

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΗΜΜΕΝΩΝ

ΥΠΕΧΩΔΕ

1. Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας (ΣΠΑΤΑ)
2. ΠΑΘΕ. Συγκρίσεις κόστους Α' και Β' ΚΠΣ
3. Αχελώος. Σύγκριση προσφορών που επιτεύχθηκαν σε έργα Εκτροπής του Αχελώου στις δημοπρατήσεις που έγιναν το έτος 1989 και το έτος 1996.
4. Αναθέσεις Μελετών. Συγκριτικά στοιχεία Α' και Β' ΚΠΣ
5. Η απάντηση του ΥΠΕΧΩΔΕ στη σκανδαλολογία της Ν.Δ. και του Βουλευτή κ. Δ.Κωστόπουλου
6. Προαστιακός Σιδηρόδρομος και Σκανδαλολογία
7. Στοιχεία για τις αναθέσεις έργων για την περίοδο 1994-1998 - Η αδιάβλητη Μαθηματική Μέθοδος
8. Η ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΘΕΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ
«ΠΟΘΕΝ ΕΣΧΕΣ» σε όλους τους μετέχοντες στην Ανάθεση και Επίβλεψη των Δημοσίων Έργων στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα
9. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ - Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ 1991
Ο ΑΡΧΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ και ΟΙ ΤΙΜΑΡΙΘΜΙΚΕΣ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ

ΑΝΑΘΕΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Α΄ ΚΠΣ (1990-1993) επί Ν.Δ.
Β΄ ΚΠΣ (1994-1999) επί ΠΑΣΟΚ

Οι συγκρίσεις ανάμεσα στις δύο περιόδους είναι αποκαλυπτικές και συντριπτικές.

1. Κατά την περίοδο 1990-1993 επί Ν.Δ. οι αναθέσεις Μελετών για τα έργα του Α΄ και του Β΄ ΚΠΣ ήταν αναθέσεις χαριστικές και σκανδαλώδεις, τόσο για τον φαύλο τρόπο ανάθεσης όσο κυρίως για τον πολλαπλασιασμό του αρχικού κόστους.

(Καταθέτω Πίνακα με στοιχεία).

- Αυτό το καθεστώς μαζί με το νοσηρό κλίμα της αδιαφάνειας και των υπερβάσεων επιδρούσε αρνητικά τόσο στην ποιότητα των Μελετών όσο και στο χρονοδιάγραμμα παράδοσης.
 - Όλα αυτά είχαν ως συνέπεια το Ελληνικό Δημόσιο να είναι πάντα εγκλωβισμένο και να είναι πάντα υποταγμένο στα απαιτήσεις των Μελετητών για συνεχείς υπερβάσεις, για πολλαπλάσια χρηματοδότηση και για συνεχείς χρονικές παρατάσεις.
-
- Αυτό σημαίνει τις εξής προϋποθέσεις Διαφάνειας, Προστασίας του Δημόσιου συμφέροντος και Ποιότητας των Μεγάλων Έργων:
 - α. Για κάθε Μελέτη υπάρχει συγκεκριμένο αντικείμενο, συγκεκριμένες προδιαγραφές, συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένο κόστος.
 - β. Το Συμβατικό Τεχνικό Αντικείμενο της Μελέτης δεν αλλάζει.
 - γ. Το αρχικό Συμβατικό κόστος δεν αλλάζει.

Εξαιρέση μπορεί να υπάρξει μόνο σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, κάτω από αυστηρούς όρους και μετά από αιτιολόγηση. Σε αυτές τις περιπτώσεις μόνον μπορεί να αυξηθεί το πολύ μέχρι 50% του αρχικού κόστους και πάντα μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Μελετών, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι των Φορέων δηλαδή του ΤΕΕ και των Μελετητών.
 - δ. Η διασπορά των Μελετών σε διάφορα Μελετητικά Γραφεία είναι μια πάγια αρχή.

Μετά το 1994 το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέθεσε **138 Μελέτες σε 477 διαφορετικά Γραφεία** ή **μεμονωμένους Μελετητές**, που η διεπιστημονική σύμπραξή τους είναι επιβεβλημένη.

Με αυτή την πρωτοφανή διασπορά στην ανάθεση των Μελετών είναι ελάχιστα Γραφεία, που έχουν αναλάβει περισσότερες από δύο Μελέτες για το ίδιο χρονικό διάστημα.

⇒ Για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο

- Η σκανδαλολογία της Ν.Δ. και ορισμένων Εφημερίδων είναι νοσηρή και έχει ξεπεράσει κάθε όριο.

Κατασκευάζονται ειδήσεις στα ΜΜΕ, γράφονται άρθρα στις Εφημερίδες και κατατίθενται Ερωτήσεις στη Βουλή για να συντηρείται ο φαύλος κύκλος της Σκανδαλολογίας.

Είναι σαφές ότι κάποιοι «καθ' ἑξιν και κατ' επάγγελμα» Σκανδαλόλογοι θέλουν να δημιουργούν ένα νοσηρό κλίμα.

Τα παραδείγματα είναι πολλά.

Το πιο πρόσφατο αφορά τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο κατά μήκος της Αττικής Οδού.

Εδώ και αρκετά χρόνια το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει εκφράσει με σαφήνεια τις θέσεις τους για την προώθηση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, ως έργο απολύτως αναγκαίο και ζωτικής σημασίας για την Αττική.

Η θέση του ΥΠΕΧΩΔΕ ήταν και είναι σαφής.

(Επισυνάπτεται η δήλωση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε)

- Η προώθηση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου θα γίνει με Διαφάνεια και με όρους ανοιχτού Διαγωνισμού και όχι με απ' ευθείας ανάθεση στην Κοινοπραξία της ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΥ, ως παράλληλο έργο της.

Αυτή η θέση είναι διαχρονική και εκφράζει όχι μόνο το ΥΠΕΧΩΔΕ αλλά και το ΥΜΕ και συνολικά την Κυβέρνηση.

Αυτή η σαφής και Διαφανής θέση της Κυβέρνησής μας για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο αποτελεί μια αποστομωτική απάντηση στους σκανδαλόλογους της Ν.Δ., που περιφέρουν το ψέμα τους για απ' ευθείας ανάθεση του έργου.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ/Γ.Γ.Δ.Ε

Χαριλάου Τρικούπη 182
101 78, Αθήνα
Τηλ./ FAX :
ΕΣΩΤ.

Αθήνα, 11.11.1999

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η

Με αφορμή σημερινό «σκανδαλογικό» δημοσίευμα της Εφημερίδας **«Ελεύθερος Τύπος»** για «απευθείας ανάθεση του Προαστιακού Σιδηρόδρομου στην Κ/Ξ ΑΤΤΙΚΟ ΟΔΟ ως παράλληλο έργο της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Α/Δ Σπάτων», ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Κώστας Λαλιώτης δήλωσε τα εξής:

«Το δημοσίευμα αυτό δεν έχει απολύτως καμία σχέση με την αλήθεια και την πραγματικότητα. Είναι ένα ακόμα ψέμα.

Είναι γνωστό ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν έχει λάβει ποτέ καμία απόφαση, όπως επίσης δεν έχει εγκρίνει ποτέ καμία πρόταση του ΟΣΕ για την «απευθείας ανάθεση στην Κ/Ξ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ του έργου της κατασκευής του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, ως παράλληλου έργου της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Α/Δ Σπάτων».

Το ΥΠΕΧΩΔΕ, από το 1994 μέχρι σήμερα, προωθεί όλα τα Δημόσια Έργα Υποδομής, που αποτελούν την εγγύηση για τον Εκσυγχρονισμό και την Ανάπτυξη της Ελλάδας, πάντα με πίστη στη Διαφάνεια και τη Νομιμότητα, προστατεύοντας τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου και διασφαλίζοντας τους όρους για τον υγιή ανταγωνισμό των Εργοληπτικών Επιχειρήσεων.

Η δήλωση αυτή είναι σαφής και κατηγορηματική και αποτελεί μια αποστομωτική απάντηση σε όλους εκείνους που θέλουν και επιμένουν να σκανδαλογούν.

Είναι σαφές πια ότι το σκάνδαλο είναι η εμμονή ορισμένων καθ' έξιν και κατ' επάγγελμα να σκανδαλογούν με ψέματα και αθλιότητες».

Από το Γραφείο Τύπου

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Όπως είναι γνωστό στο εγκεκριμένο από ετών Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας προβλέπεται η κατασκευή της Αττικής Οδού που θα ενώνει το Αεροδρόμιο των Σπάτων με την Ελευσίνα. Ειδικά στο τμήμα από τα Σπάτα μέχρι το Μενίδι προβλέπεται στο μέσο της Αττικής Οδού να διέρχεται διπλή σιδηροδρομική γραμμή που αποτελεί τμήμα του δικτύου του σχεδιαζόμενου προαστιακού σιδηρόδρομου της Αττικής.

Το έργο κατασκευής της οδού μετά από διαφανή διαγωνιστική διαδικασία ανατέθηκε στον αναδειχθέντα ανάδοχο, ο οποίος υποχρεούται να κατασκευάσει τα οδικά έργα, συμπεριλαμβανομένης και της διαμόρφωσης του σκάμματος, που θα υποδεχθεί το σιδηρόδρομο.

Ήδη προωθείται ο Προαστιακός σιδηρόδρομος. Κατασκευάζονται άλλες γραμμές (π.χ. Αθήνα – Κόρινθος), αναβαθμίζονται υφιστάμενες υποδομές, κινείται η διαδικασία ανάδειξης χρηματοοικονομικού Συμβούλου. Ανακύπτει η ανάγκη κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Σπάτα – Μενίδι που ευρίσκεται στο μέσον της Αττικής Οδού.

Κατόπιν αυτού γεννήθηκε το ερώτημα αν το έργο αυτό πρέπει να ανατεθεί σε νέο ανάδοχο που θα προκύψει από ξεχωριστή διαγωνιστική διαδικασία ή στον ανάδοχο που έχει ήδη αναλάβει την κατασκευή της Αττικής Οδού.

Ο ΟΣΕ προτείνει την ανάθεση στον ίδιο ανάδοχο διότι θεωρεί ότι το έργο αυτό είναι κατ' εξοχήν ιδιόμορφο τεχνικά, δεδομένου ότι σιδηροδρομικό και οδικό τμήμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα από κατασκευαστική άποψη. Η εγκατάσταση δύο διαφορετικών εργοταξίων στο ίδιο χώρο, κατά την άποψη του ΟΣΕ, δημιουργεί σοβαρά τεχνικά, νομικά και οικονομικά προβλήματα.

Το ΥΜΕ διαβίβασε την πρόταση αυτή του ΟΣΕ στο ΥΠΕΧΩΔΕ γιατί είναι το αρμόδιο Υπουργείο για να κρίνει με βάση την νομιμότητα, την διαφάνεια και τον υγιή ανταγωνισμό.

Ζωή και φως
σε 8 ανθρώπους
από δωρητή
οργάνων

ΖΩΗ και φως σε οκτώ συνανθρώπους του δίνει ο 38χρονος από το Σχοδό Θεσσαλονίκης, που έχασε τη μάχη για τη ζωή από ακινητοποιημένη αιμορραγία έπειτα από εγκαρδιακό επεισόδιο, στη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας του «Ιπποκράτειου» νοσοκομείου, όπου νοσηλεύεται.

Υστερα από τη γενναία απόφαση των συγγενών του άτυχου 38χρονου τα ζωτικά του όργανα μεταμοσχεύθηκαν ή θα μεταμοσχευθούν σε ασθενείς στη Θεσσαλονίκη, στην Αθήνα και στο Ανόβερο της Γερμανίας.

Η πρώτη μεταμόσχευση ήταν με το ήπαρ του άτυχου 38χρονου και έγινε με επιτυχία στο «Ιπποκράτειο» νοσοκομείο, με λήψη του 38χρονου Πάνα Γαλιωτίδη από τη Φλώρινα. Σε εξέλιξη βρισκόταν μέχρι αργά το βράδυ και η μεταμόσχευση του ενός νεφρού σε εννιάχρονο κοριτσάκι, από τη Θεσσαλονίκη. Με απόλυτη επιτυχία ολοκληρώθηκε αργά χθες το βράδυ η μεταμόσχευση καρδιάς, που έγινε στο νοσοκομείο «Παπανικολάου», με λήψη το 44χρονο Παναγιώτη Μιχαήλ, πατέρα δύο παιδιών. Στο νοσοκομείο ΑΧΕΠΑ μεταφέρθηκαν και φυλάσσονται οι κερατοειδείς, μέχρι να βρεθούν οι δύο λήπτες, ενώ το πάγκρεας θα μεταμοσχευθεί στο «Ιπποκράτειο». Λειτουργία ζωής στηθήκε από τη Θεσσαλονίκη στην Αθήνα για τη μεταφορά του δεύτερου νεφρού του άτυχου 38χρονου, στο νοσοκομείο «Λαϊκό», όπου βρέθηκε λήπτης, καθώς και του δέσματος. Ανάλογη αερογέφυρα ζωής στηθήκε και προς το Ανόβερο της Γερμανίας, στο ειδικό μεταμοσχευτικό κέντρο του οποίου μεταφέρθηκαν οι πνεύμονες του δότη. Η μεταμόσχευση ήπιατος έγινε από την ιατρική ομάδα του «Ιπποκράτειου», με επικεφαλής τον καθηγητή Αντώνη Αντωνιάδη, ενώ η μεταμόσχευση καρδιάς στο «Παπανικολάου» έγινε από την ομάδα του διευθυντή του καρδιολογικού κέντρου Γιάννη Φεσατίδη.

Πορασκήνιο

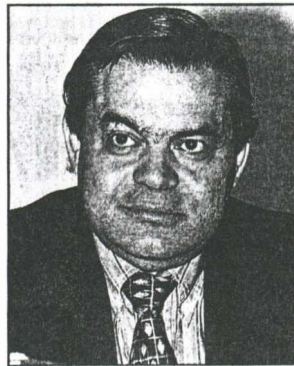
Είναι γεγονός ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει εμπλακεί σε όλο το παρωσιγνίο της απευθείας ανάθεσης των σιδηροδρομικών έργων στην εργολαβική κοινοπραξία συμφερόντων του κ. Μπόμπολα. Η σχετική απόφαση ελήφθη σε σύσκεψη των συναρμοδίων υπουργών Κ. Λαλιώτη, Τ. Μαντέλη και της διοίκησης του ΟΣΕ, στις αρχές Σεπτεμβρίου, στο ΥΠΕΧΩΔΕ.

Ακολούθησε απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ της 21 Σεπτεμβρίου 1999 υπέρ της απευθείας ανάθεσης. Η απόφαση του ΟΣΕ διαβιβάστηκε στον υπουργό Μεταφορών Τάσο Μαντέλη, ο οποίος με τη σειρά του έστειλε επιστολή στον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ στις 23 Σεπτεμβρίου 1999, εισηγούμενος την απευθείας ανάθεση του έργου για «λόγους κατεπείγουσας ανάγκης», επισυνάπτοντας μάλιστα σχετική έκθεση του τεχνικού συμβουλίου του ΟΣΕ, ο οποίος όμως πριν από ένα χρόνο με άλλη έκθεσή του είχε εισηγηθεί τη δημοπρασία του έργου. Ωστόσο, ο κ. Λαλιώτης μέχρι τώρα δεν έχει απαντήσει εγγράφως. Ετσι αναφέρεται ότι «τον δεσμεύει μόνον η υπογραφή του».

Στη διάρκεια της εβδομάδας προγραμματίζονται νέες συσκέψεις σε επίπεδο γενικών γραμματέων των υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και του ΟΣΕ, προκει-

Ολοκληρω το κατασκευαστικό πακέτο των 300 δις «προορίζεται» για τον όμιλο Μπόμπολα

Το παρασκήνιο ανάθεσης του προαστιακού



Πολιτική απόφαση του πρωθυπουργού επί της Τ. Μαντέλη, ελπίσοντας να πάρει τη «ριβάν» από τον Κ. Λαλιώτη.

Του Αργύρη Αιμερτζή

μέσω να εξεταστούν οι νομικές και τεχνικές πλευρές της απευθείας ανάθεσης.

Αιτηρούνται ανοιχτές οι γέφυρες με τους εργολάβους και μελλοντικά, όπως αποκάλυψε ο «Ε.Τ.», το έργο υποδομής (χωματουργικά, τοίχοι αντιστήριξης κ.λπ.) της γραμμής Σπάτα - Μενίδι να ανατεθεί απευθείας στην «Αττική οδό» μέχρι τον ποσοστό των 35 δις δρχ., ως «παράλληλο έργο» του εγκατεστημένου οδικού έργου.

Με τη σύμφωνη της Αττικής οδού, που υπέγραψε ο κ. Λαλιώτης

το 1996 οι εργολάβοι έχουν εξασφαλίσει ότι έχουν το αποκλειστικό προνόμιο να εγκαταστήσουν εργοτάξιο στη μεσοκία νησίδα του νέου δρόμου. Αυτή η ρύθμιση αποδεικνύεται χρυσόφορο για την κοινοπραξία συμφερόντων του κ. Μπόμπολα. Η «Αττική οδός» έχει ήδη εξασφαλίσει «παράλληλα έργα» πολλών δις δρχ., γεγονός ομβρικών, δικτύων κοινής ομβρίδας, υδραυλικά έργα για την απορροφή των υδάτων που κατεβαίνουν από την Πεντέλη και θα διέρχονται το νέο δρόμο κ.λπ.

■ Ρήτρες

Επίσης, οι εργολάβοι προβλέπουν στη σύμβαση του ΥΠΕΧΩΔΕ γενναίες ρήτρες οι περιπτώσεις που διακόπτεται η κίνηση στο νέο δρόμο για να κατασκευαστεί η γραμμή του τρένου, ώστε να είναι ασήμφορη η κατασκευή του από άλλον εργολάβο.

Αντιμετωπίζοντας το σιδηροδρομικό έργο ως ανταγωνιστικό της νέας λεωφόρου, προβλέφθηκε επίσης στη σύμβαση ρήτρα υπέρ των εργολάβων, εφόσον λειτουργήσει το προαστιακό τρένο να πάνε οι αντιστάθμιστοι ποσοί για απώλειες εισόδων από τα διόδια.

Στην πορεία όμως οι εργολάβοι έγιναν «σιδηροδρομοφίλοι». Ο λόγος:

Υπάρχει τεράστιο ενδιαφέρον όχι μόνον για το κατασκευαστικό κομμάτι αλλά για την εκμετάλλευσή του προαστιακού

σιδηροδρόμου. Οι τεχνικοοικονομικές μελέτες αναδεικνύουν τη βιωσιμότητα του έργου και ότι το 2004 το τρένο θα μπορεί να εξημερρεθεί 425.000 επιβάτες ημερησίως.

Τη μεθοδολογία μέσω της εταιρείας συμβούλων GIBB και ένα αντίθετο κομμάτι διαπραγμάτευσης για να αναλάβει η «Αττική οδός» την κατασκευή και εκμετάλλευσή του προαστιακού, αποκάλυψε ο Α. Καρυστιάνος, πρώην διοικητής του ΟΣΕ. Χαρακτηριστικά σημειώνει ότι:

Στη σύμβαση μεταξύ του ΥΠΕΧΩΔΕ και των εργολάβων της «Αττικής οδού», που κυρώθηκε με το νόμο 2445/96 αναγράφεται το όνομα της εταιρείας συμβούλων, η οποία προσλήφθηκε από την κοινοπραξία της «Αττικής οδού», πληρωμένο το 40% των αμοιβών της και διανέμει αντάλλαγμα καθήκοντα επιβλέποντας της διυθύνουσας υπηρεσίας στο έργο της λεωφόρου Ελευσίνιας - Σπάτων.

Φυσικά τις ίδιες αρμοδιότητες θα έχει η συγκεκριμένη εταιρεία αν γίνει η απευθείας ανάθεση του προαστιακού. Η ίδια εταιρεία συμμετέχει στην επιβλέψη υλοποίησης του επιχειρηματικού σχεδίου του ΟΣΕ, όπου προβλέπεται η κατασκευή του προαστιακού.

Η ίδια πάλι εταιρεία συμμετέχει στο σχήμα συμβουλίου με γάλλες επωνυμίες τράπεζας, που διεκδικεί το ρόλο του χρηματοοικονομικού συμβούλου του ΟΣΕ για την ανεξάρτητη ανάλυση εκμετάλλευσής του προαστιακού και καταρτίστη, τη σχετική σύμβαση.

ΔΕΘ

Μέσα στην εβδομάδα η οριστικοποίηση της συμφωνίας για το 45%

ΠΡΕΖΟΝ, ακόμα, οι ενδιαφερόμενοι και... απαιτούνται από τη διεκδίκηση του 45% και του μείναι μόνον της «Ελληνικής Εκθέσεως ΑΕ», θυγατρικής της ΑΕΘ ΑΕ, κ. Χρ. Αιμυράκης, Αλ. Μπακατσάκος, Γ. Μπόμπολας, Χρ. Τεγόπουλος (σημειώθηκαν στην ίδια Κοινοπραξία «Μακεδονία - Ανάπτυξη», που εκδηλώνει ενδιαφέρον για την αγορά των μετρώων του μείναι μόνον), αν και αυτή έχει οριστεί η αξιολόγηση της μοναδικής προοπτικής που κατατέθηκε από την Κοινοπραξία «Συνεργία - Διεθνείς Εκθέσεις».

Όπως είναι γνωστό, ούτε η κοινοπραξία στην οποία συμμετείχε ο κ. Μ. Κυριακού κατέθεσε προοπτική. Αλλά, κι εκείνη πήρε μέρος στην πρώτη φάση του διαγωνισμού για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για το 45% και το μείναι μόνον της «Ελληνικής Εκθέσεως ΑΕ». Η «Συνεργία - Διεθνείς Εκθέσεις», στην οποία συμμετέχουν η Internat του προέδρου της ΠΑΕ ΠΑΟΚ, Γ. Μπατασιώδη, η Θεμελιοδομή, η International Trade Exhibition, η

Zilkha κ.ά., σύμφωνα με πληροφορίες που δόθηκαν, προφανώς από τη δική της πλευρά, έχει κάνει προοπτική ύψους 5, 1 διαπραγματευτικών δραστηριοτήτων.

Επίσης, η κοινοπραξία αναλαμβάνει να πληρώσει, για τη χρήση των εγκαταστάσεων, στον κρατικό φορέα ενοίκιο, συνολικά 4 διαπραγματευτικά το χρόνο (για 15 χρόνια) και να αποδίδει στον κρατικό φορέα το 55% των κερδών (για 15 χρόνια).

Η ηγεσία του υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, που έχει αναλάβει τη διαδικασία, θεωρεί, καταρχήν «καταπονητική την προοπτική». Πληροφορίες αναφέρουν ότι δέχεται πιέσεις για να αρνηθεί «άγαντα» το διαγωνισμό εναντίον του οποίου «βλαίνει» οι δύο άλλες κοινοπραξίες - την ίδια ώρα που αποχωρούν. Η διαπραγματευτική φαινομένη, που αναμένεται να επιβεβαιώσει αυτήν την εβδομάδα, θα αποφασίσει αν θα οριστικοποιηθεί η συμφωνία με την Κοινοπραξία «Συνεργία - Διεθνείς Εκθέσεις».

Γ. Αδάμ

Π. Γλεντάκης

Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε ΣΤΗ ΣΚΑΝΔΑΛΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ Ν.Δ.

και του Βουλευτή κ. Δ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ

Είναι γνωστό ότι το Βουλευτής της Ν.Δ. κ. Δ. Κωστόπουλος σε συνέντευξη στην Απογευματινή (30.11.99) ισχυρίστηκε ότι μετά από δικές του έρευνες «οι εργολάβοι δίνουν μίζα 20% στους υπαλλήλους του ΥΠΕΧΩΔΕ».

Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, για να λάμψει η αλήθεια και για να μπει τέλος στη νοσηρή σκανδαλολογία, με δική του πρωτοβουλία, ζήτησε εγγράφως από τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου κ. Π. Δημόπουλο να διερευνηθούν από τη Δικαιοσύνη οι ισχυρισμοί του κ. Δ.Κωστόπουλου.
(Επισυνάπτω την Επιστολή του κ. Λαλιώτη προς τον Εισαγγελέα).

Ο κ. Δ.Κωστόπουλος οφείλει να δώσει στοιχεία και ονόματα, και να αποδείξει τους ισχυρισμούς του.

Αν δεν το κάνει θα είναι ένας πολιτικός συκοφάντης, ένας φτηνός σκανδαλόλογος.

Όμως το πολιτικό και ηθικό στίγμα του πολιτικού συκοφάντη δεν βαραίνει μόνο τον Βουλευτή κ. Δ.Κωστόπουλο αλλά και την ηγεσία της Ν.Δ., που επωάζει και ανέχεται τους σκανδαλόλογους.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Αθήνα, 1 Νοεμβρίου 1999

Α.Π. Δ1969

Π ρ ο ς

τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου

κ. Παναγιώτη Δημόπουλο

Αξιότιμε κύριε Εισαγγελέα,

Στο σημερινό φύλλο της η Εφημερίδα «ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ», που φέρει πρωτοσέλιδο τίτλο «20% η μίζα στο ΥΠΕΧΩΔΕ από εργολάβους», δημοσιεύει συνέντευξη του Προέδρου της ΟΚΕ Οικονομικών της Νέας Δημοκρατίας κ. Δ. Κωστόπουλου, στην οποία ισχυρίζεται ότι όσα λέει προκύπτουν από δηλώσεις που του έκαναν επωνύμως συγκεκριμένοι μικροί και μεγάλοι εργολάβοι χωρίς να τους κατονομάζει.

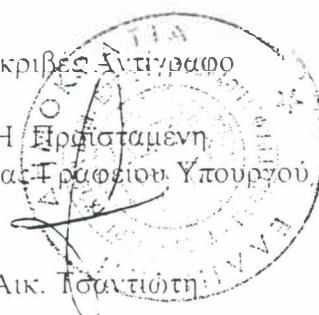
Επειδή η σκανδαλολογία αποτελεί συστατικό στοιχείο του προεκλογικού σχεδιασμού της Ν.Δ., επειδή τα Δημόσια Έργα έχουν μια σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη της Χώρας και δεν πρέπει να μπουν στη δίνη της σκανδαλολογίας και επειδή στο Δημόσιο Βίο είναι επιτακτική ανάγκη να καθιερωθεί το ήθος, η διαφάνεια και η νομιμότητα, πιστεύω ότι πρέπει να διερευνηθούν κατεπειγόντως από τη Δικαιοσύνη, προκειμένου να λάμψει η αλήθεια, όλοι οι ισχυρισμοί του Βουλευτή της Ν.Δ. κ. Δ. Κωστόπουλου, που περιλαμβάνονται στο σχετικό δημοσίευμα, το οποίο και επισυνάπτουμε.

Με εκτίμηση

Ο Υπουργός

Κ. Λαλιώτης

Ακριβές Αντίγραφο
Η Επισταμένη
Γραμματεία Τραπέζης Υπουργού
Αικ. Παναγιώτη



ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΕΡΓΩΝ ΠΑΘΕ

Α΄ ΚΠΣ (1990-1993) επί Ν.Δ.

Β΄ ΚΠΣ (1994-1999) επί ΠΑΣΟΚ

Είναι αλήθεια ότι σύμφωνα με συγκριτικά στοιχεία για τα έργα του ΠΑΘΕ υπάρχει μια αισθητή διαφορά και ως προς το κόστος και ως προς την ποιότητα των έργων για τις περιόδους 1990-1993 επί Ν.Δ. και 1994-1999 επί ΠΑΣΟΚ. (Ο Πίνακας, που ακολουθεί είναι αποκαλυπτικός).

1. Αποτελεί κοινή ομολογία ότι τα Έργα του ΠΑΘΕ για το Α΄ ΚΠΣ (1989-1993) επί Ν.Δ. ήταν έργα με χαμηλή ποιότητα και με μεγάλο κόστος. Ήταν έργα κομμένα ραμμένα υπέρ των Εργολάβων.

Στην περίοδο της Ν.Δ. οι εργολάβοι ενώ έδιναν μεγάλες και εξωφρενικές εκπτώσεις μέχρι και 75% ταυτόχρονα πολλαπλασίαζαν το τελικό κόστος των έργων μέσα από διαδοχικές μεγάλες υπερβάσεις των αρχικών προϋπολογισμών.

- Αναφέρω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για 17 Εργολαβίες του ΠΑΘΕ της περιόδου 1990-1993.

Ο μέσος όρος των εκπτώσεων, που έδωσαν οι 17 Εργολάβοι για τα 17 συγκεκριμένα έργα του ΠΑΘΕ ήταν 62% και υπέγραψαν Συμβάσεις συνολικού ύψους 24 δις δρχ.

Μέσα από τις συνεχείς υπερβάσεις τα συγκεκριμένα έργα ολοκληρώθηκαν με συνολική δαπάνη 45 δις δρχ. και με πολλές κακοτεχνίες.

- Για τις κακοτεχνίες αυτές, το ΥΠΕΧΩΔΕ (από το 1996 και μετά) έχει επιβάλλει κυρώσεις στους Εργολάβους και τους έχει υποχρεώσει να αποκαταστήσουν τις κακοτεχνίες με δικά τους έξοδα, που ανέρχονται συνολικά σε 2,5 δις δρχ.
- Το ΥΠΕΧΩΔΕ, για την προάσπιση του Δημόσιου Συμφέροντος, χωρίς να σκανδαλολογήσει κατέθεσε όλους τους φακέλους των 17 Εργολαβιών της περιόδου 1990-1993 στη Δικαιοσύνη, που ερευνά τόσο τις υπερβάσεις όσο και τις κακοτεχνίες. Το ΠΑΣΟΚ δεν σκανδαλολογεί. Όμως ο κ. Καραμανλής και η Ν.Δ. έχουν αναρωτηθεί ποιοι Υπουργοί υπέγραψαν αυτές τις Συμβάσεις επί των ημερών της Ν.Δ.;

2. Αντιθέτως τα Έργα του Β΄ ΚΠΣ (1994-2000) επί ΠΑΣΟΚ είναι σύμφωνα με αναλυτικά στοιχεία σε σύγκριση με εκείνα του Α΄ ΚΠΣ. Είναι έργα με πολύ καλύτερη ποιότητα και με αισθητά μειωμένο κόστος. Δηλαδή είναι έργα με συνολικό όφελος τόσο του Ελληνικού Δημοσίου όσο και των Ελλήνων Πολιτών και όχι με όφελος των Εργολάβων.

- Αυτό το «κεκτημένο» είναι απολύτως θετικό για το Ελληνικό Δημόσιο και έχει προκύψει γιατί από το 1994 με τις συνεχείς θεσμικές παρεμβάσεις έχουν αλλάξει ριζικά τα «κακώς κείμενα» 10ετιών.
- Έχουν κατοχυρωθεί ασφαλιστικές δικλείδες για τη Διαφάνεια, για τη Νομιμότητα, για τον Υγιή Ανταγωνισμό και για την προστασία του Δημόσιου Συμφέροντος.
- Έχουν χτυπηθεί τα νοσηρά φαινόμενα των παράλογων εκπτώσεων, του πολλαπλασιασμού του αρχικού κόστους και των διαδοχικών υπερβάσεων γιατί οι Μελέτες των Έργων είναι άρτιες και πιο ολοκληρωμένες και γιατί οι Μελετητές, μαζί με τους Αναδόχους-Κατασκευαστές έχουν τη συνευθύνη για την κατασκευή, την ποιότητα και την ασφάλεια του έργου.
- Οι Έλεγχοι Ποιότητας σε όλα τα Έργα έχουν γίνει εντατικοί και ουσιαστικοί. Για τις κακοτεχνίες έχουν επιβληθεί κυρώσεις οικονομικές, διοικητικές και ποινικές προς τους Εργολάβους.
- Από το 1995 ισχύει ότι για κάθε έργο η μέγιστη υπέρβαση δεν μπορεί να ξεπεράσει ποτέ το 50% της σύμβασής του και αυτό κάτω από αυστηρούς όρους μόνο για εργασίες ξεχωριστές, συμπληρωματικές που δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά τα στάδια της Μελέτης και της Δημοπράτησης του Έργου.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΣΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΛΜ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ Α΄ και Β΄ ΚΠΣ

Κάνοντας σύγκριση του **ανά χλμ. κόστους** κατασκευής αυτοκινητοδρόμου, όπως αυτό διαμορφώνεται στα έργα που κατασκευάστηκαν με το Α΄ ΚΠΣ (περίοδος Ν.Δ.) κι εκείνα που κατασκευάζονται με το Β΄ ΚΠΣ (τρέχουσα περίοδος) έχουμε σημαντικές διαπιστώσεις και εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα.

I. Περίπτωση κατασκευή εξαίχνου αυτοκινητόδρομου (ΠΑΘΕ)

	Α΄ ΚΠΣ (1990-1993)	Β΄ ΚΠΣ (1994-1999)
Μέσο κόστος ανά χλμ.	91,46 δις ----- 63χλμ = 1,45 δις/χλμ	19,51 δις ----- 26,8 χλμ. = 0,72 δις/χλμ

$$\begin{aligned} \text{Διαφορά κόστους ανά χλμ.:} & \quad 1,45 - 0,72 \\ & \quad \text{-----} = - 50\% \\ & \quad 1,45 \end{aligned}$$

- Η διαφορά κόστους ανά χιλιόμετρο για ομοειδή συγκρινόμενα έργα ανάμεσα στο Α΄ και Β΄ ΚΠΣ φθάνει έως 50%.
- Αυτό σημαίνει ότι στο Β΄ ΚΠΣ για το ίδιο έργο έχουμε εξοικονόμηση πόρων 50%. Αυτό σημαίνει ότι αυτά τα χρήματα είναι προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου ενώ στην περίοδο 1989-1993 ήταν προς όφελος των Εργολάβων.

II. Περίπτωση κατασκευής τετράιχνου αυτοκινητόδρομου (ΠΑΘΕ)

	Α΄ ΚΠΣ (1990-1993)	Β΄ ΚΠΣ (1994-1999)
Μέσο κόστος ανά χλμ.	27,03 δις ----- 25,9 χλμ = 1,04 δις/χλμ.	115,04 δις ----- 143,55 χλμ. = 0,80 δις/χλμ

$$\begin{aligned} \text{Διαφορά κόστους ανά χλμ.:} & \quad 1,04 - 0,80 \\ & \quad \text{-----} = - 23\% \\ & \quad 1,04 \end{aligned}$$

- Η διαφορά κόστους ανά χιλιόμετρο για ομοειδή συγκρινόμενα έργα ανάμεσα στο Α΄ και Β΄ ΚΠΣ φθάνει έως 23%.
- Αυτό σημαίνει ότι στο Β΄ ΚΠΣ για το ίδιο έργο έχουμε εξοικονόμηση πόρων 23%. Αυτό σημαίνει ότι αυτά τα χρήματα είναι προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου ενώ στην περίοδο 1989-1993 ήταν προς όφελος των Εργολάβων.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ ΜΕΤΑΞΥ Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΚΠΣ

1. 4/ΙΧΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

A. Τμήματα κατασκευαζόμενα στο Β΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>	Κόστος/χλμ. 66 Δις. <i>Τιμές 12/96</i>
1	Υλίκη - Αγ. Κωνσταντίνος			
	Υλίκη - Κάστρο	18,4	10	0,55
	Κάστρο - Μαρτίνο	9,9	6,04	0,61
	Μαρτίνο - Αταλάντη	16,7	7,67	0,46
	Αταλάντη - Αρκίτσα	8	5,15	0,64
	Αρκίτσα - Αγ. Κων/νος	10	5,52	0,55
2	Ράχες - Πελασγία			
	Ράχες - Agroinvest	4,2	3,98	0,95
	Διόδια Πελασγίας-Α.Κ. Αγ.Θεοδώρων	11,35	5,97	0,53
3	Πελασγία - Παράκαμψη Λάρισας			
	Αερινό - Μοναστήρι	20	21,3	1,06
	Μοναστήρι - Παράκαμψη Λάρισας	23	20,25	0,88
	Παράκαμψη Λάρισας	22	29,16	1,33
ΣΥΝΟΛΑ		143,55	115,04	0,80

B. Τμήματα κατασκευασθέντα στο Α΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δισ δρχ. <i>Τιμές 12/96</i>	Κόστος/χλμ. <i>Τιμές 12/96</i>
1	Αθήνα - Κόρινθος			
	Κυράς Βρύση - Ρέμα Ξηριά	4,2	5,98	1,42
	Ρέμα Ξηριά - Αρχαία Κόρινθος	2	5	2,5
2	Αθήνα - Υλίκη			
	Σχηματάρι - Κ. Ριτσώνας & Κ. Θηβών - Υλίκη	13,7	8,29	0,6
	Κόμβοι Κάστρου, Τραγάνας, Αρκίτσας	6	7,76	1,29
ΣΥΝΟΛΑ		25,9	27,03	1,04
% ΔΙΑΦΟΡΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΛΜ. Β΄ ΚΠΣ σε σχέση με το Α΄ ΚΠΣ σε σταθερές τιμές		- 23%		

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΠΑΘΕ ΜΕΤΑΞΥ Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΚΠΣ

1. ΕΞΑΪΧΝΗ ΔΙΑΤΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

A. Τμήματα κατασκευαζόμενα στο Β΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη Δις δρχ. Τιμές 12/96	Κόστος/χλμ. 66 Δις. Τιμές 12/96
1.	Σκοτίνα - Κατερίνη			
	Σκοτίνα - Λιτόχωρο	9,5	5,88	0,62
	Λιτόχωρο - Δίον	9,5	5,88	0,62
	Δίον - Κατερίνη	7,8	7,75	0,99
ΣΥΝΟΛΟ		26,8	19,51	0,73

B. Τμήματα κατασκευασθέντα στο Α΄ ΚΠΣ

α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΜΗΚΟΣ χλμ.	Τελική δαπάνη δις δρχ. Τιμές 12/96	Κόστος/χλμ. Τιμές 12/96
1	Αθήνα - Κόρινθος			
	Ρ.Γιώργου - Μέγαρα (Α΄ Τμήμα)	4,5	10,09	2,24
	Ρ.Γιώργου - Μέγαρα (Β΄ Τμήμα)	4,6	9,02	1,96
	Μέγαρα - Κακιά Σκάλα	4	5,79	1,45
	Κινέττα - Αγ. Θεόδωροι	6	8,02	1,34
	Αγ.Θεόδωροι - Διύλιστήρια	4,4	8,51	1,93
	Παράκαμψη Διύλιστηρίων	5,5	8,81	1,60
ΣΥΝΟΛΟ (Α)		29	50,24	1,73
2	Αθήνα - Υλίκη			
	Μεταμόρφωση - Βαρυμπόμπη	6	12,32	2,05
	Βαρυμπόμπη - Μπογιάτι & Αφίδνες - Μαρκόπουλο	13	18,08	1,39
	Κ. Μαρκόπουλου - Κ. Οινοφύτων	15	10,82	0,72
ΣΥΝΟΛΟ (Β)		34	41,22	1,21
ΣΥΝΟΛΑ (Α) + (Β)		63	91,46	1,45
% ΔΙΑΦΟΡΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΛΜ. Β΄ ΚΠΣ σε σχέση με το Α΄ ΚΠΣ σε σταθερές τιμές		- 50 %		

**ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΤΕΧΘΗΚΑΝ ΣΕ ΕΡΓΑ
ΕΚΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΑΧΕΛΩΟΥ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΤΟ ΕΤΟΣ
1989 ΚΑΙ ΤΟ ΕΤΟΣ 1996**

Σύγκριση προσφορών για το ίδιο τεχνικό έργο με αναγωγή τιμών 1996

- 1993: Η Ν.Δ. ήταν έτοιμη να υπογράψει Συμβάσεις για τα Έργα του Αχελώου.
- 1994: Το ΠΑΣΟΚ ακύρωσε τις έτοιμες Συμβάσεις της Ν.Δ. για λόγους Περιβαλλοντικούς και για λόγους οικονομικούς επειδή ήταν ασύμφορη η προσφορά της Κατασκευάστριας Κοινοπραξίας.
- 1996: Ο νέος Διαγωνισμός οδήγησε σε νέες Συμβάσεις, που προστατεύουν το Περιβάλλον και διασφαλίζουν τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου.

Α' Έργο: Φράγμα Συκιάς

1. Προσφορά στη Δημοπρασία του Β' τριμήνου έτους 1989.
Η παραπάνω δαπάνη με αναγωγή σε τιμές Α' εξαμήνου 1997 γίνεται **30 δις δρχ.**
περίπου **60 δις δρχ.**
2. Προσφορά για το έργο σύμφωνα με ανάθεση που έγινε τον Αύγουστο 1996.
20 δις δρχ.

Συμπέρασμα: Με το Διαγωνισμό του 1996 για το Φράγμα της Συκιάς με τα ίδια τεχνικά στοιχεία θα γίνει με **20 δις** ενώ με το Διαγωνισμό και τη Σύμβαση, που ήταν έτοιμη να υπογράψει η Ν.Δ. το κόστος του ίδιου Έργου θα έφτανε τα **60 δις δρχ.**

Β' Έργο: Σήραγγα Εκτροπής

1. Προσφορά στη Δημοπρασία του Β' τριμήνου έτους 1989.
Η παραπάνω δαπάνη με αναγωγή σε τιμές Α' εξαμήνου 1997 γίνεται **22 δις δρχ.**
περίπου **50 δις δρχ.**
2. Προσφορά για το έργο σύμφωνα με ανάθεση που έγινε τον Μάρτιο 1997
22 δις δρχ.

Συμπέρασμα: Με το Διαγωνισμό του 1997 η Σήραγγα Εκτροπής του Αχελώου θα κατασκευαστεί με **22 δις δρχ.** ενώ με τη Σύμβαση, που ήταν έτοιμη να υπογράψει η Ν.Δ. το τελικό κόστος για το ίδιο Έργο θα έφτανε τα **50 δις δρχ.**

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΩΝ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1994-1998
Η ΑΔΙΑΒΛΗΤΗ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΣ**

Επισημαίνεται ότι πάγιος στόχος του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ από το 1994, ήταν και είναι η κατασκευή των έργων ν' ανατίθεται στους διαγωνιζόμενους με τη μικρότερη οικονομική προσφορά.

Κάτι τέτοιο όμως μπορεί απαρέγκλιτα να ισχύσει, όταν οι προσφερόμενες εκπτώσεις είναι φυσιολογικές και λογικές και στα πλαίσια ενός υγιούς ανταγωνισμού και όταν οι προσφορές δεν είναι υπερβολικά χαμηλές.

Πρέπει να τονισθεί ότι από την, μέχρι σήμερα, εφαρμογή του θεσμού της αιτιολόγησης των υψηλών εκπτώσεων, οι Επιτροπές Εισήγησης για Ανάθεση (Ε.Ε.Α), μετά από αξιολόγηση, γνωμοδότησαν σε συντριπτικό ποσοστό, για την ανάθεση των έργων στον τελευταίο μειοδότη. Αυτή η αρχή απετέλεσε και τον κανόνα στη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών και ανάδειξης των Αναδόχων.

Οι Επιτροπές Εισήγησης για Ανάθεση (Ε.Ε.Α), παρά το πολυμελές της σύνθεσής τους και το γεγονός ότι τα μέλη τους προέρχονται από διαφορετικούς φορείς (τέσσερις υπάλληλοι φορέων του Δημόσιου Τομέα, έναν εκπρόσωπο των ΟΤΑ, έναν εκπρόσωπο του ΤΕΕ και έναν εκπρόσωπο των Εργοληπτικών Οργανώσεων που υποδεικνύεται από τις πανελλήνιες σχετικές οργανώσεις), λειτούργησαν, αποτελεσματικά και με διαφάνεια όπως προκύπτει από τα πρακτικά των Ε.Ε.Α. ελάμβαναν αποφάσεις, είτε ομόφωνα, είτε με μεγάλη πλειοψηφία.

Το προηγούμενο επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι, σε 227 Δημοπρατήσεις Έργων προϋπολογισμού δαπάνης του καθενός, άνω των 200 εκατομμυρίων δραχμών που έγιναν από το τέλος του 1994 μέχρι και τον Οκτώβριο 1997, από τα εξής στοιχεία :

- Σε 202 Δημοπρατήσεις οι εισηγήσεις των Επιτροπών ήταν ομόφωνες και σε 25 Δημοπρατήσεις, αυτές ήταν κατά πλειοψηφία (από τις οποίες 25 περιπτώσεις οι 19 με μία μειοψηφία).

- Τα 227 αυτά έργα είναι τα δημοπρατηθέντα και ανατεθέντα έργα κατά τη χρονική περίοδο από το τέλος 1994 μέχρι τον Οκτώβριο του 1997 από το ΥΠΕΧΩΔΕ (Γ.Γ.Δ.Ε) και τις Γεν. Γραμματείες Περιφερειών.
- Από τα παρακάτω αναλυτικά στοιχεία προκύπτει ότι μεγάλη πλειοψηφία ανατέθηκε στον 1ο μειοδότη (148 έργα) και η συντριπτική πλειοψηφία μέχρι και τον 3ο μειοδότη (195 έργα).
- Πιο συγκεκριμένα οι 227 γνωμοδοτήσεις για την ανάθεση των έργων είχαν την εξής κατανομή :

Οι 148 ήταν για τον 1ο μειοδότη από τους διαγωνισθέντες

Οι	21	»	»	»	2ο	»	»	»	»
Οι	26	»	»	»	3ο	»	»	»	»
Οι	6	»	»	»	4ο	»	»	»	»
Οι	5	»	»	»	5ο	»	»	»	»
Οι	2	»	»	»	6ο	»	»	»	»
Οι	4	»	»	»	7ο	»	»	»	»
Οι	2	»	»	»	8ο	»	»	»	»
Οι	2	»	»	»	9ο	»	»	»	»
Η	1	»	»	»	10ο	»	»	»	»
Η	1	»	»	»	11ο	»	»	»	»
Οι	2	»	»	»	12ο	»	»	»	»
Η	1	»	»	»	13ο	»	»	»	»

- Οι υπόλοιπες 6 εισηγήσεις πρότειναν με ομοφωνία την ανάθεση των έργων σε διαγωνιζόμενους με χαμηλότερη σειρά μειοδοσίας και με την εξής κατανομή :

Η	1	Εισηγήση	ήταν για τον	15 ^ο	μειοδότη	
Η	1	»	»	»	»	16 ^ο »
Οι	2	Εισηγήσεις	»	»	»	19 ^ο »
Η	1	Εισηγήση	»	»	»	29 ^ο » και
Η	1	»	»	»	»	30 ^ο »

*είναι κατανοητοί
διαφορών
αφαιρών*

*περιφερειακά
έργα*

- Τα αντίστοιχα στοιχεία για **67 συνολικά** δημοπρατήσεις που έγιναν από 1.1.97 μέχρι τον Οκτώβριο 1997, έχουν ως εξής:

Οι 62	Εισηγήσεις	ήταν	για	τον	1 ^ο	μειοδότη
Η 1	Εισήγηση	»	»	»	2 ^ο	»
Οι 3	Εισηγήσεις	»	»	»	3 ^ο	»
Η 1	Εισήγηση	»	»	»	5 ^ο	«

Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι οι αναθέσεις σε χαμηλή σειρά μειοδοσίας ήταν ελάχιστες κι όλες με ομόφωνες Εισηγήσεις των Επιτροπών Εισήγησης για Ανάθεση (Ε.Ε.Α.).

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία οι ομόφωνες γνωμοδοτήσεις των Ε.Ε.Α. αφορούν τη συντριπτική πλειοψηφία για την ανάληψη των έργων από τον τελευταίο μειοδότη.

Εν τούτοις παρατηρήθηκαν και περιπτώσεις κατά τις οποίες προτάθηκε η ανάθεση έργων σε διαγωνιζόμενους με χαμηλότερη σειρά μειοδοσίας.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ θεώρησε και θεωρεί αναγκαίο να θεσπίσει και προϋποθέσεις έτσι ώστε:

- Να παύσει, σ' οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας ανάθεσης, να υπεισέρχεται η υποκειμενική κρίση και
- να γίνεται με ενιαία και αντικειμενικά κριτήρια, ο προσδιορισμός των Ασυνήθιστα Χαμηλών Προσφορών.

Γι' αυτό το ΥΠΕΧΩΔΕ διαμόρφωσε «Μαθηματική Μέθοδο» αντικειμενικού προσδιορισμού των υπερβολικά χαμηλών προσφορών που πρέπει να αιτιολογηθούν και στη συνέχεια επιλογής της συμφερότερης προσφοράς.

Η Μέθοδος αυτή έχει το προσόν ότι είναι αδιάβλητη, αμερόληπτη, αντικειμενική κι εξασφαλίζει την, κατά ενιαίο τρόπο, αντιμετώπιση του προβλήματος αποκλείοντας κάθε περίπτωση μεροληψίας εκ μέρους των μελών των Επιτροπών ή επηρεασμού τους. Και τούτο γιατί τα δεδομένα, οι παραδοχές και η εφαρμογή της μεθόδου συνδέονται αποκλειστικά και μόνο με τα στοιχεία των προσφορών που υποβάλλονται στο συγκεκριμένο Διαγωνισμό.

Επί πλέον η μέθοδος συμβάλλει στο να πραγματοποιηθεί ο τελικός στόχος του ΥΠΕΧΩΔΕ, ν'ανατίθενται δηλαδή τα έργα στον τελευταίο μειοδότη. Παράλληλα διασφαλίζει τον κύριο του Έργου από το να παρατηρούνται φαινόμενα, έστω και κατ' εξαίρεση, καταστρατήγησης με ανάθεση έργου σε διαγωνιζόμενο με χαμηλή σειρά μειοδοσίας, εφόσον προηγούνται συμφερότερες προσφορές.

Δηλαδή η μέθοδος αποτελεί δικλείδα για την αποτροπή των εξαιρέσεων και όχι εργαλείο για την ανατροπή του κανόνα που όπως αναφέρθηκε, αποσκοπεί, στο να γίνεται η ανάθεση στον 1ο μειοδότη και στο διαγωνιζόμενο με τη συμφερότερη προσφορά για το Ελληνικό Δημόσιο.

Η ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΘΕΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΩΝ

«ΠΟΘΕΝ ΕΣΧΕΣ» σε όλους τους μετέχοντες στην Ανάθεση και Επίβλεψη των Δημοσίων Έργων στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα

- Είναι γνωστό ότι με το Νόμο 2429/96 (ΦΕΚ 155/96/Α') θεσμοθετήθηκε η υποχρέωση υποβολής Δήλωσης περιουσιακής κατάστασης, Πολιτικών, Κρατικών Λειτουργών και Υπαλλήλων και λοιπών κατηγοριών προσώπων.
- Η ρύθμιση αυτή απέβλεπε στην κατοχύρωση του ήθους των Δημοσίων Προσώπων και στη δημιουργία προϋποθέσεων διαφάνειας κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.
- Με το Ν. 2576/98, επεκτείνεται η εφαρμογή της προηγούμενης ρύθμισης και σε μία άλλη σειρά προσώπων που έχουν αποφασιστική αρμοδιότητα σε θέματα παραγωγής των Δημοσίων Έργων.
- Πρόκειται για υπαλλήλους του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα (Υπουργεία, Οργανισμοί, Περιφέρειες, Νομαρχίες, ΟΤΑ, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ), μέλη Επιτροπών Εισήγησης για ανάθεση, ανεξαρτήτως της υπαλληλικής ή μη ιδιότητας αυτών), που εμπλέκονται στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, σχετικών με την ανάθεση επίβλεψη και εκτέλεση Δημοσίων Έργων και την ανάθεση κι εκπόνηση μελετών Δημοσίων Έργων.
- Η νέα αυτή ρύθμιση, θα συμβάλει ουσιαστικά στην εξασφάλιση διαφάνειας στη διαχείριση του συστήματος παραγωγής των Δημοσίων Έργων αλλά και στην εδραίωση της εμπιστοσύνης των πολιτών, προς τα στελέχη της Δημόσιας Διοίκησης συνολικά.

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ 1991

Ο ΑΡΧΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ και ΟΙ ΤΙΜΑΡΙΘΜΙΚΕΣ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ

1. Είναι γνωστό ότι το έργο προκηρύχθηκε με διεθνή Διαγωνισμό το 1987 και το Μάρτιο του 1988 υποβλήθηκαν προσφορές από 3 Κοινοπραξίες, οι οποίες αξιολογήθηκαν και το Έργο κατακυρώθηκε στο μειοδότη, την Κοινοπραξία Ολυμπιακό Μετρό. Η Σύμβαση του Έργου υπογράφηκε τον Ιούνιο του 1991 και τον Ιούλιο του 1991 η Σύμβαση κυρώθηκε από τη Βουλή.
- Η προσφορά του μειοδότη όπως κατατέθηκε τον Μάρτιο 1988 και ενσωματώθηκε να περιληφθεί στη Σύμβαση, ήταν 63.934.965.690 δρχ. το δραχμικό μέρος και 1.357.506.860 DM το συναλλαγματικό, ή 172.534.965.490 δρχ., σε συνολική ανηγμένη τιμή σε τιμές Μαρτίου 1988.
- Σύμφωνα με τις προβλέψεις της Διακήρυξης, οι οποίες ενσωματώθηκαν στη Σύμβαση του 1991, το δραχμικό μέρος της προσφοράς αναθεωρείται σύμφωνα με το Ν. 1418/84 και το Δ/γμα 609/85 και το συναλλαγματικό μέρος παραμένει αμετάβλητο καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης.

Οι ανωτέρω προβλέψεις της Σύμβασης του 1991 περιλαμβάνουν και το Μηχανισμό Αναθεώρησης που για το δραχμικό μέρος λειτουργεί όπως σε όλα τα Δημόσια Έργα, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις του πληθωρισμού. Η σταθερότητα του συναλλαγματικού τιμήματος έχει την έννοια ότι ο Ανάδοχος έχει υπολογίσει για όλη τη διάρκεια του Έργου τις μεταβολές του γερμανικού μάρκου τις οποίες έχει περιλάβει στην προσφορά.

2. Κατά συνέπεια και πάντα σύμφωνα με τους όρους της Διακήρυξης, της Σύμβασης του 1991 και το Νόμο, με δεδομένη την αρχική τεχνική ταυτότητα και τις αρχικές τεχνικές προδιαγραφές του Έργου, το κόστος του είναι συναρτημένο με την Αναθεώρηση του δραχμικού και την επικαιροποίηση του συναλλαγματικού τιμήματος και κάθε φορά διαφορετικό αναλόγως με το συγκεκριμένο χρόνο.

Έτσι το κόστος διαμορφώνεται ως εξής:

- ♦ Την ημέρα του διαγωνισμού (29.3.88)
63.934.416.690 δρχ. + 1.357.506.860 DM ήτοι 172.534.965.490 δρχ. του 3/88
- ♦ Στην έναρξη του έργου μετά τη σύμβαση (17.11.91)
73.524.000.000 δρχ. + 1.554.334.256 DM ήτοι 261.500.000.000 δρχ. του 11/91
- ♦ Στο τέλος του 1993
92.700.000.000 δρχ. + 1.554.334.256 DM ήτοι 320.000.000.000 δρχ. του 11/93

- ◆ Τον Οκτώβριο του 1994 101.015.000.000 δρχ. + 1.615.500.000 DM
ήτοι μετά την ενσωμάτωση της συναλλαγματικής επικαιροποίησης για την αποπεράτωση κατά 11 1./2 μήνες ήτοι 338.500.000.000 δρχ. του 10/94
- ◆ Τον Οκτώβριο του 1998 131.065.000.000 δρχ. + 1.615.500.000 DM
ήτοι 400.900.000.000 δρχ. του 10/98

3. Αυτό σημαίνει ότι ακόμα και χωρίς καμιά μεταβολή του αντικειμένου του Έργου, υπάρχει μια διαδοχική προσαρμογή του αρχικού κόστους του Έργου. Αυτή η διαδοχική προσαρμογή προκύπτει σύμφωνα πάντα με τις προβλέψεις της Σύμβασης και του Νόμου, λόγω της χρονικής του διάρκειας και των επιπτώσεων του πληθωρισμού και των μεταβολών κόστους, με αναθεώρηση των δραχμών και με επικαιροποίηση των γερμανικών μάρκων τα 172.534.965.490 δρχ. της προσφοράς το 1988 μεταβάλλεται σε 261,5 δις το 1991, σε 320 δις το 1993, σε 338,5 δις το 1994 και σε 400,9 δις το 1998.

Είναι σαφές ότι το ποσό της αρχικής προσφοράς του 1988 διαφοροποιείται αναλόγως με το χρόνο, τον πληθωρισμό και τις συναλλαγματικές διαφορές.

- Είναι επομένως αυτονόητο ότι οι μεταβολές αυτές δεν αποτελούν υπερβάσεις, ούτε αύξηση του κόστους αλλά προσαρμογή του κόστους σε διαφορετικές χρονικές στιγμές ενσωματώνοντας πάντα στο αρχικό κόστος της προσφοράς του 1988 τον πληθωρισμό και τις συναλλαγματικές διαφορές.

Έτσι όποιος χρησιμοποιεί αριθμούς για το κόστος του Έργου θα πρέπει αυτοί οι αριθμοί να έχουν σαφή αντιστοιχία με το χρόνο αναφοράς τους ώστε να γίνονται ισότιμες συγκρίσεις και να μην συγκρίνει δραχμές του '91 με δραχμές του '98 γιατί αυτό αποτελεί κατάφωρη αλλοίωση της πραγματικότητας, γιατί το κόστος μεταβάλλεται αναλόγως με τον ετήσιο πληθωρισμό και την επικαιροποίηση των συναλλαγματικών διαφορών σύμφωνα με τις προβλέψεις της Διακήρυξης και τις δεσμεύσεις της Σύμβασης.

Η ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ του 1994 αναφέρεται σε ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΠΟΥ ΒΕΛΤΙΩΝΟΥΝ ΤΟ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

1. Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι η αρχική Σύμβαση του 1991 είχε πολλές ελλείψεις, κενά και ατέλειες που λειτούργησαν εις βάρος του Έργου και υπέρ του Αναδόχου, αφού δεν διασφάλιζαν επαρκώς τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου.

Για το λόγο αυτό είχαν δει τότε το φως της δημοσιότητας αρκετές κριτικές καθώς και επιστημονικές αναλύσεις του ΤΕΕ και άλλων επιστημονικών φορέων που επεσήμαναν τις ασάφειες και τις ελλείψεις της σύμβασης.

Παράλληλα, η Προσφορά του Αναδόχου, όπως υποβλήθηκε στα πλαίσια των Τευχών Δημοπράτησης το 1988 και ενσωματώθηκε στη Σύμβαση του 1991, είχε μια σαφή αντιστοιχία με την ταυτότητα και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του Έργου.

2. Η Σύμβαση του 1991 προσδιορίζει αυτή την ταυτότητα και αυτά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του Έργου σύμφωνα με τα οποία η Ανάδοχος Κοινοπραξία ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ οφείλει να κατασκευάσει το Έργο και να το παραδώσει με το «κλειδί στο χέρι».

Τα χαρακτηριστικά αυτά όμως κατά γενική ομολογία είχαν βασικές ελλείψεις σε κρίσιμα θέματα (π.χ. μη προσβασιμότητα σε άτομα με ειδικές ανάγκες, ελλιπής σηματοδότηση, εξαερισμός κλπ.) και οπωσδήποτε ποιοτικά και ποσοτικά, δεν συμβάδιζαν με τα χαρακτηριστικά ενός άρτιου, σύγχρονου και ασφαλούς δικτύου ΜΕΤΡΟ.

Επιπλέον, τα προβλήματα τα οποία συνάντησε τα πρώτα χρόνια το Έργο και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν στην αρχική περίοδο (1991-1994), επηρέασαν αρνητικά την πρόοδο και οδήγησαν ουσιαστικά το έργο σε αδιέξοδο.

3. Η Συμπληρωματική Σύμβαση του 1994 προέκυψε από την αδήριτη ανάγκη να απεμπλακεί το Έργο από διάφορα προβλήματα, να βελτιωθούν ορισμένες από τις ατέλειες ή επαχθείς προβλέψεις της Σύμβασης και τέλος να αντιστοιχισθούν τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του με εκείνα ενός άρτιου, σύγχρονου και ασφαλούς συστήματος ΜΕΤΡΟ μέσα από πρόσθετες συμπληρωματικές εργασίες.

Τα πρόσθετα Έργα και οι βελτιώσεις που επέφερε η Σύμβαση του 1994 απαιτούσαν συμπληρωματικές εργασίες, που δεν είχαν προβλεφθεί στη Σύμβαση του 1991.

Αυτές οι συμπληρωματικές εργασίες αφορούσαν κυρίως:

- ⇒ Την προσβασιμότητα του δικτύου στα άτομα με ειδικές ανάγκες
- ⇒ Τη διπλή σηματοδότηση στις κύριες γραμμές
- ⇒ Τις βελτιώσεις των τερματικών σταθμών
- ⇒ Την αναβάθμιση του συστήματος αερισμού

- ⇒ Την υδατοστεγάνωση των σταθμών με μεμβράνες
- ⇒ Την βελτίωση των αρχιτεκτονικών τελειωμάτων στους σταθμούς με μάρμαρα στους τοίχους, γρανίτες στα δάπεδα και ψευδοροφές

Επίσης η Συμπληρωματική Σύμβαση κάλυψε την καθυστέρηση του έργου από τις αρχαιολογικές ανασκαφές και με μέτρα επιτάχυνσης περιόρισε τις επιπτώσεις στη τελική καθυστέρηση του έργου.

Ανάμεσα στις άλλες βελτιωτικές ρυθμίσεις η Σύμβαση περιόρισε την οροφή του 6% που προέβλεπε η Αρχική Σύμβαση για αποζημιώσεις λόγω απρόβλεπτων γεωλογικών συνθηκών σε 3%.

Τέλος είναι αναγκαίο και σκόπιμο να επισημανθεί ότι με τη Συμπληρωματική Σύμβαση του 1994 η Ανάδοχος Κοινοπραξία ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ ανέλαβε τη συμβατική υποχρέωση να αποσύρει όλες τις μέχρι τότε εκκρεμότητες (περίπου 300) διαφωνίες και ενστάσεις και τις οικονομικές διεκδικήσεις της.

4. Η Συμπληρωματική Σύμβαση είχε συνολικό πρόσθετο κόστος 54,6 δις (σε τιμές του 1994).

Το ανωτέρω ποσό αναφέρεται σε συντριπτική πλειοψηφία σε πρόσθετες και συμπληρωματικές εργασίες, που βελτίωσαν σαφώς και αναβάθμισαν το Έργο.

Για τούτο δεν μπορούν με κανένα τρόπο και σε καμιά περίπτωση να θεωρηθούν ΥΠΕΡΒΑΣΕΙΣ ή ΠΑΝΩΠΡΟΙΚΙΑ, και θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί αν είχαν περιληφθεί στην αρχική Σύμβαση του 1991.

Για ένα σύγχρονο, άρτιο και ασφαλές ΜΕΤΡΟ αυτές οι εργασίες ήταν υποχρεωτικές, έχουν προβλεφθεί τόσο στη Διακήρυξη όσο και στη Σύμβαση του 1991. Αλήθεια μπορεί να φανταστεί κανείς εάν έλλειπαν αυτές οι πρόσθετες και συμπληρωματικές εργασίες πόσο σύγχρονο, πόσο άρτιο και πόσο ασφαλές θα ήταν το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας.