

# Πάτρα-Πύργος: Πως φτάσαμε στην αυλαία για τις 8 εργολαβίες, στην Ολυμπία Οδό πλέον ο λόγος

Σε non paper που έβγαλε το υπουργείο ΥΠΟΜΕ σήμερα, γίνεται μία αποτίμηση της μέχρι τώρα υπόθεσης υλοποίησης του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος ως ενιαίο έργο με την ένταξη του στην παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού. Γίνεται εκτενής αναφορά στην όλη διαδικασία αλλά και τα επόμενα βήματα που θα μας φέρουν στην εκκίνηση της υλοποίησης μέσω της Ολυμπίας Οδού. Επίσης για πρώτη φορά γίνεται γνωστό ότι θα διατεθεί ποσό περίπου 10εκατ.ευρώ για έργα οδικής ασφάλειας που θα βελτιώσουν τα χαρακτηριστικά του δρόμου μέχρι να αναβαθμιστεί σε αυτοκινητόδρομο. Αναλυτικά το non paper αναφέρει τα παρακάτω:

Την Παρασκευή 27/3 έγινε ακόμα ένα βήμα για τη διαδικασία κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Πύργος ως ενιαίο έργο. Όπως είναι γνωστό, η προηγούμενη κυβέρνηση είχε επιλέξει την κατάτμηση του έργου σε 8 κομμάτια, με αποτέλεσμα να φτάσουμε στο σημείο στα 4 να μην υπάρχει ανάδοχος και στα άλλα 4 τυπικά να υπάρχει αλλά στην πράξη οι εργασίες να έχουν σχεδόν μηδενική πρόοδο.

Έτσι, η Διευθύνουσα Υπηρεσία προχώρησε, όπως όφειλε, στη διακοπή και τυπικώς των εργασιών και στη διάλυση των 4 συμβάσεων. Όπως είναι γνωστό, έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες για ένταξη εκ νέου του έργου στη Παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού, ενώ έχει ήδη επιτευχθεί σχετική συμφωνία με τον παραχωρησιούχο. Για το ενδιαμέσο διάστημα, και με δεδομένη την κρισιμότητα του έργου και την κακή κατάσταση σε πολλά σημεία του υπάρχοντος οδικού δικτύου, προγραμματίζονται στοχευμένες παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας.

Αναλυτικά:

## **ΟΙ ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΛΥΘΗΚΑΝ**

Οι 4 εργολαβίες που διαλύθηκαν και τυπικώς είναι οι εξής:

– «Τμήμα 2 Αμαλιάδα – Δουναίικα», με Ανάδοχο την «INTRAKAT» και εκτελεσμένες εργασίες στο 8,7% του συνόλου (το οποίο, αν και μικρό, ήταν το μακράν μεγαλύτερο ποσοστό μεταξύ των τεσσάρων)

– «Τμήμα 5 Σαγαίικα – Βάρδα», με Ανάδοχο την «Κ/ΞΙΑ ΞΑΝΘΑΚΗΣ ΑΤΕ – ΑΦΟΙ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΑΤΕΒΕ ΙΝΤΕΡΚΑΤ» και εκτελεσμένες εργασίες στο 0,11% του συνόλου

– «Τμήμα 6 Κ. Αχαΐα – Σαγαίικα», με Ανάδοχο την «GD INFRASTRUTTURE Ε.Π.Ε.» και εκτελεσμένες εργασίες στο 2% του συνόλου

– «Τμήμα 7 ΒΙΠΕ – Κάτω Αχαΐα» με Ανάδοχο την «ΑΦΟΙ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΑΤΕΒΕ» με διακριτικό τίτλο «ΙΝΤΕΡΚΑΤ» και εκτελεσμένες εργασίες στο 0,50% του συνόλου

Με βάση την παραπάνω πρόοδο είναι προφανές ότι τα τμήματα αυτά δεν θα ήταν δυνατό να ολοκληρωθούν όχι τον Οκτώβριο 2022 που ήταν η συμβατική ημερομηνία περαίωσής τους, αλλά ούτε καν το τέλος του 2023 που ήταν η λήξη της συγχρηματοδότησης από την Ε.Ε.

## **ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

Υπενθυμίζεται ότι από τις υπόλοιπες 4 εργολαβίες:

– Σε 2 ο Ανάδοχος έχει κηρυχθεί οριστικά έκπτωτος, λόγω μη προσκόμισης των απαραίτητων εγγυητικών επιστολών

– Σε μία υπάρχουν ακόμη δικαστικές εμπλοκές στο ΣτΕ με άγνωστο ορίζοντα ολοκλήρωσης. Επισημαίνεται ότι η ολοκλήρωση της συγκεκριμένης εργολαβίας (Α.Κ. Κυλλήνης – Αμαλιάδα) ήταν κρίσιμη για τη σύνδεση των πόλεων Αμαλιάδας και Πύργου μέσω του νέου αυτοκινητοδρόμου.

– Και στην τελευταία, στο τμήμα 8, από τις 16/3/2020 έχει κηρυχθεί έκπτωτη η εταιρεία «GD INFRASTRUTTURE SRL», επειδή με υπαιτιότητά της είχε υπερβεί κατά 2 μήνες την εκπλήρωση 4 Αποκλειστικών Προθεσμιών του έργου, ενώ επίσης δεν

συμμορφώθηκε στην Ειδική Πρόσκληση που της απέστειλε η Υπηρεσία. Επιπλέον, ενώ έχει εισπράξει προκαταβολή για το έργο ύψους 1.398.645,49€, οι εργασίες που έχει εκτελέσει έχουν αξία μόλις 40.139,38 €, δηλαδή αντιστοιχούν στο 0,115% του συνόλου της σύμβασης.

Επειδή από τους αναδόχους των 4 εργολαβιών που διαλύθηκαν και τυπικά, ο εκπρόσωπος της μίας (ο κ. Εμφιετζογλου που εμφανίζεται ως εκπρόσωπος της «GD INFRASTRUTTURE SRL» συγκεκριμένα) ισχυριζόταν ότι μπορούσε να παραδώσει το έργο και μάλιστα νωρίτερα από τον προβλεπόμενο χρόνο, σωστό είναι να αναφερθούν ορισμένα δεδομένα για να αποκατασταθεί η πραγματικότητα.. Ωραία τα λόγια, λοιπόν, όμως η πραγματικότητα είναι η εξής:

- Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν, στις εργολαβίες του έργου τις οποίες είχε αναλάβει, είχε ήδη σοβαρές καθυστερήσεις.

-Σε μια από αυτές, πήρε προκαταβολή σχεδόν 1,4 εκ. € και υλοποίησε έργα μόνο 40.000 €.

-Τα τελευταία 15 χρόνια, από τα 11 μεγάλα έργα που έχουν αναλάβει εταιρείες του, κανένα δεν τελείωσε στην ώρα του. Σε όλα υπήρξαν μεγάλες καθυστερήσεις (από 55% έως σχεδόν 230%).

-Από τα ίδια 11 έργα, μόνο ένα κατάφερε να ολοκληρώσει έστω και με καθυστέρηση. Τα 8 τελικά παραδόθηκαν χωρίς να ολοκληρωθούν και τα δυο συνεχίζονται ακόμα, με μεγάλες καθυστερήσεις.

-Επίσης, σε αρκετά από αυτά τα έργα, παρά τις καθυστερήσεις και την αδυναμία ολοκλήρωσης τους, υπήρξαν και σημαντικές οικονομικές υπερβάσεις. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

## **ΤΟ ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΑΝΤΙΛΗΨΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟ**

Υπενθυμίζεται ότι το Υπουργείο Υποδομών και ο Παραχωρησιούχος της Ολυμπίας Οδού, μετά από διαπραγματεύσεις, υπέγραψαν ένα Μνημόνιο Συναντίληψης που περιλαμβάνει τις βασικές αρχές της συμφωνίας των δύο μερών. Ο Υπουργός κ. Καραμανλής προχώρησε σε συναντήσεις και αρχικές συζητήσεις με την Επίτροπο κα Vestager για το θέμα, ενώ είναι σε εκκρεμότητα και νέα συνάντηση μαζί

της στις Βρυξέλλες.

Παράλληλα, το Υπουργείο ετοιμάζει το φάκελο για την προγνωστοποίηση προς τις υπηρεσίες της Επιτροπής για θέματα Ανταγωνισμού (DG-COMP), καθώς και την ενημέρωση των αντίστοιχων υπηρεσιών για θέματα συμβάσεων (DG-GROW).

Σημειώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε ξεκαθαρίσει ότι εφόσον το έργο συνεχιστεί με 8 εργολαβίες θα πρέπει οπωσδήποτε να έχει ολοκληρωθεί ως το 2023. Αντιθέτως, όμως, η ελληνική πλευρά πέτυχε πρόσφατα, στην περίπτωση που το έργο ολοκληρωθεί με μία σύμβαση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δεχθεί να χρηματοδοτηθεί και από τους πόρους της Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027.

## **ΤΑ ΩΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΝΤΑΞΗΣ**

Με την ένταξη του έργου στην παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού:

-Εξασφαλίζεται η ολοκλήρωση του.

-Η υλοποίηση του δεν θα κοστίσει στο ελληνικό δημόσιο ούτε ευρώ παραπάνω από όσο προβλεπόταν στις 8 εργολαβίες.

-Η επίβλεψη του θα γίνεται από ανεξάρτητο μηχανικό απελευθερώνοντας προσωπικό του υπουργείου για άλλα έργα.

-Εξασφαλίζεται η εγγύηση της κατασκευής και απαλλάσσεται το Δημόσιο από το κόστος λειτουργίας και συντήρησης μέχρι το 2040.

## **ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Αναγνωρίζοντας ότι ο υπάρχων οδικός άξονας Πάτρας-Πύργου είναι σε κακή κατάσταση και θρηνούμε θύματα πολύ συχνά, το υπουργείο:

-Εκπονεί ένα πρόγραμμα για στοχευμένες επεμβάσεις οδικής ασφάλειας της τάξης των 15εκατ.ευρώ.

-Παράλληλα θα χρηματοδοτήσει την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας με

πόρους από το ΠΔΕ για τη συντήρηση του άξονα, ύψους περίπου 10εκατ.ευρώ

Το προσεχές διάστημα θα ανακοινωθούν επισήμως τα παραπάνω έργα, με όλες τις αναγκαίες λεπτομέρειες.