

# Μετρό Γραμμή 4: Σύμφωνο και προβληματισμός για τη συνέχεια του διαγωνισμού

Αινιγματικό είναι το τοπίο πάνω από τον διαγωνισμό για την κατασκευή της νέας γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας. Η δημοπράτηση που κλείνει τρία χρόνια ζωής τον Αύγουστο, (στις 10 Αυγούστου 2017 κατατέθηκε η εκδήλωση ενδιαφέροντος) έχει περάσει διά πυρός και σιδήρου με τις δικαστικές εμπλοκές μεταξύ των ενδιαφερομένων να είναι ατελείωτες.

Τελευταίο βήμα ήταν την περασμένη Παρασκευή, όταν οι δύο φιναλίστ κοινοπραξίες, Άκτωρ-Ansaldo-Hitachi και Άβαξ-Ghella-Alstom Transport, κατέθεσαν όπως άλλωστε αναμενόταν, αίτηση ακύρωσης κατά της απόφασης ασφαλιστικών μέτρων στο ΣτΕ. Η εκδίκαση μπορεί να είναι σε διάστημα κάποιων μηνών, η έκδοση της απόφασης όμως παίρνει επίσης αρκετούς μήνες, πράγμα που σημαίνει ότι ο διαγωνισμός μπορεί να παγώσει μέχρι περίπου τα μέσα του 2021. Αυτό αντίστοιχα σημαίνει ό,τι, στην καλύτερη περίπτωση ο ανάδοχος θα υπογράψει την “χρυσή” σύμβαση στις αρχές του 2022.

Πλέον στην Αττικό Μετρό και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κοιτάνε προσεκτικά βήμα-βήμα, πως μπως μπορεί να εξελιχθεί ο διαγωνισμός και πόσες είναι οι πιθανότητες ενός happy end. Επιπρόσθετα στο μικροσκόπιο είναι και οι δύο αποφάσεις του ΣτΕ στο Άκτιο-Αμβρακία και στο Κιάτο-Ροδοδάφνη (για το σιδηροδρομικό έργο ηλεκτροκίνησης), που εξετάζεται για το αν θα μπορούσαν να περιπλέξουν νομικά την υπόθεση. Όπως σημειώνουν στο yrodomes αρμόδιες πηγές του υπουργείου, έχουν στα χέρια τους τις αποφάσεις του ΣτΕ τις οποίες και στη συνέχεια θα συνυπολογίσουν με τα μέχρι σήμερα δεδομένα, για να αποφασίσουν συνολικά για την τύχη του διαγωνισμού.

Όπως έχουν δηλώσει αλλά και διαρρεύσει στο πρόσφατο παρελθόν,

στελέχη της Αττικό Μετρό και του υπουργείου ΥΠΟΜΕ, όλα τα σενάρια, ακόμα και αυτό της ακύρωσης και επαναδημοπράτησης, είναι ανοιχτά με την τύχη του διαγωνισμού και για αυτό το λόγο διατηρούν επιφυλάξεις σχετικά με ποιες αποφάσεις θα ληφθούν, με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον.

Ο διαγωνισμός για τη Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας, έχει εξελιχθεί σε ένα νομικό θρίλερ το οποίο ξεκίνησε από την περίοδο της εκδήλωσης ενδιαφέροντος όπου ο ένας διαγωνιζόμενος κινήθηκε ενάντια στον άλλο και η συνέχεια του διαγωνισμού συνεχίστηκε με πολλαπλές ενστάσεις και προσφυγές σε όλα τα διαθέσιμα όργανα.

Το έργο του 1,8δισ.ευρώ, σήμερα είναι το μοναδικό ώριμο υπο δημοπράτηση μεγάλο έργο της χώρας και πολλοί πιστεύουν ότι ίσως είναι και ο κυριότερος λόγος που κρατήθηκε ζωντανός μετά την αλλαγή της κυβέρνησης τον περασμένο Ιούλιο. Ωστόσο πηγές της αγοράς, εκφράζουν την άποψη ότι το γενικό περιβάλλον του διαγωνισμού παραμένει προβληματικό και πως οι νομικές εμπλοκές θα συνεχιστούν.

Από την πλευρά τους, οι δύο κοινοπραξίες που έφτασαν μετά από όλη αυτή την επίπονη διαδικασία μέχρι το τέλος, φαίνεται πως είναι διατεθειμένες να φτάσουν έως τέλους -όπως είναι λογικό-, για να πάρουν το μεγάλο αυτό έργο, χρησιμοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα.

## **Όμηρος του βασικού έργου οι πρόδρομες εργασίες**

Έχοντας αυτά τα δεδομένα, ο διαγωνισμός για τις πρόδρομες εργασίες που αφορά αρχαιολογικές εργασίες, μετατοπίσεις δικτύων ΟΚΩ, κυκλοφοριακές παρακάμψεις κ.λπ., προϋπολογισμού 39 εκατ.ευρώ, καθίσταται “όμηρος” του βασικού έργου. Αυτό διότι, ανάλογα με τις εξελίξεις και τις αποφάσεις που θα ληφθούν, θα υπάρξει και δραστηριότητα στο έργο των πρόδρομων εργασιών. Όπως σημειώνουν πηγές κοντά στο θέμα, πρώτα θα κριθεί η υπόθεση του βασικού έργου και στη συνέχεια θα υπάρξουν εξελίξεις στην υπόθεση των πρόδρομων.

Αυτό που έρχεται ως νέο, είναι πως εφόσον τελικά ο διαγωνισμός προχωρήσει, με δεδομένη την καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του, λόγω της αναμονής έκδοσης της απόφασης του ΣτΕ, τότε ανοίγει ο δρόμος για τις πρόδρομες εργασίες που θα υπάρχει μεγαλύτερος χρόνος στη διάθεση τους για να ολοκληρωθούν, χωρίς να επηρεάζουν το χρονοδιάγραμμα του βασικού έργου.