



Η αβεβαιότητα για την επόμενη ημέρα και η σχεδιαζόμενη επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων έχουν ως συνέπεια την καθυστέρηση όλων των μεγάλων έργων

Τοπίο στην ομίχλη τα εργοτάξια σε όλη τη χώρα

Δημόσια έργα που κερκιννοβατούν και κονδύλια που κινδυνεύουν να χαθούν. Νοσοκομεία που αναζητούν χρήματα ακόμη και για τα στοιχειώδη προκειμένου να λειτουργούν.

Δημόσιες συγκοινωνίες με ολοένα χαμηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης αφού ξεμένουμε και από λεωφορεία! Αυτά είναι μερικά μόνο από τα ανοικτά μέτωπα στους τομείς της καθημερινότητας που η κυβέρνηση καλείται να αντιμετωπίσει και να δώσει λύσεις, πέρα από τη διαπραγμάτευση με τους πιστωτές της χώρας.

Εως τώρα το βήμα που ακολουθείται, στα περισσότερα τουλάχιστον, είναι σημειωτόν.

«ΤΑ ΝΕΑ» ανοίγουν από σήμερα τον φάκελο των μεγάλων εκκρεμοτήτων και των μετώπων που αγγίζουν άμεσα την καθημερινότητα των πολιτών και καρτογραφούν την υφιστάμενη κατάσταση, καταγράφοντας ταυτόχρονα και τους σχεδιασμούς των αρμοδίων. Το πρώτο μέρος της έρευνας για τα ανοικτά μέτωπα αφορά τον τομέα των μεγάλων έργων τα οποία η υποχρηματοδότηση σε συνδυασμό με το κλίμα περί επικείμενης αναδιαπραγμάτευσης των συμβατικών όρων τα έχει πρακτικά καθλώσει.

Οι συνέπειες είναι άμεσες στα χρονοδιαγράμματα ολοκλήρωσής τους, αλλά και στην απασχόληση, αφού σημαντικός αριθμός εργαζομένων σε αυτά έχουν χάσει τις δουλειές τους.



ΤΟΥ ΠΡΟΚΟΠΗ ΠΟΥΛΑΚΑ

Με ρυθμούς χελώνας κινούνται οι εργασίες στα εργοτάξια σε όλη τη χώρα. Το πάγωμα των εκταμιεύσεων μεγάλων ποσών από την Τράπεζα της Ελλάδος προς τους κατασκευαστές, όπως οι ίδιοι καταγγέλλουν, η αβεβαιότητα για την επόμενη ημέρα και η σχεδιαζόμενη επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων για τους υπό κατασκευή αυτοκινητοδρόμους έχουν δημιουργήσει ένα κλίμα «αναμονής», με συνέπεια τα περισσότερα εργοτάξια να υπολειπώνονται και τα έργα να καθυστερούν.

Είναι κοινό μυστικό ότι τα χρονοδιαγράμματα των έργων, στην πλειονότητά τους, δεν τηρούνται. Το 2013 – έπειτα από πάγωμα τριών χρόνων αφού οι τράπεζες είχαν κόψει τη χρηματοδότηση – τα έργα στους αυτοκινητοδρόμους ξεκίνησαν και πάλι.

Τότε ετέθη ο στόχος να έχουν ολοκληρωθεί όλα τα έργα στους αυτοκινητοδρόμους στα τέλη του 2015. Τώρα, με το νέο ομηκλώδες τοπίο που έχει διαμορφωθεί η εκτίμηση είναι ότι θα αρχίσουν να ολοκληρώνονται, στην καλύτερη περίπτωση, από τα μέσα της επόμενης χρονιάς – και αυτό χωρίς να είναι σίγουρο – υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι θα έχει εξασφαλιστεί η απαιτούμενη χρηματοδότηση.

Η έναρξη των εργασιών στους αυτοκινητοδρόμους υπήρξε «οξυγόνο» για τον κατασκευαστικό κλάδο, ενώ η αύξηση των θέσεων εργασίας στα εργοτάξια συνεπάγεται και αύξηση θέσεων εργασίας σε κλάδους που αφορούν την παραγωγή υλικών και υπηρεσιών αλυσιδωτά.

Από το 2013 και μετά η αρχική αισιοδοξία άρχισε να μειώνεται. Σε αυτό συνέβαλαν πρώτα οι καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις, τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, την αρχαιολογική έρευνα και τη μεταφορά των δικτύων (για παράδειγμα της ΔΕΗ) που τίναν στον αέρα τα χρονοδιαγράμματα. Τώρα προστέθηκε και το πάγωμα των εκταμιεύσεων μεγάλων ποσών με συνέπεια να δημιουργούνται προβλήματα στις εταιρείες.

«Συμβαίνει το εξής οξύμωρο. Να υπάρχουν οι σχετικές εντολές πληρωμής από το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΟΜΕΔΙ) αλλά η Τράπεζα της Ελλάδος να μην

καταβάλλει τα οφειλόμενα ποσά. Αυτό εγκυμονεί τον κίνδυνο να σταματήσουν οι τράπεζες τη χρηματοδότηση των έργων» υποστηρίζει ο πρόεδρος του Συνδέσμου Τεχνικών Εταιρειών Ανώτερων Τάξεων (ΣΤΕΑΤ) Γιώργος Συριανός.

Κίνδυνος να καθούν τα κονδύλια του ΕΣΠΑ

Οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων αυτή τη χρονιά εγκυμονούν και έναν άλλο μεγάλο κίνδυνο. Στο τέλος του 2015 λήγει το ΕΣΠΑ. Η χρηματοδότηση έργων που είναι ενταγμένα σε αυτό το πρόγραμμα από ευρωπαϊκά κονδύλια φθάνει το 95%, σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συνδέσμου Ανωτάτων Τεχνικών Εταιρειών Ελλάδας (ΣΑΤΕ) Ζαχαρία Αθουσάκη, με τη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου να περιορίζεται στο 5%.

Τι σημαίνει αυτό; «Οτι για όσα έργα δεν έγιναν η Ελλάδα είναι υποχρεωμένη να επιστρέψει πίσω τα χρήματα που έλαβε και τα έργα να γίνουν – αν θα γίνουν – με πόρους του Δημοσίου. Και αυτό διότι δεν υπάρχει γέφυρα με το πρόγραμμα που διαδέχεται το ΕΣΠΑ» εξηγεί ο Ζαχαρίας Αθουσάκης.

Η «σφαγή» των μικρών έργων

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΣΑΤΕ, εκεί όπου γίνεται πραγματική «σφαγή» είναι σε όλα τα μικρά και μεσαία περιβαλλοντικά έργα (ύδρευσης, αποχευτικά κ.ά.), τα οποία ανέρχονται γύρω στα 1.000 σε όλη την Ελλάδα και που με μαθηματική ακρίβεια οδηγούνται σε διακοπή.

«Ο λόγος που κινδυνεύουν αυτά τα έργα είναι γιατί δεν επιστρέφεται στους κατασκευαστές ο ΦΠΑ από την αγορά υλικών των έργων (τον περασμένο Αύγουστο άλλαξαν οι συμβάσεις). Αυτό μεταφράζεται στο 15% του τζίρου των εργασιών με το προσδοκώμενο όφελος για τον κατασκευαστή να μην ξεπερνάει το 5%» λέει ο Ζαχαρίας Αθουσάκης. «Ετσι ο κάθε ανάδοχος χρηματοδοτεί το έργο αλλά δεν μπορεί εισπράξει, με αποτέλεσμα τα περισσότερα από αυτά τα έργα να κινδυνεύουν να σταματήσουν. Και εδώ μπαίνει το προαναφερμένο ζήτημα με το ΕΣΠΑ».

Οι επιπτώσεις στην ανεργία

Σύμφωνα με πηγές από τον κατασκευαστικό χώρο, το 2008 απασχολούνταν στον κατασκευαστικό κλάδο περίπου 400.000 εργαζόμενοι. Το 4ο τρίμη-

νο του 2014 ο αριθμός μειώθηκε σε 151.800. Από αυτούς εκτιμάται ότι το 75% (113.850) απασχολείται στα δημόσια έργα και το υπόλοιπο 25% στα ιδιωτικά. Μέχρι τις αρχές του χρόνου ο μέσος χρόνος πληρωμής των κατασκευαστών ήταν οι δύο μήνες. Από τον Φεβρουάριο, σύμφωνα με πηγές του ΣΑΤΕ, το διάστημα πληρωμής έφτασε στους τέσσερις μήνες. Σημειώνεται ότι ο νόμος δίνει το δικαίωμα στον ανάδοχο να διακόψει το έργο αν δεν πληρωθεί στους δύο μήνες.

Αυτό, σύμφωνα με πηγές του ΣΑΤΕ που γνωρίζουν καλά το θέμα, έχει επιπτώσεις και στην απασχόληση των εργαζομένων. Η εκτίμηση είναι ότι περίπου το 40% από τους 113.850 εργαζομένους στα δημόσια έργα δεν έχει κληθεί να επιστρέψει (μετά την καλύτερη των καιρικών συνθηκών) στα εργοτάξια.

Διευκρινίζεται ότι τους χειμερινούς μήνες, με τις έντονες βροχοπτώσεις, σταματούν οι κωματουργικές εργασίες. «Όλα τα εργοτάξια χρωστούν μισθούς στους εργαζομένους από έναν έως έξι μήνες» υποστηρίζει ο πρόεδρος του ΣΑΤΕ.

Επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων

Σε περίπου έναν μήνα αναμένεται στο ΥΠΟΜΕΔΙ η πρώτη συνάντηση προκειμένου να αρχίσουν οι συζητήσεις με τους παραχωρησιούχους για την επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων στους μεγάλους υπό κατασκευή άξονες.

Όπως ανέφερε, ο αναπληρωτής υπουργός ΥΠΟΜΕΔΙ Χρήστος Σπύρτζης, πρόθεση του υπουργείου είναι και η μείωση των διόδων με την ταυτόχρονη διέλευση από τους σταθμούς συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων (οι οποίες μέχρι στιγμής δεν έχουν καθοριστεί).

Από το ΥΠΟΜΕΔΙ δεσμεύονται ότι οι συμβάσεις θα τηρηθούν, αλλά θεωρούν αποτυχημένο το μοντέλο «παραχωρήσεις με τα μεγάλα διόδια». Την ίδια ώρα, οι παραχωρησιούχοι κρατούν κλειστά τα χαρτιά τους.

Σύμφωνα με πηγές που γνωρίζουν καλά το θέμα, πιο φθηνά διόδια σημαίνει με μια πρώτη ανάγνωση επιμήκυνση του χρόνου των συμβάσεων. «Οι μεταβλητές σε αυτήν την εξίσωση είναι: χρόνος, διόδια, συμβολή του Δημοσίου» λένε. «Το έλλειμμα στη χρηματοδότηση από κάπου πρέπει να καλυφθεί. Και οι επιλογές είναι συγκεκριμένες: επιμήκυνση ή χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου».

Κατά τις ίδιες πηγές, το ζήτημα είναι να συμφωνήσουν οι τράπεζες. Σημειώνεται ότι από τον Νοέμβριο

του 2010 (και μέχρι την επανεκκίνηση των έργων) οι τράπεζες είχαν διακόψει τη χρηματοδότηση των έργων ζητώντας αύξηση των επιτοκίων δανεισμού.

Πάτρα - Πύργος το μεγάλο αγκάθι

Στην κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων ένα από τα μεγαλύτερα αγκάθια είναι αυτή τη στιγμή η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Πάτρας - Πύργου.

Ο διαγωνισμός για την έναρξη του έργου επρόκειτο να γίνει στις 31 Μαρτίου 2015. Τώρα, ο νέος σχεδιασμός προβλέπει τμηματική δημοπράτηση (το έργο κόβεται σε τμήματα με ανάλογες δημοπρατήσεις) και αναμένεται να ξεκινήσει τέλος Ιουνίου - αρχές Ιουλίου. Και βέβαια υπό την προϋπόθεση ότι θα έχει εξασφαλιστεί η απαιτούμενη χρηματοδότηση.

Το σπάσιμο του οδικού άξονα σε τμήματα έχει προκαλέσει και αντιδράσεις. Οι πολέμιοι αυτής της φιλοσοφίας, όπως ο τομεάρχης Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων της ΝΔ Λεύτερης Αυγενάκης, υποστηρίζουν ότι «πολλές εργολαβίες σημαίνει υψηλότερο κόστος για τέτοιου είδους οδικά έργα υψηλών τεχνικών προδιαγραφών».

Από το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θεωρούν ότι ο ανταγωνισμός θα μειώσει το κόστος. Σε πρόσφατη τοποθέτησή του ο αναπληρωτής υπουργός ΠΟΜΕΔΙ Χρήστος Σπύρτζης υποστήριξε ότι «ακόμη και αν γινόταν ο διαγωνισμός στις 31 Μαρτίου, οι οικονομικές προσφορές θα ανοίγονταν μετά την οριστική ένταξη του έργου στο ΣΕΣ (είναι το νέο πρόγραμμα χρηματοδότησης για την περίοδο 2014-2020), τον Οκτώβριο ή τον Νοέμβριο του 2015».

Αναβολές νέας γενιάς

Στο μεταξύ, επανεξετάζονται και όλα τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα νέας γενιάς, όπως είναι ο αυτοκινητοδρόμος Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη, η υποθαλάσσια σύνδεση Σαλαμίνας και η ζεύξη Λευκάδας - Αιτωλοακαρνανίας. Οι διαγωνισμοί αυτών των έργων έχουν αναβληθεί πολλές φορές τα τελευταία χρόνια και τώρα θα επανεξεταστούν στη βάση νέων μελετών σκοπιμότητας.

Και όλα δείχνουν ότι ο νέος αυτοκινητοδρόμος (Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη) δεν πρόκειται να γίνει επειδή η κατασκευή του προσκρούει στην κατασκευή ανταγωνιστικών οδικών αξόνων. «Ποια τράπεζα θα χρηματοδοτήσει ένα ανταγωνιστικό έργο;» αναρωτιούνται πηγές που γνωρίζουν

Η πορεία των εργασιών στους αυτοκινητοδρόμους

Το χρονοδιάγραμμα της έναρξης εργασιών στους αυτοκινητοδρόμους προέβλεπε την ολοκλήρωση των έργων έως το τέλος του 2015. Τώρα, ο στόχος είναι να έχουν ολοκληρωθεί από τα μέσα - και μετά - της επόμενης χρονιάς. Και βέβαια υπό την προϋπόθεση ότι θα βρεθούν τα απαραίτητα ποσά

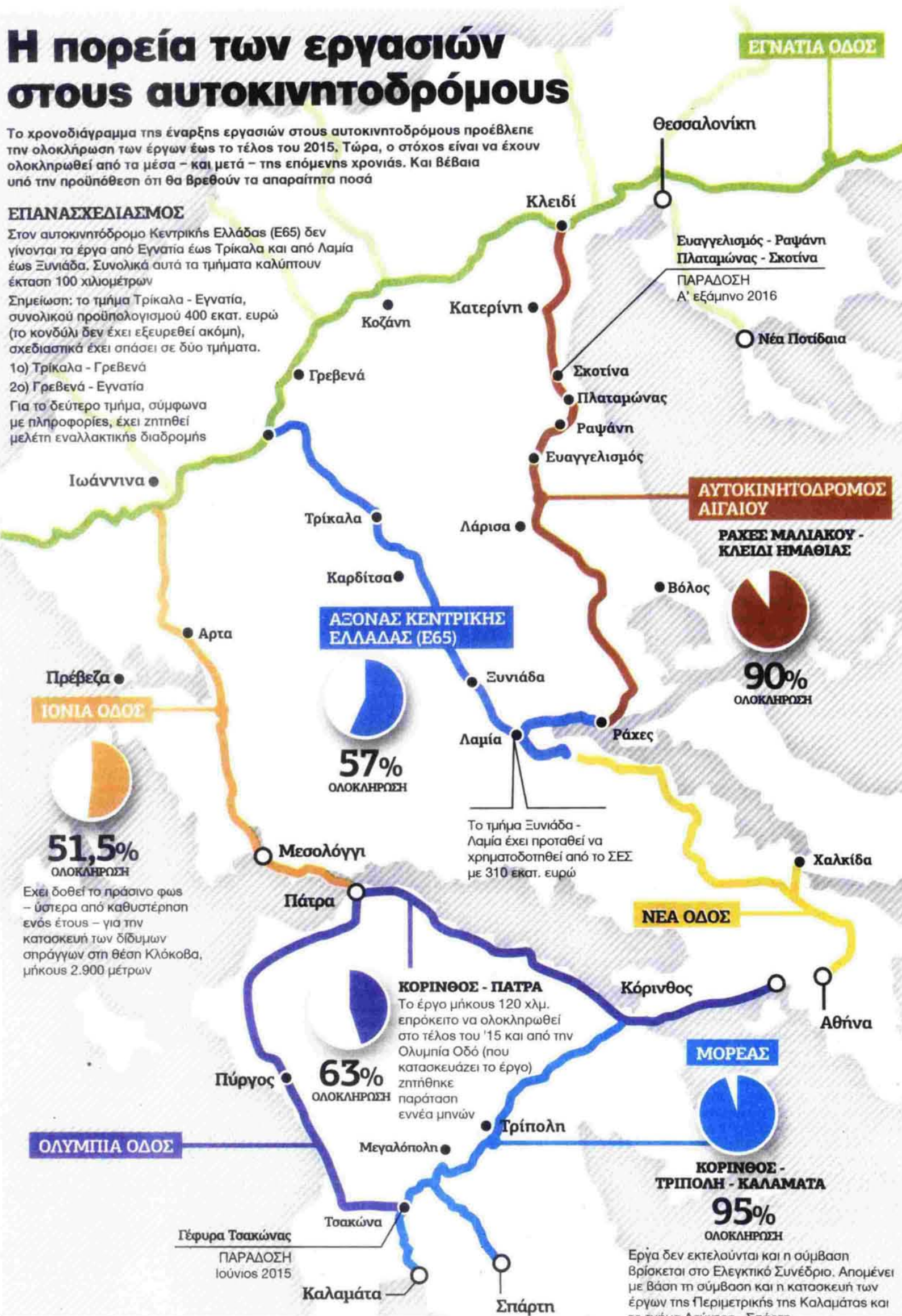
ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Στον αυτοκινητοδρόμο Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) δεν γίνονται τα έργα από Εγνατία έως Τρίκαλα και από Λαμία έως Ξυνιάδα. Συνολικά αυτά τα τμήματα καλύπτουν έκταση 100 χιλιομέτρων

Σημείωση: το τμήμα Τρίκαλα - Εγνατία, συνολικού προϋπολογισμού 400 εκατ. ευρώ (το κονδύλι δεν έχει εξευρεθεί ακόμη), σχεδιαστικά έχει σπάσει σε δύο τμήματα.

- 1ο) Τρίκαλα - Γρεβενά
- 2ο) Γρεβενά - Εγνατία

Για το δεύτερο τμήμα, σύμφωνα με πληροφορίες, έχει ζητηθεί μελέτη εναλλακτικής διαδρομής



Μικρά, μεσαία, περιβαλλοντικά, αλλά και αυτοχρηματοδοτούμενα έργα κινδυνεύουν είτε με μακροχρόνια αναβολή είτε με διακοπή

καλά το θέμα. Ενα άλλο έργο με πολλές αναβολές είναι και το αεροδρόμιο στο Καστέλλι. Ο τελευταίος διαγωνισμός ύψους 1,5 δισ. ευρώ επρόκειτο να γίνει στις 7 Απριλίου. Δεν έγινε εξαιτίας κυρίως προβλημάτων στις απαλλοτριώσεις και τώρα ο νέος σχεδιασμός προβλέπει να γίνει τέλη Ιουνίου - αρχές Ιουλίου.

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης

Το άλλο μεγάλο αγκάθι στον φάκελο για τα μεγάλα έργα που έχει να αντιμετωπίσει η κυβέρνηση είναι το μετρό Θεσσαλονίκης, όπου οι εργασίες έχουν σταματήσει από τον Δεκέμβριο του 2014.

Σύμφωνα με πληροφορίες, μέσα στις επόμενες ημέρες αναμένεται η τελική προσπάθεια προκειμένου να δοθεί πολιτική λύση στο πρόβλημα με την κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης. Αν δηλαδή θα προχωρήσει ο ίδιος ανάδοχος ή θα γίνει επαναδημοπράτηση του έργου.

Στο μεταξύ, ο πόλεμος μεταξύ κοινοπραξίας και Δημοσίου καλά κρατεί. Όπως λένε πηγές που γνωρίζουν καλά το θέμα, η κάθε πλευρά έχει εξαντλήσει τα επιχειρήματά της και πλέον τον λόγο έχει το υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού. Υπενθυμίζεται ότι τη Μ. Τρίτη ο αρμόδιος υπουργός Γιώργος Σταθάκης διαβεβαίωσε τον δήμαρχο Θεσσαλονίκης Γιάννη Μπουτάρη ότι το έργο θα γίνει.

Εως ότου διευθετηθεί το θέμα, η κατάσταση έχει ως εξής: ο ανάδοχος ζητεί 580 εκατομμύρια ευρώ μέσω 83 ενστάσεων που έχει καταθέσει - επειδή δεν έχει τηρηθεί το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα -, οι οποίες προβλέπεται να επιλυθούν μέσω διαπτυχικού δικαστηρίου.

Η επένδυση του ενός δισ. ευρώ στη Θεσσαλονίκη (πρόκειται από τα μεγαλύτερα δημόσια έργα στην Ελλάδα με 13 σταθμούς και 9,6 χιλιόμετρα υπόγειας γραμμής) έχει εκτροχιαστεί εδώ και χρόνια. Η σύμβαση υπεγράφη το 2006 και η κατασκευή έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί το 2012. Σήμερα έχει ολοκληρωθεί μόνο το 33% του σχεδιασμού.

Κανονικά στη φάση της ακμής του έπρεπε να απασχολούνται στο έργο 3.500 εργαζόμενοι (μαζί με τους συναδέλφους τους στις υπεργολαβίες). Το 2011 ο αριθμός των εργαζομένων ανερχόταν σε 1.100. Σήμερα ο αριθμός έχει μειωθεί στους 200 (από αυτούς οι 105 απασχολούνται στο αρχαιολογικό τμήμα). Και ο αριθμός των ανέργων αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο αν δεν βρεθεί λύση.