

Υπέρ της συνέχισης του διαγωνισμού για την γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας τάσσονται στελέχη του κατασκευαστικού κλάδου

2020/04/06 08:10 στην κατηγορία MMM

Κορυφώνεται η αγωνία για το μεγαλύτερο δημόσιο έργο, το πρώτο τμήμα της γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας, ύψους 1,8 δις ευρώ. Όλα τα σενάρια είναι ανοιχτά, δηλαδή συνέχιση του διαγωνισμού, ακόμα και με έναν συμμετέχοντα, έως και ακύρωση και επαναπροκήρυξή του.

Την προηγούμενη εβδομάδα, το ΣτΕ έκανε δεκτά τα ασφαλιστικά μέτρα των δυο κοινοπραξιών που απομένουν στο διαγωνισμό (η μια κοινοπραξία αμφισβητούσε τον τεχνικό φάκελο της άλλης), έως ότου εκδικαστούν οι κύριες προσφυγές που έχουν υποβάλλει ως προς την αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών τους.

Το έργο διεκδικούν οι κοινοπραξίες Άκτωρ - Ansaldo - Hitachi Rail Italy και Άβαξ - Ghella - Alstom.

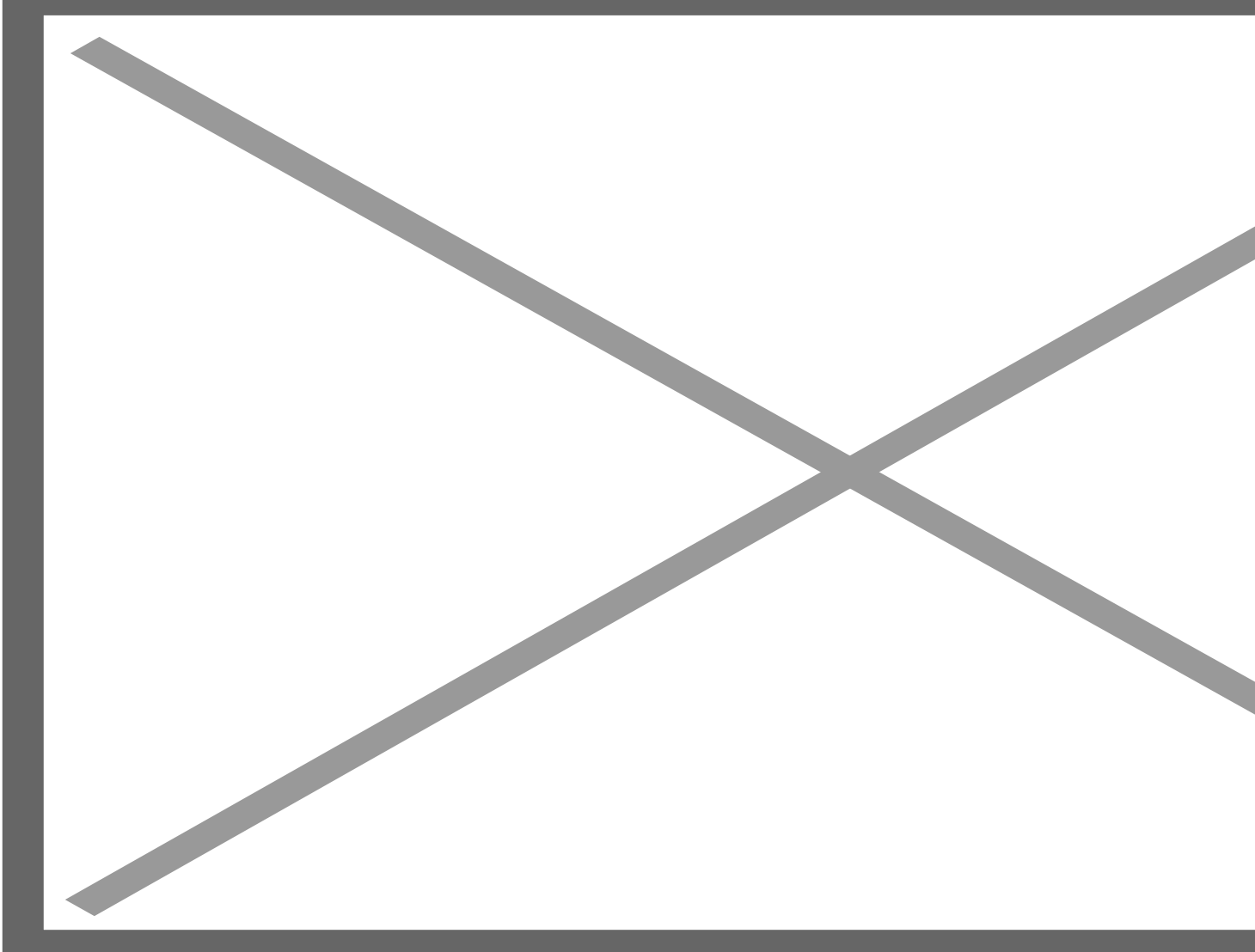
Σύμφωνα με ορισμένα στελέχη του κατασκευαστικού κλάδου, το ΣτΕ, αφού αποδέχτηκε τα ασφαλιστικά μέτρα των δυο εταιρειών, αποδέχεται επί της ουσίας ότι **αμφότεροι οι συμμετέχοντες πρέπει αυτόματα να αποκλειστούν, αφήνοντας τον διαγωνισμό άνευ διεκδικητών.**

Αντίθετη άποψη εκφράζουν άλλα στελέχη του κατασκευαστικού κλάδου, τα οποία υποστηρίζουν ότι, από την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας διαφαίνεται πως, ενώ το ΣτΕ αναγνωρίζει ελλείψεις στο πρακτικό της Επιτροπής Διαγωνισμού της Αττικό Μετρό, αποδεχόμενο συγκεκριμένες αιτιάσεις των δυο κοινοπραξιών - με βάση τις οποίες έκανε δεκτά τα ασφαλιστικά μέτρα - εντούτοις κάνει λόγο **για πλημμελή τεκμηρίωση εκ μέρους της επιτροπής του διαγωνισμού και υποδεικνύει τα στοιχεία που χρήζουν διόρθωσης,** ώστε ο διαγωνισμός να μπορέσει να περάσει στην επόμενη φάση, δηλαδή στο άνοιγμα των οικονομικών προσφορών.

Στο σημείο αυτό, τα ίδια στελέχη που τάσσονται υπέρ της συνέχισης του διαγωνισμού υπογραμμίζουν ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας **δεν δημιουργεί ζήτημα ακύρωσης του διαγωνισμού, αντιθέτως παρέχει ένα πολύ συγκεκριμένο οδικό χάρτη προς την Αττικό Μετρό,** προκειμένου να

διορθώσει το πρακτικό της Επιτροπής Διαγωνισμού και να το επανακαταθέσει, με προσαρμοσμένη την τεχνική αξιολόγηση των δύο κοινοπραξιών στις υποδείξεις του Ανώτατου Δικαστηρίου.

Image not found or type unknown



«Από την εν λόγω ορθή αξιολόγηση που θα γίνει με τις υποδείξεις του ΣΤΕ, θα προκύψει εάν και ποιος από τους υποψηφίους πρέπει να αποκλειστεί», επισημαίνουν.

Μάλιστα, επιχειρηματολογούν ότι δεν υπάρχει λόγος η πολιτεία, σε αυτή τη φάση, να λάβει απόφαση επί της ματαίωσης του διαγωνισμού, ούτε χρειάζεται να περιμένει 1,5 χρόνο για να εκδικαστούν οι αιτήσεις ακύρωσης, παίρνοντας το ρίσκο να βρεθεί, στο χειρότερο σενάριο, ενώπιον μίας απόφασης που θα αποκλείει και τους δύο συμμετέχοντες, καθιστώντας το διαγωνισμό άγονο και έχοντας χάσει άλλους 18 μήνες.

«Οφείλει να ζητήσει η Αττικό Μετρό να διορθώσει το πρακτικό της τεχνικής αξιολόγησης με βάση τις υποδείξεις του ΣΤΕ, σεβόμενη και την απόφαση της Δικαιοσύνης. Αν το ΣΤΕ, σε δυο μήνες κάνει και πάλι δεκτά τα ασφαλιστικά μέτρα που οι εταιρείες πιθανότατα θα έχουν υποβάλλει, τότε θα μπορεί να αξιολογήσει εκ νέου τα δεδομένα που θα έχουν διαμορφωθεί.

Πολύ περισσότερο, έτσι το τοπίο θα έχει ξεκαθαρίσει σημαντικά μέχρι τις αρχές του Ιουνίου, αφού όπως έδειξε η μέχρι τώρα εμπειρία, **η εκδίκαση των ασφαλιστικών μέτρων δεν επηρεάζεται από το θέμα του κορωνοϊού και απαιτεί το πολύ δυο μήνες**, χρονικό διάστημα που σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ουσιαστική καθυστέρηση σε έναν διαγωνισμό που κλείνει αισίως 3 χρόνια.

Πρόκειται φυσικά για εξαιρετικά κρίσιμη υπόθεση, αφού το **εν λόγω έργο είναι το μόνο τόσο ώριμο μεγάλο δημόσιο έργο** σε μία αγορά που ακόμα και πριν τον κορωνοϊό είχε πληγεί σοβαρότατα από τις συνέπειες της κρίσης και την απουσία κατασκευαστικού αντικειμένου.

Στο πλαίσιο αυτό, η οποιαδήποτε έστω και σκέψη για ματαίωση ενός συγχρηματοδοτούμενου διαγωνισμού 1,8 δις ευρώ θα προκαλούσε, όχι μόνο στις διαγωνιζόμενες εταιρείες, αλλά και σε μία ολόκληρη αλυσίδα άλλων κλάδων όπως τσιμεντοβιομηχανίες, χαλυβουργίες και μελετητικές εταιρείες πανικό», επισημαίνουν.

Οι ίδιοι παράγοντες του κλάδου καταλήγουν πως «είναι αδύνατο να πιστεύει κανείς με γνώση της αγοράς στην Ελλάδα, πως μία ματαίωση και επαναπροκήρυξη του διαγωνισμού θα σήμαινε κάτι άλλο πέραν από απώλεια δεκάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας, αφού ο νέος διαγωνισμός θα απαιτούσε τουλάχιστον 2-3 χρόνια μέχρι να ολοκληρωθεί, ακόμα και με τις καλύτερες προϋποθέσεις».

Τα χαρακτηριστικά του πρώτου τμήματος της γραμμής 4

Το πρώτο τμήμα της υπόγειας Γραμμής 4, το τμήμα Α «Άλσος Βείκου – Γουδή», έχει μήκος περί τα 13χλμ και 15 νέους υπόγειους σταθμούς, τους εξής: Άλσος Βείκου, Γαλάτσι, Ελικώνος (προσωρινή ονομασία), Κυψέλη, Δικαστήρια, Αλεξάνδρας, Εξάρχεια, Ακαδημία, Κολωνάκι, Ευαγγελισμός, Καισαριανή, Νήαρ Ήστ, Ζωγράφου, Ιλίσια, Γουδή.

Επίσης, για τις ανάγκες του τμήματος Α της Γραμμής 4 θα κατασκευασθούν:

-Σήραγγα διπλής τροχιάς μήκους περίπου 10,0 χλμ με μηχανήματα TBM.

-Συνδετήρια σήραγγα μονής τροχιάς μήκους περίπου 840 μ.

-Δέκα φρέατα.

-Ένα νέο Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας (ΚΕΛ) για τη Γραμμή 4 και ένα νέο κτίριο συντήρησης και επισκευών των νέων συρμών που θα χωροθετηθούν σε διαθέσιμο χώρο στο αμαξοστάσιο Σεπολίων.

-Δύο επίσταθμοι της γραμμής, πριν το σταθμό Άλσος Βεΐκου (κάτω από την Λεωφ. Βεΐκου) και μετά το σταθμό Γουδή (κάτω από τη Λεωφ. Κατεχάκη).

-Η προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού μέχρι 18 αυτόματων συρμών, που θα απαιτηθούν για την λειτουργία του τμήματος «Α» της νέας γραμμής, ώστε να καλύπτουν την προβλεπόμενη επιβατική κίνηση κατά το έτος 2030.

-Διάρκεια κατασκευής: 8 έτη από την υπογραφή της σύμβασης.