

Αναπόφευκτο το ΣτΕ για το διαγωνισμό της Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας

Έληξε και τυπικά εχθές η χρονική περίοδος που όφειλε η επιτροπή του διαγωνισμού να απαντήσει στις ενστάσεις των δύο κοινοπραξιών για το μεγάλο έργο της [Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας](#). Αυτό σημαίνει, σύμφωνα με πηγές πολύ κοντά στο θέμα, πως “σιωπηρά” τις απορρίπτει.

Το ...θρίλερ όμως θα έχει και συνέχεια. Τις επόμενες ημέρες (αν όχι ήδη από σήμερα) αναμένεται να κατατεθούν ασφαλιστικά μέτρα στο ΣτΕ και να ξεκινήσει ακόμα μία περίοδος αναμονής για την εκδίκαση των προσφυγών. “Είναι αναπόφευκτο το ΣτΕ” σημειώνει παράγοντας που παρακολουθεί από κοντά τη διαδικασία και όπως υποστηρίζει “είναι το τελευταίο όπλο για τις δύο κοινοπραξίες προκειμένου να εξουδετερώσουν η μία την άλλη και να πάρουν το συμβόλαιο”.

Από την άλλη, σε όλο το διάστημα μέχρι την ημέρα εκδίκασης των προσφυγών, θεωρητικά η επιτροπή του διαγωνισμού θα εξακολουθήσει να έχει το δικαίωμα να εκφραστεί για τις ενστάσεις που κατατέθηκαν. Αυτό όμως είναι ένα σενάριο με πολύ μικρές πιθανότητες να συμβεί, ωστόσο δεν μπορεί να αποκλειστεί.

ΧΡΟΝΟΣ-ΧΡΟΝΟΣ-ΧΡΟΝΟΣ

Όσο ροκανίζεται ο χρόνος, τόσο περισσότερο απομακρυνόμαστε από την πολυπόθητη υπογραφή. Αν υποθέσουμε ότι η εκδίκαση θα γίνει σε σύντομο χρόνο λόγω της σπουδαιότητας της υπόθεσης (δηλαδή το καλό σενάριο για το έργο) και ότι τελικά οι προσφυγές στο ΣτΕ θα απορριφθούν, τότε όπως υποστηρίζει πηγή με γνώση στο θέμα, τελειώνουν και οι δικαστικές εμπλοκές στο διαγωνισμό.

Επόμενο και καθοριστικό βήμα είναι η αποσφράγιση των προσφορών

των κοινοπραξιών «**ΑΚΤΩΡ-ANSALDOBREDA-HITACHI**» και «**ΑΒΑΞ-GHELLA-ALSTOM**». Εκεί θα προκύψει και ο μειοδότης, δηλαδή αυτός που θα έχει δώσει την μεγαλύτερη έκπτωση. Αν και το σχήμα της ΑΒΑΞ έχει καλύτερη βαθμολογία στην τεχνική αξιολόγηση, η έκπτωση είναι ο καθοριστικός παράγοντας για την ανάθεση του έργου. Αυτό, θεωρητικά μπορεί να έχει συμβεί μέσα στο καλοκαίρι.

Από εκεί και έπειτα θα αρχίσει ένας αγώνας δρόμου για την ανακήρυξη του σχήματος ως προσωρινού μειοδότη, την αποστολή προς έγκριση της σύμβασης, στο Ελεγκτικό Συνέδριο, την κύρωση της από τη Βουλή των Ελλήνων και τέλος την ενεργοποίηση της με την υπογραφή της σύμβασης κατασκευής.

ΕΡΓΟ-ΜΑΜΟΥΘ

Για τα ελληνικά δεδομένα, πρόκειται για ένα έργο-μαμούθ. Με αρχικό κόστος 1,8δισ.ευρώ (ποσό με ΦΠΑ), είναι μακράν το μεγαλύτερο δημόσιο έργο όλων των εποχών. Για τους δυο φιναλίστ, αποκτά ακόμα μεγαλύτερη αξία καθώς όπως έχουμε αναφέρει ξανά από το yrodomes.com, ο νικητής θα στεφθεί βασιλιάς του κατασκευαστικού κλάδου για αρκετά χρόνια. Για να δώσουμε μία τάξη μεγέθους, το έργο του πρώτου τμήματος της Γραμμής 4 είναι ισάξιο με το διπλό έργο στο Μετρό Θεσσαλονίκης που κατασκευάζονται μέσω δυο εργολαβιών η βασική γραμμή και η γραμμή Καλαμαριάς με 13,5χλμ γραμμής και 18 σταθμούς.

Εδώ εκφράζονται δύο βασικοί φόβοι. Ο πρώτος έχει να κάνει με την μεγάλη καθυστέρηση στο διαγωνισμό που αφορά τις πρόδρομες εργασίες της Γραμμής 4. Είμαστε σε πολύμηνη αναμονή της έκδοσης της απόφασης του ΣτΕ που θα κρίνει την τύχη του έργου το οποίο είναι απαραίτητο για να ξεκινήσει τις κατασκευές το κυρίως έργο. Όσο βρίσκεται σε εκκρεμότητα, τόσο εντείνονται οι ανησυχίες για καθυστερήσεις με το καλημέρα του έργου.

ΤΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Ο δεύτερος φόβος έχει να κάνει με το ίδιο το χρονοδιάγραμμα του έργου. Τα οκτώ χρόνια για έργο τέτοιου μεγέθους, στο

υπέδαφος της Αθήνας θεωρούνται υπερβολικά φιλόδοξα. Ακόμα χειρότερα, στοιχείο του διαγωνισμού είναι αν κάποιος σχήμα μπορέσει να δώσει χρόνο ολοκλήρωσης τα 7 χρόνια (!).

Αντίστοιχο έργο Μετρό στην Κοπεγχάγη με τεχνικές δυσκολίες σημαντικά μικρότερες από της Αθήνας, χρειάστηκε εννέα έτη. Παράγοντες της αγοράς πιστεύουν ότι τελικά θα χρειαστούν περισσότερα χρόνια, ενώ απορούν γιατί μέσα στο διαγωνισμό δεν δόθηκε η δυνατότητα τμηματικής παράδοσης.

“Μία γραμμή με 13χλμ και 15 σταθμούς που θα περνά από το κέντρο της Αθήνας, είναι στατιστικά σίγουρα ότι θα αντιμετωπίσει μεγάλες προκλήσεις, είτε λόγω αρχαιολογικών, είτε λόγω υπεδάφους. Θα μπορούσε να έχει προβλεφθεί η λειτουργία ενός τμήματος αν σε κάποιο σημείο τα έργα μπλοκάρουν” σημειώνει χαρακτηριστικά.

Στην Αττικό Μετρό υπάρχει πάντως συγκρατημένη αισιοδοξία ότι με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, το έργο για το πρώτο τμήμα της Γραμμής 4 από το Άλσος Βεϊκου μέχρι του Γουδή, φέτος θα υπογραφεί. Είναι σημαντικό να ξεκινήσει, έργο που υπογράφεται κάποια στιγμή θα τελειώσει, είναι αδιαμφισβήτητο το έργο που περιμένει όλη η κατασκευαστική αγορά.