# Η μάχη των δημοπρασιών

ΕΛΑΦΡΩΣ μπλεγμένη παρουσιάζεται η κατάσταση στον χώρο των μεγάλων ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών. Τα μεγάλα έργα (Ρίο - Αντίρριο, Μετρό κ.λπ.) προχωρούν προς τους διαγωνισμούς με ικανοποιητικούς ρυθμούς για τα ελληνικά δεδομένα, πλην όμως τα όργανα των κατασκευαστών διαμαρτύρονται γιατί οι διαδικασίες που έχουν προκριθεί – κατά την άποψή τους – «ρίχνουν» τους εγχώριους κατασκευαστές υπέρ των ξένων. Από την άλλη μεριά είναι έκδηλη η απογοήτευση από το πολύ χαμηλό ποσό του προϋπολογισμού που διατίθεται στα δημόσια έργα για το 1988: 58,5 δισ. δραχμές, δηλαδή αύξηση μόνο 4,5 δισ. έναντι της επίσης πολύ οφικτής εφετινής χρονιάς. Ούτε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. **Ευ. Κουλουμπής** δεν κρύβει τη δυσαρέσκεια του, χωρίς όμως να έχει πρόθεση – μέχρι στιγμής τουλάχιστον – να κατεβεί σε πορεία διαμαρτυρίας, στον δρόμο που χάραξαν οι κ.κ. **Τρίτσης, Γιαννόπουλος...**

Ιδιαίτερα εύγλωττη ήταν μια επιστολή που έφθασε πριν από λίγο καιρό στον τότε υπουργό Εθνικής Οικονομίας, με αποστολέα το ΥΠΕΧΩΔΕ, που επεσήμανε ότι με τους σημερινούς ρυθμούς χρηματοδότησης των εκτελουμένων έργων προκύπτουν ορισμένα κωμικοτραγικά νούμερα: ένας δρόμος θα αποπερατωθεί το... 2152, ένα λιμάνι το 2110, κάποια γέφυρα το 2049! Το κακό ξεκίνησε από το πρώτο εξάμηνο του 1985 – προεκλογική περίοδος, αν θυμάστε – όταν δημοπρατήθηκαν έργα ύψους 715 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Παρ' όλο που το 1986 και το 1987 οι δημοπρατήσεις άγγιξαν το μηδέν, για να εκτελούνται ομαλά τα δημοπρατημένα έργα απαιτούνται κονδύλια περίπου δεκαπλάσια

ΑΜΗΧΑΝΙΑ πάντως δεν θα ήταν η πιο πετυχημένη λέξη για να χαρακτηρισθεί το κλίμα μεταξύ των κατασκευαστών. Ο λόγος είναι απλός: πολλοί απ' αυτούς προετοιμάζονται πυρετωδώς να συμμετάσχουν στις εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για τα μεγάλα αθλητικά έργα, που πολύ σύντομα θα δγουν στον αέρα. Η ανάληψη των Μεσογειακών του 1991 και η προσδοκία ανάληψης της Χρυσής Ολυμπιάδας του 1996, έχουν επιταχύνει σημαντικά τις διαδικασίες δημοπράτησης κάποιων εγκαταστάσεων, που κατά τους ειδικούς ήδη θα έπρεπε να ήταν έτοιμες. Πρόκειται για τις εγκαταστάσεις στο Ολυμπιακό Στάδιο (Ρίο - Αντίρριο, Μετρό κ.λπ.) υπάρχουν και εκεί κάποιες εξελίξεις. Για την εκτροπή του **Αχελώου** προσφορές θα γίνουν δεκτές τ φθινόπωρο του 1988 – όχι και τόσ γρήγορα δηλαδή. Με αργό ρυθμ προχωρούν και οι διαδικασίες γι τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρ μου. Κάποιες κακές γλώσσες μάλ στα επιμένουν ότι «τα έξι μεγάλ έργα είναι πέντε, τα έξης τρίο μετρό, Ρίο - Αντίρριο».

Από πλευράς υπουργείου ΠΕ ΧΩΔΕ, πάντως, υποστηρίζεται ότ τουλάχιστον τα έργα των αυτοκ νητοδρόμων και του σιδηρόδρ μου προχωρούν ομαλά. Ως απόδει ξη αναφέρουν ότι σε λίγο τελειώνι η προεπιλογή και μετά θα ακολου θήσει ο διαγωνισμός. Ας σημειωθε ότι αυτά τα δύο έργα προχωρού μαζί, αφού ο εκσυγχρονισμός αφο ρά κυρίως τις σιδηρογραμμές, πο βρίσκονται δίπλα στους υπό κατα σκευή αυτοκινητόδρομους.

ΠΑΝΤΩΣ είναι γεγονός ότ έχουν εμφανισθεί πάρα πολύ γερά γκρουπ, γι' αυτό κα προκρίθηκαν αρκετά για τη δεύτε ρη φάση. Κάποιες αδυναμίες πα ρατηρήθηκαν στις «κοσιαλιστικές» κοινοπραξίες: στον Αχελώο λ.χ εμφανίσθηκε ρουμανικό γκρουπ σιδηρόντιχο, χωρίς χρηματοδοτικ πρόταση και, όπως αναμενόταν αποκλείσθηκε επιτόπου. Ένα άλ λο γιουγκοσλαβικό ήλθε χωρίς εγγυητική επιστολή. Οι Σοβιετι κοί, παρ' όλη την εμπειρία τους δεν εμφανίσθηκαν στο Μετρό ίσως λόγω καθυστερημένης τεχνολογίας. Τελικά έχουν κατεβεί μόνο στον Αχελώο και μάλιστα σε κοινο-

ΟΛΑ δείχνουν πάντως ότι θα γίνει μεγάλη μάχη μεταξύ των ελλήνων κατασκευαστών στις δημοπρατήσεις σχετικά μεγάλων έργων. Ανάμεσα στα άλλα, καθοριστικό ρόλο θα παιξει το ότι, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το 1986 και το 1987 οι εργολαβίες που δγήκαν στον αέρα ήταν ελάχιστες. Το κλίμα φαίνεται και από τις απαράδεκτα μεγάλες εκπτώσεις που γίνονται. Σε δημοπρασία εγγειοβελτιωτικού των Φερρών (Έβρου) εμφανίσθηκαν εργολάβοι

σκοπιμότητά τους και συνεχίζει στην οικονομικότητα, τους ρυθμούς, την αδικαιολόγητη (;) προσφυγή στους ξένους, αλλά και τη δυνατότητα της Αθήνας να «σηκώσει» τέτοιας έκτασης έργα.

Ειδικά για το ποδηλατοδρόμιο έχουν εμφανισθεί μόνο τρεις ξένες εταιρείες, εκ των οποίων οι δύο βρίσκονται ήδη στην Ελλάδα (πανεπιστημιακά νοσοκομεία και μετρό). Κύκλοι τεχνικών εταιρειών υποστηρίζουν ότι οι εγχώριοι κατασκευαστές είναι σε θέση να αναλάβουν τα αθλητικά έργα, το πολύ με τη βοήθεια ξένων συμβούλων.

μπιακού Σταδίου και του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.

ΟΣΟ για τα έξι μεγάλα έργ (Ρίο, Μετρό κ.λπ.) υπάρ

61% λιγότερο από το κόστος πο είχε προϋπολογίσει η αρμόδι υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ. (Τώρ τι ποιότητας έργο θα φτιάξει, αν μόνο το υπουργείο μπορεί να μ το πει).