην υπουργός Οικονομίας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθηγητής Πολιτικής Οικονομίας στο Παν/μιο Κρήτης

και τις τάσεις που έφερε η ενεργειακή κρίση.

Με αυτόν συνεπώς τον τρόπο, ένα μεγάλο μέρος της «πράσινης μετάβασης» μπορεί να διαχυθεί ευρύτερα στην κοινωνία, στα νοικοκυριά, στους αγρότες, στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, σε τοπικές κοινότητες κάθε μορφής και είδους.

Ετσι, ο θεσμός των «ενεργειακών κοινοτήτων» μπορεί να αποτελέσει το κατ'εξοχήν όχημα για την εμπλοκή ομάδων αγροτών, συνεργιών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, συμπράξεων μικροξενοδόχων, δήμων, ομάδων κατοίκων χωριών και νησιών στην από κοινού παραγωγή της ενέργειας που χρειάζονται.

Με αυτόν τον τρόπο, τα κέρδη και τα οφέλη από την πράσινη μετάβαση θα διαχέονται δίκαια σε ευρύτερες κοινωνικές ομάδες διασφαλίζοντας και την απαραίτητη και ζητούμενη κοινωνική «ιδιοκτησία» των προγραμμάτων «πράσινης μετάβασης». Είναι, άλλωστε, κοινό κτήμα, με βάση και την ευρωπαϊκή εμπειρία, ότι η «πράσινη μετάβαση» στην ενέργεια μπορεί να τροχοδρομήσει πάνω σε δύο άξονες: στην αγορά και την κοινωνική οικονομία, όπου βέβαια θα καταλαμβάνουν διαφορετικά πεδία της μετάβασης.

Η κοινωνική οικονομία καταλαμβάνει ήδη το 30%-40% σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και άρα, με τις δυνατότητες που υπάρχουν στην Ελλάδα, μπορεί να τεθούν και υψηλότεροι στόχοι (50%), κάτι άλλωστε που συνάδει με τον νησιωτικό χαρακτήρα, τη γεωμορφολογία και την κατανομή του πληθυσμού της. Η θεσμοθέτησή τους με τον νόμο του 2018 και την προτεραιοποίησή τους στη διαδικασία της αδειοδότησης επεδίωκαν με καλύψουν αυτό το κενό.

Ωστόσο, η σημερινή κυβέρνηση ακύρωσε την προτεραιοποίησή τους αναστέλλοντας τη δυναμική τους. Εντούτοις, με νέο πλαίσιο, η προοπτική είναι δεδομένη.

Στο φόντο αυτό και με αδήριτες τις ανάγκες για την προαγωγή των ενεργειακών κοινοτήτων, διαμορφώνονται και τα δεδομένα για τα δίκτυα

Ο θεσμός των «ενεργειακών κοινοτήτων» μπορεί να αποτελέσει το κατ'εξοχήν όχημα για την εμπλοκή ομάδων αγροτών, συνεργιών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, συμπράξεων μικροξενοδόχων, δήμων, ομάδων κατοίκων χωριών και νησιών στην από κοινού παραγωγή της ενέργειας που χρειάζονται

μεταφοράς ενέργειας. Είναι, άλλωστε, διαφορετικές οι ανάγκες ενός συστήματος παραγωγής ενέργειας που εδράζεται στις «βιομηχανικές ΑΠΕ», στις επενδύσεις μεγάλης κλίμακας σε ορισμένες περιοχές της χώρας και στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων ενέργειας στους τόπους κατανάλωσης και διαφορετικές οι ανάγκες της στρατηγικής που στηρίζεται σ'ένα τοπικό, αποκεντρωμένο, περιφερειακό σύστημα παραγωγής ενέργειας.

Στη δεύτερη περίπτωση, προέχει η κατασκευή ευέλικτων τοπικών δικτύων και εν προκειμένω με δυνατότητες τοπικής αποθήκευσης ενέργειας. Κάτι που έχει και τη μικρότερη δυνατή χωροταξική παρέμβαση και, βέβαια, χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Και εναρμονίζονται και με τις ανάγκες της Κρήτης, που έτσι πέρα από τον πολλαπλό της ενεργειακό ρόλο μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα.

Μια τέτοια ανάπτυξη, λοιπόν, είναι συμβατή με τις μικρές κλίμακες και τα ευάλωτα περιβαλλοντικά συστήματα των νησιών, των ορεινών περιοχών και των διάσπαρτων οικισμών. Βέβαια, η σταθεροποίηση του ενεργειακού συστήματος απαιτεί διαφορετικές συμπληρωματικές μονάδες σταθερής παραγωγής ενέργειας στις δύο στρατηγικές.

Ομως είναι ξεκάθαρο ότι για να διασφαλίσουμε μια ασφαλή πορεία προς μια συμμετοχική «πράσινη μετάβαση», που έχει πολλαπλά οφέλη, αντιμετωπίζοντας την ενεργειακή φτώχεια, διαχέει τα οφέλη στην κοινωνία και αυξάνει την εγχώρια προστιθέμενη αξία, απαιτείται δράση και έμπρακτη απόδειξη ότι οι ενεργειακές κοινότητες αποτελούν προτεραιότητα.

INDIGITAL

Καινοτόμα προϊόντα αυτόματης απομαγνητοφώνησης με τεχνητή νοημοσύνη

Η αμιγώς ελληνική τεχνολογική εταιρεία In-Digital επενδύει στην έρευνα και καινοτομία αναπτύσσοντας σειρά εξειδικευμένων συστημάτων αυτόματης απομαγνητοφώνησης για τον έλεγχο και τη διαμόρφωση κειμένων, με ακρίβεια αποτελεσμάτων που αγγίζουν το απόλυτο. Με την εφαρμογή αυτήν επιτυγχάνεται η αποτελεσματική και άμεση μετατροπή των ηχητικών αρχείων σε κείμενο. Το inSpeech εφαρμόζεται σε ιατρικές γνωματεύσεις, με την έρευνα να συνεχίζεται και σε άλλα πεδία, όπως τα δικαστήρια, τα διοικητικά συμβούλια κ.ά.

Το σύστημα inSpeech

Πρόκειται για το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα inSpeech, με ενσωματωμένο το λογισμικό αυτόματης απομαγνητοφώνησης, το οποίο:

- Κάνει δυνατή τη δημιουργία και αποθήκευση του εγγράφου-γνωμάτευσης απευθείας στον φάκελο του ασθενούς, αυτοματοποιώντας τη ροή εργασίας και ελαχιστοποιώντας την πιθανότητα λάθους στην ταξινόμηση του εγγράφου.
 - Απαλείφει το κόστος δακτυλογράφησης, εκσυγχρονίζοντας με τον τρόπο αυτόν το σύστημα παροχής υγείας.
 - Επιταχύνει τον χρόνο παράδοσης των γνωματεύσεων και των πράξεων στους ασθενείς, καθώς ο γιατρός έχει όλα τα απαραίτητα εργαλεία για την ολοκλήρωση και την παράδοση ενός πορίσματος.
- Στα κύρια χαρακτηριστικά του inSpeech περιλαμβάνονται:
- Live απομαγνητοφώνηση (Real time decoding).
 - Μορφοποίηση κειμένου με ηχητικές εντολές («παράγραφος», «τε-

λεία», «παρένθεση»).

- Ενσωμάτωση στο πληροφοριακό σύστημα του πελάτη.
- Εγκατάσταση στον χώρο του φορέα.
- Παροχή πρόσβασης σε ιστοσελίδα εισαγωγής και διαχείρισης ηχητικών αποσπασμάτων.
- Παροχή πρόσβασης στο σύστημα μέσω της εφαρμογής inSpeech.
- Πλήρης ανεξαρτησία και αυτονομία.
- Εξ αποστάσεως χρήση του συστήματος.
- Πλήρης συμμόρφωση των υπηρεσιών με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για την προστασία των προσωπικών δεδομένων (GDPR).
- Αυτόματη διόρθωση σφαλμάτων με βάση τα συμφραζόμενα.
- Αναγνώριση εντολών διαμόρφωσης κειμένου.
- Αναγνώριση ειδικών εννοιών (ξένες λέξεις, συμπτώσεις, μονάδες μέτρησης).
- Εκπαίδευση και ενημέρωση λεξιλογίου.

inSpeech Medical

Έχει αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα απομαγνητοφώνησης, το οποίο εγκαθίσταται σε νοσοκομεία, διαγνωστικά κέντρα και κάθε είδους ιατρεία. Το λογισμικό μετά από τις αναγκαίες παραμετροποιήσεις καλύπτει τις ανάγκες των χρηστών και των διαχειριστών του συστήματος, καθώς και τις άδειες χρήσης βάσει των οποίων ορίζεται ο αριθμός των χρηστών που έχουν τη δυνατότητα εισαγωγής και εκπαίδευσης στο σύστημα απομαγνητοφώνησης της εφαρμογής InSpeech Medical. Το σύστημα απομαγνητοφώνησης δεν απαιτεί πρόσθετο εξοπλισμό



εκτός της δικτυακής υποδομής και των σταθμών εργασίας.

inSpeech Medical - Οι τρεις στρατηγικοί πυλώνες

Οι υπηρεσίες της εταιρείας χωρίζονται σε τρεις βασικούς πυλώνες:

- Πρώτον, technological flexibility.
- Δεύτερον, dictation quality.
- Τρίτον, system training.

Αξίες και όραμα της εταιρείας

Η εταιρεία δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα Κοινωνικής Εταιρικής Ευθύνης. Είναι κατ' εξοχήν «πράσινη» ως προς τη δραστηριότητά της, καθώς δεν εκπέμπει κανενός είδους ρύπο. Συμμετέχει ενεργά στην προστασία του περιβάλλοντος, καθώς όλες οι ενέργειες και η παροχή υπηρεσιών προς τους πελάτες της γίνονται ηλεκτρονικά, χωρίς εκτυπώσεις και καταναλώσεις χαρτιού, ενώ οι υπηρεσίες της είναι τελείως φιλικές προς το περιβάλλον. Πέραν της κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος, δεν υπάρχει πρώτη ύλη που να χρησιμοποιείται και να δημιουργεί

προβλήματα στο περιβάλλον. Αποτελείται από έμπειρο και καταξιωμένο προσωπικό, η πλειονότητα του οποίου εργάζεται χρόνια στην εταιρεία, με αποτέλεσμα την πλήρη εξειδίκευση για την ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών. Επενδύει στο άριστο περιβάλλον εργασίας και στη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών της, ώστε να διατηρούν το υψηλό επίπεδο της δουλειάς τους. Παράλληλα, αναζητεί συνεχώς νέα, ικανά στελέχη για να διατηρήσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που οι πελάτες της διακρίνουν και απολαμβάνουν σε καθημερινή βάση. Η άμεση επικοινωνία μεταξύ των τμημάτων, η προσωπική συμμετοχή όλων και, το σπουδαιότερο, η ευελιξία μιας ξεκάθαρης εταιρικής δομής δίνουν μοναδική ώθηση στην εξυπηρέτηση και ωφελούν στο μέγιστο τους πελάτες.



Technological Flexibility



Dictation Quality



System Education

Οι υψηλές τιμές ενέργειας σε όλες τις μορφές της φαίνεται ότι είναι εδώ για να μείνουν, με το σημερινό κυρίαρχο ενεργειακό μείγμα και παραγωγικό σκηνικό. Αυτή η έξαρση ενεργειακής ακρίβειας, που οδηγεί σε ενεργειακή φτώχεια και αποκλεισμούς, δεν είναι όμως μονόδρομος. Υπάρχει και άλλος δρόμος...

Η λύση, που θα μειώσει το κόστος προς όφελος της κοινωνίας αλλά και θα ανασχέσει την κλιματική κρίση, είναι η ακόμα ταχύτερη ενεργειακή μετάβαση σε «πράσινη» ενέργεια. Η χώρα μας, έχοντας υπογράψει το 2015 τη Διακήρυξη του Παρισιού στοχεύει –και στο πλαίσιο της Ευρώπης– σε ενεργειακή ουδετερότητα το 2050. Ισως θα έπρεπε και νωρίτερα. Την αναγκαιότητα της «Πράσινης Μετάβασης» την ενστερνίζονται, τουλάχιστον στα λόγια, σχεδόν όλοι. Ομως αυτή είναι μόνο η κορυφή του παγόβουνου.



Γράφουν **οι**
ΓΡΗΓΟΡΗΣ
ΣΤΕΡΓΙΟΥΛΗΣ*
και **ΣΠΥΡΟΣ**
ΜΙΧΑΛΑΚΑΚΗΣ**
*Πρ. διευθύνων σύμβουλος,
Ομίλος Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.
**Πρ. πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος,
BP Ελληνική Α.Ε.
και Ρυθμιστικών Πολιτικών ΣΕΒ

Το μεγαλύτερο επίδοκο είναι σε όφελος τίνος θα γίνει η ενεργειακή μετάβαση και πώς θα αφήσει ένα συνολικό θετικό αποτύπωμα στη χώρα και στον λαό μας. Κατά τη γνώμη μας, η ενεργειακή μετάβαση πρέπει να εκπληρώνει τρεις βασικούς στόχους:

Ενεργειακή Ασφάλεια, δηλ. να υπάρχει ενέργεια για να εξασφαλίσει τη ζωή και την οικονομική δραστηριότητα.

Συμβατότητα με το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα ώστε ο πλανήτης μας να εξακολουθήσει να υπάρχει.

Ενεργειακή Προσιτότητα, δηλ. να έχουν πρόσβαση σε προσιτές τιμές στην ενέργεια οι πάντες και να εξαλειφθεί η ενεργειακή φτώχεια και επιχειρηματική δυσανεξία που φέρνει η ακρίβεια.

Η εξασφάλιση των παραπάνω θα είναι και

μακρόχρονη και θα απαιτήσει πόρους (στα 500 δισ. ή 17 δισ. τον χρόνο το υπολογίζει μια πρόσφατη μελέτη της McKinsey), αλλά κυρίως απαιτεί στρατηγικό σχέδιο και συνέπεια στην εφαρμογή του.

Η ενεργειακή μετάβαση και οι κίνδυνοι

Η ενεργειακή μετάβαση απαιτεί σχέδιο. Απαιτείται αναμόρφωση του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) που πρώτη φορά διαμορφώθηκε το 2018. Η σημερινή κυβέρνηση, παρά τις δεσμεύσεις, μέχρι στιγμής έχει παρουσιάσει μόνο μια σειρά διαφάνειες (Ιανουάριος 2023) του νέου ΕΣΕΚ με αμφιλεγόμενες κατευθύνσεις, π.χ. διατήρηση ιδιαίτερα μεγάλου δυναμικού Φυσικού Αερίου, εξαιρετικά ενεργοβόρες τεχνολογίες, όπως το υδρογόνο, για αμφιλεγόμενες χρήσεις (π.χ. αυτοκίνηση) κ.λπ.

Ταυτόχρονα, λείπουν οι πρωτοβουλίες για τη διαμόρφωση του νέου σκηνικού της ενέργειας που θα εξασφαλίζει σεβασμό στο περιβάλλον, π.χ. το ειδικό χωροταξικό για τις ΑΠΕ που όλο αναγγέλλεται και δεν υπάρχει. Φαίνεται σαν να υπάρχουν δυνάμεις που προσπαθούν να στρέψουν τη μετάβαση (και τους τεράστιους πόρους της) σε όφελός τους.

Κατά τη γνώμη μας, δεν μπορεί ένα τέτοιο σχέδιο να αφεθεί στις δυνάμεις της αγοράς, πρέπει να ηγηθεί το Δημόσιο (όπως στις περισσότερες χώρες του κόσμου). Αν η ενεργειακή μετάβαση

Ενεργειακή μετάβαση προς όφελος της κοινωνίας



αφεθεί απλώς στις δυνάμεις της αγοράς, υπάρχουν κίνδυνοι να αποβεί σε βάρος της κοινωνίας. Να ωφελήσει λίγους και να δημιουργήσει ένα νέο καθεστώς ενεργειακής φτώχειας. Και το κόστος να το πληρώσουν οι πολλοί.

Να κάνει την Ελλάδα και πάλι έναν απλό καταναλωτή εισαγόμενης τεχνολογίας και τεχνολογίας με μηδενική εγχώρια προστιθέμενη αξία.

Να καταστρέψει τις υπάρχουσες ενεργειακές υποδομές πολύ πριν να είναι έτοιμες οι καινούργιες, με καταστροφικά οικονομικά και κοινωνικά αποτελέσματα (μια γεύση των οποίων παίρνουμε ήδη). Βασικοί άξονες της ενεργειακής μετάβασης προς όφελος της κοινωνίας. Κατά τη γνώμη μας, η Πράσινη ενεργειακή μετάβαση, για να εκπληρώνει τους τρεις παραπάνω βασικούς στόχους, πρέπει να κινείται στους παρακάτω άξονες:

Για την Ενεργειακή Ασφάλεια

Μεγαλύτερη έμφαση στην ενεργειακή αποδοτικότητα/εξοικονόμηση («Καθαρότερη Κιλοβατώρα είναι αυτή που δεν καταναλώνεται»). Γενναία στήριξη στην ενεργειακή αναβάθμιση κτιρίων, οχημάτων και διαδικασιών παραγωγής (ειδικά στη μεταποίηση).

Αξιοποίηση στο μέγιστο δυνατόν των εγχώριων πρoσινων ενεργειακών πόρων. Που ευτυχώς η Ελλάδα διαθέτει αφθονία (ήλιος, άνεμος, γεωθερμία κ.λπ.).

Ανάπτυξη των νέων «πράσινων» τεχνολογιών (π.χ. νέα βιοκαύσιμα, Πράσινο Υδρογόνο και αμμωνία, Power to Fuels κ.λπ.).

Εμπλοκή και στήριξη του εγχώριου δυναμικού (Πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, εγχώριες επιχειρήσεις και οργανισμοί, ΟΤΑ κ.λπ.) στην ανάπτυξη σχετικής τεχνολογίας και κατ'επέκταση της παραγομένης αξίας στη χώρας μας.

Τα παραπάνω θα επιτρέψουν να ενταχθεί η χώρα ισότιμα στον διεθνή καταμερισμό (και όχι με όρους απλού διακινητή/αποδεκτή).

Για την Περιβαλλοντική Συμβατότητα

Οι ενεργειακοί στόχοι να αντιμετωπίζονται παράλληλα με τους κλιματικούς/περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς στόχους. Το ΕΣΕΚ και ο Κλιματικός Νόμος πρέπει να ιδωθούν σαν μια ενιαία παρέμβαση. Σε συνάρτηση με το παραπάνω να διαμορφωθεί επιστημονικά τεκμηριωμένο πλαίσιο χωροθέτησης/ανάπτυξης ΑΠΕ και άλλων ενεργειακών υποδομών (Χωροταξικά Σχέδια).

Για την Ενεργειακή Προσιτότητα

Οι νέες τεχνολογίες παραγωγής ενέργειας επιτρέπουν/επιβάλλουν μια διαφορετική αρχιτεκτονική, αυτή της διασποράς σε μικρότερες τοπικές

μονάδες που με τη σειρά τους ευνοούν την αυτοπαραγωγή/αυτοκατανάλωση. Σε αυτό το πλαίσιο απαιτείται αποφασιστική στήριξη της «Ενεργειακής Δημοκρατίας» (αυτοπαραγωγή και αυτοκατανάλωση επιχειρήσεων, ιδιωτών και Ενεργειακών Κοινοτήτων).

Εφαρμογή ρεαλιστικής μεταβατικής στρατηγικής. Για παράδειγμα, εφόσον το φυσικό αέριο θα παίξει για αρκετά χρόνια ρόλο γέφυρας προς τις ΑΠΕ, γιατί να το εισάγουμε και να μην επιταχύνουμε την έρευνα και εξόρυξη στις αδειοδοτημένες περιοχές της Ελλάδας; Ταυτόχρονα, η απόσυρση των λιγνιτικών μονάδων πρέπει να γίνει σε συνάρτηση με την εξέλιξη των νέων υποδομών. Αλλιώς το κόστος ενέργειας θα εκτιναχθεί ακόμα περισσότερο.

Ενεργειακές Υποδομές

Η υλοποίηση των παραπάνω απαιτεί εντελώς νέα θεώρηση στις ενεργειακές υποδομές. Να ξεφύγουμε από το παραδοσιακό μοντέλο των μεγάλων παραγωγικών μονάδων και «βαριών» δικτύων μεταφοράς, προς ένα εύλεκτο, αμφίδρομο μοντέλο υποδομών που θα ενσωματώνει τις νέες τεχνολογίες (microgrids).

Συνοπτικά απαιτούνται:

Αναμόρφωση του Δικτύου Μεταφοράς και διανομής ρεύματος που θα ανταποκρίνεται στο νέο ενεργειακό σκηνικό (αποκεντρωμένη παραγωγή και κατανάλωση, με μεγάλο ποσοστό ΑΠΕ). Και επιπλέον, ανάπτυξη υποδομών διανομής ενέργειας με αμφίδρομες δυνατότητες μέχρι το επίπεδο καταναλωτή (σημεία φόρτισης δημόσια και σε επιχειρήσεις/κατοικίες).

Για τη γενικότερη σταθερότητα του συστήματος, διαμόρφωση διεθνών διασυνδέσεων στη βάση αμοιβαίου οφέλους, π.χ. διασύνδεση με Αίγυπτο, Κύπρο κ.λπ.

Υποδομές αποθήκευσης της παραγομένης από ΑΠΕ ενέργειας με ισόρροπη ανάπτυξη μεσο-/μακροπρόθεσμης και βραχυπρόθεσμης αποθήκευσης.

Στήριξη επενδύσεων τόσο στην ανάπτυξη τεχνολογίας όσο και παραγωγής νέων ενεργειακών φορέων, κρίσιμων στους τομείς που δεν μπορούν να εξηλεκτριστούν (π.χ. Χάλυβας, Ναυτιλία). Ειδικά νέας γενιάς βιοκαυσίμων, πράσινου υδρογόνου/αμμωνίας, αλλά και άλλων που η τεχνολογία τους τώρα αναπτύσσεται. Σημαντικός εδώ πρέπει να είναι ο ρόλος των μεγάλων ενεργειακών επιχειρήσεων και μάλιστα σε συνεργασία π.χ. ΔΕΗ με ΕΛ.ΠΕ., ΜΟΗ κ.λπ.

Κρίσιμος είναι και ο ρόλος του Δημοσίου, που δεν μπορεί απλώς να νομοθετεί, αλλά πρέπει να σχεδιάζει επιτελικά και να κινητοποιεί πόρους και δυνάμεις (μαζί και των ενεργειακών επιχειρήσεων) και, τέλος, να έχει επαρκή επιχειρησιακή παρουσία (δημόσιες επιχειρήσεις) ειδικά στις κρίσιμες υποδομές π.χ. τα φυσικά δίκτυα.

Ωστε να ελέγχει, να δίνει το βήμα και να υλοποιεί καταλύοντας τις θετικές αλλαγές, έλκοντας το σύνολο της αγοράς. Σε κάθε περίπτωση, ενεργειακή μετάβαση πρέπει να γίνει με την κοινωνία αρωγό. Οτιδήποτε γίνεται χωρίς την κοινωνία και, ακόμα χειρότερα, ενάντια της, είναι καταδικασμένο.

Η ενεργειακή μετάβαση προς όφελος της κοινωνίας είναι λοιπόν δυνατή. Αλλά, όπως όλα, απαιτεί την κατάλληλη στρατηγική και συνεπή υλοποίησή της προ όφελος των πολλών.

Από την εύρεση
του ακινήτου
ως την απόκτησή του,
δίπλα σας
με ένα «κλικ».



altamiraproperties.gr



ευκαιρίες σε όλη την Ελλάδα



υποστήριξη σε κάθε βήμα



δυνατότητα χρηματοδοτικών λύσεων



δίκτυο συμβούλων πανελλαδικά



ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Ανάπτυξη με δύο μοχλούς

Η Ελλάδα πλησιάζει στην επίτευξη ενός υψηλού αναπτυξιακού στόχου στον τομέα του τουρισμού χωρίς αυτό να έχει τεθεί ποτέ ως κεντρική επιδίωξη της πολιτείας βασισμένη σε μακρόπνοη στρατηγική και συστηματική υποστήριξη από την επίσημη πολιτική ηγεσία. Είναι διαχρονικά διαπιστωμένο ότι τα επιτεύγματα του κλάδου οφείλονται περισσότερο στην ιδιωτική πρωτοβουλία

και στην τόλμη των Ελλήνων επιχειρηματιών να αναλαμβάνουν τον κίνδυνο των επενδύσεων τους και λιγότερο σε έναν μακροχρόνιο σχεδιασμό αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας έναντι άλλων προορισμών χαμηλότερης αξίας, αλλά υψηλότερης προσοχής από την κεντρική τους εξουσία. Αποτέλεσμα αυτού του φαινομένου είναι να καθυστερεί η προσαρμογή της ελληνικής τουριστικής αγοράς στις απαιτήσεις της διαρκώς αναβαθμιζόμενης ζήτησης υπηρεσιών διακεκριμένης φιλοξενίας και να μην κατακτά η Ελλάδα την ηγετική θέση που της αξίζει σύμφωνα με τα φυσικά, πολιτισμικά, γαστρονομικά, ψυχαγωγικά, οικολογικά κ.λπ. ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που μπορεί να προσφέρει στους επισκέπτες της.

Η εκτίναξη των ιδιωτικών επενδύσεων σε μονάδες πολυτελούς διαμονής που παρατηρείται σήμερα στη χώρα επιβεβαιώνει τη μοναδικότητά της και την αγωνία των επιχειρηματιών να προλάβουν να κατακτήσουν ένα κομμάτι της αυξανόμενης ζήτησης των σχετικών υπηρεσιών. Η αγωνία, όμως, αυτή δεν φαίνεται να υπάρχει αντίστοιχα και σε επίπεδο κεντρικής, περιφερειακής ή τοπικής εξουσίας, με αποτέλεσμα η φιλόξενη Ελλάδα να διατηρεί τον ρόλο ακολούθου αντί ηγέτη στην παγκόσμια αγορά των σχετικών υπηρεσιών που είναι ο φυσικός της προορισμός. Η έλλειψη αυτής της αγωνίας είναι προφανής είτε στις καθυστερήσεις που δημιουργεί η πανταχού παρούσα γραφειοκρατία, είτε η αδιανόητη αδιαφορία της αρμόδιας εξουσίας να υποστηρίξει την ιδιωτική πρωτοβουλία στην επίτευξη των επιχειρηματικών της στόχων με την υλοποίηση των κατάλληλων υποδομών, αντίστοιχων της ποιότητας και της αισθητικής των ιδιωτικών επενδύσεων που αναπτύσσονται σε κάθε περιοχή. Μια αναδρομή στην πολύχρονη πορεία υλοποίησης του «COSTA NAVARINO» είναι αρκετή για να επιβεβαιώσει τις ανωτέρω διαπιστώσεις. Μια βόλτα σε πολλές περιοχές όπου έχουν κατασκευαστεί ξενοδοχειακές μονάδες πολυτελείας 4 και 5 αστέρων είναι αρκετή για να σας απογοητεύσει.

Η τάση της ζήτησης υπηρεσιών φιλοξενίας, ιδιαίτερα για τους επισκέπτες υψηλού εισοδήματος, στρέφεται γοργά προς τις μικρές μονάδες υψηλών προδιαγραφών, αισθητικής και πολυτέλειας, που τους εξασφαλίζουν την ανεξαρτησία και διακριτικότητα μιας ιδιωτικής κατοικίας, μακριά από την πολυκοσμία και την βουή των μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων που αποτελούσαν το αναπτυξιακό

πρότυπο των περασμένων δεκαετιών. Παράλληλα οι επισκέπτες αναζητούν την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, ικανότητα και ευγένεια του προσωπικού που τους εξυπηρετεί και την αίσθηση ότι οι υπηρεσίες αυτές έχουν σχεδιαστεί για την ικανοποίηση των δικών τους ιδιαίτερων αναγκών, γεγονός που ενισχύει την αίσθηση της μοναδικότητας κάθε επισκέπτη και της υπεροχής του σύγχρονου τρόπου αξιοποίησης των διακοπών του έναντι του παλαιότερου μοντέλου «all-in» των μεγάλων τουριστικών συγκροτημάτων.

Η ικανότητα, προθυμία και φιλικότητα του προσωπικού αποτελεί στην παγκόσμια τουριστική αγορά ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια αξιολόγησης των τουριστικών καταλυμάτων από τους επισκέπτες. Δεδομένου ότι η απαιτούμενη εκπαίδευση και διαρκής επιμόρφωση του προσωπικού είναι επίπονη, χρονοβόρα και υψηλού κόστους διαδικασία, θα έπρεπε να τίθεται σε προτεραιότητα από τα αρμόδια θεσμικά και πολιτικά όργανα κατά τη χάραξη της αναπτυξιακής στρατηγικής του τουριστικού τομέα. Παρά τη σημαντικότητά του, το κεφάλαιο «Προσωπικό» δεν έχει αντιμετωπιστεί με τη δέουσα προσοχή στην Ελλάδα.

Σε πρόσφατες δημοσιεύσεις στατιστικών στοιχείων για τον ελληνικό τουρισμό αναφέρεται ότι κατά το έτος 2022 έλειψαν 60.000 εργαζόμενοι από τον τομέα, ενώ για το 2023 η αντίστοιχη έλλειψη αναμένεται να φτάσει στους 80.000 εργαζόμενους! Φαίνεται ότι η παλαιότερη πολιτική θέση «δεν θα γίνουμε τα γκαρσόνια της Ευρώπης» εξακολουθεί να επηρεάζει μεγάλο τμήμα της κοινωνίας.

Με άλλα λόγια, σε έναν από τους πλέον κρίσιμους παράγοντες αξιολόγησης των τουριστικών μονάδων και παρότι η χώρα υστερεί δραματικά έναντι των ανταγωνιστικών της προορισμών, δεν αποφασίζει να διαμορφώσει μια μακρόχρονη εθνική στρατηγική ανάπτυξης του τουρισμού και να υποστηρίξει κατά προτεραιότητα το ανθρώπινο δυναμικό, ώστε να αναλάβει να οδηγήσει την Ελλάδα στην ηγετική θέση που της αρμόζει εντός της παγκόσμιας αγοράς υπηρεσιών φιλοξενίας.

Η εθνική αυτή στρατηγική θα πρέπει να ενισχυθεί και με την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας που μπορεί να αναδειχθεί σε έναν παράλληλο μοχλό ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας είτε ως αυτόνομη δραστηριότητα σε τομείς όπως το real estate, είτε συμπληρωματικά μέσω μεθόδων συνεκμετάλλευσης δημόσιας περιουσίας όπως οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, οι συμβάσεις παραχώρησης της ανάπτυξης και εκμετάλλευσης δημόσιων υποδομών, όπως αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, αεροδρόμια κ.ά., καθώς και κάθε άλλη μορφή συνεργασίας που θα ενισχύει τη δυνατότητα εξασφάλισης της χρηματοδότησης μεγάλων δημόσιων επενδύσεων από ιδιωτικούς πόρους και της λειτουργίας των υλοποιούμενων υποδομών με κριτήρια ιδιωτικής οικονομίας που επιτυγχάνουν οικονομικότερη διαχείριση και διανέμουν ικανοποιητικές προσόδους στο Δημόσιο. Βέβαια για να σχεδιαστεί και υλοποιηθεί μια τέτοια στρατηγική θα πρέπει η πολιτική ηγεσία να συμφωνήσει στην αναγκαιότητα και αποτελεσματικότητα αυτών των μεθόδων, ώστε να εξασθενήσει σταδιακά η δήθεν ιδεολογικού χαρακτήρα αντίδραση μεγάλου μέρους της ελληνικής κοινωνίας σε ό,τι συνδέεται με την αξιοποίηση δημόσιας περιουσίας από ιδιωτικές επιχειρήσεις, θεωρώντας το ύποπτο ή/και αμαρτωλό! Διαφορετικά η εμμονή αυτή θα λάβει διαστάσεις μεγάλου κοινωνικού φαινομένου που θα φέρει την Ελλάδα στις χαμηλότερες θέσεις της οικονομικής και κοινωνικής προόδου διεθνώς. Πρέπει, επιτέλους, να γίνει κατανοητό ότι στον σύγχρονο κόσμο των ανατρεπτικών τεχνολογικών, δομικών και θεσμικών εξελίξεων δεν έχουν θέση τοποθετήσεις αναφοράς σε προηγούμενους αιώνες.

Χρειάζεται μακρόχρονη εθνική στρατηγική ανάπτυξης του τουρισμού και υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού με αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας είτε αυτόνομα είτε μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Γράφει ο **ΒΑΣΙΛΗΣ ΔΕΛΗΚΑΤΕΡΙΝΗΣ**, μέλος Επιτροπής Real Estate του Ελληνο-Αμερικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου

Οι πόλεις μας, χρόνο με τον χρόνο, αλλάζουν. Ταυτόχρονα, οι απαιτήσεις των ανθρώπων αυξάνονται καθώς πλέον αναζητούν μια διαφορετική αστική εμπειρία, έναν διαφορετικό τρόπο ζωής, εργασίας και διαβίωσης, πιο «πράσινο», πιο φιλικό, με πιο εύκολη πρόσβαση.

Όταν αναπτύσσουμε κτίρια, στην πραγματικότητα ξαναδίνουμε ζωή σε μια περιοχή και τελικά σε μια ολόκληρη πόλη. Ο στόχος μας είναι να καλύπτουμε τις ανάγκες των ανθρώπων, ώστε να ζουν σε ένα σύγχρονο αστικό περιβάλλον που τους προσφέρει μια πιο ποιοτική καθημερινότητα.

Οι αστικές αναπλάσεις βρίσκονται στον πυρήνα της φιλοσοφίας μας καθώς αφήνουν το αποτύπωμά τους σε όλους. Δεν αφορούν μόνο το κτίριο αλλά και την ευρύτερη περιοχή στην οποία αναπτύσσονται. Η πόλη ξαναγεννιέται μέσα από τις παρεμβάσεις στα κτίρια.

Κάθε έργο μας περιλαμβάνει σύγχρονες υποδομές, φιλικές προς το περιβάλλον και προς τους εργαζόμενους. Δίνουμε έμφαση στη βιώσιμη ανάπτυξη, που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής μας. Στόχος μας, όμως, δεν είναι απλώς να παραδώσουμε ένα κτίριο υπερσύγχρονο και βιώσιμο, αλλά να συμβάλουμε στην αναγέννηση κάθε δρόμου, κάθε γειτονιάς.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα του τρόπου που λειτουργούμε είναι η πόλη του Πειραιά, όπου δι-
απιστώσαμε πως το μοντέλο της ανάπτυξης των πρώην εγκαταστάσεων της καπνοβιομηχανίας Παπαστράτος στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου ήταν αναγκαίο για τους κατοίκους και έδωσε νέα πνοή στην περιοχή. Με την ολοκλήρωση αυτής της απαιτητικής ανάπλασης, προχωρήσαμε στο δύσκολο έργο της ανακατασκευής του «κοιμώμενου γίγαντα», του Πύργου του Πειραιά. Ο Πύργος, που θα ολοκληρωθεί στα τέλη του 2023, θα φιλοξενήσει γραφεία, εμπορικά καταστήματα και καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος. Ηδη έχουμε, μεταξύ άλλων, ανακοινώσει τη μίσθωση χώρων από τις εταιρείες Dialectica και INDITEX. Ο Piraeus Tower πρόκειται να είναι ο πρώτος ψηφιακός και βιοκλιματικός ουρανοξύστης της Ελλάδας που θα λάβει την ανώτατη πιστοποίηση Platinum, κατά το διεθνές πρότυπο αειφόρου ανάπτυξης LEED (Leadership in Energy and Environmental Design).

Το ίδιο επιχειρούμε και στο κέντρο της Αθήνας, με τα παρακάτω έργα:

- το ιστορικό πολυκατάστημα MINION
- το ξενοδοχείο Moxxy Athens City με την υπογραφή της Marriott International που ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Μάρτιο του 2022



DIMAND: Δίνουμε ξανά ζωή στις πόλεις μας

- το κτίριο της Αθηναϊκής Χαρτοποιίας (πρώην Softex) στον Βοτανικό.

Επιπλέον, στον σχεδιασμό μας εντάσσεται και το project Skyline, που περιλαμβάνει εμβληματικά ακίνητα στο κέντρο της Αθήνας, όπως στην οδό Σταδίου και στην πλατεία Συντάγματος.

Λίγο πιο βόρεια, στη Νερατζιώτισσα, ακριβώς δίπλα στον σταθμό του τρένου και την Αττική οδό,

βρίσκεται το Kaizen Campus, που φιλοξενεί τα γραφεία της Kaizen Gaming. Στον σχεδιασμό του εντυπωσιακού κτιρίου γραφείων, τριών ορόφων, τέθηκε ως προτεραιότητα η ενσωμάτωση των βασικών αρχών αειφορίας με στόχο να πιστοποιηθεί κατά LEED σε επίπεδο GOLD. Οι υποδομές της συγκεκριμένης περιοχής, που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξή της, μας οδήγησαν στην ανάπτυ-

ξη ακόμα ενός συγκροτήματος γραφείων, επί της λεωφ. Κηφισίας, στο Μαρούσι. Πρόκειται για το κτίριο που θα φιλοξενήσει τα γραφεία της PwC, συνολικής επιφάνειας 24.940 τ.μ., το οποίο στοχεύει σε πιστοποίηση WELL και LEED στη βαθμίδα Gold.

Τα νέα έργα στην Αττική –σε συνδυασμό με τη βελτίωση των υποδομών– μας οδηγούν στο μέλλον των πόλεων μας. Εξελί-

σουν τις περιοχές, προσφέρουν μία διαφορετική αστική εμπειρία, μία διαφορετική καθημερινότητα για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Στην DIMAND, αναπτύσσουμε σύγχρονα, βιοκλιματικά κτίρια, φιλικά προς το περιβάλλον και τους χρήστες, και ταυτόχρονα προσεγγίζουμε τον κάθε δρόμο και την κάθε περιοχή ξεχωριστά, συμβάλλοντας στην αναγέννησή της.



Η απάντηση του ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ. στην πρωτοφανή στεγαστική κρίση

Η στεγαστική κρίση στην Ελλάδα είναι αόρατη βόμβα στα θεμέλια της κοινωνίας. Ενα στα τρία νοικοκυριά ξοδεύει πάνω από το 50% του εισοδήματός του σε έξοδα στέγης (ενοίκιο ή δόση δανείου, ρεύμα, νερό, κοινόχρηστα, θέρμανση - ψύξη), όταν ο ευρωπαϊκός Μ.Ο. είναι 10%, δηλαδή 1 στα 10 νοικοκυριά. Η χώρα μας είναι πρώτη στην Ε.Ε. ως προς το ποσοστό των νοικοκυριών με καθυστερημένες πληρωμές για δάνεια,

ενοίκια ή λογαριασμούς κοινής ωφέλειας (36,4% έναντι 9,1% ευρωπαϊκού Μ.Ο.)

Παράλληλα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, το ποσοστό των νέων 18-34 ετών που μένουν με τους γονείς τους από 58,4% το 2008 έχει εκτιναχθεί σε 72,9% (δεύ-

τερη χειρότερη θέση στην Ε.Ε. μετά την Κροατία). Δηλαδή 7 στους 10 νέους μένουν αναγκαστικά με τους γονείς τους, αδυνατώντας να αποκτήσουν αυτόνομη κατοικία. Αυτά συμβαίνουν σε μια χώρα που, παρά τις μειώσεις κατά την τελευταία 15ετία, συνεχίζει να έχει πολύ υψηλό ποσοστό ιδιοκατοίκησης (73,3% το 2022).

Οι άμεσα ορατές, βέβαια, όψεις της στεγαστικής κρίσης είναι ότι: α) τα εισοδήματα των πολιτών εξαντλούνται τη δεύτερη με τρίτη εβδομάδα, ενώ και εξυπηρετούμενα μέχρι σήμερα δάνεια «κοκκινίζουν» λόγω αύξησης επιτοκίων και ακρίβειας και β) οι τιμές ενοικίων και αγοράς ακινήτων έχουν εκτοξευτεί και αυξάνονται διαρκώς.

Τα ενοίκια σε τέσσερα χρόνια αυξήθηκαν μεσοσταθμικά κατά 32% (10% μόνο μέσα στο 2022). Αλλά και οι τιμές αγοράς επίσης εκτιναχτήκαν λόγω της αύξησης των αντικειμενικών αξιών που αλόγιστα επέβαλε η κυβέρνηση από 1/1/2022, ενώ σοβούσε ήδη η ενεργειακή κρίση που ανέβαζε κατακόρυφα το κόστος κατασκευής και ανακαίνισης. Στην Αττική μέσα στο 2022 οι τιμές αγοράς ανέβηκαν από 20-40% ανάλογα με την περιοχή τόσο για τα νεόδομητα, όσο και για τα παλαιά ακίνητα.

Δημιουργείται δηλαδή μια νέα φούσκα ακινήτων στην Ελλάδα μεγαλύτερη από εκείνη του 2004-2005, που σημαίνει υπερτιμημένες

αξίες αγοράς και ενοικίασης κατοικιών. Σε αυτό έχει συμβάλει σημαντικά και η ανεξέλεγκτη εξάπλωση και χωρίς κανόνες εφαρμογή της βραχυχρόνιας μίσθωσης τύπου airbnb, που περιορίζει δραστικά την προσφορά οικιστικών μονάδων για μακροχρόνια μίσθωση. Μέσα στο 2022 πραγματοποιήθηκαν 21 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις σε 155.000 ιδιοκτησίες airbnb εγγεγραμμένες σε πλατφόρμες με έσοδα 3,5 δις. ευρώ. Τον δε Ιανουάριο του 2023 οι κρατήσεις ήταν 43% περισσότερες από τον Ιανουάριο του 2022.

Η ΑΑΔΕ καταγράφει ότι στις τρεις μεγαλύτερες πλατφόρμες βραχυχρόνιας μίσθωσης, Airbnb, Booking.com και VRBO, δηλώθηκαν το 2022 εισοδήματα 530 εκατ. για 140.000 ακίνητα.

Καταλυτικός είναι εδώ ο ρόλος μεγάλων επιχειρήσεων, κυρίως του εξωτερικού, που αγοράζουν πολυκατοικίες ή κτίρια γραφείων, ακόμη και μικρά οικοδομικά τετράγωνα, και τα μετατρέπουν σε καταλύματα δήθεν airbnb, ενώ στην πραγματικότητα πρόκειται για ξενοδοχειακές μονάδες πολυτελείας. Στόχος τους η αποφυγή των υποχρεώσεων, φορολογικών, ασφαλείας, εργασιακών κ.λπ., που συνεπάγεται ένα νέο τουριστικό προϊόν.

Ο ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ. με το κυβερνητικό του πρόγραμμα απαντά σε όλες τις πλευρές του τεράστιου αυτού προβλήματος με τρεις δέσμες μέτρων:

Η πρώτη δέσμη: Στηρίζει το δικαίωμα των νέων στη στέγη. Δίνει άμεσα σε 400.000 νέους 25-44 χρόνων διπλάσια επιδότηση ενοικίου, από 140 ευρώ κάθε μήνα στο ένα άτομο, 210 στο ζευγάρι, 280 σε ζευγάρι με ένα παιδί και 350 ευρώ τον μήνα για νοικοκυριό δύο ατόμων με δύο παιδιά.

Η δεύτερη δέσμη: Θεσμοθετεί κανόνες για τη βραχυχρόνια μίσθωση τύπου airbnb. Επιτρέπει σε φυσικά πρόσωπα τη βραχυχρόνια μίσθωση 2-3 ακινήτων και την απαγορεύει σε νομικά πρόσωπα που υποκρύπτουν τουριστικά προϊόντα, ενισχύοντας παράλληλα τους μηχανισμούς φορολόγησης και ελέγχων.

Η τρίτη δέσμη: Δημιουργεί υποδομές για κοινωνική κατοικία με νέους όρους, ώστε η πλειοψηφία των πολιτών να μπορεί να επωφελείται δανείων με χαμηλά επιτόκια και ευνοϊκούς όρους για απόκτηση ιδιόκτητης κατοικίας ή να έχει τη δυνατότητα να ενοικιάζει οικονομική κατοικία μέσω της Αναπτυξιακής Τράπεζας και της Τράπεζας Στέγης, του νέου, καινοτόμου θεσμού.

Η Τράπεζα Στέγης συγκροτείται από:

Δημιουργείται μια νέα φούσκα ακινήτων στην Ελλάδα, μεγαλύτερη από εκείνη του 2004-2005, που σημαίνει υπερτιμημένες αξίες αγοράς και ενοικίασης κατοικιών. Σε αυτό έχει συμβάλει σημαντικά και η ανεξέλεγκτη εξάπλωση και χωρίς κανόνες εφαρμογή της βραχυχρόνιας μίσθωσης τύπου airbnb, που περιορίζει δραστικά την προσφορά οικιστικών μονάδων για μακροχρόνια μίσθωση

α) κενά, ανεκμετάλλευτα κτίρια του Δημοσίου, των δήμων, της Εκκλησίας και μη κερδοσκοπικών φορέων κοινωφελούς σκοπού (σωματεία, ιδρύματα, κληροδοτήματα κ.λπ.). β) κενά εγκαταλελειμμένα κτίρια ιδιωτών σε διάφορους δήμους (κατοικίες ή άλλων χρήσεων, εφόσον μετατρέπονται εύκολα σε κατοικίες). γ) ενεργές κατοικίες και διαμερίσματα ιδιωτών που θα διατεθούν στην Τράπεζα Στέγης προς ενοικίαση σε μειωμένες κατά 20% τιμές για 3, 5 ή 8 χρόνια χάρη σε ένα ελκυστικό πακέτο κινήτρων με:

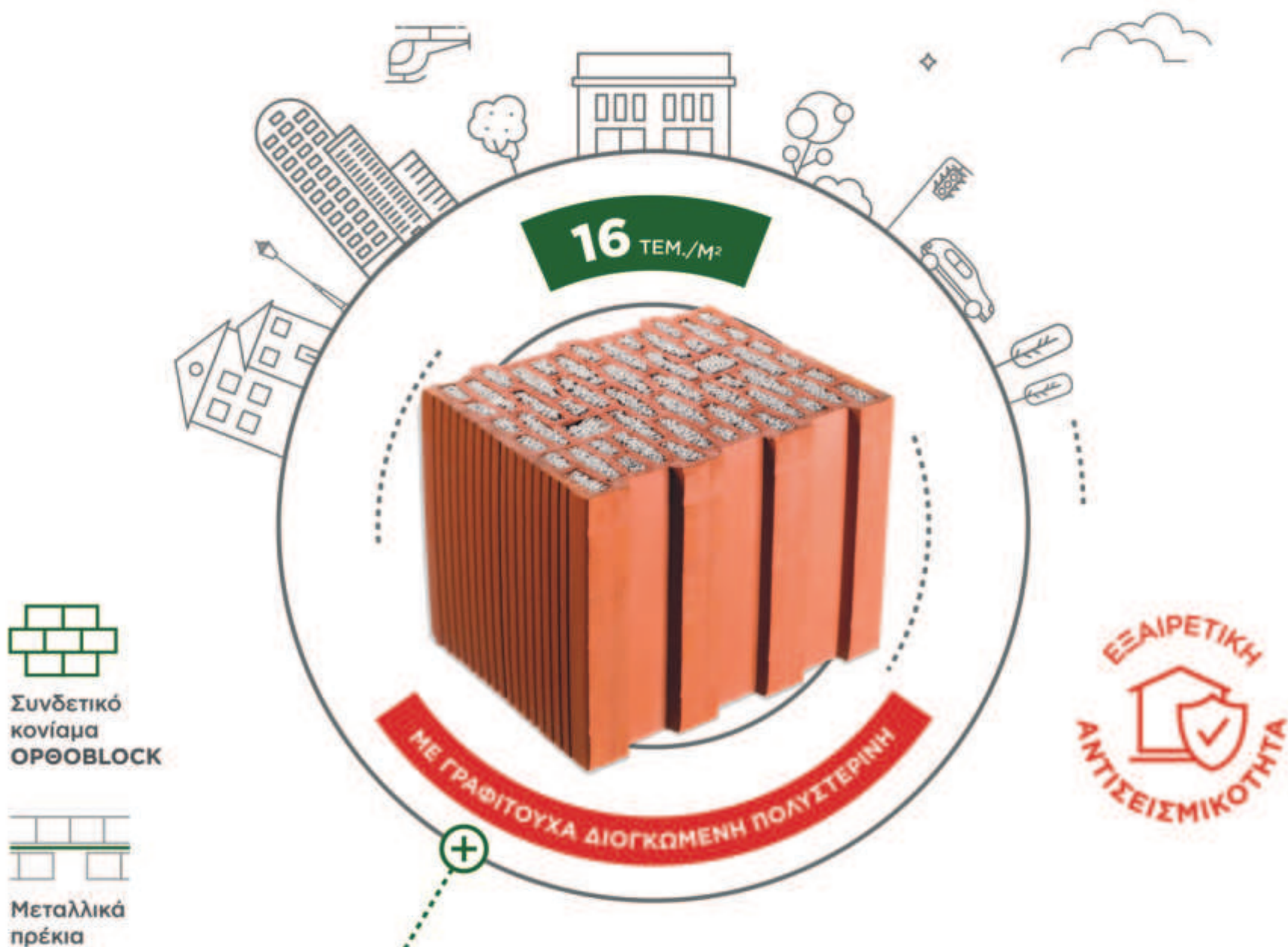
- φοροελαφρύνσεις,
- εξασφάλιση 12 ενοικίων τον χρόνο,
- ενεργειακή αναβάθμιση ακινήτου και ενεργειακό πιστοποιητικό,
- ασφάλεια πυρός και νομική κάλυψη,
- ανακαίνιση και παράδοση σε καλή κατάσταση μετά τη λήξη της παραχώρησης.

Η πρόταση αυτή του ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ. είναι η μόνη ολιστική παρέμβαση κοινωνικο-οικονομικού χαρακτήρα που μπορεί να δώσει άμεσα μια μακροχρόνια, ουσιαστική και βιώσιμη λύση στο πρόβλημα της στεγαστικής κρίσης. Κατοχυρώνεται έτσι το δικαίωμα στη στέγη ως δημόσιο αγαθό και όχι ως αντικείμενο κερδοσκοπίας.



Γράφει η
**ΘΕΑΝΩ
ΦΩΤΙΟΥ,**
υποψήφια
βουλευτρια Β3
Νότιου Τομέα
Αθήνας

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΟΜΗΣΗΣ ΟΡΘΟBLOCK[®] PLUS



Συνδετικό
κονίαμα
ΟΡΘΟBLOCK



Μεταλλικά
πρέκια

**ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ
ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ**

**ΔΕΝ ΠΡΟΣΜΕΤΡΩΝΤΑΙ ΠΛΕΟΝ
ΣΤΟ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ**
Διευκρινιστική Εγκύκλιος (09/05/2022)
ΥΠΕΝ/ΔΑΟΚΑ/45724/1558

- Αυξημένα πλεονεκτήματα θερμομόνωσης
- Απεριόριστη διάρκεια ζωής
- Ευκολία και ταχύτητα στην κατασκευή
(ΜΟΝΟ 16τμχ/μ²)
Με ένα μόνο υλικό καλύπτουμε και τις πιο δύσκολες
απαιτήσεις θερμομόνωσης
- Ασύγκριτα ποιοτικά χαρακτηριστικά
σε θερμοχωρητικότητα, ηχομόνωση,
φυσική διαπνοή τοιχοποιίας,
αντισεισμικότητα



KEBE-SA.GR

ΙΔΡ. 1993
ΚΟΘΑΛΗ
KEBE
ΚΕΡΑΜΟΥΡΓΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ο ΚΟΣΜΟΣ ΜΑΣ,
ΔΟΜΙΚΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ

Τα διαθέσιμα ακίνητα για τα νέα ζευ

Το πρόγραμμα που κέντρισε το ενδιαφέρον όλων ήταν τα χαμηλότοκα ή άτοκα δάνεια για νέους. Το πρόγραμμα προβλέπει δάνεια έως 150.000 ευρώ για αγορά πρώτης κατοικίας αξίας έως 200.000 ευρώ, έως 150 τ.μ., με έτος κατασκευής έως το 2007. Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις, ωφελούμενοι θα είναι 10.000 νέοι 25-39ετών ή 5.000 ζευγάρια που θα πληρούν τα εισοδηματικά κριτήρια που ορίστηκαν.

Στόχος του προγράμματος είναι οι νέοι που θέλουν ή/και έχουν οικογένεια, να αποκτήσουν πρώτη κατοικία. Αρα, αναφερόμαστε σε ακίνητα από 75 τ.μ. έως 150 τ.μ. άνω του 1ου ορόφου, με έτος κατασκευής έως το 2007 που αποτελεί και βασική προϋπόθεση του προγράμματος.



Γράφει ο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ-ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΠΑΚΑΣ,
οικονομικός
αναλυτής,
Στεγαστική Πολιτική,
υποψήφιος
βουλευτής Αχαΐας -
ΣΥΡΙΖΑ-Π.Σ.

Το όριο αξίας ακινήτου έως 200.000 ευρώ είναι ελπιδοφόρο για όσους νέους έχουν την οικονομική δυνατότητα να διαθέσουν ίδια κεφάλαια της τάξεως των 50.000 ευρώ και να επιλέξουν περιοχές του κέντρου της Αθήνας, των δυτικών προαστίων και του Πειραιά. Αλλά θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μεγάλο μέρος των διαθέσιμων ακινήτων, σύμφωνα με τις ιστοσελίδες αγγελιών, είναι ακίνητα κατασκευής έως το 1980-1990. Οσον αφορά τις περιοχές των βορείων προαστίων, η διαθεσιμότητα είναι σχεδόν μηδενική, ενώ στα νότια τα διαθέσιμα προς πώληση ακίνητα που πληρούν τις άνωθεν προδιαγραφές είναι δύο στα δέκα, και στις περιοχές των ανατολικών προαστίων τέσσερα στα δέκα ακίνητα.

Οι νέοι που δεν διαθέτουν δικά τους κεφάλαια της ύψους 50.000 ευρώ, θα αναζητήσουν ακίνητα κυρίως στις περιοχές του κέντρου της Αθήνας, των δυτικών προαστίων και του Πειραιά. Αλλά, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι η διαθεσιμότητα δεν ξεπερνά τα 3-4 στα 10 ακίνητα. Ακίνητα κατασκευής τουλάχιστον 43 ετών. Οσον αφορά τις περιοχές των νοτίων, βορείων και ανατολικών προαστίων της Αττικής, σίγουρα θα τους «απογοητεύσουν». Μεγαλύτερη διαθεσιμότητα ακινήτων καταγράφεται κυρίως στην επαρχία και ιδιαίτερα στις περιοχές που δεν διαθέτουν έντονη τουριστική δυναμική και μεγάλο αριθμό ακινήτων εγγεγραμμένα σε πλατφόρμες βραχυχρόνιας μίσθωσης. Το μεγαλύτερο πρόβλημα στην επαρχία εντοπίζεται στο γεγονός ότι πολλοί νέοι της ηλικιακής ομάδας 25-39ετών έχουν εισοδήματα μικρότερα των 10.000 ευρώ, όριο που θέτει το πρόγραμμα «Σπίτι μου».

Στα βόρεια προάστια, ο ενδιαφερόμενος, εφόσον βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 66% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1980, δηλαδή τουλάχιστον 43 ετών.

Στα νότια προάστια, ο ενδιαφερόμενος, εφόσον βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 75,8% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1980, δηλαδή τουλάχιστον 43 ετών.

Στα ανατολικά προάστια, ο ενδιαφερόμενος, εφόσον βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 73,9% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1990, δηλαδή τουλάχιστον 33 ετών.

Τα νέα ζευγάρια θα πρέπει να γνωρίζουν ότι σύμφωνα με τις αναρτημένες αγγελίες ακινήτων που διατίθενται προς πώληση σε ιστοσελίδες, στα νότια, βόρεια και ανατολικά προάστια η διαθεσιμότητα είναι σχεδόν μηδενική. Συγκεκριμένα, στα βόρεια προάστια μόλις το 1,2% των διαθέσιμων προς πώληση ακινήτων 75 τ.μ.-150 τ.μ. άνω του 1ου ορόφου με έτος κατασκευής έως το 2007, έχουν ζητούμενη τιμή πώλησης έως 150.000 ευρώ, στα νότια το 5,03% και στα ανατολικά το 13,7%.

Διαθεσιμότητα καταγράφεται κυρίως στις πε-



αγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 54,3% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1990, δηλαδή τουλάχιστον 33 ετών.

Στα δυτικά προάστια, ο ενδιαφερόμενος, εφόσον βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 70% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1990, δηλαδή τουλάχιστον 33 ετών.

Στο κέντρο της Αθήνας, ο ενδιαφερόμενος, εφόσον βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 83,64% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1980, δηλαδή τουλάχιστον 43 ετών. Ανάλογα με την περιοχή του κέντρου, τα ακίνητα μπορεί να είναι ολικώς, μερικώς ή/και μη ανακαινισμένα.

Στις περιοχές του Πειραιά, ο ενδιαφερόμενος, εφόσον βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 73,9% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1990, δηλαδή τουλάχιστον 33 ετών.

Τα νέα ζευγάρια θα πρέπει να γνωρίζουν ότι σύμφωνα με τις αναρτημένες αγγελίες ακινήτων που διατίθενται προς πώληση σε ιστοσελίδες, στα νότια, βόρεια και ανατολικά προάστια η διαθεσιμότητα είναι σχεδόν μηδενική. Συγκεκριμένα, στα βόρεια προάστια μόλις το 1,2% των διαθέσιμων προς πώληση ακινήτων 75 τ.μ.-150 τ.μ. άνω του 1ου ορόφου με έτος κατασκευής έως το 2007, έχουν ζητούμενη τιμή πώλησης έως 150.000 ευρώ, στα νότια το 5,03% και στα ανατολικά το 13,7%.

Διαθεσιμότητα καταγράφεται κυρίως στις πε-

ριοχές του κέντρου της Αθήνας, όπου το 36,6% των προς πώληση ακινήτων πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται από το πρόγραμμα, στα δυτικά προάστια το 33,2% και στον Πειραιά το 28,5%. Δηλαδή, τις προϋποθέσεις του προγράμματος πληρούν περίπου τρεις στις δέκα κατοικίες στα δυτικά προάστια, στο κέντρο και στον Πειραιά.

Εφόσον, ο ενδιαφερόμενος βρει την κατοικία που πληροί τις προδιαγραφές του προγράμματος, θα πρέπει να γνωρίζει ότι το 90,8% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1980 στις περιοχές του κέντρου της Αθήνας, το 80,6% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1990 στις περιοχές των δυτικών προαστίων και το 70,9% των διαθέσιμων κατοικιών είναι κατασκευής έως το 1980 στις περιοχές του Πειραιά.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι ανάλογα με την περιοχή του κέντρου της Αθήνας, του Πειραιά και των δυτικών προαστίων, μεγάλο μέρος των ακινήτων είναι μερικώς ή/και μη ανακαινισμένα. Πλήρως ανακαινισμένα ακίνητα καταγράφονται κυρίως στις «δεύτερες» περιοχές της Αθήνας, του Πειραιά και των δυτικών προαστίων.

Τα βασικά ερωτήματα για το πρόγραμμα «Σπίτι μου»:

1) Σύμφωνα με τη σχετική ενημέρωση, οι τράπεζες έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν πρόσθετα δικαιολογητικά ή να διερευνήσουν περαιτέρω την πιστοληπτική ικανότητα του αιτούντος.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αποσαφηνιστεί πλήρως τι σημαίνει να ζητήσουν τα τραπεζικά ιδρύματα πρόσθετα δικαιολογητικά και να διερευνήσουν περαιτέρω την πιστοληπτική ικανότητα. Τη στιγμή που νομοθετικά έχουν οριστεί οι προϋποθέσεις των εισοδηματικών κριτηρίων, αλ-

Απαιτούνται άμεσα μέτρα που θα στοχεύσουν στην αναχαίτιση του κόστους στέγασης την επόμενη μέρα, μέτρα που θα ελαφρύνουν τον οικογενειακό προϋπολογισμό της οικογένειας

γάρια και τα αναπάντητα ερωτήματα



ΑΤΤΙΚΗ - ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

75 τ.μ.-150 τ.μ. με 2 υ/δ ● Εως 150.000 € ● Εως 200.000 €

ΑΘΗΝΑ ΚΕΝΤΡΟ



ΔΥΤΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ



ΠΕΙΡΑΙΑΣ



ΝΟΤΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ



ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ



ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ



Πηγή/Επεξεργασία: Ιστοσελίδες Αγγελιών Ακινήτων/
Πανελλαδικό Δίκτυο E-Real Estates, ακίνητα 75 τ.μ.-150 τ.μ.,
άνω του 1ου ορόφου, κατασκευής έως το 2007

λά και του γεγονότος ότι δεν απαιτείται εγγυητής.

2) Παράλληλα, σύμφωνα με τη σχετική ενημέρωση, εφόσον ολοκληρωθεί η υποβολή των δικαιολογητικών, η τράπεζα ενημερώνει τον αιτούντα για την προέγκριση και αυτός, εντός της προθεσμίας των 60 ημερών, οφείλει να γνωστοποιήσει στην τράπεζα το αιτούμενο ποσό δανείου, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 150.000 ευρώ, το ακίνητο που προτίθεται να αγοράσει και την τιμή του, που δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 200.000 ευρώ, σύμφωνα με το συμβόλαιο αγοράς, και να προσκομίσει τα έγγραφα που απαιτούνται ώστε η τράπεζα να κάνει τον απαραίτητο έλεγχο. Αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, η οικονομική προέγκριση παύει να ισχύει.

Θα πρέπει να κατανοήσουμε ότι πολλά ακίνητα δεν είναι έτοιμα προς μεταβίβαση όσον αφορά τα απαραίτητα έγγραφα και η διαπραγμάτευση πολλές φορές με τον ιδιοκτήτη απαιτεί μεγαλύτερο διάστημα. Αν παύσει η οικονομική προέγκριση, υπάρχει δικαίωμα να προβεί σε νέα; Χάνει τη σειρά του και θα πρέπει να περιμένει να εξεταστούν όλα τα μεταγενέστερα αιτήματα;

3) Αν η αξία του ακινήτου που θα προκύψει μετά την αυτοψία του εκτιμητή της τράπεζας έχει απόκλιση με τη ζητούμενη τιμή πώλησης, τότε τι θα ισχύει;

Δηλαδή, αν η ζητούμενη τιμή αγοράς του ακινήτου είναι 150.000 ευρώ αλλά ο εκτιμητής το αξιολογήσει στα 130.000 ευρώ τότε το 90% που θα χορηγηθεί σαν δάνειο θα ανέρχεται στα 117.000 ευρώ και ο δανειολήπτης θα πρέπει να καταβάλει κεφάλαιο ύψους 33.000 ευρώ;

4) Το επιτόκιο θα είναι πολύ χαμηλό, γύρω στο 1%, καθώς θα αντιστοιχεί στο ένα τέταρτο των

Το κόστος στέγασης στην Ελλάδα έχει εκτιναχτεί σε τέτοια επίπεδα που μεγάλο μέρος των συμπολιτών μας αναγκάζεται να κάνει περικοπές ακόμη και σε βασικές ανάγκες του. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα, το 76,9% των ενοικιαστών, εφόσον πληρώσουν τα έξοδα του σπιτιού, κάνουν περικοπές ή λαμβάνουν οικονομική βοήθεια από τρίτους

εμπορικών επιτοκίων, με αποτέλεσμα σε χαμηλά επίπεδα να διαμορφώνεται και η μηνιαία δόση.

Τα στεγαστικά επιτόκια αυξάνονται και οι αναλυτές αναφέρουν ότι θα καταγραφούν και νέες αυξήσεις, υπάρχει «μέριμνα» ώστε να μην αυξηθούν τα επιτόκια στα στεγαστικά δάνεια του άνωθεν προγράμματος;

Άμεση ανάγκη για νέα μέτρα με διευρυνση των δικαιούχων

Τα άνωθεν θα αφορούν 10.000 νέους ή ζευγάρια 25-39ετών, που σύμφωνα με τις ανακοινώσεις θα μπορέσουν να ενταχθούν στο πρόγραμμα άτοκων ή χαμηλότοκων δανείων. Νέοι που πρέπει να στηριχτούν, να αποκτήσουν τη δική τους κατοικία και να δημιουργήσουν την οικογένειά τους.

Αλλά, τη δεδομένη χρονική στιγμή οι οικονομικές προκλήσεις (κόστος ενέργειας, η αύξηση των ενοικίων, πληθωρισμός, αύξηση των επιτοκίων στα στεγαστικά δάνεια), επηρεάζουν άμεσα το κόστος διαβίωσης.

Απαιτείται να λάβουμε σοβαρά υπόψη και να κατανοήσουμε ότι το προσαυξημένο κόστος στέγασης δεν αφορά πλέον αποκλειστικά τα κατώτερα οικονομικά στρώματα που βρίσκονται κοντά στον κίνδυνο φτώχειας ή/τα ευάλωτα οικονομικά νοικοκυριά ή μόνο τους νέους ηλικιακά, πλήττει και άτομα των οποίων τα εισοδήματα είναι αφενός υψηλότερα, αφετέρου, όμως, πολύ χαμηλά για να μπορούν να στεγαστούν υπό τις συνθήκες της ιδιωτικής αγοράς.

Σήμερα το ποσοστό του εισοδήματος που δαπανά ο ενοικιαστής στη χώρα μας για το κό-

στος στέγασης αγγίζει το 60%-70% του μέσου μηνιαίου μισθού σύμφωνα με τα ζητούμενα μισθώματα, ενώ αν πρόκειται για οικογένεια, ακόμη και έναν ολόκληρο «καλό» μισθό.

Το κόστος στέγασης στην Ελλάδα έχει εκτιναχτεί σε τέτοια επίπεδα που μεγάλο μέρος των συμπολιτών μας αναγκάζεται να κάνει περικοπές ακόμη και σε βασικές ανάγκες του. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα, το 76,9% των ενοικιαστών, εφόσον πληρώσουν τα έξοδα του σπιτιού, κάνουν περικοπές ή λαμβάνουν οικονομική βοήθεια από τρίτους.

Παράλληλα, πρόσφατη έρευνα της Eurostat για το έτος 2021 ανέφερε ότι το 36,4% των Ελλήνων ζουν σε νοικοκυριά με καθυστερήσεις σε στεγαστικά δάνεια, ενοίκια ή λογαριασμούς κοινής ωφέλειας.

Τη δεδομένη χρονική στιγμή το άνωθεν ποσοστό καταγράφει ραγδαία αύξηση.

Απαιτούνται άμεσα μέτρα που θα στοχεύσουν στην αναχαίτιση του κόστους στέγασης την επόμενη μέρα, μέτρα που θα ελαφρύνουν τον οικογενειακό προϋπολογισμό της οικογένειας που μισθώνει την κύρια κατοικία της, που πληρώνει ενοίκιο για τον φοιτητή της αλλά δεν δικαιούται το φοιτητικό επίδομα, στους νέους έως 39 ετών που δεν εμπίπτουν στο άνωθεν πρόγραμμα διότι έχουν χαμηλότερες ή/και υψηλότερες αποδοχές, που θέλουν να αγοράσουν σπίτι αλλά δεν διαθέτουν το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής (δεν διαθέτουν αποταμιεύσεις) που ζητούν τα τραπεζικά ιδρύματα, τον 28χρονο του 2010 και πλέον 40χρονο που χάνει το όριο ηλικίας για ένα μόλις έτος. Μέτρα που θα διευρύνουν τον αριθμό των δικαιούχων.

Εχουν γραφτεί αρκετές μελέτες για το πώς ο σχολικός ή γενικότερα ο εκπαιδευτικός χώρος επηρεάζει την απόδοση του μαθητευόμενου, τη διάθεση του εκπαιδευτή και πώς προδίδουν τη διάθεση της πολιτείας ή και της δημοτικής αρχής έναντι των ωφελούμενων από την εκπαιδευτική διαδικασία. Όλα αυτά προδίδουν τη διαχρονική σημασία του ζητήματος. Ωστόσο παρά το ότι διανύουμε περίοδο διπλά προεκλογική το θέμα των εκπαιδευτικών υποδομών δεν φαίνεται να τυγχάνει της δέουσας προσοχής στον δημόσιο προεκλογικό λόγο των ημερών.

Ομολογουμένως οι υφιστάμενες συνθήκες δεν είναι οι προσφορότερες για την ανάληψη άμεσης δράσης για την επίλυση του κτιριακού

ζητήματος. Η περίοδος της καραντίνας έθεσε υπό (προσωρινή;) αμφισβήτηση την αναγκαιότητα μεγάλων κτιρίων στην παροχή υπηρεσιών κι έτσι ακόμη και μεγάλες εταιρείες με άλλες δραστηριότητες επέλεξαν μικρότερους χώρους. Η εκθετική αύξηση της εμπορικής αξίας των ακινήτων, κτιρίων ή οικοπέδων, είναι ακόμη μια δυσκολία. Αλλά οι απαιτήσεις της εποχής μας και η ασφάλεια όλων πιέζουν για την υπέρβαση των δυσκολιών.

Εκ των πραγμάτων το ευρύτατο ζήτημα της έλλειψης υποδομών έρχεται να προσθέσει ακόμη έναν αγωνιώδη προβληματισμό, ειδικά μετά το δυστύχημα στα Τέμπη και τους πρόσφατους σεισμούς στη γειτονική Τουρκία. Και όπως πρόσφατα δημοσιεύματα έχουν αναδείξει, τα σχολικά κτίρια είναι κι αυτά μια εμφανής αδυναμία μεταξύ των γενικά προβληματικών κρατικών υποδομών, αφού το 50% των κτιρίων έχουν χτιστεί πριν το 1985, ενώ όπως έχει πει και ο πρόεδρος Δημήτρης Παπαστεργίου, πρόεδρος της Κεντρικής Ενωσης Δήμων Ελλάδος και δήμαρχος Τρικάλων, πολλά σχολεία δεν έχουν καν οικοδομική άδεια. Μάλιστα με βάση την έκθεση του Οργανισμού Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (ΟΑΣΠ) το 61% των σχολικών κτιρίων κατασκευάστηκε πριν από τον αντισεισμικό κανονισμό του 1985, το 41% με τους κανονισμούς που ίσχυαν από το 1985 μέχρι το 2000, ενώ μόνο ένα 6% με τον Ελληνικό Αντισεισμικό Κανονισμό που ίσχυσε από το 2001 και μετά. Για ένα 2% των σχολικών κτιρίων η χρονολογία κατασκευής παραμένει άγνωστη. Αρα εν έτει 2023 δεν τίθε-



Γράφει ο **ΜΑΝΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**, φιλόλογος-ιστορικός, φροντιστής-αντιπρόσωπος Συλλόγου Εκπαιδευτικών Φροντιστών Αττικής στην ΟΕΦΕ και διευθυντής Ακαδημαϊκού Σχεδιασμού στον Όμιλο Προτύπων Φροντιστηρίων Νους

Οι επενδύσεις στα κτίρια, προϋπόθεση στην εκπαίδευση

Το θέμα των εκπαιδευτικών υποδομών δεν φαίνεται να τυγχάνει της δέουσας προσοχής στον δημόσιο προεκλογικό λόγο των ημερών

ται απλώς ζήτημα λειτουργικότητας, αλλά υπάρχει και ζήτημα ασφάλειας μαθητών και εργαζομένων και για αυτό όλοι περιμένουμε με αγωνία τα συμπεράσματα του προσεισμικού ελέγχου, τα οποία οι αρμόδιοι εκτιμούν ότι θα είναι διαθέσιμα εντός του επόμενου εξαμήνου

Στον αντίποδα ωστόσο κινείται η ιδιωτική εκπαίδευση, σχολική, μεταλυκειακή ή και φροντιστηριακή. Ξεκινώντας από την τελευταία και πιο προσιτή σε όλα τα βαλάντια ο Εθνικός Οργανισμός Πιστοποίησης Προσόντων & Επαγγελματικού Προσανατολισμού (ΕΟΠΠΕΠ) έχει αυστηροποιήσει τις κτιριακές προδιαγραφές απαιτώντας τις προϋποθέσεις (εμβαδό, στατική επάρκεια, πυροπροστασία) που αντιστοιχούσαν σε άδεια έως 75 άτομα να αντιστοιχούν πλέον σε

δομές που στεγάζουν έως 30 άτομα. Η δεύτερη, ως αγορά, συγκλονίστηκε από τη συμφωνία της BC Partners με τον όμιλο Ροδόπουλου (Ακμή, Metropolitan College) αναδεικνύοντας τη σημασία των επενδύσεων σε χώρους και το διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον για εκπαιδευτικές υπηρεσίες.

Τελευταία αλλά καθόλου ασήμαντη είναι η τάση για τις επενδύσεις στα ιδιωτικά σχολεία με πρωτεύον στοιχείο τις σύγχρονες υποδομές. Με εκσυγχρονισμό των υποδομών τους προχωρούν τα εκπαιδευτήρια Δούκα σε συνεργασία με την εταιρεία ακινήτων Premia PROPERTIES, ενώ είναι γνωστή η συμφωνία της LAMDA DEVELOPMENT στο πλαίσιο της ανάπλασης του Ελληνικού με τα εκπαιδευτήρια Κωστέα-Γεϊτονα, ενώ, σύμ-

φωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα, και το Κολέγιο Αθηνών ενδιαφέρεται για τη δημιουργία σχολικού συγκροτήματος σε χώρο 90 στρεμμάτων για να φιλοξενήσει περίπου 800 μαθητές και για τις δύο βαθμίδες, αποσυμφορίζοντας τις εγκαταστάσεις που ήδη διατηρεί.

Βρισκόμαστε λοιπόν σε μια καμπή στην οποία θα πρέπει να αποφασίσουμε αν θα πρέπει να θέσουμε ως προτεραιότητα πρωτίστως την ασφάλεια και αμέσως μετά τη λειτουργικότητα των κτιριακών υποδομών στην εκπαίδευση. Ο ιδιωτικός τομέας επενδύει και προηγείται, δείχνοντας ότι υπάρχει και αναγκαιότητα και ενδιαφέρον από το κοινό. Το δημόσιο σχολείο και αντιστοίχως η δημόσια ανώτατη εκπαίδευση θα ακολουθήσουν ή θα μεγαλώσει το χάσμα;



Τα καταφέραμε! Εσείς «κόψατε» τον έγχαρτο λογαριασμό και μαζί φυτέψαμε πάνω από 5.000 δέντρα!

Όλοι εμείς στην ΕΥΔΑΠ, σας ευχαριστούμε που ανταποκριθήκατε στο κάλεσμά μας να καταργήσουμε τον έγχαρτο λογαριασμό και να «πρασινίσουμε» την Αττική, αλλά και πληγείσες περιοχές και κοινότητες της Βόρειας Εύβοιας!

**Δεν σταματάμε, όμως, εδώ. Αυτή ήταν μόνο η αρχή.
Συνεχίζουμε την προσπάθειά μας!**

Για κάθε 5 έγχαρτους λογαριασμούς που μετατρέπονται σε ψηφιακούς, φυτεύουμε ένα δέντρο, σε συνεργασία με τον περιβαλλοντικό οργανισμό we4all.

Μαζί, κάνουμε, ξανά, το χαρτί οξυγόνο!

Επιταχύνουμε την αλλαγή, κάνουμε τη διαφορά στη διαχείριση του νερού, καινοτομούμε για τους καταναλωτές μας και το περιβάλλον, γινόμαστε όλοι μέρος της λύσης, ενώνουμε δυνάμεις και θέληση γύρω από το πολυτιμότερο αγαθό της ζωής.



eydap.gr



we4all

ΕΥΔΑΠ

ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ PAROSTEC

Η νέα τάση και το στοίχημα των Κυκλάδων

Η κατασκευή περισσότερων κτιρίων με χαμηλό ενεργειακό αποτύπωμα, μετά και την ενεργειακή κρίση και την αλλαγή «ενεργειακού παραδείγματος», αποτελεί πρώτη προτεραιότητα. Είναι ενδεικτικό ότι η ενεργειακή αναβάθμιση των παλαιότερων κτιρίων είναι μέσα και στους πρωταρχικούς στόχους του αναθεωρημένου Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα, ενώ βέβαια και στις νέες κατασκευές γίνεται προσπάθεια ώστε να διασφαλιστούν οι αναγκαίες «πράσινες» πιστοποιήσεις, που άλλωστε αποτελούν εχέγγυα για την οικονομική απόδοση των ακινήτων.

Στο πλαίσιο αυτό, όλοι οι εμπλεκόμενοι στην αγορά προτάσσουν τη σχεδίαση υποδομών, κτιρίων και κατοικιών με τις βέλτιστες περιβαλλοντικές επιδόσεις, που παράλληλα ενσωματώνονται αρμονικά και στα προτάγματα της εποχής που δεν είναι άλλα από την ανάγκη για αειφορία των οικισμών. Όπως αναφέρει στην ειδική έκδοση της «Εφημερίδας των Συντακτών» η διοίκηση της ελληνικής κατασκευαστικής εταιρείας PAROSTEC (www.parostec.gr), με ισχυρή παρουσία στις Κυκλάδες από το 1990, όπου έχει κατασκευάσει περισσότερες από 150 πολυτελείς βίλες και ξενοδοχεία υψηλών προδιαγραφών στην Πάρο και στην Αντίπαρο, «στους στρατηγικούς στόχους τόσο για το 2023 όσο και για την επόμενη πενταετία είναι η κατασκευή περισσότερων κτιρίων με χαμηλό ενεργειακό αποτύπωμα».

Αρμονία με το τοπίο

«Στόχος της εταιρείας είναι τα πράσινα κτίρια να γίνουν ο κανόνας για τα έργα της, προκειμένου να επιτευχθεί η βελτίωση της ευημερίας του ανθρώπου, η αύξηση της ποιότητας του αέρα και η μείωση των εκπομπών άνθρακα» τονίζεται ενώ, σύμφωνα με όσα αναφέρονται, «ιδιαίτερα για τα ελληνικά νησιά και τις Κυκλάδες, όπου δραστηριοποιείται από το 1990 η PAROSTEC, λόγω της μεγάλης τουριστικής ανάπτυξης οι βιώσιμες κατοικίες είναι πολύ σημαντικές για την εξοικονόμηση πόρων και ενέργειας και φυσικά για την ευημερία των ανθρώπων. Προς την κατεύθυνση αυτή, ενημερώνει και συνεργάζεται αρμονικά με κατασκευαστές, τοπική αυτοδιοίκηση και ιδιοκτήτες σε Πάρο και Αντίπαρο».

Ηδη, όπως σημειώνεται, η PAROSTEC έχει λάβει το BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), μία από τις κορυφαίες μεθόδους αξιολόγησης βιωσιμότητας παγκοσμίως για υποδομές και κτίρια. Το BREEAM απευθύνεται σε πολλά στάδια του κύκλου ζωής των ακινήτων, όπως το στάδιο κατασκευής, ανακαίνισης αλλά και λειτουργίας των κτιρίων. Σε παγκόσμιο επίπεδο υπάρχουν περισσότερες από 561.600 πιστοποιήσεις από το BREEAM και από το 1990 που ιδρύθηκε έχουν αιτηθεί για αξιολόγηση περίπου 2.265.000 κτίρια.

Ενα βασικό γνώρισμα της έκδοσης BREEAM International είναι ότι αναγνωρίζει τη διαφοροποίηση των κριτηρίων αξιολόγησης για κάθε χώρα, παρέχοντας μηχανισμό προσαρμογής των κριτηρίων βαθμολόγησης στα επιμέρους σχεδιαστικά και γεωγραφικά δεδομένα της. Η αξιολόγηση ενός κτιρίου γί-



Οι συνιδρυτές της PAROSTEC, Γιώργος Καγγέλης και Γιώργος Οικονομόπουλος

Το τελευταίο διάστημα τα πράσινα κτίρια κεντρίζουν το ενδιαφέρον τόσο των επενδυτών όσο και των ιδιωτών

νεται μέσα από έναν συγκεκριμένο αριθμό κριτηρίων περιβαλλοντικής επίδοσης που αφορούν όχι μόνο τον ενεργειακό σχεδιασμό, αλλά το ευρύ φάσμα περιβαλλοντικών επιπτώσεων μιας κατασκευής. Αυτές παρουσιάζονται τόσο στο σχεδιαστικό και λειτουργικό στάδιο (π.χ. η κατανάλωση νερού, η χρήση υλικών, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η επίδραση στο οικοσύστημα της περιοχής, ο βαθμός άνεσης των χρηστών) όσο και στο στάδιο αποπεράτωσης (π.χ. η διαχείριση εργοταξίου).

Σημειώνεται ότι η PAROSTEC, ήδη το 2022, ολοκλήρωσε την κατασκευή της πρώτης βιώσιμης κατοικίας υψηλών προδιαγραφών στις Κυκλάδες, με πιστοποίηση BREEAM. Πρόκειται για μία μινιμαλιστική, παραθαλάσσια κατοικία στα Μάρμαρα Αντιπάρου. Στόχος της PAROSTEC, σε συνεργασία με τους μελετητές του έργου, ήταν η δημιουργία ενός τοπόσημου για τις Κυκλάδες, που να αποτελέσει πρότυπο μοντέλο σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη των σύγχρονων εξοχικών κατοικιών, αλλά και γενικότερα των οικιστικών έργων στην Ελλάδα.

Η κατοικία έχει θέα προς τη Νοτιοδυτική

Πάρο και είναι σχεδιασμένη από το αρχιτεκτονικό γραφείο ISV.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η περιβαλλοντική ευαισθησία του σχεδιασμού του κτιρίου και η πράσινη αρχιτεκτονική του, βάσει της διεθνούς πιστοποίησης αειφορίας BREEAM, την οποία αναμένεται να λάβει το επόμενο διάστημα.

Παράλληλα, το έργο θα πιστοποιηθεί σε «Post Construction Stage» και στοχεύει να καταταχτεί στις ανώτατες κλίμακες αειφορίας με βαθμολογία Excellent, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις κατηγορίες της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας και υγιεινής στο εργοτάξιο, της αειφορίας των προϊόντων κατασκευής, της ηχομόνωσης και της κατανάλωσης ενέργειας και νερού.

Γνώμονας του σχεδιασμού και της κατασκευής ήταν η εύρεση ολιστικών απαντήσεων σε τομείς όπως η υγεία και ευεξία των ενοίκων, η βιοκλιματική καινοτομία, τα οικολογικά υλικά, οι μέθοδοι κατασκευής και ο περιορισμός της ρύπανσης. Ζητήματα που βρίσκονται στο επίκεντρο της εποχής που διανύουμε.

Η κατοικία αναπτύσσεται σε δύο επίπεδα που φιλοξενούν τους χώρους καθημερινής διαβίωσης: τέσσερα υπνοδωμάτια με ensuite λουτρό, δύο ξενώνες, δωμάτια προσωπικού, γυμναστήριο, home cinema και αποθήκη. Ο όγκος της κατοικίας διασπάται από μεγάλα ανοίγματα, τα κουφώματα των οποίων κρύβονται μέσα σε εσοχές. Όταν αυτό συμβεί, το σπίτι μεταμορφώνεται σε έναν μεγάλο ανοιχτό χώρο, όπου ο εσωτερικός και ο εξωτερικός χώρος ενοποιούνται. Η σύγχρονη φόρμα της εξοχικής κατοικίας αναζητά τα όρια της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, που χαρακτηρίζεται από την αυστηρή γεωμετρικότητα, τη σαφήνεια και τη λιτότητα της λαϊκής κυκλαδικής αρχιτεκτονικής, με σύγχρονη σχεδιαστική γραμμή και εκλεπτυσμένες λεπτομέρειες που χαρίζουν διακριτική πολυτέλεια.

Το τελευταίο διάστημα, τα «πράσινα» κτίρια κεντρίζουν το ενδιαφέρον τόσο των επενδυτών όσο και των ιδιωτών, τόνισαν αναφερόμενοι στην κατασκευή της βιώσιμης κατοικίας στην Αντίπαρο οι συνιδρυτές της PAROSTEC, Γιώργος Καγγέλης και Γιώργος Οικονομόπουλος, συμπληρώνοντας ότι «ιδιαίτερα για τα ελληνικά νησιά, λόγω της μεγάλης τουριστικής ανάπτυξης, οι βιώσιμες κατοικίες είναι πολύ σημαντικές για την εξοικονόμηση πόρων και ενέργειας και φυσικά για την ευημερία των ανθρώπων. Για μας, στην PAROSTEC, η κατασκευή περισσότερων κτιρίων με χαμηλό ενεργειακό αποτύπωμα είναι μέσα στους στρατηγικούς μας στόχους για το 2023».

Το κτίριο του πρώην ΔΟΛ

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η ανακατασκευή του εμβληματικού κτιρίου του ΔΟΛ, στην οδό Χρήστου Λαδά, όπου η PAROSTEC ανέλαβε τις κατασκευαστικές εργασίες ανάπλασης μετά από την ψήφο εμπιστοσύνης που έλαβε από τη γερμανική εταιρεία ανάπτυξης ακινήτων ehret+klein, το 2021. Πρόκειται για μια εκτεταμένη ανακαίνιση που θα ολοκληρωθεί το 2023, θα γίνει βάσει της διεθνούς πιστοποίησης αειφορίας BREEAM και θα μετατρέψει τον χώρο σε ένα σύγχρονο κτίριο γραφείων – με γνώμονα τη βιωσιμότητα και την ευελιξία –, ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες επιχειρηματικές απαιτήσεις και να πληροί τα υψηλότερα πρότυπα βιωσιμότητας και εναρμόνισης του κτιρίου – από αρχιτεκτονικής και λειτουργικής άποψης. Το ακίνητο διαθέτει περίπου 3.500 τ.μ. εκμισθώσιμου χώρου και βρίσκεται στο κέντρο του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας.



ΚΕΡΑΜΟΥΡΓΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Δομικά κεραμικά προϊόντα με βελτιωμένα ενεργειακά χαρακτηριστικά

Στο πλαίσιο της γενικότερης προσπάθειας για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει στόχο τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου κατά 55% έως το 2030. Το 40% της συνολικής καταναλισκόμενης ενέργειας στην Ευρώπη οφείλεται στη χρήση των κτιρίων, με το μεγαλύτερο μέρος αυτής να διοχετεύεται στην ψύξη και στη θέρμανσή τους. Συνεπώς, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε μέτρα για την αύξηση του ρυθμού των κτιριακών ανακαινίσεων, στοχεύοντας στην ενεργειακή αναβάθμισή τους, και θέσπισε ακόμα πιο αυστηρούς στόχους για τα νέα κτίρια που από το 2030 θα πρέπει να είναι περιβαλλοντικά ουδέτερα.

Στην «πράσινη μετάβαση» των κτιρίων, πέρα από την κατανάλωση ενέργειας, πρωταγωνιστικό ρόλο διαδραματίζουν και τα δομικά υλικά με τα οποία κατασκευάζονται τα κτίρια και προσδίδουν σε αυτά τις ιδιότητές τους. Τα δομικά κεραμικά προϊόντα αποτελούνται από φυσική πρώτη ύλη, είναι φιλικά προς το περιβάλλον, έχουν θερμομονωτικές

και αντισεισμικές ιδιότητες, προστατεύουν τα κτίρια από πυρκαγιές, απαιτούν ελάχιστη συντήρηση, διασφαλίζουν ένα υγιεινό περιβάλλον διαβίωσης και έχουν χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Διατηρώντας μια παράδοση 90 ετών στον κλάδο της κεραμοποιίας και φιλοδοξώντας να συμβάλει ουσιαστικά στην εξοικονόμηση ενέργειας και την ενίσχυση της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής, η Κεραμουργία Βορείου Ελλάδος (ΚΕΒΕ) παράγει και διαθέτει στην εγχώρια και διεθνή αγορά δομικά κεραμικά προϊόντα που χαρακτηρίζονται από άριστη ποιότητα, αξιοπιστία και καινοτομία.

Από το διευρυμένο χαρτοφυλάκιο προϊόντων της ΚΕΒΕ, ξεχωρίζουν τα θερμομονωτικά τούβλα καθέτων οπών των σειρών ΟΡΘΟBLOCK και ΟΡΘΟBLOCK PLUS. Τα συγκεκριμένα προϊόντα σχεδιάζονται και παράγονται με στόχο την ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης ενέργειας, την εξοικονόμηση χρημάτων τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη χρήση του κτιρίου και τη δημιουργία ενός υγιεινού κλίματος στο εσωτερικό του, χάρη στη φυσική διαπνοή τους που

διευκολύνει τη διατήρηση της θερμοκρασίας και της υγρασίας σε επίπεδα ευεξίας. Καθιστούν τη δόμηση μια απλή και γρήγορη διαδικασία, συμβάλλουν τεκμηριωμένα στην αύξηση της διάρκειας ζωής των κτιρίων και στην ενίσχυση των επιπέδων θερμομόνωσης, ηχομόνωσης, πυροπροστασίας, αντισεισμικότητας και φυσικής διαπνοής. Πλέον, βάσει της Διευκρινιστικής Εγκυκλίου ΥΠΕΝ/ΔΑΟ-ΚΑ/45724/1558, τα δομικά συστήματα ΟΡΘΟBLOCK και ΟΡΘΟBLOCK PLUS εξαιρούνται από τον συντελεστή δόμησης, εξασφαλίζοντας έτσι επιπρόσθετως μια σημαντική αύξηση της δομήσιμης επιφάνειας.

Η ΚΕΒΕ, πιστή στο όραμά της για έναν κόσμο δομικά καλύτερο, προμηθεύει δομικά κεραμικά προϊόντα υψηλής ποιότητας και ανώτερων ενεργειακών χαρακτηριστικών σε περισσότερες από 40 αγορές παγκοσμίως.

A: ΝΕΑ ΣΑΝΤΑ ΚΙΛΚΙΣ, 611 00
T: 23410-75 570
E: info@kebe-sa.gr
www.kebe-sa.gr

Με επένδυση ύψους 3 εκατ. ευρώ και με στόχο να παράγει από δω και στο εξής το «πιο ακριβό προϊόν», που δεν είναι άλλο από τη γνώση», εγκαινιάστηκε το Σάββατο 29 Απριλίου στο Κέντρο Ερευνας Μαστίχας στην περιοχή Καλλιμασιά της Χίου. Είναι μια προσπάθεια για την προώθηση της έρευνας αλλά και την παραγωγή προϊόντων υψηλής αξίας με αιχμή τη μαστίχα κι όχι μόνο, που στηρίζουν μετοχικά: ο Συνεταιρισμός Μαστιχοπαραγωγών της Χίου με 36%, η εισηγμένη Mediterra με 36%, η φαρμακοβιομηχανία Iasis Pharma του Κωνσταντίνου Παχή με 20%, η Pharma Q με αντικείμενο την παραγωγή Μη Συνταγογραφούμενων Φαρμάκων (υπάγεται στον όμιλο της PharmaQ) με 4%, καθώς και η PharmaGnose που αποτελεί εταιρεία-τεχνοβλαστό του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Το έργο χρηματοδοτήθηκε στο 51% του προϋπολογισμού του από την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, μέσω ΕΣΠΑ, και στο υπόλοιπο 49% από εταίρους του κέντρου και σε πρώτη φάση έχει στόχο την παραγωγή του μοναδικού στον κόσμο προϊόντος από τα Νοτιόχωρα της Χίου με τη δημιουργία φαρμακευτικών σκευασμάτων για την υγεία και την ομορφιά.

Πρόκειται για ένα νέο σημαντικό βήμα για όλη την περιοχή της Χίου και τα 24 χωριά που δραστηριοποιούνται επί αιώνες στην καλλιέργεια και συλλογή της μαστίχας. «Είναι ένα έργο εμβληματικό για τη νησιωτική Ελλάδα που αποδεικνύει ότι οι τοπικές κοινωνίες με πείσμα μπορεί να σχεδιάζουν και να υλοποιούν έργα μακρόπνοα», τόνισε στον χαιρετισμό του ο διευθύνων σύμβουλος της Mediterra A.E. Γιάννης Μανδάλας, που συμπλήρωσε λέγοντας ότι: «Όσο πιο βαθιά κατανοήσουμε τη μαστίχα τόσο καλύτερα θα ανοίξουμε τη διάσταση της υγείας η οποία μας ενδιαφέρει. Η μαστίχα έχει πολλές διαστάσεις (γαστρονομία, ομορφιά, υγεία, βιομηχανία - όπως οι βιομηχανικές ρητίνες) όμως πιο ενδιαφέρουσα είναι η διάσταση της υγείας.

»Θα ξεκινήσουμε με παραφαρμακευτικά προϊόντα που είναι συμπληρώματα διατροφής και αμέσως μετά θα ανέβουμε κατηγορία όπου θα επιτρέπεται να ανεβάσουμε στη συσκευασία ισχυρισμούς υγείας, που θα αναβαθμίσει πλήρως τις τιμές των προϊόντων μας και τη ζήτηση. Γι' αυτό, το κέντρο θα ενισχυθεί από νέους επιστήμονες, με σκοπό να αποτελέσει τη «μήτρα» και το διαβατήριο για δεκάδες νέα προϊόντα που θα ταξιδεύουν τη μαστίχα στα πέρατα του κόσμου». Καθώς μάλιστα το Κέντρο αναμένεται να πιστοποιηθεί σχετικά από τον ΕΟΦ με την απόδοση «κλάσης D», έμφαση θα δοθεί στα προϊόντα υγείας και συγκεκριμένα στην παραγωγή και

MEDITERRA: ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΑΣΤΙΧΑΣ

Ερευνα και γνώση με... άρωμα μαστίχας



περαιτέρω ανάπτυξη παραφαρμακευτικών σκευασμάτων, ιατρικών συσκευών (medical devices), καλλυντικών, λειτουργικών τροφίμων και συμπληρωμάτων διατροφής.

Κοινή πεποίθηση των μετόχων

και της διοίκησης του Κέντρου Ερευνας Μαστίχας είναι ότι η πρωτοβουλία αυτή θα σηματοδέψει το μέλλον της μαστίχας τα επόμενα χρόνια, προσθέτοντας στο πάζλ των επιτυχημένων πρωτοβουλιών

Το κέντρο θα ενισχυθεί από νέους επιστήμονες με σκοπό να αποτελέσει τη «μήτρα» και το διαβατήριο για δεκάδες νέα προϊόντα που θα ταξιδεύουν τη μαστίχα στα πέρατα του κόσμου

της ΕΝΩΣΗΣ ΜΑΣΤΙΧΟΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΧΙΟΥ (εργοστάσιο ΕΛΜΑ, ίδρυση mastihashop, ίδρυση Μουσείου Μαστίχας) το κομμάτι της εφαρμοσμένης έρευνας σε συνέχεια της αυτοχρηματοδοτούμενης επιστημονικής έρευνας, που έχει αρχίσει από την ΕΜΧ και τις θυγατρικές τα τελευταία 20 χρόνια.

Κατά τα εγκαίνια του Κέντρου Ερευνας τιμήθηκε, μάλιστα, ο sir Μενέλαος Πάγκαλος, εκτελεστικός αντιπρόεδρος της AstraZeneca, ο οποίος κατάγεται από το Βροντάδο της Χίου. Ο ίδιος τόνισε πως το νέο «παιδί» της Ενωσης Μαστιχοπαραγωγών Χίου δεν έχει να ζηλέψει τίποτα από αντίστοιχα ερευνητικά κέντρα του εξωτερικού. Στην εκδήλωση τιμήθηκε και η γ.γ. του υπ. Αγροτικής Ανάπτυξης, Χριστιάνα Καλογήρου, ενώ συμμετείχαν δεκάδες μαστιχοπαραγωγοί, σημαντικοί εκπρόσωποι της ακαδημαϊκής και επιχειρηματικής κοινότητας καθώς και των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Προς τα τέλη του χρόνου θα ξεκινήσει τη λειτουργία του το Κέντρο Προσομοιωτών Πτήσεων και Εκπαίδευσης Πληρωμάτων, που γίνεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα, με σύμπραξη (joint venture) της Aegean και της канаδικής CAE, του μεγαλύτερου παγκοσμίως «παίκτη» στον κλάδο της αεροπορικής εκπαίδευσης για πιλότους και πληρώματα καμπίνας, με κύκλο εργασιών που φτάνει τα 3,5 δισ. δολάρια το 2022, διαθέτοντας 16 τέτοιους σταθμούς μόνο στην Ευρώπη.

Η δημιουργία του νέου Εκπαιδευτικού Κέντρου της AEGEAN και της CAE εντάσσεται στη συνολική επένδυση της AEGEAN, ύψους 140 εκατ. ευρώ, που έχει στόχο τη δημιουργία ενός σύγχρονου οικοσυστήματος για την αερομεταφορά στην Ελλάδα και την ανάδειξη της Αθήνας ως αεροπορικού κόμβου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, κάτι που βέβαια έχει και σημαντικό εθνικό αντίκτυπο.

Επίσης, το νέο Εκπαιδευτικό Κέντρο, που αντιπροσωπεύει περίπου το 1/3 της συνολικής επένδυσης, επεκτείνει περαιτέρω το ήδη σημαντικό παγκόσμιο δίκτυο κέντρων εκπαίδευσης της CAE που «βλέπει» και την περαιτέρω ανάπτυξη της στην ευρύτερη περιοχή.

Όπως ανέφερε, μάλιστα, ο διευθύνων σύμβουλος της Aegean, Δημήτρης Γερογιάννης, σε εκδήλωση κατά την επίσκεψη εκπροσώπων των MME στις 9 Μαΐου στο κέντρο της CAE στη Μαδρίτη (όπου δόθηκε η ευκαιρία να παρουσιαστούν «στο πεδίο» οι εκπαιδευτικές δυνατότητες που δίνουν οι υποδομές προσομοίωσης πτήσης και εκπαίδευσης πληρωμάτων), το νέο Κέντρο της Αθήνας ενισχύει τη θέση της εταιρείας, ενισχύοντας την ευελιξία των προγραμμάτων εκπαίδευσης, αλλά και την εξωστρέφειά της. «Ήταν κάτι που ήλθε μετά από μια μεγάλη προσπάθεια και αρκετό χρόνο ωρίμανσης», ανέφερε ο κ. Γερογιάννης, που προσέθεσε ότι το νέο Κέντρο Εκπαίδευσης οφείλεται στο «εσωτερικό "πιστεύω" του κάπτεν Παναγιώτη Σίσκου, επικεφαλής της εκπαίδευσης στην αεροπορική». «Επέμεινε από την αρχή ο κάπτεν Παναγιώτης και του αξίζει η απόλυτη αναγνώριση», ανέφερε ο κ. Γερογιάννης.

Από την πλευρά του ο κ. Σίσκος τόνισε ότι η εκπαίδευση αποτελεί «ακρογωνιαίο λίθο ασφαλείας. Με το Κέντρο θα είμαστε πιο ευέλικτοι στην εκπαίδευση και προσδοκούμε να επεκτείνουμε τις συνέργειές μας για να έρθουν πληρώματα και άλλων εταιρειών για εκπαίδευση».

Παράλληλα, όπως ειπώθηκε κατά κόρον, το Κέντρο αξιοποιεί και εξελίσσει το δυναμικό και την τεχνογνωσία των ανθρώπων της εταιρείας «καθώς έχει τη δυνατότητα να αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα εκπαίδευσης των ανθρώπων της, εντάσσοντας πολύ νωρίς στην εκπαίδευση των πιλότων τη χρήση προσομοιωτών, και βελτιστοποιεί την ποιότητα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων της. Παράλληλα,



Υποδομές εκπαίδευσης από την Aegean



η εκπαιδευτική δυναμικότητα του Κέντρου επιτρέπει τη διεύρυνση των υπηρεσιών υποστήριξης που η AEGEAN θα μπορεί να προσφέρει σε τρίτες εταιρείες. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 60% της δυναμικότητας του Κέντρου θα μπορεί να αξιοποιηθεί για την εκπαίδευση πτητικού δυναμικού τρίτων και το 40% από την AEGEAN».

«Δημιουργούμε μια νέα προοπτική εξωστρέφειας και θωρακίζουμε την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας» είχε επισημάνει κατά την παρουσίαση της επένδυσης στη «δύση» του 2022 ο πρόεδρος της AEGEAN, Ευτύχιος Βασιλάκης, περιγράφοντας το πρώτο ολοκληρωμένο σύστημα υποστήριξης της αερομεταφοράς στην Ελλάδα. Ενώ ο Δημήτρης Γε-

Η λειτουργία της βάσης συντήρησης πτητικών μέσων, με την ανάπτυξη και σταδιακή στελέχωση, θα διασφαλίσει έως και 10 θέσεις βαριάς συντήρησης, επισκευών και ελέγχων για πτητικά μέσα διαφόρων τύπων

ρογιάννης είχε προσθέσει ότι η ανάπτυξη του κλάδου δημιουργεί ένα πλαίσιο δυναμικής ανάπτυξης των Κέντρων αυτών στην Ελλάδα.

«Οι μεγάλοι παίκτες της αγοράς επενδύουν συστηματικά σε ανάλογες υποδομές, τόσο οι legacy όσο και οι low cost carriers (οι άλλοτε εθνικοί αερομεταφορείς και οι χαμηλού κόστους). Η ζήτηση αυξάνει και στις απαιτητικές συντηρήσεις υπάρχει συμπληρώνοντας ότι η νέα βάση «θα καλύψει τις ανάγκες της εταιρείας μας και από κει και πέρα θα έχει και αναφορά με ολοκληρωμένο τρόπο σε τρίτους».

Σημειώνεται ότι η λειτουργία της βάσης συντήρησης πτητικών μέσων, με την ανάπτυξη και σταδιακή στελέχωση, θα διασφαλίσει έως και 10 θέσεις βαριάς συντήρησης, επισκευών και ελέγχων για πτητικά μέσα διαφόρων τύπων.

Όπως αναφέρθηκε ειδικότερα για την εκπαίδευση, κατά την επίσκεψη στη Μαδρίτη στο Κέντρο της CAE με χωρητικότητα έως και 7 προσομοιωτών πλήρους πτήσης, το εκπαιδευτικό κέντρο AEGEAN - CAE θα αποτελέσει μέρος της νέας Τεχνικής Βάσης της AEGEAN, συνολικής έκτασης 85.000 τ.μ. που θα δημιουργηθεί στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών.

Χρονοδιάγραμμα

Το Κέντρο, που αναμένεται να δεχτεί τους δύο πρώτους προσο-

μοιωτές τον ερχόμενο Σεπτέμβριο, θα είναι ο πιο τεχνολογικά αναβαθμισμένος και σύγχρονος κόμβος αεροπορικής εκπαίδευσης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Στο πρώτο στάδιο ανάπτυξης θα διαθέτει τέσσερις προσομοιωτές πτήσης, συμπεριλαμβανομένων δύο Airbus A320, ενός Boeing 737NG και ενός ATR 72-600, καθώς και εξοπλισμό εκπαίδευσης των πληρωμάτων καμπίνας, ενώ προβλέπει την εγκατάσταση τριών επιπλέον προσομοιωτών. Στην πλήρη ανάπτυξή του, το κέντρο θα είναι σε θέση να εκπαιδεύει έως και 3.500 πιλότους τον χρόνο (42.000 ώρες εκπαίδευσης) και πολλαπλάσιο αριθμό πληρωμάτων καμπίνας.

Όπως αναφέρεται, δημιουργείται ένα σύγχρονο ολοκληρωμένο οικοσύστημα υπηρεσιών υποστήριξης για την αερομεταφορά, που θα τεθεί στην υπηρεσία του ευρύτερου κλάδου.

Σήμερα, οι εργασίες αναβάθμισης των κτιριακών εγκαταστάσεων της νέας τεχνικής βάσης έχουν ήδη ξεκινήσει, προκειμένου να υποδεχτούν τον τεχνολογικό εξοπλισμό (προσομοιωτές) και τις λοιπές υποδομές που απαιτούνται για τη δημιουργία του Κέντρου Προσομοιωτών Πτήσεων και Εκπαίδευσης Πληρωμάτων της AEGEAN και της CAE. Σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, η σταδιακή παράδοση των έργων θα ξεκινήσει στα μέσα του Σεπτεμβρίου.

Στο ίδιο οικοσύστημα θα ενταχθεί και η ήδη υπάρχουσα Σχολή Εκπαίδευσης Μηχανικών της Olympic Air, με ισχυρή παράδοση λειτουργίας, αλλά και ο Εκπαιδευτικός Οργανισμός πιλοτών της AEGEAN, που λειτουργεί ήδη.

Ταυτόχρονα, η επένδυση προβλέπει την ενεργειακή αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων, μέσω της επένδυσης για την εγκατάσταση στο κέλυφος των κτιρίων 35.000 m2 φωτοβολταϊκών πάνελ, 3 MW ισχύος, με σκοπό να καλυφθούν οι ενεργειακές ανάγκες τους και να δημιουργηθεί ένα από τα πρώτα «πράσινα» Hangar στην Ευρώπη, μέσα σε ένα από τα πλέον «πράσινα» αεροδρόμια της Ευρώπης.

Όπως αναφέρθηκε από τη διοίκηση της εταιρείας στην εκδήλωση στη Μαδρίτη, το νέο αυτό Κέντρο Εκπαίδευσης και Συντήρησης θωρακίζει την εταιρεία και ενισχύει παράλληλα και τη θέση του ΔΑΑ διεθνώς. Για την αεροπορική, κύριο σημείο ενδιαφέροντος είναι η ανάπτυξη ενός «φυτωρίου» στελεχών σε μια περίοδο που η σπάνη ανθρώπινου δυναμικού και στελεχών χτυπά την πόρτα πολλών εταιρειών, αλλά και η διασφάλιση οικονομιών χρόνου και χρήματος από τις «βαριές» συντηρήσεις.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις, η νέα υποδομή θα εισφέρει έσοδα σε βάθος 6-7 ετών περίπου 100 εκατ. ευρώ, τη στιγμή που ο αντίστοιχος τζίρος της εταιρείας στο καθαρά εμπορικό πτητικό κομμάτι εκτιμάται ότι θα φτάσει σε ορίζοντα δετίας, δεδομένων των συνθηκών, τα 2 δισ. ευρώ.



Ηγετική θέση, σε γερά θεμέλια.

Ο Όμιλος ΑΒΑΞ αποτελεί έναν από τους **μεγαλύτερους κατασκευαστικούς ομίλους** της χώρας, με **πρωταγωνιστική παρουσία**, τόσο στην **Ελλάδα** όσο και στο **εξωτερικό**, στους επιχειρηματικούς τομείς των **κατασκευών**, της **ενέργειας** και των **έργων παραχώρησης**.

Χάρη στη μακροχρόνια **εμπειρία** και **τεχνογνωσία** του, ο Όμιλος έχει καταφέρει να αναπτύξει μια **πολύπλευρη** και, ταυτόχρονα, **παραγωγική δραστηριότητα**, που εκτείνεται από την **κατασκευή** μεγάλων και σύνθετων **έργων υποδομών** έως τις **παραχωρήσεις** και την **ανάπτυξη ακινήτων**.

Μέσα από τις θυγατρικές του, **ΕΤΕΘ, Volterra, AVAX Development, AVAX International, AVAX Task, Auteco και Μαρίνα Αθηνών**, ο Όμιλος ΑΒΑΞ συνεχίζει σταθερά την αναπτυξιακή του **πορεία** και τη **δέσμευσή** του κάθε έργο που φέρει την υπογραφή του να **αποτελεί σημείο αναφοράς** και να **εκσυγχρονίζει την καθημερινότητα των πολιτών** και την **εικόνα της χώρας**.

www.avax.gr



[Χτίζουμε το αύριο]