

Γιατί είναι γρίφος το Πάτρα-Πύργος και γιατί πρέπει να λυθεί συνολικά

Στις ...Βρυξέλλες πάει ο [αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Πύργος](#) μιας και ο Υπουργός Υποδομών, Κώστας Καραμανλής, κάνει ένα κρίσιμο ταξίδι προκειμένου να λύσει τον γόρδιο δεσμό με την υλοποίηση του άξονα.

Αρνητικός παράγοντας στο ταξίδι του, είναι πως η αλλαγή της ηγεσίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, συμπαρασύρει και θέσεις σε διευθύνσεις. Πάντως σύμφωνα με πληροφορίες του yrodomes.com στη θέση της παραμένει η αρμόδια για την πολιτική Ανταγωνισμού, Μαργκρέτε Βεστάγκερ.

Από την πλευρά του το Υπουργείο έχει κάνει γνωστό πως εξετάζει όλα τα σενάρια, συμπεριλαμβανομένου και αυτού για την συνέχιση των υπογεγραμμένων εργολαβιών. Πρόκειται για μία δύσκολη εξίσωση αν σκεφτεί κανείς πως από τις 8 εργολαβίες οι 5 που έχουν ξεκινήσει δημιουργούν ένα αυτοκινητόδρομο που καλύπτει τα όρια της Αχαΐας. Το τμήμα της Ηλείας που έχει υπογραφεί είναι ενδιάμεσα σε εργολαβίες που είναι μπλοκαρισμένες με αποτέλεσμα το σύνολο του έργου να θεωρείται προβληματικό.

Γιατί; Ούτε ο δρόμος φτάνει στον Πύργο, που είναι άλλωστε και το ζητούμενο (και μέχρι την Αρχαία Ολυμπία για να δικαιολογήσει τον τίτλο της «Ολυμπίας Οδού») και υπάρχει και το δεδομένο πως αν στο σύνολο του το έργο δεν ολοκληρωθεί το 2023, τότε η χώρα κινδυνεύει με απαίτηση επιστροφής του συνόλου του ποσού στην ΕΕ για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου.

Άρα, το πρόβλημα δεν είναι οι 5 εργολαβίες που έχουν υπογραφεί, είναι το γεγονός πως οι άλλες τρεις ουσιαστικά υποσκάπτουν το μέλλον της υλοποίησης όλου του αυτοκινητόδρομου. Εδώ έρχεται λοιπόν η επιθυμία του Υπουργείου

να λύσει ένα γρίφο με δύσκολη εξίσωση.

ΟΙ ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

Οι λύσεις που υπάρχουν σύμφωνα με πηγές του Υπουργείου είναι συγκεκριμένες: είτε να «κολλήσει» το Πάτρα-Πύργος στην Ολυμπία Οδό, είτε να αποζημιωθούν οι σημερινοί ανάδοχοι και να επαναδημοπρατηθεί ως μία ενιαία εργολαβία, είτε να προχωρήσουν οι εργολαβίες.

Όλα τα σενάρια έχουν ως βασική πηγή προβλήματος τον χρόνο που πιέζει. Το σενάριο του να δοθεί το έργο στην [παραχώρηση](#), είναι δύσκολο και χρονοβόρο, από κάθε άποψη. Η αποζημίωση και επαναδημοπράτηση δεν εξασφαλίζει χρονικά την ολοκλήρωση του έργου. Η συνέχιση των εργολαβιών ενέχει όπως είπαμε τον κίνδυνο το έργο το 2023 να είναι μισοτελειωμένο και ανάλογα με τις επιδόσεις των εργολάβων, διαφορετικά η κάθε εργολαβία.

Μην ξεχνάμε το «εύρημα» των 50.000 τόνων απορριμμάτων σε μία από τις εργολαβίες που άμεσα έφερε claim. Επίσης όπως αναφέρουν οι ίδιες πηγές ένα βασικό αρνητικό που έχει η «σαλαμοποίηση» του έργου είναι πως είναι εξαιρετικά δύσκολη η επιτήρηση των εργασιών.

Η λύση που καλείται λοιπόν να βρεί το Υπουργείο, είναι το πως θα εξασφαλιστεί τελικά η ολοκλήρωση όλου του έργου. Παράγοντες της αγοράς πάντως επισημαίνουν πως με τον τρόπο που εξελίχθηκε ο διαγωνισμός, ουσιαστικά προδιαγράφει μία δύσκολη κατασκευαστική περίοδος, εφόσον επιλεγεί να συνεχιστούν οι εργολαβίες.

Για όσους τέλος υποστηρίζουν πως «ας ξεκινήσουν οι 5 εργολαβίες και βλέπουμε για τις υπόλοιπες» να θυμίσουμε πως η χρηματοδότηση αφορά το σύνολο του έργου και όχι τμήμα του. Η Σολομώντεια λύση αναζητείται και όπως φαίνεται, περνά από τις Βρυξέλλες.