

Ανάθεση σε περισσότερες της μιας εργολαβίες



Την ανάθεση σε περισσότερες της μιας εργολαβίες του έργου κατασκευής του αυτοκινητόδρομου **Πάτρας - Πύργου, μήκους 75 χλμ.** και προϋπολογισμού κατασκευής 475 εκατ. ευρώ, έτσι ώστε και το έργο να ολοκληρωθεί ταχύτερα και να διατηρηθούν θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα, ζητά από τον υπουργό Υποδομών Μιχάλη Χρυσοχοϊδη ο **ΣΑΤΕ** (Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών).

ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ**Μάχη εργολάβων
για το μισό δισ.
και τα διόδια**

Μήλην της Εριδος η εκμετάλλευση των διοδίων Πάτρας-Πύργου. Οι μικρομεσαίοι εργολάβοι ζητούν να μπουν και αυτοί στις νέες δημοπρασίες του δυτικού άξονα Πελοποννήσου, ώστε να μην πέσει το έργο... σαν ώριμο φρούτο στα χέρια του εργολαβικού καρτέλι. **ΣΕΛ. 36**

ΔΗΜΟΠΡΑΤΕΙΤΑΙ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΠΑΤΡΑ-ΠΥΡΓΟΣ ΩΣ ΔΗΜΟΣΙΟ ΕΡΓΟ ΜΕ ΠΥΚΝΑ ΔΙΟΔΙΑ ΚΑΙ ΠΕΝΤΕ ΑΝΟΙΧΤΑ ΜΕΤΩΠΑ

Πόλεμος εργολάβων για μισό δισ. ευρώ

Του **ΑΡΓΥΡΗ ΔΕΜΕΡΤΖΗ**

Με πέντε ανοιχτά μέτωπα προσδιορίστηκε για τις 27 Ιανουαρίου 2015 να δημοπρατηθεί το έργο κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος, μήκους 75 χιλιομέτρων, προϋπολογισμού κατασκευής 475 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ ήδη άρχισε ο πόλεμος μεταξύ των εργολάβων για τη διανομή της πίτας του έργου, αλλά και τον έλεγχο των μελλοντικών εισπράξεων διοδίων.

Ο σύνδεσμος των μικρομεσαίων εργολάβων (ΣΑΤΕ) με επιστολή του προς τον υπουργό Υποδομών Μ. Χρυσοχοϊδη ζητά το έργο να γίνει με περισσότερες της μιας εργολαβίες. Δηλαδή να μην πέσει σαν... ώριμο φρούτο στις μεγάλες εργολαβικές κοινοπραξίες, που ήδη κρατούν στα χέρια τους το δίκτυο των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων της χώρας.

Μάλιστα ο ΣΑΤΕ επικαλείται την πρόσφατη κατάργηση των κατώτατων ορίων συμμετοχής στις δημοπρασίες έργων, που άνοιξε την πόρτα ώστε οι μεγάλοι εργολάβοι να μπαίνουν και στα μικρά έργα, ζητώντας αντίστοιχα και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις να μπορούν ισότιμα να μετέχουν στις διαδικασίες των δημόσιων συμβάσεων και μεγάλων έργων. Ειδικά σήμερα, που, όπως σημειώνει ο σύνδεσμος, τα δημοπρατούμενα δημόσια έργα είναι ανύπαρκτα, αφού το μεγαλύτερο κομμάτι χρηματοδότησής τους από το νέο ΕΣΠΑ έχει δεσμευθεί στις εργολαβικές αποζημιώσεις των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων.

Τα πέντε ανοιχτά μέτωπα δημοπρατίας του έργου είναι:

1 «Φουσκωμένος» ο προϋπολογισμός. Δημοπρατείται μόνον ένα τμήμα του άξονα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, με ακριβότερο τμήμα τουλάχιστον κατά 30% και παράλληλη δυνατότητα επέκτασης της σύμβασης κατά 18 εκατομμύρια ευρώ, για πρόσθετα έργα αναβάθμισης υφιστάμενων κάθετων δρόμων, διαπλητύσεις και κατασκευή ανισόπεδου κόμβου Αράξου.

Συγκεκριμένα, ο νέος προϋπολογισμός δημοπρατίας του έργου διαμορφώθηκε σε 475 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 340 εκατομμυρίων ευρώ των αρχικών επίσημων προβλέψεων του υπουργείου Υποδομών.

Σύμφωνα με τις επίσημες ανακοινώσεις του υπουργείου, πριν το έργο αποκοπεί από τη σύμβαση παραχώρησης της «Ολυμπίας Οδού», για να γίνει ως δημόσιο έργο, είχε κατασκευαστεί από την ομώνυμη κοινοπραξία (συμμετέχουν η γαλλική Vinci και οι μεγάλοι του κατασκευαστικού τομέα «Ακτωρ», «J&P-Αβας», ΤΕΡΝΑ) κατά 60% και είχαν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις.

Η δημοπρατία των 75 χιλιομέτρων από τον Πύργο μέχρι το Καλό Νερό Μεσσηνίας είναι στον αέρα...



» Οι μικρομεσαίοι εργολάβοι ζητούν να μπουν στις δημοπρασίες του δυτικού άξονα Πελοποννήσου και να μην πάει το έργο αποκλειστικά στα χέρια των μεγαλοεργολάβων

Τώρα η αύξηση του προϋπολογισμού του έργου αποδίδεται σε πρόσθετες κατασκευαστικές ανάγκες και δαπάνες απαλλοτριώσεων και αρχαιολογικών ερευνών.

2 «Λάστιχο» το χρονοδιάγραμμα. Στο νόμο, που εξασφάλισε πρόσθετες εργολαβικές χρηματοδοτήσεις ύψους 2,2 δισ. ευρώ για την επανεκκίνηση των μεγάλων οδικών έργων, προβλέφθηκε ότι «το τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα χαρακτηρίζεται έργο υποδομής άμεσης προτεραιότητας και θα δημοπρατηθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του 2014» (άρθρο 5, ν. 4219/2013).

Το έργο δημοπρατείται με τουλάχιστον οκτώ μήνες καθυστέρηση. Η πρόβλεψη της διακήρυξης είναι να ολοκληρωθεί σε 36 μήνες, περί τα μέ-

σα του 2018. Δηλαδή με δύο χρόνια καθυστέρηση από τις αρχικές προβλέψεις. Πάντως ο ΣΑΤΕ, σπεύδοντας να προλάβει τυχόν επιχειρήματα «περί καθυστέρησης της δημοπρασίας έως ότου ετοιμαστούν τεύχη για τη δημοπρατία σε παρτίδες», σημειώνει:

«Ήδη από την πρώτη φάση των διαγωνισμών για την παραχώρηση του συγκεκριμένου έργου έχουμε διανύσει περισσότερα από 13 χρόνια (Ιανουάριος του 2001 εγκρίθηκε η διακήρυξη προεπιλογής των σχετικών έργων) και με τις αναμενόμενες δικαστικές διενέξεις το διάστημα θα επιμηκυνθεί περαιτέρω». Επίσης σημειώνει ότι όταν έγινε η παραχώρηση της «Ολυμπίας Οδού» είχε ανακοινωθεί πως το έργο, συμπεριλαμβανομένου και του τμήματος που τώρα δημοπρατείται, θα έχει ολοκληρωθεί ως το 2016.

3 «Κουτσουρεμένο» το έργο. Από το συνολικό τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, μήκους 150 χιλμ., που αφαιρέθηκε τον περασμένο Δεκέμβριο από την εργολαβία της «Ολυμπίας Οδού», στο πλαίσιο της συμφωνίας για την επανεκκίνηση των οδικών έργων, για να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο, δημοπρατείται μόνον το τμήμα Πάτρα-Πύργος 75 χιλιομέτρων. Υπολείπεται τμήμα μήκους 75 χιλιομέτρων, δηλαδή το άλλο μισό έργο –και ιδιαίτερα το δύσκολο τμήμα

» Ο ΣΑΤΕ καταγγέλλει «πάγωμα» των δημόσιων έργων, λόγω δέσμευσης του νέου ΕΣΠΑ στις εργολαβικές αποζημιώσεις των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων

από τον Πύργο μέχρι το Καλό Νερό –είναι στον αέρα, χωρίς συγκεκριμένες δεσμεύσεις πόρων και χρονοδιαγραμμάτων για την κατασκευή του.

Στο μεταξύ πυκνώνουν τα στοιχεία που δείχνουν ότι τα υπολειπόμενα τμήματα δεν πρόκειται να κατασκευαστούν σε ορατό χρόνο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι πόροι από το νέο ΕΣΠΑ δεσμεύθηκαν στα εργολαβικά «πρωτοκόμια» των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων και δεν υπάρχει χρηματοδότηση για άλλα δημόσια έργα.

4 Προβλήματα στη χρηματοδότηση. Το τμήμα Πάτρα-Πύργος δημοπρατείται με καθυστέρηση οκτώ μηνών, λόγω εμπλοκών στη χρηματοδότησή του. Φαίνεται όμως ότι δεν έχει «κλειδώσει» μέχρι σήμερα η χρηματοδότηση του έργου και ότι ε-

ξακολουθούν να είναι σε εκκρεμότητα οι διαδικασίες για την ένταξή του στο ΣΕΣ 2014-2020, χωρίς να αποκλείονται νέες εμπλοκές και καθυστερήσεις. Όσο για το άλλο μισό έργο ακολουθεί την πορεία των δημόσιων έργων, που μένουν στον αέρα.

Μάλιστα, ο ΣΑΤΕ, με άλλη επιστολή του, ζητά από το γενικό γραμματέα Δημοσίων Επενδύσεων (ΕΣΠΑ) Γιώργο Γιαννούση επειγούσα συνάντηση, για το «ζήτημα της προβλεπόμενης χρηματοδότησης τεχνικών έργων κατά τη διάρκεια του επόμενου κοινοτικού χρηματοδοτικού προγράμματος ΣΕΣ 2014-2020», αφού, όπως σημειώνει, «από συγκρίνουσες πληροφορίες φαίνεται να έχει ήδη δεσμευθεί, για την κατασκευή των έργων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων και άλλων μεγάλων έργων, μέρος επίσης για τα συνεχιζόμενα μεγάλα έργα-γέφυρες, οπότε για το μεγάλο πλήθος των μικρομεσαίων εργολαβικών επιχειρήσεων απομένει ένα πολύ μικρό μέρος».

5 Πυκνά διόδια σε δημόσιο έργο. Στο τμήμα των 75 χιλιομέτρων από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο προβλέπονται δύο μετωπικοί σταθμοί στα Χανάκια (67ο χιλμ.) και στα Τσουκαλέικα (8ο χιλμ.).

Εκτός όμως από τους δύο μετωπικούς σταθμούς, θα δημιουργηθούν και δύο πλευρικοί σταθμοί διοδίων (με ράμπες εισόδου-εξόδου) στον κόμβο της Αμαλιάδας και στην Κάτω Αχαΐα.

Το δίκτυο διοδίων συνδέεται με τα ακολουθούμενα σενάρια χρηματοδότησής του, χωρίς να έχει αποκλειστεί το ενδεχόμενο αφού κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο να παραχωρηθεί μελλοντικά σε ιδιώτες εργολάβους η συντήρηση και εκμετάλλευσή του.

Ανταγωνισμός

Για το αίτημα που διατυπώνει, το έργο να δημοπρατηθεί με περισσότερες της μιας εργολαβίες, ο ΣΑΤΕ σημειώνει ότι αυτό θα έχει αποτέλεσμα να δοθεί η ευκαιρία συμμετοχής και μικρομεσαίων εταιρειών, να αυξηθεί ο ανταγωνισμός προς όφελος του Δημοσίου, αλλά και να διατηρηθούν θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό κλάδο.

Όπως υπογραμμίζεται στην επιστολή του ΣΑΤΕ προς τον υπουργό ΥΜΕΔΙ Μιχάλη Χρυσοχοϊδη, το αίτημα ανταποκρίνεται πλήρως στην πρόσφατη κατάργηση των κατώτατων ορίων συμμετοχής στις δημοπρασίες έργων και των προβλέψεων και των προτροπών των νέων Ευρωπαϊκών Οδηγιών για «παρτιδοποίηση» των έργων (οδηγία 24/2014, άρθρο 46), όπου αυτό είναι εφικτό, προκειμένου και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις να μπορούν ισότιμα να μετέχουν στις διαδικασίες των δημόσιων συμβάσεων.

«Να δημοπρατηθεί το Πάτρα - Πύργος σε πιο μικρά έργα»

Τι λέει ο ΣΑΤΕ για τον οδικό
άξονα κόστους 475.000.000 €

ΕΠΙΣΤΟΛΗ με την οποία ζητεί να «σπάσει» σε μικρότερα τμήματα ο οδικός άξονας Πάτρα - Πύργος, που δημοπρατείται ως ενιαίο έργο με προϋπολογισμό περί τα 475.000.000 ευρώ, έστειλε στον υπουργό Υποδομών Μιχάλη Χρυσοχοϊδη η διοίκηση του εργοληπτικού συνδέσμου ΣΑΤΕ. Το έργο, στη σημερινή μορφή του, οδεύει προς τους ισχυρούς εργολάβους οι οποίοι κατασκευάζουν την Ολυμπία Οδό.

Γι' αυτό η διοίκηση του ΣΑΤΕ θεωρεί ότι πρέπει να κοπεί σε μικρότερα τμήματα, ώστε «και το έργο να ολοκληρωθεί ταχύτερα και

να διατηρηθούν θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα». Οπως υποστηρίζουν στον σύνδεσμο, «με τον τρόπο αυτόν επισημαίνεται ότι και εταιρίες μικρότερες της 7ης τάξης θα μπορούν να μετέσχουν στις δημοπρασίες, ειδικά σήμερα, που τα δημοπρατούμενα έργα είναι ανύπαρκτα». Το έργο προκηρύχθηκε αυτές τις ημέρες, με ημερομηνία κατάθεσης προσφορών την 27η Ιανουαρίου 2015. Πρόκειται για τμήμα το οποίο είχε ενταχθεί στη σύμβαση παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού, αλλά τελικά εξαιρέθηκε, στο πλαίσιο της συμφωνίας επανεκκίνησης των έργων τον περα-

σμένο Δεκέμβριο. Ο ΣΑΤΕ, που εκπροσωπεί μεσαίου μεγέθους καθώς και μεγάλες εργοληπτικές επιχειρήσεις, θεωρεί ότι η κυβέρνηση έχει ήδη δεσμεύσει τα περισσότερα κονδύλια από το επόμενο ΕΣΠΑ σε έργα-γέφυρες (που «σέρνονται» από το προηγούμενο ΕΣΠΑ), με αποτέλεσμα οι μικρότερες τεχνικές εταιρίες να μην έχουν αντικείμενο. Γι' αυτόν τον λόγο, με άλλη επιστολή του, ζητά από τον γενικό γραμματέα Δημοσίων Επενδύσεων (ΕΣΠΑ) Γιώργο Γιαννούση επειγούσα συνάντηση.

Φ. Κόλλιας

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΤΟΝ ΜΙΧΑΛΗ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗ ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΠΥΡΓΟΥ

Οι εργολάβοι ζητούν «σπάσιμο» του έργου

Του ΣΩΤΗΡΗ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

Την ανάθεση σε περισσότερες της μιας εργολαβίες, του έργου κατασκευής του αυτοκινητόδρομου Πάτρας - Πύργου, μήκους 75 κλμ. και προϋπολογισμού κατασκευής 475 εκ. ευρώ, έτσι ώστε και το έργο να ολοκληρωθεί ταχύτερα και να διατηρηθούν θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα, ζητά από τον υπουργό Υποδομών Μιχάλη Χρυσόχοϊδη ο ΣΑΤΕ. Οπως υπογραμμίζεται σε επιστολή, το αίτημα ανταποκρίνεται πλήρως στην πρόσφατη κατάργηση των κατωτά-

των ορίων συμμετοχής στις δημοπρασίες έργων και των προβλέψεων και των προτροπών των νέων Ευρωπαϊκών Οδηγιών για παρτιδοποίηση των έργων (οδηγία 24/2014, άρθρο 46), όπου αυτό είναι εφικτό, προκειμένου και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις να μπορούν ισότιμα να μετέχουν στις διαδικασίες των δημοσίων συμβάσεων.

Με τον τρόπο αυτό, επιστημαίνεται, και εταιρείες μικρότερες της 7ης τάξης θα μπορούν να μετέχουν στις δημοπρασίες, ειδικά σήμερα που τα δημοπρατούμενα έργα είναι ανύπαρκτα.



Η δημοπράτηση του έργου προσδιορίστηκε για τις 27 Ιανουαρίου 2015, ενώ προχωρούν οι διαδικασίες για την ένταξή του στο ΣΕΣ 2014-2020

Να σημειωθεί ότι η δημοπράτηση του έργου προσδιορίστηκε για τις 27 Ιανουαρίου 2015, ενώ προχωρούν οι διαδικασίες για την έντα-

ξη του στο ΣΕΣ 2014-2020. Η πρόβλεψη της διακήρυξης είναι να ολοκληρωθεί σε 36 μήνες, δηλαδή περί τα μέσα του 2018, μάλιστα, με δυνα-

τότητα επέκτασης της σύμβασης κατά 18 εκατ. ευρώ, για πρόσθετα έργα αναβάθμισης υφιστάμενων κάθετων δρόμων, διαπλατύνσεις και κατασκευή ανισόπεδου κόμβου Αράξου.

Ο ΣΑΤΕ τονίζει στην επιστολή του πως με την πρόταση αυτή «δεν απαγορεύεται η συμμετοχή των μεγάλων ομίλων της χώρας στις δημοπρασίες, αφού μετά την κατάργηση των κατωτάτων ορίων έχουν δικαίωμα συμμετοχής σε όλες τις, εν Ελλάδι, δημοπρασίες», ενώ «οδηγεί σε ευθεία αύξηση των ανταγωνιστικών συνθηκών, εις όφελος του ελλη-

νικού Δημοσίου και της κοινωνικής ευημερίας των πολιτών».

ΕΡΩΤΗΣΗ Ν. ΤΣΟΥΚΑΛΗ

Στο μεταξύ, ερώτηση προς τον υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατέθεσε ο βουλευτής της ΔΗΜΑΡ Νίκος Τσοούκαλης, ζητώντας να ενημερωθεί, ποια είναι τα αίτια για τις αλλαγές στον προϋπολογισμό, την κατάργηση συνδέσεων και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου του αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος και των σχετικών με αυτό βελτιωτικών έργων στο υπάρχον εθνικό οδικό δίκτυο.