


**Έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού**

# Δημιουργία καρτέλ από μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες στην Ελλάδα

**Α**πό το 2013 άρχισε η αυτεπάγγελτη έρευνα, από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, μετά από πολυετή καθυστέρηση, για τη χειραγώγηση των διαγωνισμών δημοσίων έργων κατά την περίοδο 1989-2016.

Για το σκοπό αυτό η Γεν. Γραμματεία Δημοσίων Έργων ζήτησε στοιχεία για έργα από το 1990 και μετά, τα οποία έγιναν από τις εταιρείες "Αττικό Μετρό", "Εγνατία Οδό", "Τεχνική Ολυμπιακή", ΟΣΕ, κ.ά. Πολλές πληροφορίες δόθηκαν από τον Κ. Στέγγο, με κατασκευαστική εταιρεία από την Πάτρα και ιδιοκτήτη του Ομίλου "Τεχνική Ολυμπιακή". Στο ημερολόγιό<sup>1</sup> του βρέθηκαν πληροφορίες και στοιχεία για συναντήσεις με άλλες κατασκευαστικές εταιρείες.

Στην υπόθεση της έρευνας αυτής εμπλέκονται 45 ελληνικές και ξένες κατασκευαστικές εταιρείες, και επιπλέον μία τράπεζα. Είναι εταιρείες συμφερόντων Μπόμπολα, Κόκκαλη, Περιστερή, Ιωάννου-Παρασκευαΐδη, κ.ά. Επιπλέον είναι και διεθνείς<sup>2</sup> μεγάλοι όμιλοι, όπως η γαλλική Vinci και οι γερμανικές Hochtief και Siemens.

Το Μάιο του 2016 δημοσιεύτηκε το πρώτο πόρισμα της έρευνας. Σε πολυνομοσχέδιο-σκούπα (άρθρα 105, 106) της κυβέρνησης Τσίπρα, περιλαμβανόταν διάταξη για διακανονισμό από παραβάτισες εταιρείες με απαλλοτμία από ποινικές ευθύνες αν πληρώσουν τα πρόστιμα μετά από ομολογία. Η διάταξη οδηγούσε σε αμνήστευση σχεδόν των εταιρειών σε καρτέλ. Οι πληροφορίες αναφέρουν ότι τη διάταξη προώθησαν οι υπουργοί Αθ. Φλαμπουράρης, Χρ. Σπίρτζης και Νικ. Παρασκευάοπουλος. Οι αντιδράσεις όμως στη Βουλή και η κατακραυγή που ακολούθησε ανάγκασαν σε αναδιάρθρωση, με υποχρέωση πληρωμής των προστίμων, μετά από ομολογία, αλλά συνέχιση της ποινικής δίωξης για άλλες ανάλογες παραβάσεις.

Από τον Ιούνιο του 2016, επιστολή της Κομισιόν προς την ελληνική κυβέρνηση αναφερόταν ότι "ενδεχομένως το καρτέλ να ήταν ενεργό την περίοδο 1989-2016 σε τομείς που χρηματοδοτήθηκαν από ευρωπαϊκά ταμεία (οδοποιία, μετρό, σιδηρόδρομοι, κ.ά.)". Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απείλησε την Ελλάδα με πάγωμα των κοινοτικών κονδυλίων (νέο ΕΣΠΑ). Η κυβέρνηση προσπάθησε νομοθετικά να "τακτοποιήσει" τυχόν ποινικές ευθύνες των εργολάβων.

Από τα μέσα Ιουλίου του 2016, η οδομέλεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού άρχισε τις συνεδριάσεις, καλώντας σε ακρόαση τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων εταιρειών. Το ζητούμενο ήταν αν οι εταιρείες αυτές δημιούργησαν καρτέλ για να αναλάβουν δημόσια έργα, πετυχαίνοντας μικρότερες εκπτώσεις από αυτές που θα έδιναν αν λειτουργούσε ο ανταγωνισμός.

Ο τρόπος που ενεργούσαν ήταν ο εξής: Γινόταν προσυνεννόηση για να ορίσουν τον ανάδοχο σε κάθε διαγωνισμό και καθόριζαν την έκπτωση που θα δοθεί. Με τακτικές συναντήσεις από εκπροσώπους των εταιρειών αυτών συμφωνούσαν στους όρους της σύμβασης σε μορφή καρτέλ ή υπέγραφαν μεταξύ τους και ιδιωτικά συμφωνητικά. Αν και στο διαγωνισμό φαίνονταν ανταγωνιστικές εταιρείες, μετά αναλάμβαναν από κοινού την εκτέλεση του έργου! Με άλλα λόγια, η παραιτήση



από το διαγωνισμό ανταλλασσόταν με τη συμμετοχή σε τμήμα του έργου.

Η σχετική εισήγηση αναφέρει ότι για 20 και πλέον χρόνια, όλα σχεδόν τα έργα κατακυρώθηκαν σε προεπιλεγμένες από το εργολαβικό καρτέλ τεχνικές εταιρείες, αποτέλεσμα που είχε προσμωφωθή το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Στη χειραγώγηση των έργων συμμετείχαν με τον τρόπο αυτό εταιρείες από τους ομίλους ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ, ΑΕΓΕΚ, Ελληλάκτωρ, Τεχνική Ολυμπιακή, J&P Άβαξ και Ιντρακόμ. Ο όμιλος Ελληλάκτωρ (της οικογένειας Μπόμπολα) με τις θυγατρικές "Ελληνική Τεχνοδομική" και "ΑΚΤΩΡ" ανάμεσα σε πολλά έργα ανέλαβε την "Αττική Οδό" με ιδιαίτερα ευνοϊκή σύμβαση από τα χρόνια<sup>3</sup> της κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ. Επίσης η ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ (συμφερόντων Περιστερή) και η J&P Άβαξ ανέλαβαν τους αυτοκινητόδρομους (κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και ΝΔ) και τώρα έχουν αναλάβει (σε κοινοπραξία<sup>4</sup>) την κατασκευή της Ολυμπίας Οδού.

Η εταιρεία ΑΕΓΕΚ Κατασκευαστική (συμφερόντων Γ. Μαρούλη), το 2005 ανέλαβε<sup>5</sup> το έργο "Μετρό Θεσσαλονίκης", παραδοτέο το 2013. Δεν παραδόθηκε ποτέ το έργο, η εταιρεία χρεοκόπησε και εξαγοράστηκε από την εταιρεία "ΑΚΤΩΡ". Πα' όλα αυτά πήρε κι άλλες εργολαβίες (σε Εγνατία, Άκτιο, κ.ά.).

Για συγκεκριμένους διαγωνισμούς, σε κάποιες περιόδους, πρέπει να έγινε συνεννόηση μεταξύ εταιρειών των ομίλων FCC Construction (ισπανική), Vinci (γαλλική), Hochtief και Siemens (γερμανικές). Την περίοδο 2000-04, με υπουργό τον Χρ. Βερελή (κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ) η Siemens ανέλαβε εργολαβίες σε Μετρό, ΟΣΕ και Προαστιακό.

Στην ίδια λίστα περιλαμβάνονται επίσης οι εταιρείες "Βιοτέρ" (συμφερόντων Γ. Μαυροσκότη), που είχε από το 2006 αναλάβει τη σύνδεση<sup>6</sup> του λιμένα Θεσσαλονίκης με τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία οδό. Η εταιρεία "Θεμέλη" ανέλαβε τμήμα αυτοκινητόδρομου στην Εγνατία οδό, τη σιδηροδρομική σήραγγα Αιγίου-Κιάτου, κ.ά., που τα παράτησε τελικά μισά. Η εταιρεία "Θεμελιοδομή" που ανέλαβε έργα ολυμπιακών εγκαταστάσεων (2004) με υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ τους Κ. Λαλιώτη και Βάσω Παπανδρέου, το 2015 πτώχευσε. Επίσης περιλαμβάνεται και η εταιρεία Χριστόφο. Κωνσταντινίδης ΑΕ, που τώρα ενδιαφέρεται για έργα διαχείρισης απορριμμάτων από τις Περιφέρειες της χώρας.

Υπάρχουν στη λίστα οι ιταλικές εταιρείες Taddei, Impresa, Rizzani, Maire Tecnimont, η γαλλική Alstrom Transport, οι κυπριακές Nemesis και Ιακωβου Bros., κ.ά.

Τέλος, άλλες 15 εταιρείες αναφέρονται για σύμπραξη, αλλά οι υποθέσεις<sup>7</sup> τους έχουν παραγραφεί. Πρόκειται για τις εταιρείες "Μηχανική" (με έργα σε αεροδρόμιο Σπάτων, Εγνατία οδό, ΟΣΕ), "ΑΤΤΙ-ΚΑΤ" συμφερόντων Π. Πανούση (με έργα στην Αττική οδό, αεροδρόμιο Σπάτων, Εγνατία οδό, ΠΑΘΕ), κ.ά.

Αν η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού είναι καταδικαστική, θα επιβληθούν μεγάλα πρόστιμα και επιπλέον απαγόρευση συμμετοχής σε νέα έργα. Είναι προφανές, ότι ασκούνται μεγάλες και πολλαπλές πιέσεις (πολιτικές και επιχειρηματικές ντόπιες και ξένες) - παρασκηνιακά - στην Επιτροπή ώστε να βρεθεί ένα είδος συμβιβασμού.

Οι προηγούμενες κυβερνήσεις διακήρυτταν την κάθαρση στις αναθέσεις των μεγάλων έργων, αλλά συνέχισαν την ίδια κατάσταση. Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ διατηρεί άριστες σχέσεις με τους εργολάβους Μπόμπολα και Κόκκαλη. Ο "κατάπτυστος" εξωδικαστικός συμβιβασμός Siemens -κυβέρνησης Σαμαρά έγινε (προφανώς) αποδεκτός απ' την παρούσα κυβέρνηση. Ο υπουργός Χρ. Σπίρτζης υπογράφει χρηματοδοτήσεις για έργα σε αυτοκινητόδρομους στις εταιρείες των εργολάβων που περιλαμβάνονται στη λίστα για καρτέλ της Επιτροπής Ανταγωνισμού!

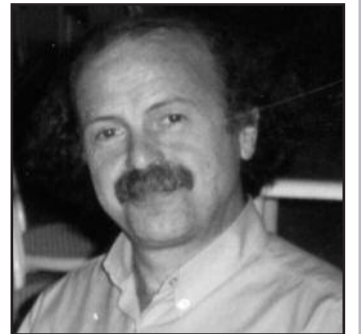
Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι η διατήρηση του ίδιου καθεστώτος. Να "μη χαλάσει η πιάτσα", που συντηρεί το μοντέλο υπερτιμολογημένων έργων, που αποδίδει μίζες για τις πολιτικές και δια-κομματικές ομάδες. Εξάλλου η Επιτροπή Ανταγωνισμού μέχρι τώρα (ίσως και στη συνέχεια) δεν άγγιξε καμία εμπλεκόμενη βουλευτών στην υπόθεση των καρτέλ. Κανένας υπουργός που είχε σχέση με δημόσια έργα στα 30 χρόνια που πέρασαν (Κ. Λαλιώτης, Βάσω Παπανδρέου, Τάσος Μαντέλης, Χρ. Βερελής, Γ. Σουφλιάς, κ.ά.) δεν φέρει ευθύνη για τα έργα που έγιναν ή δεν έγιναν από το καρτέλ. Ούτε φυσικά οι γενικοί γραμματείς. Αρκεί να κόβονται κορδέλες...

**ΠΗΓΕΣ-ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ**

1. Λευτέρη Χαραλαμπίδου: "Μια του Κώστα, δυο του Γιώργου, τρεις του Αλέξη και κομμένη η χρηματοδότηση", περ. UN-FOLLOW, τεύχος 55, σελ. 68-77, Αθήνα.
2. Τάσου Τέλλογλου: "Αναζητούν... τιμωρία για τις κατασκευαστικές εταιρείες και το καρτέλ", 16-10-2016, εφ. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, <http://www.kathimerini.gr/>
3. εφ. ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, "Δημιουργία καρτέλ από τεχνικές εταιρείες", 31 Οκτ. 2016.
4. εφ. Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ, "Εφοδος στα γραφεία των 4 μεγαλύτερων κατασκευαστικών - Ψάχνουν στοιχεία για καρτέλ", 13-2-2013, <http://www.iefimerida.gr/news>

**ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**

- 1 Η συνεργασία του αυτή με την ανεξάρτητη αρχή, είχε ως αποτέλεσμα την ένταξη του σε καθεστώς επιείκειας. Έτσι εξαιρέθηκε από την επιβολή προστίμου.
- 2 Γι' αυτές ακολούθησαν και οι ... απειλές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- 3 Υπέρβαση του προϋπολογισμού κατά 400% (ομολογία Θ. Πάγκαλου).
- 4 Στην ίδια κοινοπραξία συμμετέχουν η γαλλική Vinci Concessions, η γερμανική Hochtief και η ελληνική ΑΚΤΩΡ (συμφερόντων Μπόμπολα). Όλα περιλαμβάνονται στη λίστα της Επιτροπής Ανταγωνισμού.
- 5 Υπουργός Δημοσίων Έργων ήταν ο Γεώρ. Σουφλιάς.
- 6 Το 2010 εγκατέλειψε το έργο λόγω έλλειψης πόρων και το πήρε η ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ.
- 7 Γι' αυτές δεν μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο.



Γράφει ο  
 Κωνσταντίνος Αθαν. Μπαλωμένος  
 Φυσικός

**Σαν σήμερα**

το 1833... αποβιβάζεται στο Ναύπλιο ο πρώτος βασιλιάς της Ελλάδας, Όθωνας.

το 1836... θεμελιώνονται τα παλιά ανάκτορα, η σημερινή Βουλή των Ελλήνων.

το 1911... σοβαρά επεισόδια σημειώνονται στην Αθήνα, εξαιτίας της απεργίας των ταχυδρομικών.

το 1913... ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος επισκέπτεται τη Σόφια.

το 1925... γεννιέται ο λαϊκός συνθέτης Γιώργος Ζαμπέτας.

το 1929... στην Ελλάδα εντείνεται ο αγώνας εναντίον των αφροδισίων νοσημάτων.

το 1935... οι αρχές της Κωνσταντινούπολης μετατρέπουν το ναό της Αγίας Σοφίας σε μουσείο μετά την ανακάλυψη βυζαντινών τοιχογραφιών από τον αρχαιολόγο Τόμας Γουίτμερ.

το 1953... φτάνουν στην Ελλάδα τα πρώτα ελικόπτερα.

το 1969... κατασκευάζονται οι εγκαταστάσεις του κρατικού ραδιοφώνου (ΕΙΡ) και της τηλεόρασης στην Αγία Παρασκευή.

το 1995... ο υφυπουργός Πολιτισμού Νίκος Σηφουνάκης υπογράφει την από-

φαση του ΚΑΣ για τη Ροτόντα στη Θεσσαλονίκη, η οποία θα προστατευτεί στο διηνεκές από την Αρχαιολογική Υπηρεσία και θα παραχωρείται στην Εκκλησία για τρεις εκδηλώσεις το χρόνο.

το 1998... η ΕΟΚ (Ελληνική Ομοσπονδία Καλαθοσφαίρισης) αποκτά νέο πρόεδρο έπειτα από 21 χρόνια. Ο Γιώργος Βασιλακόπουλος, γενικός γραμματέας από το 1980, αναλαμβάνει στην θέση του Ζαχαρία Αλεξάνδρου, που ήταν πρόεδρος από το 1977. Οι δυο αυτοί παράγοντες έχουν οδηγήσει το μπασκετ στις μεγαλύτερες διεθνείς διακρίσεις της ιστορίας του όντας στην εμπροσθοφυλακή της ΕΟΚ από το 1970.



SER.TSO.