



Την ακύρωση των 8 διαγωνισμών για τον οδικό άξονα Πάτρας - Πύργου και των δύο διαγωνισμών για τον Βόρειο Οδικό Αξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) εξετάζει σοβαρά το υπουργείο Υποδομών.

Το επιτελείο του νέου υπουργού Κώστα Καραμανλή «περνάει από κόσκινο» τις συμβάσεις, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η εκτίμηση ότι τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν στα δύο έργα, λόγω του τρόπου που έχουν σχεδιαστεί, θα είναι ανυπέρβλητα και θα προκαλέσουν πολύ περισσότερα προβλήματα από τη νέα καθυστέρηση για την επαναδημοπράτησή τους.

Κομβικό ζήτημα, το οποίο θα πρέπει να κριθεί σε ανώτατο κυβερνητικό επίπεδο, είναι και ο τρόπος χειρισμού του ζητήματος που έχει δημιουργηθεί με την απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τις εταιρείες που συμμετείχαν σε «καρτέλ» για τα δημόσια έργα.

Σύμφωνα με πηγές του περιβάλλοντος του νέου υπουργού, η ακύρωση μιας σειράς από διαγωνισμούς που έχουν τα τελευταία χρόνια προκηρυχθεί είναι προτιμότερη από τη συνέχισή τους. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο οδικός άξονας Πάτρας - Πύργου (75 χλμ. σε νέα χάραξη), ο οποίος ήταν αρχικά μέρος της παραχώρησης στην Ολυμπία Οδό και «κόπηκε» με την αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης το 2013. Εκτοτε, το έργο άρχισε να... φουσκώνει και να ξεφουσκώνει. Η τότε ηγεσία του υπουργείου Υποδομών όρισε τον προϋπολογισμό του έργου στα 443 εκατ. ευρώ, 103 εκατ. ευρώ περισσότερα απ' ό,τι είχε αρχικά υπολογιστεί.

Εν συνεχεία, η επόμενη ηγεσία του υπουργείου Υποδομών «ανέβασε» τον προϋπολογισμό στα 502 εκατ. ευρώ, επίσης χωρίς ουσιαστική αιτιολόγηση, και το δημοπράτησε «σαλαμοποιημένο» σε οκτώ κομμάτια, προκειμένου να το διεκδικήσουν εταιρείες χαμηλότερης τάξης. Όλοι οι επιλεγέντες ως ανάδοχοι προσέφεραν εκπτώσεις άνω του 50% και έτσι ο προϋπολογισμός του έργου «έπεσε» στα 293 εκατ. ευρώ. Η συνέχεια είναι γνωστή: οι δύο από τις τέσσερις συμβάσεις στις οποίες είχε μειοδοτήσει η κοινοπραξία «Τοξότης - Ομάδα Κατασκευών» του ομίλου Καλογρίτσα δόθηκαν τελικά στον πρώτο επιλαχόντα, ενώ η τύχη των άλλων δύο (Βάρδα - Κυλλήνη και Δουναίικα - Πύργος) κρίνεται από τις επιτροπές του υπουργείου Υποδομών στα τέλη του μήνα.

Τα ζητήματα στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι δύο: πρώτον, τι αποζημιώσεις θα δικαιούνται να διεκδικήσουν οι ανάδοχοι που έχουν ήδη υπογράψει τις πέντε από τις οκτώ συμβάσεις (σύμβουλοι του υπουργού εκτιμούν ότι είναι λιγότερο από 10 εκατ. ευρώ συνολικά). Και βέβαια με ποιον τρόπο θα κατασκευαστεί το έργο. Το μόνο σίγουρο είναι ότι η ακύρωση του διαγωνισμού θα προκαλέσει σημαντική καθυστέρηση. Στο επιτελείο του κ. Καραμανλή εκτιμούν ότι είναι προτιμότερη η όποια καθυστέρηση, από το να βρεθεί σε λίγους μήνες το Δημόσιο μπλεγμένο σε ένα έργο που δεν θα μπορεί να προχωρήσει. Η μεγάλη θυσία βέβαια θα είναι η απένταξή του από το ΕΣΠΑ.

Ο ίδιος προβληματισμός υπάρχει και για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Το υπουργείο Υποδομών είχε προωθήσει την κατασκευή του με τρεις τρόπους: το τμήμα Χανιά - Χερσόνησος με σύμβαση παραχώρησης, το τμήμα Χερσόνησος - Νεάπολη με ΣΔΙΤ και το υπόλοιπο ως δημόσιο έργο. Μάλιστα, στη σπουδή του να εμφανίσει πρόοδο στο έργο, το υπουργείο άλλαξε το τεχνικό αντικείμενο του έργου, ενώ ο διαγωνισμός βρισκόταν σε εξέλιξη (πέρασε στη β' φάση τον Μάρτιο), προσθέτοντας στο προς παραχώρηση τμήμα

Έρχεται νομοθετική ρύθμιση για την απεμπλοκή στο Άκτιο – Αμβρακία

Συντάχθηκε απο τον/την City Voice Team
Τετάρτη, 17 Ιουλίου 2019 10:37

Χανίων - Χερσονήσου και το τμήμα Κισσάμου - Χανίων, μήκους 32 χλμ. Σύμφωνα με πηγές του περιβάλλοντος του κ. Κώστα Καραμανλή, το έργο βρίσκεται εντελώς «στον αέρα». Δεν είναι επαρκώς μελετημένο, δεν έχει καν οριστική χάραξη, ούτε βέβαια απαλλοτριώσεις. Οπως εκτιμάται, η συνέχιση του διαγωνισμού θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια το Δημόσιο στη θέση του απολογουμένου και στην καταβολή αποζημιώσεων για τις καθυστερήσεις. Προεκλογικά ο κ. Καραμανλής είχε δηλώσει ότι το έργο πρέπει να δημοπρατηθεί ενιαίο.

Η εμπλοκή σε Ακτιο - Αμβρακία

Τη λήψη απόφασης σε ανώτατο κυβερνητικό επίπεδο, σχετικά με την εμπλοκή που έχει δημιουργηθεί μετά την απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για το καρτέλ στα δημόσια έργα, θα επιδιώξει η νέα ηγεσία του υπουργείου Υποδομών. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα ο διαγωνισμός «σκούπα» Ακτίου - Αμβρακίας, που πιθανότατα θα ακυρωθεί λόγω καταδικαστικής απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Σύμφωνα με πληροφορίες της «Κ», ο κ. Κώστας Καραμανλής θα προτείνει στο υπουργικό συμβούλιο την επίλυση του ζητήματος μέσω νομοθετικής ρύθμισης, το περιεχόμενο της οποίας δεν είναι γνωστό. Η απόφαση σε ανώτατο επίπεδο είναι αναγκαία προκειμένου να μην κατηγορηθεί ο νέος υπουργός ότι παίρνει μια απόφαση που ευνοεί ή «καταστρέφει» τις κατασκευαστικές εταιρείες. Σε κάθε περίπτωση, η λήψη απόφασης κρίνεται αναγκαία, καθώς έχει εκ των πραγμάτων δημιουργηθεί μια μόνιμη πηγή εμπλοκής στο σύστημα παραγωγής δημοσίων έργων στη χώρα μας.

Υπενθυμίζεται ότι, πέραν των προστίμων που επέβαλε στις εταιρείες που συμμετείχαν στο καρτέλ, η Επιτροπή Ανταγωνισμού ζήτησε να ληφθούν ουσιώδη μέτρα «αυτοκάθαρσης». Ως αποτέλεσμα, σε κάθε διαγωνισμό που συμμετέχουν οι εταιρείες αυτές, προσφεύγουν οι «αντίπαλοι» τους υποστηρίζοντας ότι δεν έχουν ληφθεί επαρκή μέτρα και, επομένως, δεν θα έπρεπε να γίνει δεκτή η συμμετοχή τους. Ετσι έχουν ασκηθεί προσφυγές στους διαγωνισμούς της γραμμής 4 του μετρό, αλλά και στην εργολαβία «σκούπα» για την ολοκλήρωση του άξονα Ακτίου - Αμβρακίας. Η δεύτερη περίπτωση είναι και η δυσκολότερη, καθώς όλα δείχνουν ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας θα κάνει δεκτή την προσφυγή κατά του αποτελέσματος του διαγωνισμού (προκρίθηκε η κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ-ΤΕΡΝΑ, η σύμβαση όμως δεν έχει υπογραφεί λόγω της εμπλοκής). Προ μηνός, το υπουργείο Υποδομών, διαβλέποντας την εξέλιξη αυτή, ακύρωσε την απόφαση κατακύρωσης του αποτελέσματος, προκειμένου οι συμμετέχοντες να υποβάλουν στοιχεία σχετικά με τα μέτρα αυτοκάθαρσης που έχουν λάβει. Στο υπουργείο Υποδομών σήμερα εκτιμούν πως με μια καταδικαστική απόφαση η μόνη λύση που απομένει θα είναι η ακύρωση και επαναδημοπράτηση του έργου,

Έρχεται νομοθετική ρύθμιση για την απεμπλοκή στο Άκτιο – Αμβρακία

Συντάχθηκε απο τον/την City Voice Team
Τετάρτη, 17 Ιουλίου 2019 10:37

που επίσης έχει ενταχθεί στο ΕΣΠΑ ως «γέφυρα».

Αντίθετα, στην περίπτωση του μετρό (γραμμή 4), λόγω του μεγάλου μεγέθους και της τεράστιας σημασίας του έργου, θα εξαντληθεί κάθε περιθώριο προκειμένου να μην ακυρωθεί ο διαγωνισμός, που βρίσκεται σε εξέλιξη.

kathimerini.gr