

Διαγωνισμοί για μόλις δύο μεγάλα δημόσια έργα εντός του 2019

Το αντικείμενο κατασκευαστικών ομίλων εντός συνόρων έχει **περιοριστεί αισθητά**

Του **ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΖΑΝΟΓΛΟΥ**

Ενν ακόμα έτος «ανέχειας» υποχρεώθηκε να υπομείνει ο κατασκευαστικός κλάδος, με τα μεγάλα δημόσια έργα να εξακολουθούν να αποτελούν «είδος υπό εξαφάνιση». Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει συγκεντρώσει ο ΣΑΤΕ (Πανελληνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών) κατά τη διάρκεια του 2019, ο αριθμός των διαγωνισμών έργων αξίας άνω των 2 εκατ. ευρώ ανήλθε σε 345, έναντι 351 το 2018 και μόλις 195 το 2017.

Παρότι όμως το μέγεθος αυτού ουσιαστικά καταδεικνύει μια σχετικά σταθεροποίηση, εντούτοις τα μεγάλα δημόσια έργα ήταν ελάχιστα. Συγκεκριμένα, μόλις 15 έργα ήταν προϋπολογισμού υψηλότερου των 20 εκατ. ευρώ και μόλις δύο διαγωνισμοί ήταν αξίας άνω των 100 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων μάλιστα ο ένας εκτιμάται ότι θα χρειαστεί τουλάχιστον δύο - τρία χρόνια ωρίμανσης έως ότου υπάρξει ανάδοχος. Ο λόγος για το έργο ΣΔΙΤ για τον οδικό άξονα Καλαμάτας - Μεθώνης, το κόστος του οποίου εκτιμάται ότι θα κυμανθεί περίξ των 200 εκατ. ευρώ. Η σύμβαση με τον ανάδοχο θα έχει διάρκεια 30 χρόνια, εκ των οποίων τέσσερα θα αφορούν την κατασκευαστική περίοδο και τα υπόλοιπα 26 τη συντήρηση. Το έτερο σημαντικό έργο ήταν ένα ακόμα ΣΔΙΤ για την κατασκευή 3.000 φοιτητικών κατοικιών στην Κρήτη. Πρόκειται για σύμβαση αξίας 255 εκατ. ευρώ, για την οποία ανάδοχος εκτιμάται ότι θα υπάρξει εντός του φετινού πρώτου εξαμήνου.

Ενα επιπλέον αρνητικό στοιχείο είναι ότι ακόμα και τα έργα που δημοπρατήθηκαν, δεν εγγυώνται την αύξηση της παραγωγής στις κατασκευές, δεδομένων των σημαντικών γραφειοκρατικών και κανονιστικών ζητημάτων που συχνά απαντώνται στον κλάδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 345 έργα που δημοπρατήθηκαν



Οι μεγάλες εκπτώσεις εξακολουθούν να υφίστανται και σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΑΤΕ, η μέση έκπτωση ανά διαγωνισμό κατά το 2019 διαμορφώθηκε σε 51,7%, από 56,2% το 2018 και 58,35% το 2017.

Πέρυσι έγιναν οι διαγωνισμοί για τον οδικό άξονα Καλαμάτας - Μεθώνης και την κατασκευή φοιτητικών κατοικιών στην Κρήτη.

το 2019, αποτέλεσμα υπήρξε σε μόλις 181 εξ αυτών. Στα υπόλοιπα εκκρεμούν ακόμα οι οριστικές αποφάσεις, ώστε να αναδειχθούν ανάδοχοι. Το 2018, επί συνόλου 351 διαγωνισμών, αποτέλεσμα υπήρξε στους 271 εξ αυτών.

Επιπλέον, οι μεγάλες εκπτώσεις εξακολουθούν να υφίστανται, καθώς αρκετές εταιρείες υποχρεώνονται να υποβάλουν χαμηλές προσφορές, προκειμένου να διατηρήσουν τον μηχανισμό τους σε λειτουργία, ή ενδεχομένως επειδή εκτιμούν ότι θα μπορέσουν να εξασφαλίσουν περισσότερα έσοδα από τα έργα που θα αναλάβουν στο μέλλον,

ποντάροντας στα παρωχημένα τιμολόγια με τα οποία λειτουργούν οι δημόσιες υπηρεσίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΑΤΕ, η μέση έκπτωση ανά διαγωνισμό κατά το 2019 διαμορφώθηκε σε 51,7%, από 56,2% το 2018 και 58,35% το 2017.

Η εικόνα «ανομβρίας» στον κλάδο επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), το οποίο για ακόμα μια χρονιά παρουσίασε υποαπόδοση, έναντι του αρχικού στόχου. Συγκεκριμένα, το ΠΔΕ «έκλεισε» στα 5,64 δισ. ευρώ, έναντι του προβλεπόμενου προϋπολογισμού 6,75 δισ. ευρώ, με αποτέλεσμα να μην απορροφηθούν 1,1 δισ. ευρώ, η πλειονότητα των οποίων ήταν εθνικού πόρου. Αντίστοιχα και το 2018, επί του ίδιου προϋπολογισμού του ΠΔΕ, δηλαδή 6,75 δισ. ευρώ, δεν απορροφήθηκαν 513 εκατ. ευρώ. Η φετινή υστέρηση αποδίδεται στις εκλογές στην Τοπική Αυτοδιοίκηση που οδήγησαν στη ματαιώση ή

στην πολύμηνη καθυστέρηση σειράς έργων.

Όπως αντιλαμβάνεται κανείς, το «στοίχημα» της ηγεσίας του υπουργείου Υποδομών είναι ιδιαίτερα κρίσιμο. Σύμφωνα με στελέχη της αγοράς, η αναμόρφωση του κλάδου θα πρέπει να ξεκινήσει από τη μεταρρύθμιση του μηχανισμού παραγωγής και ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, καθώς ο πρόσφατος νόμος του 2016 έχει προκαλέσει μυριάδες προβλήματα, επιτείνοντας τη γραφειοκρατία και τις πολυετείς καθυστερήσεις, κυρίως σε επίπεδο αναθέσεων. Παράλληλα, η επιθυμία της νέας ηγεσίας να διαφοροποιήσει υφιστάμενους διαγωνισμούς (π.χ. ΒΟΑΚ), να αλλάξει αναδόχους σε υφιστάμενες συμβάσεις (π.χ. Πάτρα - Πύργος) ή και να αφήνει άλλους διαγωνισμούς μετώπου επί μήνες (π.χ. Αμβρακία Οδός) δεν θεωρείται ότι συμβάλλει προς την κατεύθυνση της επιτάχυνσης των διαδικασιών και την απελευθέρωση «δυνάμεων» στον κλάδο.