

Τέλος στις μεγάλες εκπτώσεις από τις κατασκευαστικές εταιρείες

Λόγω ανατιμήσεων στα υλικά και αύξησης εργατικού κόστους στα δημόσια έργα

Του ΝΙΚΟΥ Χ. ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ

Σε τροχιά σημαντικής αποκλιμάκωσης βρίσκονται οι εκπτώσεις που προσφέρονται από τους αναδόχους δημόσιων έργων, καθώς οι ανατιμήσεις των τιμών των υλικών αλλά και η μεγάλη αύξηση του εργατικού κόστους υποχρεώνουν τις εταιρείες σε αλλαγή πλεύσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΑΤΕ (Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών), κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022 η μέση έκπτωση που δόθηκε (για έργα προϋπολογισμού άνω των δύο εκατ. ευρώ) δεν ξεπέρασε το 27,74%, ενώ συνολικά για το έτος διαμορφώθηκε σε 28,84%.

Πρόκειται για μια σαφή υποχώρηση σε σχέση με το 2016, όταν σημειώθηκε το υψηλότερο ποσοστό των τελευταίων 10 ετών, με 58,58%. Η πτώση αυτή κατά 50% αποτελεί συνάρτηση πολλών παραγόντων, αλλά «ήρθε ως φυσιολογικό αποτέλεσμα της αύξησης των εργατικών και των υλικών», όπως ανέφερε σε πρόσφατη ημερίδα ο πρόεδρος του ΣΑΤΕ, Α. Γερακάκης, θέλοντας με τον τρόπο αυτό να τονίσει ότι δεν οφείλονται σε κάποια νομοθετική παρέμβαση.

Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι σε πολλά από τα έργα των τελευταίων μηνών έχουν προκύψει προσωρινοί ανάδοχοι ακόμα και με μονοψήφια ποσοστά. Για παράδειγμα, το πρόσφατο έργο για την κατασκευή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αιγίου - Ρίου, προϋπολογισμού 175 εκατ. ευρώ, ανατέθηκε στην κοινοπραξία ΤΕΡΝΑ - Μυτιληναίος, με έκπτωση μόλις 8,29%. Αντίστοιχα, το τμήμα του ΒΟΑΚ από τη Νεάπολη έως τον Άγιο Νικόλαο, που υλοποιείται ως δημόσιο έργο, ανατέθηκε στην Ακτωρ με έκπτωση μόλις 7,1%. Πρόκειται για μια σύμβαση προϋπολογισμού 175 εκατ. ευρώ. Αποκορύφωμα όμως της ελαχιστοποίησης των εκπτώσεων αποτελούν δύο έργα ύδρευσης, που ανατέθηκαν πρόσφατα. Το φράγμα Τσιγκιά



Σήμερα, ακόμη και μια έκπτωση της τάξεως του 20% θεωρείται υπερβολική, όταν το 2016 ξεπερνούσε το 50%.

στη Λέσβο, προϋπολογισμού 98 εκατ. ευρώ, «χτυπήθηκε» με έκπτωση μόλις 1,48% από την Ακτωρ, ενώ για την κατασκευή έργων ύδρευσης στους νομούς Πρέβεζας - Αρτας - Λευκάδας, εκτιμώμενου ύψους 140 εκατ. ευρώ, η ΤΕΡΝΑ μειώθηκε με έκπτωση 2,75%.

Ασφαλώς, σημαντικό ρόλο στη μείωση των ποσοστών των εκπτώσεων έχει διαδραματίσει και η πληθώρα έργων που δημοπρατήθηκαν σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Για παράδειγμα, το 2022 δημοπρατήθηκαν 465 νέα έργα, ενώ το 2021 είχαν δημοπρατηθεί επιπλέον 519. Στον αντίποδα, το 2016 και το 2017, όταν δηλαδή παρατηρή-

θηκαν και οι υψηλότερες εκπτώσεις, τα δημοπρατηθέντα έργα δεν είχαν ξεπεράσει τα 123 και 195 αντίστοιχα, με αποτέλεσμα αρκετές εταιρείες να εμφανίζονται «απελιπωμένες» για την ανάληψη νέων έργων, ακόμα και αν αυτά τελικά ήταν με ζημιά. Στόχος ήταν να διατηρήσουν σε λειτουργία τον κατασκευαστικό τους μηχανισμό, ελπίζοντας σε νέα, κερδοφόρα έργα στο μέλλον.

Σήμερα βέβαια, σύμφωνα με τους κατασκευαστές, ακόμα και μια έκπτωση της τάξεως του 20% θεωρείται υπερβολική. Αιτία είναι το γεγονός ότι τα τιμολόγια των υλικών, βάσει των οποίων δημοπρατούνται τα έργα, δεν έχουν αναθεωρηθεί από το 2015. Έτσι, με τη μεσολάβηση της τεράστιας αύξησης, της τάξεως του 40%-50% μεσοσταθμικά, μια έκπτωση της τάξεως του 20% μπορεί να αντιστοιχεί σε πραγματική έκπτωση ακόμα και κατά 50%, αν ληφθεί υπόψη το υψηλότερο κόστος κατασκευής. Μάλιστα, σύμφωνα με τον κ. Γερακάκη, τα περισσότερα, αν όχι όλα, τα έργα που αναλήφθηκαν

την περίοδο 2020-2021, σήμερα, με το κόστος των υλικών να έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενο, είναι ζημιογόνα.

Για τον σκοπό αυτό έχουν γίνει παρεμβάσεις αναθεώρησης τιμών από το υπ. Υποδομών, ωστόσο αυτές αφορούν ένα μέρος μόνο των κωδικών τιμών υλικών (και όχι το σύνολο), ενώ καλύπτουν το διάστημα μόνο μέχρι το πρώτο τρίμηνο του 2022. Όπως ανέφερε σε πρόσφατη εκδήλωση του ΣΑΤΕ, η κ. Μαρία Γεράρδα, γεν. γραμματέας του υπ. Υποδομών, η διαδικασία έχει σταματήσει στο πρώτο τρίμηνο του 2022, διότι στη συνέχεια ενεργοποιήθηκε η Επιτροπή Διαπιστώσεων Τιμών Δημοσίων Έργων (ΕΤΔΕ), αρμοδιότητα της οποίας είναι η επεξεργασία των νέων συντελεστών και για τα τρίμηνα για τα οποία δεν έχει ακόμα γίνει κάτι τέτοιο. Ωστόσο, στην πράξη, η εν λόγω Επιτροπή δεν έχει ακόμα λειτουργήσει, καθώς η πρώτη συνεδρίαση έγινε τον περασμένο Οκτώβριο, χωρίς να έχει διαφοροποιηθεί κάτι έκτοτε.

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ