ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ ΕΧΕΙ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ ΜΙΑ ΙΔΙΟΤΥΠΗ

# Ευρω-εμπλοκή

Σε ωρολογιακή βόμβα απειλεί να εξελιχθεί, μέσα στο κρίσιμο εξάμηνο της ελληνικής προεδρίας, η σχέση ελληνικού Δημοσίου και της κάστας των μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών που κυριαρχούν στην κατανομή της «πίτας» των 58,7 δισ. ευρώ (20 περίπου τρισ. δρχ.) του Γ' ΚΠΣ και των Ολυμπιακών Εργων.

Μιας πίτας, η οποία τελικά μοιράστηκε σε πολύ λίγα κομμάτια σε εγχώριους μεγαλοεργολάβους και που διογκώνεται μέσα από νέες επιπρόσθετες συμβάσεις, απευθείας αναθέσεις και υπερβάσεις προϋπολογισμών.

Την ίδια στιγμή, η οικονομική ύφεση στην Ευρώπη καθιστά επείγουσα την «αναζήτηση» ζωτικού επιχειρηματικού χώρου από τις μεγάλες ευρωπαϊκές κατασκευαστικές επιχειρήσεις. Το γεγονός αυτό φαίνεται να **περιορίζει** τα περιθώρια «ανοχής» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής απέναντι στην «κλειστή» ελληνική αγορά δημοσίων έργων που αποτελεί αυτή την περίοδο μια από τις μεγαλύτερες στην Ε.Ε. λόγω του οργασμού των έργων υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Πληροφορίες αναφέρουν ότι ηδη η Κομισιόν και οι αρμόδιες υπηρεσίες της έχουν ξεκινήσει μια διαδικασία παρεμβάσεων για να «ανοίξει» η ελληνική αγορά και τη διαδικασία αυτή φαίνεται να στηρίζουν και οι εγχώριες κατασκευαστικές επιχειρήσεις που υποστηρίζουν ότι έχουν «παραγκωνισθεί» λόγω του συστήματος (μέσω του μαθηματικού τύπου) ανάθεσης έργων που ισχύει στην Ελλάδα.

### Ο ισχυρός πόλος

Τα οικονομικά αποτελέσματα του 9Αμήνου 2002 αναδεικνύουν το σχήμα Ελληνική Τεχνοδομική-ΤΕΒ-Ακτωρ, ως ένα από τα ισχυρότερα της ελληνικής αγοράς. Μετά τη συμφωνία που υπεγράφη το Σεπτέμβριο του 1999 η Ελληνική Τεχνοδομική απέκτησε τις μετοχές της Ακτωρ (σ.σ. σήμερα ελέγχει το **76,04%** των μετοχών) και οι μέτοχοι της Ακτορ μετοχές της Ελληνικής Τεχνοδομικής. Σήμερα, κυριότεροι μέτοχοι της Ελλ. Τεχ.-ΤΕΒ είναι ο **Λεωνίδας Μπόμπολας** με **21,986%** (σ.σ. από το Φεβρουάριο του 1996 μεταβίβασε τις μετοχές της εκδοτικής Πήγασος Α.Ε. στους Φώτη και Μαρία Μπόμπολα, για να επικεντρωθεί στις κατασκευές) καθώς και οι Δημήτριος και Αναστάσιος Καλλιτσάντσης με **7,89%** και **6,94%** αντίστοιχα. Πέραν του ότι το σχήμα δηλώνει «παρών» σε όλα τα μεγάλα έργα που εκτελούνται στη χώρα, πρόσφατα μπηκε -σε συνεργασία με την Hyatt- και στο Καζίνο της Πάρνηθας.

Στη συντριπτική πλειονότητα των έργων, μικρών και μεγάλων, καταγράφονται υπερβάσεις που ξεκινούν από **15%-20%** του αρχικού κόστους του έργου και καταλήγουν με συμπληρωματικές συμβάσεις να ανεβάζουν τους προϋπολογισμούς κατά **150%-200%**.

Ετσι, τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί μια ιδιότυπη μικρή ομάδα εγχώριων κατασκευαστικών επιχειρήσεων που νέμεται τον χώρο.

Παράγοντες της αγοράς -αλλά τελευταία και της κυβέρνησης- κάνουν λόγο για ένα άτυπο «Διευθυντήριο» **πέντε** ομίλων -τις αποκαλούν και «πέντε αδελφές»- που αναφέρονται σε έναν «αρχιερέα», στέλεχος μιας από τις μεγαλύτερες εξ αυτών, όπως τον χαρακτηρίζουν, ο οποίος σχεδιάζει, προτείνει, αξιολογεί και μοιράζει την τράπουλα των έργων.

### Παραδείγματα υπερβάσεων

| ΕΡΓΟ | ΑΡΧΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ | ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ ΥΠΕΡΒΑΣΗΣ | ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ | ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΕΣ |
|---|---|---|---|---|---|
| **ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ** (Γραμμές 2 και 3) | 379,33 | 573,36 | 151% | 952,7 | ΑΕΓΕΚ, HOCHTIEF ΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ, DUMEZ ΜΕΤΩΝ κ.λπ. |
| **ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΤΕΜΠΩΝ** | 87,86 | 62,64 | 73% | 150,51 | ΑΕΓΕΚ-ΤΡΙΤΩΝ, ΑΚΤΩΡ-ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ-ΦΑΙΣΤΟΣ, ΜΕΤΩΝ κ.λπ. |
| **ΕΓΝΑΤΙΑ** τμήμα Λευκόπετρα-Βέροια-Κουλούρα | 39,9 | 16,4 | 41% | 56,3 | ΑΚΤΩΡ (45% συμμετοχή), ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ, ΜΗΧΑΝΙΚΗ, ΕΛΤΕΡ |
| **ΨΥΤΤΑΛΕΙΑ** Β φάση βιολογικού καθαρισμού | 99,74 | 39,64 | 39% | 139,38 | ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ, ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ (ΑΚΤΩΡ), ΑΘΗΝΑ κ.λπ. |
| **ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ** | 58,47 | 11,11 | 19% | 69,58 | ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ (ΑΚΤΩΡ), ΑΛΤΕ, ΓΕΚΑΤ |
| **ΣΥΝΟΛΟ** | **606,83** | **703,15** | **116%** | **1.368,47** | |

Σε εκατ. ευρώ

**Πηγή:** Ενημερωτικά δελτία εταιρειών

## Προϋπολογισμοί λάστιχο

**Η ΕΛΛΑΔΑ**, αν κρίνει κανείς από το πώς εξελίσσεται το κόστος των δημόσιων έργων, είναι η χώρα των εκπλήξεων ή καλύτερα «η χαρά των εργολάβων», όπως παρατηρούσε ανώτατο στέλεχος κρατικής τράπεζας. Στη συντριπτική πλειονότητα των μεγάλων έργων η σχέση του αρχικού κόστους με τον τελικό «λογαριασμό» που πληρώνει το Δημόσιο και εισπράττει μια μερίδα των κατασκευαστικών εταιρειών, είναι η σχέση μεταξύ προϋπολογισμών... **διαφορετικών** έργων.

Μπορεί η Αττική Οδός με τα συμπληρωματικά έργα να ξεκίνησε από το 1,34 δισ. ευρώ (455 δισ. δρχ.), για να καταλήξει –προς το παρόν- στα 3,23 δισ. ευρώ ( 1,1 τρισ. δρχ.), αλλά και τα υπόλοιπα έργα πολύ λίγο διαφέρουν. Σε μερικές περιπτώσεις μάλιστα το αρχικά προβλεπόμενο κόστος έχει μέγεθος που θα αντιστοιχούσε με... **προκαταβολή**, σε σχέση με αυτό που τελικά πληρώνει ο φορολογούμενος.

### Παραδείγματα

Είναι χαρακτηριστικό ότι στο μετρό για τις γραμμές 2 και 3 το αρχικό κόστος των 379 εκατ. ευρώ «συμπληρώθηκε» από άλλα 573 εκατ. ευρώ ως πρόσθετες εγκρίσεις και έφτασε αισίως περίπου στο 1 δισ. ευρώ. Οι κοινοπραξίες που εκτελούν το έργο (ΑΕΓΕΚ – Δομικά έργα, Μετών, Hochtief, Soge, κ.λπ.) προφανώς και το ελληνικό Δημόσιο θεωρούν φυσιολογική την αναθεώρηση προς τα πάνω του κόστους κατά **151%**...

Στο έργο Σήραγγες Τεμπών, έργο για το οποίο στις Βρυξέλλες έχουν ήδη βγάλει τα μαχαίρια, η κατάσταση δεν διαφέρει και πολύ, καθώς οι δυσκολίες όπως υποστηρίζουν οι κατασκευαστές (Ακρτω-Παντεχνική, ΑΕΓΕΚ-Τρίτων, κ.λπ.) του εδάφους έχουν οδηγήσει σε αύξηση του κόστους κατά **73%**, από τα 87,86 εκατ. ευρώ σε 150,5 εκατ. ευρώ, με πρόσθετες εγκρίσεις 62,64 εκατ. ευρώ.

Ενα τμήμα της Εγνατίας Οδού (Λευκόπετρα-Βέροια-Κουλούρα) που έχει αναλάβει ο όμιλος της κατασκευαστικής Ακτωρ κατά **45%** και συμμετέχουν με μικρότερα ποσοστά άλλες εταιρείες όπως η Τεχνική Ολυμπιακή, η ΕΛΤΕΡ, η Μηχανική, κ.ά., ξεκίνησε με εγκεκριμένο προϋπολογισμό 39,9 εκατ. ευρώ, στον δρόμο έφτασε τα 56,3 εκατ. ευρώ, καθώς κρίθηκε αναγκαίο να χρηματοδοτηθεί, για να τελειώσει με άλλα 16,4 εκατ. Η υπέρβαση προϋπολογισμού έφθασε έτσι στο **41%**.

Αλλη περίπτωση η Ψυττάλεια και η δεύτερη φάση του βιολογικού καθαρισμού. Το έργο άρχισε με προϋπολογισμό 99,74 εκατ. ευρώ και συνεχίζεται με... 139,38 εκατ. ευρώ, καθώς η κοινοπραξία που τον κατασκευάζει – Ελ. Τεχνοδομική (δηλαδή και πάλι Ακτωρ), Θεμελιοδομή, κ.ά – ζητησε και της εγκρίθηκαν άλλα 39,64 εκατ. ευρώ. Η υπέρβαση εδώ περιορίσθηκε προς το παρόν μόλις στο **39%**.

Στο πολύπαθο Ολυμπιακό Χωριό, κατασκευαστικό έργο με προϋπολογισμό 58,47 εκατ. ευρώ, η κοινοπραξία που το κατασκευάζει έχει ήδη ζητήσει και έχουν εγκριθεί άλλα 11,11 εκατ. ευρώ και έτσι το έργο «τρέχει» τώρα με κόστος 69,58 εκατ. ευρώ, αλλά κανείς ακόμα δεν μπορεί να προκαθορίσει με τι κόστος θα τελειώσει. Εδώ η κατασκευαστική κοινοπραξία αποτελείται από την Ελ. Τεχν. (Ακτωρ), την ΑΛΤΕ και τη ΓΕΚΑΤ...

Αν και η «Οικονομία» ζήτησε από τις αρμόδιες υπηρεσίες ένα συνολικό απολογισμό για τις κατ' έτος σημειούμενες υπερβάσεις στα υπό κατασκευή έργα, τα στοιχεία στάθηκε αδύνατο να συγκεντρωθούν.

Παρ' όλα αυτά στελέχη του οικονομικού επιτελείου ανεπίσημα παραδέχονται ότι οι «υπερβάσεις» (υπερβάσεις χαρακτηρίζουμε τόσο τις αποκλίσεις από τον προϋπολογισμό όσο και τις συμπληρωματικές συμβάσεις που υπογράφει και αναλαμβάνει ο αρχικός κατασκευαστής) κινούνται σε επίπεδα από **15%** μέχρι και **100%**.

Η εικόνα δεν είναι διαφορετική στα μικρά περιφερειακά έργα (που δημοπρατούν σε τοπικό επίπεδο δήμαρχοι, νομάρχες, κ.λπ.) που πολλές φορές παρουσιάζουν υπερβάσεις μέχρι και **200%**.

## Σίγουρα έσοδα για πολλά χρόνια

**ΠΟΙΟΣ ΕΙΠΕ** ότι η περίοδος των παχειών αγελάδων για τους εγχώριους κατασκευαστικούς ομίλους έχει ημερομηνία λήξεως την τελετή έναρξης των Ολυμπιακών Αγώνων; Η εποχή μετά την Ολυμπιάδα και τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης μπορεί να αποδειχτεί εξίσου «χρυσή». Η αξία των έργων που απομένει να γίνουν είναι μικρότερη απ' αυτή έχουν κατασκευαστεί μέχρι τώρα με τους κοινοτικούς και εθνικούς πόρους.

Ωστόσο, οι κατασκευαστικοί όμιλοι φιλοδοξούν ότι θα βγάλουν τα... προς το ζην από την **εκμετάλλευση** των έργων που θα κατασκευάσουν, είτε με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης είτε αποκλειστικά με ίδια κεφάλαια. Οραματίζονται από τώρα τα «ιδιωτικά διόδια» και τα εισπτήρια που θα κοπούν στις νέες προεκτάσεις του μετρό.

Ενδεικτικά για το ύψος των εσόδων που αφήνει η εκμετάλλευση έργων τέτοιου βεληνεκούς είναι τα στοιχεία για την Αττική Οδό και τη γέφυρα ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου, έργα που κατασκευάζονται και με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων. Σύμφωνα με τα ετήσια δελτία του Ακτορα και της Ελληνικής Τεχνοδομικής (το σχήμα κατέκει σημαντικά ποσοστά τόσο στην κοινοπραξία Αττική Οδός όσο και στην κοινοπραξία Γέφυρα Α.Ε.) τα συνολικά έσοδα από την εκμετάλλευση των δύο έργων υπολογίζονται στα 9 δισεκατομμύρια ευρώ ή 3 τρισεκατομμύρια δραχμές (1,8 τρισ.δρχ. από την Αττική Οδό στο διάστημα 2001-2024 και 1,2 τρισ. δρχ από το έργο Ρίου-Αντιρρίου στο διάστημα 2005-2039).

Τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα του μέλλοντος αφορούν τόσο τις επεκτάσεις του μετρό (ειδικά του τμήματος προς το Μαρούσι, που θα αρχίσει να κατασκευάζεται μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες) όσο και την κατασκευή άλλων 600 χιλιομέτρων αυτοκινητοδρόμου. Κυριότερες εργολαβίες είναι η Ιόνια Οδός, που συνδέει την Καλαμάτα με τα Γιάννενα και την Κακαβιά, ενώ «φιλέτο» θεωρείται η κατασκευή του τμήματος Πάτρας-Κορίνθου-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας. Με την ίδια μέθοδο αναμένεται να κατασκευαστεί και το τμήμα Τρίπολης-Καλαμάτας καθώς και το «πέταλο» του Μαλιακού.

Το σχέδιο εκμετάλλευσης του εθνικού δικτύου στην πλήρη ανάπτυξη των περίπου 2.500 χιλομέτρων προβλέπει την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στη διαχείριση των αυτοκινητοδρόμων. Οι κατασκευαστικές ή όποιες άλλες εταιρείες μπουν σ' αυτή την αγορά, θα αντλούν έσοδα και από την παροχή υπηρεσιών. Θα εισπράττουν τα διόδια –είτε για λογαριασμό τους είτε για λογαριασμό του Δημοσίου- θα συντηρούν το δίκτυο και θα παρέχουν υπηρεσίες προηγμένης τεχνολογίας, όπως «παρακολούθηση» των δρόμων σε 24ωρη βάση, άμεση επέμβαση σε περίπτωση ατυχήματος κλπ.

ΓΡΑΦΟΥΝ ΟΙ: ΧΑΡΑ ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ, ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ, ΧΡΗΣΤΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ, ΜΙΧΑΛΗΣ ΓΕΛΑΝΤΑΛΙΣ, ΘΑΝΟΣ ΤΣΙΡΟΣ





ΜΙΚΡΗ ΟΜΑΔΑ ΕΓΧΩΡΙΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΠΟΥ ΝΕΜΕΤΑΙ ΤΟ ΧΩΡΟ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

# στη μοιρασιά των μεγάλων έργων

### Οι βασικοί μέτοχοι των μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών

| ΕΤΑΙΡΕΙΑ | ΜΕΤΟΧΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ |
|---|---|---|
| ΑΚΤΩΡ Α.Ε. | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΒ Α.Ε. | 76,041% |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΒ Α.Ε. | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΛΛΙΤΣΑΝΤΣΗΣ | 7,890% |
| | ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΛΛΙΤΣΑΝΤΣΗΣ | 6,940% |
| | ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΠΟΜΠΟΛΑΣ | 21,986% |
| | ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ | <5% |
| | FIDELITY INVESTMENTS | 5,24% |
| ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ Α.Ε. | ΣΤΕΓΓΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | 35,124% |
| | ΣΤΕΓΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | <5% |
| | FIDELITY INVESTMENTS | 5,05% |
| ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ | ΚΑΝΤΑΡΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ | 5,003% |
| | ΚΑΝΤΑΡΤΖΟΠΟΥΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ | 10,003% |
| | ΤΟΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 20,047% |
| ΜΟΧΛΟΣ Α.Ε. | ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ Α.Ε. | 55,732% |
| | ΣΤΕΓΓΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΑΝΔΡΕΑ | 5,955% |
| | ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ | 13,24% |
| ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε. | DESAN HOLDING S.A. | <5% |
| | UEB GENEVA (Πρώην FINANCIAL INSTITUTION CIBLUX INVEST) | <5% |
| | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ | 7,030% |
| | ΜΑΥΡΟΣΧΟΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 5,700% |
| | ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε. (4) | 5,190% |
| | ΕΔΡΑΣΗ - Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ | 10,02% |
| ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε. | ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΤΡΑΜΑΝΗΣ | 13,640% |
| | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ | 13,330% |
| | ΕΛΕΝΗ ΤΑΜΠΑΚΟΥΗ | 9,5% |
| | ΣΤΕΡΓΗ Α.Ε. | 13,170% |
| | ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΑΜΠΑΚΟΥΗ - ΤΕΓΟΥ | <5% |
| | ΜΕΓΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 6,00% |
| ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε. | ΕΜΦΙΕΤΖΟΓΛΟΥ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ | 35,050% |
| J&P ΑΒΑΞ Α.Ε. | ΓΕΡΑΡΧΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | <5% |
| | ΚΟΥΒΑΡΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ | 5,551% |
| | ΣΓΑΡΔΕΛΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ | <5% |
| | J&P OVERSEAS LTD | 46,457% |
| | ΜΙΤΖΑΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | 12,590% |
| ΑΕΓΕΚ Α.Ε. | Ι. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ | 15,060% |
| | Σ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ | 16,920% |
| | ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | 9,010% |
| ΕΚΤΕΡ Α.Ε. | ΑΕΓΕΚ ΑΤΕ | 37,57% |
| | REDALE LTD | 6% |
| | CAPDARE OVERSEAS LTD | 6% |
| ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΑΤΕ | SOCIETE GEN. DE CONSTR. LUXEMBOURG S.A. | <5% |
| | ROSELEIGH ENTERPRISES LTD | <5% |
| | ΑΕΓΕΚ (ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΕΓΕΚ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ FOXFORD TRADING LTD) | 52,975% |
| | ΧΙΩΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 7,111% |
| | ΚΑΚΑΒΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 5,797% |
| ΑΑΤΕ ΑΤΕ | ALFA ALFA ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ Α.Ε. | 41,78% |
| | ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΛΛΑΜΑΝΗΣ | 13,23% |
| | ALTEC ABEE | 5,92% |
| ΑΤΤΙ-ΚΑΤ ΑΤΕ | ΠΑΝΟΥΣΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | 36,44% |
| | ΤΣΕΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | 6,41% |
| ΕΜΠΕΔΟΣ Α.Ε. (Πρ. ΓΝΩΜΩΝ Α.Τ.Ε.) | ΕΛΛΑΣ ΦΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΕ (ΠΡΟΗΝ ΜΙΝΩΑΝ ΦΑΛΙΝΤΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ ΑΝΕ) | <5% |
| | ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΟΛΙΤΗΣ | 6,779% |
| | ΓΚΟΡΙΤΣΑΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ του ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ | 6,954% |
| | ΓΚΟΡΙΤΣΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ | 6,954% |
| ΕΥΡΩΛΑΪΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε. | ΚΟΡΔΑΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | 44,244% |
| ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε. | ΓΙΟΚΑΡΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | 9,1167% |
| | ΓΙΟΚΑΡΗΣ ΧΡ. ΑΓΓΕΛΟΣ | 9,0732% |
| | ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε. (4) | <5% |
| | ΚΩΝ/ΝΟΣ ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ | 23,449% |
| ΓΕΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΑΤΕ | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΜΠΑΣ | 12,710% |
| | ΜΑΡΙΑ ΚΑΜΠΑ | 5,610% |
| | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΗΣ | 15,750% |
| | ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | <5% |
| ΤΕΡΝΑ Α.Ε. | ΓΕΚ | 66,855% |
| | ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | <5% |

Την τελευταία δεκαετία στην οποία έχουν διατεθεί τεράστια ποσά μέσω των τριών Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, η ομάδα των κατασκευαστών ανδρώθηκε και έγινε πανίσχυρη απορροφώντας το μεγαλύτερο κομμάτι των δημοσίων έργων εκτός από εκείνα για τα οποία δεν διέθετε κεφάλαια και τεχνογνωσία για να διεκδικήσει (Σπάτα, Ριο-Αντίρριο).

Πτέσεις πάντως συνεχίζουν να ασκούνται στην κυβέρνηση ακόμα και σήμερα προκειμένου να καθυστερήσει η εισαγωγή του νέου θεσμικού πλαισίου για την ανάθεση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων. Οι πιέσεις αυτές στοχεύουν όπως υποστηρίζουν αρμόδια κυβερνητικά στελέχη στο να καθυστερήσει η ανάθεση των έργων ή έστω να γίνει αυτή με ξεχωριστές και κατά περίπτωση συμβάσεις όπως και στο παρελθόν.

Η ανάγκη για δημιουργία νέου θεσμικού πλαισίου, έγινε ιδιαίτερα εμφανής από το ότι μέχρι τώρα σημειώνονταν τεράστιες καθυστερήσεις στη διαδικασία ανάθεσης και απαιτούνταν κάθε φορά κύρωση των συμβάσεων παραχώρησης των έργων από τη Βουλή.

Ομως, τέτοιο νομοσχέδιο, ακόμα δεν έχει ψηφισθεί, παρ' ότι είναι έτοιμο και ορισμένοι διαγωνισμοί για αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, έχουν ξεκινήσει εδώ και δύο χρόνια.

### Μπαλάκι

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και το υπουργείο Οικονομίας επιρρίπτουν τώρα τις ευθύνες για τις καθυστερήσεις στη θεσμοθέτηση ενιαίου πλαισίου το ένα στο άλλο. Οσοι όμως γνωρίζουν μιλούν για εσκεμμένες καθυστερήσεις που στόχο έχουν την εξεύρεση παραθύρων για να δικαιολογήσουν εκ των υστέρων τις υπερβάσεις.

Τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα είναι και ο **νέος στόχος** του κατασκευαστικού λόμπι. Οι οδικοί άξονες από τους οποίους ο κατασκευαστής θα εξασφαλίζει την είσπραξη των διοδίων για τις επόμενες δεκαετίες είναι και η διέξοδος που αναζητεί ροή εσόδων στο μέλλον, αφού το κυρίως κατασκευαστικό γεύμα οδεύει προς το επιδόρπιο...

## Πέντε αδελφές με ολυμπιακή «προίκα» πολλών δισ.

**ΕΠΙ ΥΠΟΥΡΓΙΑΣ** Β. Παπανδρέου στο ΥΠΕΧΩΔΕ, ένας νέος όρος έχει αρχίσει να ακούγεται ολοένα και περισσότερο στις κατ' ίδιαν συζητήσεις ορισμένων στελεχών του υπουργείου, ο όρος «Πέντε Αδελφές». Ο όρος, όπως μας εξήγησαν, αναφέρεται σε **πέντε ομίλους** ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών, που αναδύθηκαν και κυριαρχούν τα τελευταία χρόνια στην ανάληψη των έργων τόσο στο ΚΠΣ όσο και στα ολυμπιακά έργα.

Παράγοντες του ΥΠΕΧΩΔΕ τους τελευταίους μήνες δεν κρύβουν την πρόθεσή τους να αποστασιοποιηθούν «διακριτικά» από τις διαδικασίες ανάθεσης των έργων κατά την περίοδο υπουργίας Λαλιώτη, χωρίς όμως και να ανατρέψουν με διαδικασίες σοκ τις ισορροπίες.

Μόνο για την ολυμπιάδα, σε ένα σύνολο έργων, των οποίων ο προϋπολογισμός ξεπερνά τα 3,37 δισ. ευρώ μέχρι σήμερα, πέντε όμιλοι κατασκευαστικών έχουν αναλάβει και κατασκευάζουν ήδη περίπου τα **δύο τρίτα** του συνόλου.

Συγκεκριμένα οι Ομιλοι Ελ. Τεχνοδομική – Ακτωρ, J&P – ΑΒΑΞ, ΑΕΓΕΚ, ΓΕΚ –ΤΕΡΝΑ και Παντεχνική έχουν αναλάβει την κατασκευή έργων, συνολικού ύψους 2,011 δισ. ευρώ από το σύνολο των έργων προϋπολογισμού 3,379 δισ. ευρώ, που εποπτεύουν η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και το ΥΠΕΧΩΔΕ, συμπεριλαμβανομένου και του Ολυμπιακού Χωριού.

Ακολουθούν αλλά από **μεγάλη ...απόσταση**, όσον αφορά τον αριθμό των έργων αλλά και τους προυπολογισμούς τους, άλλες δέκα – δεκαπέντε εταιρείες, μεταξύ των οποίων γνωστές εταιρείες όπως η Μηχανική, η Θεμελιοδομή, η Εμπεδος, ΑΛΤΕ, Αθηνά, κ.ά. που μοιράζονται τα υπόλοιπα έργα, συνολικού προϋπολογισμού 1,1 δισ. ευρώ.

## Πρωταθλητές σε περιθώρια κέρδους

**ΥΨΗΛΑ** και διαρκώς διογκούμενα περιθώρια κέρδους –τετραπλάσια ή και πενταπλάσια απ' αυτά που εμφανίζουν ευρωπαϊκοί κατασκευαστικοί κολοσσοί- εξασφαλίζουν τα δημόσια έργα και οι πόροι των κοινοτικών πλαισίων στήριξης στους λίγους δυνατούς του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου. Μπορεί οι ευρωπαίοι κατασκευαστές να έχουν τη φήμη ότι είναι πιο «ακριβοί» από τους Ελληνες, ωστόσο τα κέρδη τους αντιπροσωπεύουν μόλις το **2-3%** των πωλήσεών τους.

Στην Ελλάδα τα περιθώρια κέρδους για τους ομίλους -ειδικά τους εισηγμένους- υπερβαίνουν ακόμη και το **10%**. Ελληνική πρωτοτυπία αποτελεί και η συσσώρευση ανεκτέλεστων υπογεγραμμένων συμβάσεων στα χέρια ολίγων και ισχυρών. Ενώ στην Ευρώπη οι ανεκτέλεστες συμβάσεις για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις αντιστοιχούν περίπου στις πωλήσεις ενός έτους, στην Ελλάδα εξασφαλίζουν στους ομίλους τον τζίρο τουλάχιστον των επόμενων 3-4 ετών.

Ο ετήσιος τζίρος όλων των εισηγμένων κατασκευαστικών το 2002 αναμένεται να υπερβεί τα 3 δισ. ευρώ. Πάνω από 350 εκατομμύρια ευρώ υπολογίζεται ότι θα είναι τα κέρδη προ φόρων, πράγμα που σημαίνει ότι το περιθώριο κέρδους υπερβαίνει το **11,5%**. Μία μόνο από τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες της Ευρώπης –για παράδειγμα η Hochtief στη Γερμανία- κάνει τον τετραπλάσιο τζίρο απ' όλες τις εισηγμένες κατασκευαστικές εταιρείες (έκλεισε το 2001 με ενοποιημένο τζίρο 12 δισ. ευρώ). Ωστόσο, το περιθώριο κέρδους της ήταν μόλις **2,14%** το 2000 και **0,64%** το 2001. Η Hochtief, δεν είναι η μοναδική ευρωπαϊκή εταιρεία που δουλεύει με χαμηλά περιθώρια κέρδους. Η γαλλική Bouygues εμφανίζει περιθώριο κέρδους **4,2%** ενώ η σουηδική Skanka **1,69%**.

Στο 9μηνο του 2002, οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες είχαν να επιδείξουν πολύ καλύτερες οικονομικές επιδόσεις. Με βάση τα ενοποιημένα αποτελέσματα, το περιθώριο κέρδους (προ φόρων) για την Αβαξ διαμορφώθηκε στο **10%**, του Ακτορα σε **41%**, της Μηχανικής σε **11,5%** και της Εμπεδος σε **7,3%**.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙ ΝΑ ΒΑΛΕΙ ΣΤΗ ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΠΙΤΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

# Βολές και από Βρυξέλλες για τις αναθέσεις των έργων

Δυσκολες μέρες ξημερώνουν στις σχέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της ελληνικής κυβέρνησης και των εγχωρίων... μεγαλοεργολάβων. Οι Βρυξέλλες, επισείοντας το «χαρτί» της αδιαφάνειας, των υπερβάσεων και της χειραγώγησης του ανταγωνισμού, ετοιμάζουν νέες παρεμβάσεις που μπορούν να αποδειχθούν πραγματικός εφιάλτης, αν τελικά δεν βρεθεί συμβιβαστική λύση.

Το διακύβευμα αυτής της διελκυστίνδας μεταξύ Βρυξελλών και Αθήνας η, καλύτερα, το «επιβλό» της, δεν είναι άλλο από τα 20 περίπου δισ. ευρώ του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και των Ολυμπιακών Εργων. Οι κανόνες του παιχνιδιού επιτρέπουν άλα τα «χτυπήματα» ακόμα και... «κάτω από τη μέση», όπως έχει αποδείξει η μέχρι τώρα πορεία, αλλά και τα όσα πρόκειται να συμβούν στο άμεσο μέλλον...

*Η Ε.Ε. επιχειρεί τώρα -ακόμα μια φορά- να βάλει... τάξη στα πράγματα και να δώσει κάποιο χώρο* στις μεγάλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις στην κατανομή της πίτας η... να κόψει πόρους όπου και όσο μπορεί.

### «Ανοίξτε την αγορά»

Οπως ισχυρίζονται στις Βρυξέλλες, «θα τεθεί τέρμα στο "παιχνίδι" που γίνεται μέχρι τώρα στην Ελλάδα, με τα έργα να δημοπρατιούνται υπό όρους που ευνοούν τις ελληνικές εταιρείες και να κρατούν την αγορά κλειστή στον εσωτερικό αλλά κυρίως στο διεθνή ανταγωνισμό...».

Με **επιστολή** των αρμόδιων υπηρεσιών της Επιτροπής, έχει ζητηθεί από τις ελληνικές υπηρεσίες:

■ Κατά πρώτον να «κοπούν» από τη τη χρηματοδότηση του Β' ΚΠΣ όλα εκείνα τα έργα που παρουσιάζουν παρεκκλίσεις από τις συμβατικές τους υποχρεώσεις είτε αυτές μπορούν να διορθωθούν είτε όχι. Συγκεκριμένα, ζητούν να «κοπούν» από το ΚΠΣ τόσο τα έργα της 3ης κατηγορίας (δηλαδη αυτά που παρουσιάζουν «ασταοιχίες» που απαιτούν την επανακατασκευή του έργου) όσο και της κατηγορίας 2 (η οποία παρλαμβάνει τα έργα που παρουσιάζουν παρεκκλίσεις από τις συμβατικές τους υποχρεώσεις είτε αυτές μπορούν να διορθωθούν) και στα οποία τα εποπτεύοντα υπουργεία εχουν ξεκινήσει διαδικασίες διόρθωσης.

Εφόσον η απαίτηση αυτή υλοποιηθεί, σύμφωνα με ανεπίσημους υπολογισμούς, πάνω από το **ένα τρίτο** των έργων πρέπει να «βγει» από το Β' ΚΠΣ και το Δημόσιο να πληρώσει τους εργολάβους από την... τσέπη του, επιστρέφοντας τα χρήματα στις Βρυξέλλες... Αρμόδιο στέλεχος της κυβέρνησης τόνισε στην «Οικονομία» ότι αποκλείεται να «περάσει» μια τέτοια απαίτηση όσες πτέσεις και αν ασκούνται στις Βρυξέλλες.

■ Το δεύτερο όμως, και ίσως πιο άσχημο, «χτύπημα» από τις Βρυξέλλες είναι η απαίτηση να δώσει το ελληνικό Δημόσιο στις Βρυξέλλες τους **φακέλους** των έργων που οι αρμόδιες ελληνικές επιτροπές ελέγχου «έκοψαν» από το Β' ΚΠΣ ως μη συμβατά με τους κανονισμούς χρηματοδότησης.

Η βάσιμη υποψία που υπάρχει -σύμφωνα με υπηρεσιακά στελέχη- είναι ότι οι «φακελοι» αυτοί θα γίνουν η βάση για να **καταγραφεί** αφενός η «ταυτότητα» των εργολάβων (κατασκευαστικών εταιρειών) που βρίσκονται πίσω από τα έργα που βρέθηκαν «ασύμβατα» με τις προϋποθεσεις χρηματοδότησης από το ΚΠΣ.

Θα ήταν δίκαιο, υποστηρίζουν αρμόδιοι παράγοντες στις Βρυξέλλες, οι εταιρείες αυτές να αντιμετωπισθούν στο μέλλον με... **επιφυλάξεις** όταν θα διεκδικησουν εκ νέου έργα.

Το δεύτερο σκέλος της απαίτησης αυτης -η γνωστοποίηση των εργων που κόπηκαν- από μια πλευρά παραγόντων της ελληνικης κυβέρνησης ερμηνευεται ως «επικίνδυνο», γιατι θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως

αποδειξη εναντίον της χώρας ότι μεγάλο μέρος των έργων γίνεται με «χαριστικούς» για τις ελληνικές τεχνικές εταιρείες ορους...

### Πιέσεις

Οριισμένοι παράγοντες μάλιστα αποδίδουν την προσπάθεια καθυστέρησης της προώθησης του -ετοιμου από καιρο- νόμου για τις αναθέσεις έργων (αυτοχρηματοδοτουμενων) στις πιέσεις των μεγαλων εργολητπικων εταιρειων.

Ο συγκεκριμένος νόμος θα διαμορφώσει ενα ενιαιο πλαισιο σύμφωνα με το ευρωπαικό δικαιο για τις αναθεσεις. Οι ιδιοι κύκλοι υποστηρίζουν ότι η καθυστέρηση στην προώθηση του νόμου «οφειλεται στην απαιτηση μεγαλων εργολητπων να μοιρασθεί και η υπολοιπη πίτα πριν ενεργοποιηθεί το νέο καθεστώς...».

Διασταση απόψεων έχει εμφανισθεί και μεταξύ των υπουργείων συναρμόδιων, καθώς μερίδα του οικονομικου επιτελείου υποστηριζει ότι με την εισαγωγη του νομου θα «πάσει» ο κλειοτός κυκλος των «πεντε αδελφών» που μέσα από τα τρία «πακέτα» των ΚΠΣ νέμεται κατ' αποκλειστικότητα το Προγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Από την πλευρά της παντως η ελληνικη κυβέρνηση για πολλα χρόνια κινηθηκε με το επιχειρημα πως «οι ελληνικές επιχειρησεις και η εγχώρια οικονομία, πρέπει να επωφεληθούν από τους τεράστιους όγκους πορων που θα χρηματοδοτησουν τα προγράμματα αυτά...».

Βέβαια, όταν τα τριο. δρχ. άρχισαν να «ρέουν» μέσα από το Α' ΚΠΣ για να γίνουν πολύ περισσότερα στο Β' ΚΠΣ και να φθασουν το πρωτοφανές ποσο των 10 περίπου τριο. δρχ. (από την Ε.Ε.) στο Γ' ΚΠΣ, τα πράγματα άρχισαν να παίρνουν άλλες διαστάσεις στο μοίρασμα της «πίτας», με αποτέλεσμα, όπως δεν διστάζουν να πουν, ακόμα και στελέχη της κυβέρνησης, «να έχει δημιουργηθεί ένας κύκλος 5-6 μεγάλων ομίλων που νέμεται προνομιακά τα έργα...».

Τόσο από τις βέντες εταιρειες πάντως όσο και από την Ε.Ε., οι διαμαρτυρίες για τον τρόπο ανάθεσης των εργων ήταν έντονες, καθώς εκτος ελαχίστων εξαιρέσεων, όπως το αεροδρόμιο στα Σπάτα η η γέφυρα στο Ριο-Αντίρριο, για τα οποία η τεχνογνωσία δεν υπηρχε στην Ελλάδα, οι ευρωπαϊκές εταιρειες εμειναν έξω από το... χορο.

## Οι καταγγελίες και η Κομισιόν

**ΤΗΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ** της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκαλεί το θέμα της διαδικασίας ανάθεσης των έργων και ειδικά το θέμα των εκπτώσεων. Επειτα από σκετικές καταγγελίες, η Επιτροπή ζήτησε να της «αποδοχτεθεί το σύστημα ανάδειξης αναδόχου δημοσίων έργων στην Ελλάδα με την εφαρμογή του μαθηματικού τύπου και των εκπτώσεων που προσφέρονται». Η παρέμβαση της Επιτροπής έγινε έπειτα από επίμονες **καταγγελίες** ελληνικών επιχειρήσεων ότι το σύστημα που εφαρμόζεται οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού κατά τη διαδικασία ανάθεσης των έργων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συγκεκριμένα, ζήτησε **διευκρινίσεις** με έγγραφό της στις 8/11/02 (αριθμός πρωτοκόλλου 6785 και θέμα περί δικαίου δημοσίων συμβάσεων) προκειμένου να αποσαφηνισθεί το ισχύον καθεστώς. Σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (με χαρακτηριστικότερη την Ιταλία ή την Ισπανία), ζητείται στην κοινοπραξία που υποβάλλει την προσφορά με έκπτωση μεγαλύτερη των υπολοιπων να δικαιολογήσει την προσφορά της.

### Αποδείξεις

Στην περίπτωση που η εταιρεία αποδείξει ότι η προσφερόμενη έκπτωση δικαιολογείται από τις δυνατότητες της εταιρείας, παρά το ότι θεωρητικά θα έκανε το έργο, έχει τη δυνατότητα να επανέθει μέσω νέου διαγωνισμού και να αναλάβει τελικά το έργο. Στην αντίθετη περίπτωση, της επιβάλλεται ποινή, καθώς θεωρείται ότι δημιουργεί προσκόμματα στην εκτέλεση του έργου και «επιδιώκει σκοπίμως την καλυψεργία».

Σύμφωνα με την εν λόγω επιστολή, είχε ζητηθεί από το ελληνικό Δημόσιο «εντός της προθεσμίας δύο μηνών να κοινοποιηθούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι παρατηρήσεις της χώρας σας». Μέχρι την περασμένη Τετάρτη, πάντως, απάντηση από ελληνικής πλευράς **δεν έχει δοθεί.**

Η μέθοδος ανάθεσης με βάση τον μαθηματικό τύπο έχει τροποποιηθεί σε άλλες χώρες της Ε.Ε. για δύο λόγους. Αφενός επιτρέπει τον αποκλεισμό των προσφορών με τη μεγαλύτερη έκπτωση και αφετέρου επιτρέπει την χειραγώγηση των αποτελεσμάτων εφόσον λειτουργεί «καρτέλ» προσυνεννοημένων προσφορών.

Πιο πρόσφατα, η περίπτωση του διαγωνισμού για τα «έργα Καλατράβα», όπου το Συμβούλιο της Επικρατείας κλήθηκε ακόμη μια φορά να «βγάλει τα κάστανα από τη φωτιά», κατέλήξε σε μια κατάσταση όπου από τις πέντε εμπλεκόμενες κοινοπραξίες, οι τέσσερις κατέθεσαν οικονομικές προσφορές με εκπτώσεις που κυμαίνονταν μεταξύ **6,99%** και **9,73%**, αλλά ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος, καθώς το πέμπτο σκήμα είχε καταθέσει προσφορά με έκπτωση **18,91%**.

Η ευρωπαϊκή εμπειρία (κατ' εφαρμογη σχετικού άρθρου 234 ΕΚ) δείχνει πως «η αναθέτουσα αρχή μπορεί να λάβει υπόψη την απολόγηση σχετικά με την οικονομία που επιτυγχάνεται χάρη στη μέθοδο κατασκευής ή τη τεχνικές λύσεις που έχουν επιλεγεί».

## Πώς ο μαθηματικός τύπος ευνοεί τη συνεννόηση και τα καρτέλ

**ΣΤΟΝ «ΜΑΓΙΚΟ»** μαθηματικό τύπο (2576/98) με τον οποίο γίνεται εδώ και καιρό η επιλογή ανάθεσης των δημόσιων έργων από το ΥΠΕΧΩΔΕ, έχει αποδώσει ακόμα και η Βουλή των Ελλήνων τη δημιουργία «καρτέλ» στον χώρο των κατασκευαστικών εταιρειών.

Παρ' όλα αυτά, το ΥΠΕΧΩΔΕ και οι αρμόδιες υπηρεσίες δεν τόλμησαν ούτε τότε ούτε και τώρα να θίξουν τα κακώς κείμενα.

Η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής ήδη από το 1999 είχε εντοπίσει τους κινδύνους που τώρα έχουν γίνει πλέον πραγματικότητα. Η επιτροπή είχε υπογραμμίσει ότι «επικεφάλεί» (μέσω της εφαρμογής του τύπου αυτού) η έμμεση **παράκαμψη** του συστήματος από τους ενδιαφερόμενους, με τον σχηματισμό ομάδων εργολήπτών, που ενίοτε καταθέτουν προσυνεννοημένες προσφορές εντός των ορίων του μαθηματικού τύπου, προκειμένου το έργο να ανατεθεί σε προεπιλεγμένη από τους ίδιους εργολαπτική επιχείρηση».

Ο συγκεκριμένος μαθηματικός τύπος, εξαιρετικά σύνθετος, εξάγει διαφορετικά αποτελέσματα ανάλογα με τον αριθμό των συμμετεχόντων στον διαγωνισμό και τη «συγγένεια» των προσφορών τους. Ετσι π.χ. εάν μια ομάδα εταιρειών καταθέσει προσφορές με κάποιες εκπτώσεις, οι οποίες διαφέρουν μεταξύ τους λιγότερο από μια-δυο μονάδες και κάποιες άλλες εταιρείες μεμονωμένες καταθέσουν προσφορές με εκπτώσεις που διαφέρουν είτε αρνητικά είτε θετικά κατά 5-6 μονάδες από τις άλλες, ο μαθηματικός τύπος θέτει εκτός διαγωνισμού αυτούς που κάνουν καλύτερη (φθηνότερη) προσφορά.

### Ούτε εξηγήσεις

Και αυτό με τη λογική ότι προσφέρουν έκπτωση η οποία ξεφεύγει από το αποδεκτό όριο.

Το αποδεκτό όριο στην περίπτωση αυτή προσδιορίζεται όχι από το αντικειμενικό κόστος του έργου αλλά από τις ομαδοποιημένες και **προσυνεννοημένες** προσφορές. Ακόμα περισσότερο μάλιστα αυτός που προσφέρει καλύτερη προσφορά δεν καλείται ούτε καν να δώσει εξηγήσεις για το πώς καταφέρνει να κατεβάσει το κόστος της προσφοράς του...

Η αρχική βέβαια πρόταση για την εισαγωγή του μαθηματικού αυτού τύπου είχε γίνει προκειμένου να σταματήσει το απαράδεκτο καθεστώς των «εκπώσεων», που ξεπερνούσαν ακόμα και το **50%** του κόστους του έργου, με βάση τις οποίες κάποιος έπαιρνε το έργο φθηνά κάτω του κόστους και στη συνέχεια για να τελειώσει το έργο χρειαζόταν πρόσθετη χρηματοδότηση, που γινόταν μέσω συμπληρωματικών συμβάσεων...

Η χρησιμοποίηση ανάλογων τύπων και από άλλες χώρες της Ε.Ε., λόγω των στρεβλώσεων που προκαλεί στη διεκδίκηση των έργων μέσω της χειραγώγησης των συμμετοχων, οδήγησε τις υπηρεσίες της Κομισιόν να υποχρεώσουν τις δημόσιες αρχές των χωρών να λαμβάνουν υπόψη τους και τις άλλες «φθηνότερες» προσφορές, αρκεί να μπορούν αυτές να δικαιολογήσουν τις χαμηλότερες τιμές τους. Αυτό όμως **δεν ισχύει** στην Ελλάδα, με τα γνωστά αποτελέσματα...

Η εισήγηση μάλιστα της Επιτροπής Διαφάνειας της Βουλής, ζητούσε «την κατάργηση του θεσμού» αξιολόγησης προσφορών όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το σύστημα του «μαθηματικού τύπου αξιολόγησης προσφορών».

Ακόμα περισσότερο είχε ζητήσει την συστηρότερη κατηγοριοποίηση των εργολητικών εταιρειών... «για την εξάλειψη του φαινομένου των εταιρειών-φαντασμάτων που συμμετέχουν σε διαγωνισμούς μόνο και μόνο για να διαπραγματευθούν ένανα αμοιβής την απόσυρση της συμμετοχής τους και να μετάσχουν στα διαμορφούμενα "καρτέλ" για τη συγκράτηση των τιμών σε υψηλά επίπεδα...».

Βέβαια τα χρόνια πέρασαν και τίποτα από αυτά δεν έγινε, αντίθετα προκύπτουσε η «καρτελοποίηση» των εργολητικών εταιρειών και η ισχυροποίηση των αποκαλούμενων, «Πέντε αδελφών», που νέμονται το μεγαλύτερο κομμάτι της κατασκευαστικής πίτας.



**ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ** χρόνια, στην κορυφή του κλάδου των κατασκευών βρέθηκαν μόνο όσες εταιρείες κατάφεραν και απορρόφησαν τη μερίδα του λέοντος στο χώρο των δημοσίων έργων, όπως άλλωστε έχει συμβεί πολλές φορές μέχρι σήμερα στη μεταπολεμική Ελλάδα.

Δεν είναι προφανώς σύμπτωση ότι οι εταιρείες που αναδείχθησαν μέσα σε λίγα χρόνια, πέραν από παραδοσιακοί εργολάβοι δημοσίων έργων, ήταν και ταυτόχρονα εκδότες, χωρίς όμως να διαθέτουν υψηλη ειδίκευση σε κάποιο συγκεκριμένο τομέα, ή να στηρίζονται σε μεγάλα περιουσιακά στοιχεία στο εξωτερικό.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των προηγούμενων ετών, ποσοστό **81,55%** της συνολικής αξίας των έργων, που εκτελεί ο όμιλος της Ελληνικής Τεχνοδομικής.

**Συμμετοχή εταιρειών σε δημόσια έργα**

| | 1999 | 2001 | Α.ΞΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΕ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ 31/12/2001 |
|---|---|---|---|
| *ΑΚΤΩΡ* | | | |
| ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ | 92,58 | 244,55 | 364 |
| % ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ | 80,32 | 95,46 | 95 |
| *ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ* | | | |
| ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ | 52,53 | 86,62 | 769 |
| % ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ | 39,46 | 49,27 | 75 |
| *ΑΕΓΕΚ* | | | |
| ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ | 97,43 | 407 | 930 |
| % ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ | 100 | 95 | 93 |
| *ΓΕΚ* | | | |
| ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ | 84,99 | 112,69 | 424,5 |
| % ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ | 11,53 | 13,93 | 21,77 |

*Τα ποσά σε εκατ. ευρώ*

## Βάσισαν την ισχύ τους στα δημόσια έργα

Ακτωρ (είτε αυτοτελώς, είτε μέσω κοινοπραξιών), αφορά «δημόσια έργα». Συγκεκριμένα, οι δύο εταιρείες της 31.12.2001 είχαν υπογράψει συμβάσεις αξιας 1,13 δισ. ευρώ για την εκτέλεση έργων συνολικής αξίας 3,15 δισεκατομμυρίων ευρώ. Κύριος φορέας στο **81,5%** της συμμετοχής τους ήταν το ελληνικό Δημόσιο.

### Αποκλειστικότητα

Ετσι, στο βιογραφικό της σημείωμα η εταιρεία Ακτωρ, που ίδρυσε το 1977 ο επιχειρηματίας και μετέπειτα εκδοτης, **Γεώργιος Μπόμπολας** (ο οποίος μεταβίβασε τις μετοχές στον υιό του **Λεωνίδα Μπόμπολα**, για να ξεπεράσει το ασυμβίβαστο εκδοτη και «προμηθευτη» του Δημοσίου) θα μπορούσε κάλλιστα να περιγραψει το βασικό συγκριτικό της πλεονεκτημα με τη φράση «ειδικότητά μου τα δημόσια έργα». Ο φορέας από τον οποίο αναλαμβάνει συνήθως έργα ο Ακτωρ, είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ισως ενια από τις λίγες εταιρείες στον κόσμο, που παραδοσιακά, σύμφωνα και με ιστορικά στοιχεία, πάνω από **90%** του κύκλου εργασιών της προέρχεται από δημόσια έργα. Συγκεκριμένα: σε συνολο πωλήσεων 489 εκατ. ευρω αδροιστικά την τριετία 1999-2001, το **90,4%** αφορούσε δημόσια έργα και αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, με φορέα το Δημόσιο.

Η εταιρεία βέβαια χρόνο με το χρόνο δεν κάθεται με σταυρωμένα τα χερια και βελτιωνει το ρεκόρ της. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθεσιμα στοιχεία του Ακτορα, που εμπεριέχονται στο ετησιο δελτίο του 2001, είχε συμμετοχή 364 εκατ. ευρώ σε εκτελούμενα έργα συνολικής αξίας 923 εκατ. ευρώ. Από τα 364 εκατ. ευρώ που ήταν η ίδια συμμετοχή, ποσοστό **95%** της αξίας αναλογούσε σε εργα, με κύριο φορέα το ελληνικό Δημόσιο.

Το γονίδιο της «επιτυχίας» εμφυτεύτηκε και στην Ελληνική Τεχνοδομική, που μέχρι το 1999 είχε μεγάλη παρουσία σε εργα του ιδιωτικου τομέα (**60%** ιδιωτικός τομέας και περίπου **40%** δημοσιος τομέας). Η αναλογία αλλαξε όταν το 1999 προχώρησε σε συμφωνία με τους μετόχους του Ακτορα. Η Ελ. Τεχ. προχώρησε σε αύξηση κεφαλαιου 58,5 δισ. δρχ., στην οποία συμμετείχαν και οι μέτοχοι του Ακτορα, αποκτώντας το **33,75%** των μετοχων της Ελληνικής Τεχνοδομικής. Η τελευταία με τη σειρα της απέκτησε το **50,01%** των μετοχών του Ακτορα. Σταδιακά τα εργα του Δημοσίου αντιπροσωπευαν και σε αυτη την εταιρεία αλοένα και μεγαλύτερο μερος εις βάρος των ιδιωτικών.

Με βαση τα εργα που βρίσκονταν σε εξέλιξη στις 31.12.2001, συναλλικής αξιας 2,624 δισ. ευρω, η συμμετοχη της Ελληνικής Τεχνοδομικής ηταν αξίας 768,791 εκατ. ευρω, το **75%** της οποίας ηταν παλι εργα του Δημοσιου.

Αναλογη υψηλη συμμετοχη σε εργα του Δημοσίου εχει και ο ομιλος της ΑΕΓΕΚ. Με τη διαφορά, *πως από το παρελθόν εχει αποκτησει εξειδίκευση και* εχει αναπτύξει τεχνογνωσια σε δραστηριοτητες οπως κατασκευη φραγμάτων και σηραγγων υδροηλεκτρικών εργων, τόσο στην Ελλαδα οσο και στο εξωτερικό (Ιορδανία, Κυπρο). Τα τελευταια χρονια το μεγαλυτερο μερος του κυκλου εργασιων αφορα εργασιες που εκτελει στην Εγνατία Οδό, την ΠΑΘΕ και στο μετρό.

### Εμείνε πίσω

Αντίθετα, στο βιογραφικό μιας άλλης εταιρείας, της ΓΕΚ, τα περισσοτερα ονοματα και φορεις εργων προέρχονται απο τον **ιδιωτικό** τομεα. Η ΓΕΚ δεν κατάφερε να ανέλθει όμως όπως οι άλλες τεχνικές. Μπορεί το 1999 να είχε αναλογο μέγεθος με του Ακτορα και περισσότερα κέρδη απ' αυτόν, όμως η εμμονη της στα ιδιωτικά εργα στάθηκε αναπτλιτικός παράγοντας για την εξέλιξη της.

Ποσοστό **83%** αθροιστικά του κυκλου εργασιων 307 εκατ. ευρω την τριετια 1999-2001, προερχονταν απο ιδιωτες. Η αναλογία δεν αλλαξε σημαντικα και συμφωνα με τα εργα που εκτελούσε της 31.12.2001 ηταν **78%-22%** υπερ των ιδιωτικων, με αποτελεσμα το μέγεθος της το 2001 να ειναι μικρότερο απο το μιοο του Ακτορα.