

Καταγγελία ΣΑΤΕ: «Πετούν» τους μικρούς εργοδότες από την Εγνατία

ΤΟΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ των μεσαίων και μικρών εργολάβων από τα έργα συντήρησης της Εγνατίας Οδού, που δημοπρατούνται τον επόμενο μήνα, καταγγέλλει ο Σύνδεσμος Ανωνύμων Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ). Σε χθεσινή ανακοίνωσή του επισημαίνει ότι χωρίστηκαν σε δύο εργολαβίες, με προϋπολογισμό 60,97 εκατ. ευρώ η καθεμία, στις οποίες καλούνται να πά-

ρουν μέρος μόνον εταιρείες 7ης τάξης, στην οποία ανήκουν μόνον οι «μεγάλοι» του κατασκευαστικού τομέα. Ο ΣΑΤΕ ζητά να χωριστεί η εργολαβία της Εγνατίας σε περισσότερα τμήματα, ώστε να μπορούν να πάρουν μέρος και μικρότερες εταιρείες, οι οποίες πλήττονται από τις πρόσφατες ρυθμίσεις του υπουργείου Υποδομών που επιτρέπουν στους «μεγάλους» να συμμε-

τέχουν σε όλους τους διαγωνισμούς, ανεξάρτητα από τους προϋπολογισμούς των έργων. Υπενθυμίζει ότι οι χρηματοδοτήσεις του νέου ΕΣΠΑ θα διατεθούν κυρίως στους αυτοκινητόδρομους, με αποτέλεσμα να μένουν ελάχιστα κονδύλια για έργα μικρότερης κλίμακας και να οδηγούνται σε αφανισμό οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις. **Χ.ΤΖ.**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ

Αντιδρούν οι «μικροί» εργολάβοι για το νέο ΕΣΠΑ

Ανεβάζουν τους τόνους οι τεχνικές εταιρείες καθώς οι διοικήσεις των εργοληπτικών οργανώσεων θεωρούν πως δεν περισεύει ούτε ευρώ από το νέο ΕΣΠΑ για τις μικρότερες επιχειρήσεις. Με συνεχείς παρεμβάσεις υποστηρίζουν πως σχεδόν όλα τα κονδύλια **οδεύουν προς μεγάλα έργα** που είναι αντικείμενο των πέντε ισχυρότερων ομίλων του κλάδου, ενώ ζητούν ραντεβού με τις ηγεσίες των υπουργείων Ανάπτυξης και Υποδομών.

Οι διοικήσεις των μικρότερων εταιρειών υποστηρίζουν πως ακόμα και σε περιπτώσεις όπου το δημόσιο μπορεί να προκηρύξει μικρότερα έργα, επιλέγει τους διαγωνισμούς μεγάλου προϋπολογισμού που απευθύνονται σε λίγους, όπως συνέβη πρόσφατα στην Εγνατία Οδό. Η διοίκηση της τελευταίας προκήρυξε δύο διαγωνισμούς συντήρησης ύψους 60 εκατ. ευρώ, που στην ουσία αποτελούσαν απαραίτητη ένωση για την ολοκλήρωση άλλων εργολαβιών.

«Απειλούνται περίπου 900 επιχειρήσεις και γύρω στις 5.000 ατομικές εταιρείες οι οποίες εκτελούσαν επί δεκαετίες μικρότερα έργα στην περιφέρεια», λέει ο κ. Αθουσάκης, πρόεδρος του ΣΑΤΕ (Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών), και υπενθυμίζει πως στις αρχές της εβδομάδας η διοίκηση του συνδέσμου ζήτησε να σπάσει σε περισσότερες εργολαβίες το τμήμα Πάτρα – Πύργος που προκηρύχθηκε προ ημερών με προϋπολογισμό 475 εκατ. ευρώ.

Οι διοικήσεις των εργοληπτικών οργανώσεων που εκπροσωπούν μικρότερες τεχνικές εταιρείες αντιδρούν γιατί ακόμα και για τα έργα που προγραμματίζονται ασκούνται πιέσεις να δημοπρατηθούν ως μεγάλες εργολαβίες. «Πρόσφατα ο εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων μας είπε πως μπορεί να χρηματοδοτήσει τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), αλλά ως ενιαία εργολαβία», λέει παράγοντας εξ αυτών. Όταν οι εργολάβοι διαμαρτυ-

ρήθηκαν ο εκπρόσωπος της ΕΤΕπ τους είπε **«να γίνουν υπεργολάβοι των ομίλων που θα αναλάβουν το έργο»**.

«Η σαλαμοποίηση των έργων δεν ωφέλησε», υποστηρίζει η άλλη πλευρά, που υπενθυμίζει τις συνεχείς υπερβάσεις, τις καθυστερήσεις και τις αλλαγές εργολάβων που συνόδευε επί δύο δεκαετίες τις εργολαβίες στο εθνικό δίκτυο της χώρας. «Άλλο σαλαμοποίηση και άλλο η προκήρυξη του ΒΟΑΚ ως μία εργολαβία του 1 δισ. ευρώ», απαντά ο κ. Αθουσάκης. Ο ίδιος υπενθυμίζει πως σχεδόν όλοι οι φορείς της Κρήτης αντιδρούν στην ιδέα κατασκευής του έργου με σύμβαση παραχώρησης που θα συνοδεύεται από διόδια. Όμως, χρήματα από το νέο ΕΣΠΑ δεν υπάρχουν παρά μόνο για δύο - τρεις μικρές εργολαβίες του ΒΟΑΚ.

Οι διοικήσεις των τεχνικών εταιρειών αντιδρούν και στο γεγονός πως **καταργήθηκαν τα κατώτατα όρια των εργοληπτικών πτυχίων** και οι μεγάλοι όμιλοι μπορούν ευκολότερα να διεκδικούν μικρότερα έργα. Την ίδια στιγμή, παραμένουν τα ανώτατα όρια, μέχρι να δημοσιευθεί το προεδρικό διάταγμα με το οποίο θα αλλάξει το καθεστώς των εργοληπτικών πτυχίων. Η ηγεσία του υπουργείου Υποδομών είχε υποσχεθεί πως θα υπάρχει προσέκλιση του προεδρικού διατάγματος από τον Σεπτέμβριο, αλλά μέχρι σήμερα το κείμενο αγνοείται.

Σημειώνεται, πάντως, πως οι ισχυροί όμιλοι είχαν ούτως ή άλλως θυγατρικές με πτυχία χαμηλότερης τάξης ώστε να διεκδικούν μικρότερα έργα. Όμως, οι εργολήπτες υποστηρίζουν πως τώρα είναι πιο εύκολη η συμμετοχή τους, ενώ οι μικρότεροι δεν μπορούν να διεκδικήσουν έργα άνω των 50 εκατ. ευρώ. **■**

Φώτης Κόλλιας



Νέα «δωράκια» στους μεγαλοεργολάβους

Μετά τη δημοπράτηση του αυτοκινητόδρομου Πάτρας-Πύργου ως ενιαίου έργου και την πρόσκληση συμμετοχής σ' αυτή μόνο των ελάχιστων μεγάλων κατασκευαστικών επιχειρήσεων, ακόμη δύο έργα δημοπρατούνται με αποκλεισμό των εκατοντάδων μικρομεσαίων επιχειρήσεων, αφού καλούνται να συμμετάσχουν μόνο οι κατασκευαστικές εταιρείες 7ης και 6ης τάξης.

Ο σύνδεσμος των μικρομεσαίων εργολάβων καταγγέλλει ότι πρόκειται για τη λειτουργία και συντήρηση της Εγνατίας Οδού για την επόμενη τριετία (2015-2018), η οποία χωρίστηκε σε δύο εργολαβίες, προϋπολογισμού 60.975.609,76 ευρώ η κάθε μία, τις οποίες προκήρυξε η Εγνατία Οδός Α.Ε. για τον επόμενο μήνα.

Και στις δύο προκηρύξεις αναφέρεται πως στο διαγωνισμό καλούνται να συμμετάσχουν μόνο εταιρείες 7ης τάξης ή κοινοπραξία τουλάχιστον δύο εταιρειών 6ης τάξης.

Ο ΣΑΤΕ αντέδρασε και στο νέο κρούσμα αποκλεισμού από δημοπρατήσεις έργων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και, μάλιστα, σε μια περίοδο κατά την οποία τα δημοπρατούμενα έργα είναι ελάχιστα, έως ανύπαρκτα.

Σε έγγραφό του προς την Εγνατία Οδό Α.Ε., το οποίο κοινοποιεί

στον υπουργό ΥΜΕΔΙ, υ-

πογραμμίζει ότι δεδομένης της πρόσφατης κατάργησης των κατώτατων ορίων συμμετοχής σε διαγωνισμούς για όλες τις κατασκευαστικές εταιρείες, 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, φρονεί ότι πρέπει και τα συγκεκριμένα έργα να δημοπρατηθούν σε παρτίδες, ώστε να καταστεί εφικτή η συμμετοχή στον διαγωνισμό και μικρότερων εταιρειών.

Επισημαίνει, μάλιστα, πως οι δημοπρατήσεις έργων ως ενιαίων δεν συνεπάγονται κατ' ανάγκην την ταχύτερη και οικονομικότερη υλοποίησή τους, οπωσδήποτε δεν θα διευκολύνουν ούτε τη διατήρηση των περισσότερων εταιρειών του κλάδου ούτε τις θέσεις απασχόλησης που θα δημιουργηθούν στη διάρκεια εκτέλεσής τους.

Αντίθετα, τονίζει ο ΣΑΤΕ, η πρόσφατη κατάργηση των κατώτατων ορίων συμμετοχής σε δημοπρασίες έργων δεν απαγορεύει τη συμμετοχή των μεγάλων ομίλων σε οποιονδήποτε διαγωνισμό. Κι αυτό, σε μια περίοδο που το μεγαλύτερο κομμάτι του τμήματος του νέου κοινοτικού χρηματοδοτικού προγράμματος ΣΕΣ 2014-2020, το οποίο αφορά τεχνικά έργα, έχει ήδη δεσμευθεί για την κατασκευή των έργων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων και άλλων μεγάλων έργων, αφήνοντας ένα πολύ μικρό μέρος σε έργα που ενδεχομένως αναλάβουν μικρομεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις.

Με δυο λόγια, υπογραμμίζει ο ΣΑΤΕ, «η κυβέρνηση οδηγεί σε συγκέντρωση των έργων στα χέρια των ελάχιστων, δημιουργώντας συνθήκες καταστροφής για τους πολίτες».

Α. ΔΕΜΕΡΤΖΗΣ

**» Ο ΣΑΤΕ καταγγέλλει
δημοπρασίες
122 εκατ. ευρώ
στην Εγνατία Οδό
στα μέτρα των
μεγάλων
κατασκευαστών**

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Συγκέντρωση έργων στους μεγάλους

» **Δύο ακόμη** έργα δημοπρατούνται με αποκλεισμό των εκατοντάδων μικρομεσαίων επιχειρήσεων, αφού καλούνται να συμμετάσχουν μόνο οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες 7ης και 6ης τάξης, καταγγέλλει ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών. Αφορούν τη λειτουργία και συντήρηση της Εγνατίας Οδού για την επόμενη τριετία (2015-2018), η οποία χωρίστηκε σε δυο εργολαβίες, προϋπολογισμού 60.975.609,76 ευρώ η κάθε μια, τις οποίες προκήρυξε η Εγνατία Οδός Α.Ε. για τον επόμενο μήνα. Και στις δυο προκηρύξεις αναφέρεται πως στον διαγωνισμό καλούνται να συμμετάσχουν μόνο εταιρείες 7ης τάξης ή κοινοπραξία τουλάχιστον δυο εταιρειών 6ης τάξης.