

Το “φάντασμα” του Άκτιο-Αμβρακία караδοκεί πάνω από το Πάτρα-Πύργος

Ολοκληρώθηκε χθες και η 4η δημοπράτηση για τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος και για 4η φορά είχαμε τον ίδιο μειοδότη, την Κ/Ξ Τοξότης-Ομάδα Κατασκευών. Πλέον η συγκεκριμένη κοινοπραξία συμφερόντων Καλογρίτσα έχει πάρει το 50% του έργου από τον Πύργο μέχρι την Βάρδα Ηλείας. Οι εκπτώσεις που δόθηκαν από τον μειοδότη ξεκινούν από το 50% και φτάνουν μέχρι το 57%.

Στη συνέχεια αναμένονται ακόμα 4 εργολαβίες για να ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία, όμως στο χθεσινό διαγωνισμό είχαμε μερικά αξιοπρόσεκτα γεγονότα. Το πρώτο ήταν ότι οι 3 πρώτοι μειοδότες ήταν εταιρείες 6ης και 5ης τάξης, με εντυπωσιακές εκπτώσεις από 47% μέχρι 50%.

Το δεύτερο ήταν ότι μία από τις μεγαλύτερες δυνάμεις του τεχνικού κλάδου στη χώρα, η ΤΕΡΝΑ, δεν κατέβηκε καν στον διαγωνισμό, προφανώς θεωρώντας ως πολύ “χτυπημένες” τις εκπτώσεις.

Όπως όλα δείχνουν και οι επόμενες 4 εργολαβίες θα κυμανθούν πάνω-κάτω στα ίδια επίπεδα. Σε αυτή τη λογική βλέπουμε πως τελικά η κατάτμηση σε πολλαπλές δημοπρασίες μέχρι σήμερα δεν έφερε πλουραλισμό σε μειοδότες και το σημαντικότερο είναι ότι η όλη διαδικασία είναι εξαιρετικά αργή. Μήν ξεχνάμε ότι το έργο είχε αρχικά προκηρυχθεί για τον Ιανουάριο του 2015.

Τώρα 25 μήνες μετά έχουν διεξαχθεί οι μισές εργολαβίες και αναμένουμε τις υπόλοιπες τέσσερις. Με ένα λογικό χρόνο δημοπράτησης ανά 40 μέρες -2 μήνες η διαδικασία των δημοπρατήσεων θα διαρκέσει μέχρι το τέλος του φετινού καλοκαιριού και όπως όλα δείχνουν εφόσον ο Φάκελος Μεγάλου Έργου εγκριθεί μέχρι τότε θα ξεκινήσουν 4 πρώτες “ώριμες δημοπρατήσεις” και οι επόμενες θα ξεκινήσουν σε δεύτερο χρόνο.

Μία ακόμα παρατήρηση είναι ότι τέτοιου είδους κατατμήσεις τις είδαμε σε 2 περιπτώσεις στο παρελθόν, όπου και τις 2 φορές το έργο μπλέχθηκε σε περιπέτειες. Η πρώτη ήταν οι εργολαβίες του Πετάλου του Μαλιακού μήκους 70χλμ (όσο περίπου και το Πάτρα-Πύργος) που ξεκίνησαν το 2003, έσπασαν σε περίπου 6 εργολαβίες και τελικά τα 2 τελευταία τμήματα αποδόθηκαν 12 χρόνια μετά, το 2015.

Το δεύτερο πιο πρόσφατο παράδειγμα και μάλλον πιο κοντινό είναι του Άκτιο-Αμβρακία που με μήκος 48,5χλμ “έσπασε” σε 4 εργολαβίες που ανέλαβε ο ίδιος κατασκευαστικός όμιλος. Τα έργα ξεκίνησαν τον Μάρτιο του 2010 και σήμερα, 7 χρόνια μετά το έργο έχει κολλήσει στο 50% με αμέτρητα προβλήματα, ένα εκ των οποίων οι μεγάλες εκπτώσεις του έργου που οδήγησαν σε οικονομική κατάρρευση τον ανάδοχο κατασκευαστή και συνεπώς σε κατάρρευση του έργου.

Εκεί πλέον για να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο αυτό, ετοιμάζεται μία εργολαβία-σκούπα που στην καλύτερη περίπτωση θα τελειώσει το 2020, δηλαδή 10 χρόνια μετά την έναρξη του έργου.

Αυτός είναι σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς και ο μεγάλος κίνδυνος για το Πάτρα-Πύργος. Κάτω από το βάρος των μεγάλων εκπτώσεων να κολλήσει και να μην μπορέσει να ολοκληρωθεί. Όλα αυτά φυσικά δεν μένει παρά να τα δούμε κατά την περίοδο υλοποίησης η οποία θα ξεκινήσει όπως όλα δείχνουν το Φθινόπωρο και θα ολοκληρωθεί το 2021, χωρίς να έχουμε υπολογίσει τυχόν καθυστερήσεις που σχεδόν πάντα επιφυλάσσουν τα μεγάλα έργα της χώρας.

Νίκος Καραγιάννης-yrodomes.com

[Ακολουθήστε τον Νίκο Καραγιάννη στο twitter](#)