

Ο Σύλλογος Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ καταγγέλλει απευθείας ανάθεση σιδηροδρομικών μελετών στην Αττική Οδό

2018/07/20 17:36 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Απευθείας ανάθεση στην Αττική Οδό των μελετών για τις επεκτάσεις του Προαστιακού προς Ραφήνα και Λαύριο καταγγέλλει ο Σύλλογος Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ.

Ο Σύλλογος κάνει λόγο για «ακατανόητο παραγκωνισμό της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από τη διαχείριση των μελλοντικών σιδηροδρομικών έργων της Αττικής, αλλά και όλης της επικράτειας», ζητώντας την παρέμβαση της διοίκησης της ΕΡΓΟΣΕ.

Η ανακοίνωση του Συλλόγου Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ

Στις 12 Ιανουαρίου 2018 συνυπεγράφη Πλαίσιο Συναντίληψης από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σπίρτζη και την “Αττική Οδό Α.Ε.”, σύμφωνα με το οποίο ανατίθεται στη δεύτερη η ευθύνη εκπόνησης του συνόλου των απαιτούμενων μελετών για: α) την περιβαλλοντική και κοινοτική αδειοδότηση των οδικών έργων των μελλοντικών επεκτάσεων της Αττικής Οδού και

β) την επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου προς τη Ραφήνα και το Λαύριο.

Ως φορέας επίβλεψης της εκπόνησης των ανωτέρω μελετών ορίστηκε η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Κατασκευής Συγκοινωνιακών Έργων με Σύμβαση Παραχώρησης (ΕΥΔΕ/ ΚΣΕΣΠ).

Πρόκειται για Υπηρεσία του Υπουργείου αρμόδια για οδικά έργα, η οποία ωστόσο δεν διαθέτει καμία απολύτως εμπειρία επίβλεψης όσον αφορά σε εξειδικευμένο σιδηροδρομικό τεχνικό αντικείμενο.

Ταυτόχρονα, δεν προβλέπεται στον υπόψη σχεδιασμό καμία θεσμική εμπλοκή των κατά νόμον αρμόδιων φορέων ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. Μόνη εξαίρεση ο ορισμός ενός μόνου στελέχους της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. ως μέλος σε 7μελή «άτυπη επιτροπή υποβοήθησης» (με ρόλο μάλλον προσηματικό παρά ουσιαστικό) της ως άνω ΕΥΔΕ/ ΚΣΕΣΠ.

Έχοντας πληθώρα πρόσφατων και παλαιότερων δημοσιευμάτων, αλλά κυρίως τις

σχετικές δηλώσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στο πλαίσιο του 12ου Συνεδρίου για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση της Ανατολικής Αττικής, το Δημόσιο προτίθεται να προσφέρει ως αντάλλαγμα για τις ανωτέρω μελέτες:

- 2ετή παράταση της τρέχουσας Σύμβασης Παραχώρησης στην Αττική Οδό Α.Ε. (που λήγει τον Σεπτέμβριο του 2024), καθώς και
- Απευθείας ανάθεση της κατασκευής του Προαστιακού Σιδηροδρόμου από το Κορωπί ως το Λαύριο στην Κοινοπραξία των Κατασκευαστών της Αττικής Οδού Α.Ε. (αυτόνομο έργο κόστους ~160εκ.€).

Με αφορμή τη συγκεκριμένη πρόθεση και μεθόδευση, είναι σημαντικό να επισημανθούν τα ακόλουθα:

1. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και ειδικότερα με τα σχετικά άρθρα των νόμων 3891/2010 και 4408/2016, αρμόδιος φορέας για το σχεδιασμό και την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής υποδομής είναι η μητρική εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε.

Το συγκεκριμένο ρόλο επιτρέπεται να εκχωρεί μόνο σε θυγατρικές της εταιρείες ή κοινοπρακτικά σχήματα στα οποία συμμετέχει η ίδια.

Τα τελευταία 22 χρόνια η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., η οποία εξάλλου ιδρύθηκε για το σκοπό αυτόν, είναι η απόλυτα εξειδικευμένη θυγατρική εταιρεία της ΟΣΕ Α.Ε. στη διαχείριση μελετών και κατασκευών της σιδηροδρομικής υποδομής, της σιδηροδρομικής επιδομής και των σιδηροδρομικών συστημάτων που τις υποστηρίζουν.

2. Ήδη από το 2013 η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διαθέτει περιβαλλοντικά εγκεκριμένες μελέτες για το έργο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στο τμήμα Κορωπί-Λαύριο (σταδίου προωθημένης αναγνωριστικής χάραξης), για τις οποίες έχει δαπανηθεί περί το 1εκ.€ μέσω Κοινοτικών Προγραμμάτων Συγχρηματοδότησης.

Ο εν λόγω σχεδιασμός βασίστηκε στην εξαντλητική τεχνικοοικονομική διερεύνηση είκοσι πέντε (25) εναλλακτικών λύσεων διέλευσης από τους Δήμους και τις Κοινότητες της Ανατολικής Αττικής. Η τελική επιλογή έγινε σε συνέχεια μακροχρόνιων διαβουλεύσεων με τις τοπικές κοινωνίες αλλά κι όλους τους εμπλεκόμενους δημόσιους και δημοτικούς φορείς, καθώς επίσης με πλήρη σεβασμό στις δεσμεύσεις του ισχύοντος Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου.

3. Πέραν αυτών, η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διέθετε ολοκληρωμένα και εγκεκριμένα από την αρμόδια Διαχειριστική Αρχή Τεύχη Δημοπράτησης για το σύνολο των υπολειπομένων μελετών ως την πλήρη ωρίμανση του έργου, ήδη από τις αρχές του 2014.

Η προεκτιμώμενη αξία αυτών των μελετών ανερχόταν σε περίπου 10εκ.€ (προ εκπτώσεων), δηλαδή με το τελικό κόστος να διαμορφώνεται περί τα 3-4εκ.€ μετά την εφαρμογή εκπτώσεων τάξης 60-70%, που συνήθως λαμβάνουν οι δημοπρατήσεις

μελετών δημοσίων έργων στην περίοδο της κρίσης.

Οι ανωτέρω μελέτες είχαν εξασφαλισμένη συγχρηματοδότηση από τα τότε διαθέσιμα ευρωπαϊκά κονδύλια, ενώ η έγκαιρη δημοπράτησή τους το 2014 θα είχε εξασφαλίσει την απαιτούμενη ωριμότητα για την ένταξη της κατασκευής του εν λόγω σιδηροδρομικού έργου σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, με ορίζοντα υλοποίησης το 2020.

Ωστόσο, η δημοπράτηση των σχετικών μελετών ακυρώθηκε με παρέμβαση τότε της πολιτικής ηγεσίας και παραγόντων του ΟΣΕ και πρόσχημα το προεκτιμώμενο κόστος κατασκευής του έργου (~160εκ.€, πλέον των απαλλοτριώσεων).

Αποτέλεσμα; Η απώλεια των διαθέσιμων Κοινοτικών Πόρων και η τελμάτωση του έργου επί 4 χρόνια. Ο Σύλλογος Εργαζομένων της ΕΡΓΟΣΕ δυστυχώς επαληθεύεται, καθώς είχε φροντίσει και τότε να καταγγείλει δημόσια και έγκαιρα την υπονόμευση του έργου, προειδοποιώντας για τις συνέπειες με την έκδοση σχετικού Δελτίου Τύπου στις 14/07/2014.

4. Με τα σημερινά δεδομένα, η δημοπράτηση της κατασκευής του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Κορωπί-Λαύριο βάσει του υφιστάμενου σχεδιασμού της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. θα λάμβανε έκπτωση της τάξης του 50%, με την τελική δαπάνη για το Δημόσιο να μην ξεπερνάει τα 80εκ.€, για περίπτωση χρηματοδότησης μόνο από Εθνικούς Πόρους.

Να σημειωθεί επίσης, ότι τα αναμενόμενα έσοδα από τη διαχείριση της Αττικής Οδού μετά το τέλος της τρέχουσας παραχώρησης υπολογίζονται κατ' ελάχιστον περί τα 120εκ.€/ έτος.

Σε συνέχεια των παραπάνω, προκύπτουν εύλογα τα εξής ερωτήματα:

α. Με ποια λογική κρίνεται συμφέρουσα για την πλευρά του Δημοσίου η ανταλλαγή μελλοντικών εσόδων ύψους ~240εκ.€ (διετής παράταση) με μελέτες και έργα πραγματικής αξίας μικρότερης των 90εκ.€;

β. Γιατί το Υπουργείο αποκλείει την απόλυτα εξειδικευμένη και καθ' ύλην αρμόδια για τα σιδηροδρομικά έργα ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από την εποπτεία και τον έλεγχο των μελετών του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, θέτοντας σε κίνδυνο την τεχνική αρτιότητα και την ορθή κοστολόγηση του σιδηροδρομικού έργου;

γ. Με ποια λογική ανατίθεται σε ιδιώτες ο διττός ρόλος ελεγκτή και ελεγχόμενου;

δ. Πώς αντιμετωπίζεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός που προκαλείται μέσω της απευθείας ανάθεσης, που ελλείπει διαγωνιστικής διαδικασίας (και φυσικά των επιβεβλημένων εκπνώσεων που αυτή επιφέρει) αποκλείει κάθε άλλον πιθανό υποψήφιο;

ε. Πώς ελέγχεται τελικά η απόκλιση μεταξύ πραγματικού και ονομαστικού κόστους

ενός τέτοιου έργου;

Είναι αλήθεια πως η αξιοποίηση της κερδοφορίας των παραχωρήσεων που λήγουν για τη χρηματοδότηση αναγκαίων έργων υποδομής αποτελεί αναμφίβολα πολύτιμο εργαλείο στα χέρια του Δημοσίου, ιδιαίτερα κατά την τρέχουσα οικονομικά δυσχερή συγκυρία.

Καλούμε την πολιτική ηγεσία να διασφαλίσει το δημόσιο συμφέρον, αναθεωρώντας έγκαιρα τον ακατανόητο παραγκωνισμό της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. από τη διαχείριση των μελλοντικών σιδηροδρομικών έργων της Αττικής αλλά και όλης της επικράτειας.

Συγχρόνως, καλούμε τη Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση και την περαιτέρω διεύρυνση του θεσμικού ρόλου της εταιρείας στον τομέα των σιδηροδρομικών έργων της χώρας, αλλά και του εξωτερικού.