

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΠΡΟΣΑΠΟΓΕΙΩΣΕΩΝ

Η Διοικούσα Επιτροπή του ΤΕΕ/ΤΚΜ, την 27η.10.2005 απέστειλε την παρακάτω επιστολή προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, που αφορά το έργο «Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παραλλήλου τροχοδρόμου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ».

«Κύριε Υπουργέ,

Η Διοικούσα Επιτροπή (Δ.Ε.) του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας (ΤΕΕ/ΤΚΜ), μετά την κατακύρωση του διενεργηθέντος μειοδοτικού διαγωνισμού για την κατασκευή του έργου «**Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παραλλήλου τροχοδρόμου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»**, προϋπολογισμού **246.000.000 €**, στην εργοληπτική επιχείρηση «ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ» με έκπτωση 48,10%, με την υπ' αρ. 1317/5.8.2005 ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδας απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και τις προσφυγές που κατατέθηκαν τόσο κατ' αυτής στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) όσο και κατά της απόφασης του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ήλεγξε τη νομιμότητα της διαδικασίας του διαγωνισμού, ανέθεσε τη διερεύνηση της όλης υπόθεσης σε πενταμελή ειδική επιτροπή έμπειρων στελεχών, προκειμένου να ενημερωθεί και να τοποθετηθεί για την πορεία εξέλιξης του έργου.

Η επιτροπή αυτή, αφού συνέλεξε όλο το διαθέσιμο υλικό (εγκριτικές αποφάσεις μελετών, τεύχη δημοπράτησης του έργου, προσφυγές και αποφάσεις του ΣτΕ, απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, έγγραφες απόψεις των αντιδίκων κλπ) και αφού πραγματοποίησε επαφές τόσο με την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ (ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδας), όσο και με τους εκπροσώπους του Δήμου Θερμαϊκού (Δήμαρχο και πληρεξούσιο δικηγόρο), ενημέρωσε τη Διοικούσα Επιτροπή κατά τη συνεδρίασή της στις 18.10.2005 για το ιστορικό της όλης υπόθεσης που περιληπτικά συνίσταται στα παρακάτω:

- Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί τμήμα της Α' φάσης του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης (MASTER PLAN) του κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) και εγκρίθηκε το 1996 από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) και εγκρίθηκε το 1997 από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το έτος 2006, για να καλυφθούν οι ανάγκες που εκτιμήθηκαν τότε ότι θα προκύψουν μέχρι το 2020. Στα πλαίσια αυτής της φάσης εκτελέστηκαν και εκτελούνται σημαντικά έργα εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου και συγκοινωνιακές παρεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή του, συνολικής δαπάνης 192.000.000 €, ενώ περιλαμβάνεται και η κατασκευή νέου επιβατικού αεροσταθμού με δυνατότητα εξυπηρέτησης 8 εκατομμυρίων επιβατών. Το τελευταίο αυτό έργο, του οποίου η οριστική μελέτη δεν έχει ακόμη εγκριθεί από την ΥΠΑ προβλέπεται να ενταχθεί στο Δ' ΚΠΣ.
- Το έτος 1997 εγκρίθηκε με ΚΥΑ των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας η «**προέγκριση χωροθέτησης των έργων επέκτασης του διαδρόμου 10-28 Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»**. Το 1999 εκπονήθηκε η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), στα πλαίσια της οποίας λήφθηκαν υπόψη τα στοιχεία τριών ειδικών υποστηρικτικών μελετών που αφορούν στο συγκεκριμένο έργο. Η «**ακτομηχανική**» (παράκτια κυκλοφορία και στερεομεταφορά, διασπορά αιωρούμενων σωματιδίων κατά την κατασκευή), σύμφωνα με την οποία και με εφαρμογή μαθηματικών μοντέλων προσομοίωσης, προβλέπεται μεταξύ άλλων διαβρωτική τάση της ακτής σε μήκος 1.000 περίπου μέτρων από τη Σκάλα Περαίας μέχρι τις κεραίες, της τάξης των 2-3 μέτρων περίπου σε ετήσια βάση, χαρακτηριζόμενη ως ήπια και ανατάξιμη με συγκεκριμένα μέτρα προστασίας (τεχνητός εμπλουτισμός της ακτής περιοδικά, κατασκευή κυματοθραυστών παράλληλων προς την ακτή, κατασκευή εγκάρσιων προς την ακτή βραχιόνων), η **ωκεανογραφική** (μετρήσεις ρευμάτων και μετρήσεις ποιότητας ιζημάτων) και η **γεωτεχνική** (έρευνα υλικών κατασκευής του επικώματος και λιμενικών έργων, διερεύνηση εναλλακτικών δανειοθαλάμων και λατομικών περιοχών).
- Το έτος 2000 με ΚΥΑ των ιδίων ως παραπάνω Υπουργών, εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι του συνόλου των έργων της Α' φάσης του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», μετά τις εκ του νόμου προβλεπόμενες γνωμοδοτήσεις των αρμοδίων υπηρεσιών και φορέων της περιοχής επί της ΜΠΕ, μεταξύ των οποίων και η **θετική γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Θεσσαλονίκης**.



- Το έτος 2001 εγκρίθηκε η οριστική μελέτη του συγκεκριμένου έργου της επέκτασης του διαδρόμου 10-28 με απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ, το φυσικό αντικείμενο της οποίας παραμένει αναλλοίωτο μέχρι σήμερα και την ίδια χρονιά προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου, προϋπολογισμού 75 δις δρχ. με «**κλειστή διαδικασία**», ο οποίος τελικά ακυρώθηκε τον Αύγουστο του 2004 λόγω ανυπέβλητων κωλυμάτων (διοικητικές προσφυγές των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό).
- Τον Ιανουάριο του 2005 δημοπρατήθηκε ξανά το συγκεκριμένο έργο με προϋπολογισμό 246 εκ. € και «**ανοικτή διαδικασία**», αλλά ο διαγωνισμός ακυρώθηκε πάλι με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Τον Απρίλιο του 2005, προκηρύχθηκε για τρίτη φορά διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου με τον ίδιο προϋπολογισμό και «**ανοικτή διαδικασία**», σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 5263/2004, ο οποίος τελικά κατακυρώθηκε με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, όπως αναφέρθηκε στην αρχή, στην Εργοληπτική Επιχείρηση «**ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.**» η οποία προσέφερε έκπτωση 48,10%. Κατά της απόφασης αυτής δεν υποβλήθηκαν προσφυγές ή αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων του Ν. 2522/97 από τις μετέχουσες Εργοληπτικές Επιχειρήσεις και Κοινοπραξίες. Δύο ενστάσεις είχαν υποβληθεί κατά του 1ου πρακτικού της Επιτροπής Διαγωνισμού οι οποίες απορρίφθηκαν με συγκεκριμένη απόφαση του Υπουργού και αξίζει να γίνει αναφορά στην μία εξ' αυτών, υποβληθείσα από την Ε.Ε. «**J & P ΑΒΑΞ Α.Ε.**» η οποία επικαλούνταν ότι έπρεπε να κληθεί η πρώτη μειοδότη και η δεύτερη που προσέφερε έκπτωση 45,40% να αιτιολογήσουν τις προσφορές τους σύμφωνα με το άρθρο 30 του Π.Δ. 334/2000 ως υπερβολικά χαμηλές. Το σκεπτικό της απόφασης του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ που τις απέρριψε, το οποίο υιοθετήθηκε και το Ελεγκτικό Συνέδριο κρίνοντας τη νομιμότητα της διαδικασίας, ήταν **ότι αποκλεισμός λόγω χαμηλής προσφοράς κατόπιν διαδικασίας αιτιολόγησης δεν προβλέπεται πλέον από τον υφιστάμενο νόμο 3263/2004 σε αντίθεση με το προϊσχύον δίκαιο**.
- Στις 25 Αυγούστου του 2005 υπεβλήθη στο ΣτΕ από το «**Δήμο Θερμαϊκού**», τον «**Πολιτιστικό Οικολογικό Σύλλογο Περαίας**» και τον «**Εμπορικό Σύλλογο Δήμου Θερμαϊκού**» αίτηση ακύρωσης της υπ' αρ. 1317/5.8.2005 απόφασης του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με την οποία εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού για την ανάθεση του εν λόγω έργου και ταυτόχρονα αίτηση αναστολής εκτέλεσής της (μη υπογραφή σύμβασης), η οποία επιδόθηκε στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και στην Ε.Ε. «**ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ**». Οι προσφεύγοντες επικαλούνται εν περιλήψει, ως πλέον σημαντικούς, τους παρακάτω, όπως αναφέρονται, λόγους:
 - Η κατασκευή του έργου πρόκειται να επιφέρει μια **ιδιαίτερος εκτεταμένη και επικίνδυνη διάβρωση της παράκτιας περιοχής του Δήμου Θερμαϊκού**, φαινόμενο που δεν μελετήθηκε επαρκώς από τη συνταχθείσα και εγκριθείσα ΜΠΕ.
 - Το ενδεχόμενο συνολικής ανατροπής των δεδομένων της ΜΠΕ και των συγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων, στην περίπτωση απαγόρευσης χρήσης του προσδιορισμένου δανειοθαλάμου για τη λήψη των απαιτούμενων 7 εκ. κυ-