

ΠΡΟΣ: Την Οικονομική Επιτροπή του Δήμου Ρεθύμνης.

ΘΕΜΑ: Παραχάραξη των επίσημων στοιχείων για την δικαιολόγηση κραυγαλέων υπερτιμολογήσεων εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ, υπέρ του εργολάβου, στην διακήρυξη «Καθαριότητα-οδοκαθαρισμός».

Συνημμένα: Τα με αρ. πρωτ. 125 και 126 7 και 4-1- 2019 έγγραφα της υπηρεσίας Καθαριότητας

Η Οικονομική Επιτροπή καλείται σήμερα να αποφασίσει τους όρους του διαγωνισμού ανάθεσης της υπηρεσίας «καθαριότητα οδοκαθαρισμός». Τα δεδομένα όμως, στα οποία βασίστηκε η σχετική απόφαση του ΔΣ, όπως αποδεικνύεται από τα έγγραφα που επισυνάπτουμε, παραποιούν βάναισα τα πραγματικά κοστολογικά στοιχεία της υπηρεσίας. Οδηγούν σε κραυγαλέες υπερτιμολογήσεις εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ σε βάρος του δήμου και των δημοτών και υπέρ του εργολάβου. Είναι προφανής η ανάγκη η υπόθεση να επανεξεταστεί με νέα στοιχειωδώς αξιόπιστη μελέτη.

Στις 12/12/2018 τέθηκε υπ' όψιν του ΔΣ η εισήγηση-οικονομοτεχνική μελέτη με το παραπάνω θέμα. Σε ότι μας αφορά και κατά τη συζήτηση του θέματος στο ΔΣ αναδείξαμε την αναντιστοιχία της εισήγησης με τα πραγματικά κοστολογικά δεδομένα της υπηρεσίας καθαριότητας και μάλιστα αποχωρήσαμε από το ΔΣ αρνούμενοι να δεχτούμε ψηφοφορία για ζητήματα, που έρχονταν σε σαφή αντίθεση με τα πραγματικά δεδομένα. Αρθρογραφήσαμε στον τύπο αναδείχνοντας αντιφάσεις και υπερκοστολογήσεις. Στις 3/1/2019 καταθέσαμε τα με αρ. πρωτ. 125 και 126 ερωτήματα προς την υπηρεσία, από τις απαντήσεις των οποίων αποδεικνύεται αδιάσειστα πλέον πλήθος υπερκοστολογήσεων και υπερτιμολογήσεων σε βάρος του δήμου και υπέρ του ιδιώτη αναδόχου. Περιοριζόμαστε αναγκαστικά στις πιο σημαντικές από αυτές. Οι υπολογισμοί που ακολουθούν είναι σε αυστηρά λογιστική προσέγγιση, είναι ωστόσο ενδεικτικοί και αποσκοπούν στο να αναδείξουν τις τεράστιες αποκλίσεις από τα πραγματικά δεδομένα και όχι να υποκαταστήσουν μια οικονομοτεχνική μελέτη.

## 1 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

**A** Αν και με το ν 4479/2017(Α'94), δόθηκε η δυνατότητα στο Δήμο να προσλάβει όλο το αναγκαίο προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών της καθαριότητας και επομένως θέμα προσωπικού δεν θα έπρεπε να υπάρχει, τίθεται ξανά θέμα έλλειψης προσωπικού. Φαίνεται ότι ο προγραμματισμός που έγινε τότε εξαιρούσε από τις ανάγκες της υπηρεσίας το τμήμα των εργασιών που έχει παραχωρηθεί στον εργολάβο. Άρα «η αδυναμία εκπλήρωσης των αρμοδιοτήτων αυτών ανάγεται σε ευθύνη του αναθέτοντος τις σχετικές υπηρεσίες σε ιδιώτη δήμου», παρά την ρητή προσαγή του νόμου, που μνημονεύεται μεν στην εισήγηση προς το ΔΣ αλλά δεν τηρείται.

**B** Αν και η μελέτη προκρίνει τη λειτουργία του κινητού ΣΜΑ, που θα επιφέρει πολύ σημαντικές ανακατατάξεις στην λειτουργία της υπηρεσίας (εξοικονόμηση χρόνου απασχόλησης απορριμματοφόρων και οδηγών από τις μεταφορές στο ΧΥΤΑ κλπ) δεν κάνει καμία πρόβλεψη γι' αυτές τις αλλαγές αλλά συνεχίζει να υπολογίζει την οργάνωση της υπηρεσίας, το προσωπικό κλπ με τα προηγούμενα δεδομένα και μάλιστα υπερβάλλοντας τις πραγματικές ανάγκες (πχ αριθμός δρομολογίων περισυλλογής, που δεν

επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία της ίδιας της υπηρεσίας) με δεκάδες λάθη στους πίνακες υπολογισμού ΚΟΚ.

**Γ** Η μελέτη δεν προσδιορίζει με σαφήνεια ποιο είναι το αναγκαίο προσωπικό για την εκτέλεση (όλης) της υπηρεσίας από το δήμο. Διαπιστώνει παρ' όλ' αυτά έλλειψη προσωπικού ακόμη και μετά την αναμενόμενη τοποθέτηση των προσλήψεων της 3Κ και του ΟΑΕΔ, στην οποία έλλειψη δικαιολογεί την ανάθεση της υπηρεσίας σε ιδιώτη. Την ίδια όμως στιγμή, που ο δήμος επικαλείται έλλειψη προσωπικού, στο δικαστήριο, που έχουν προσφύγει οι 35 συμβασιούχοι-παρατασιούχοι της καθαριότητας, ισχυρίζονται ότι μετά την τοποθέτηση των προσλήψεων της 3Κ και του ΟΑΕΔ, θα πλεονάζουν και πρέπει να απολυθούν.

Τι δείχνουν τα στοιχεία σε σχέση με τον αριθμό του προσωπικού: Στη σελ 4 της απόφασης του ΔΣ αναφέρεται πως οι εργαζόμενοι στην υπηρεσία σήμερα είναι 106 (μόνιμοι 24, αορίστου 23, παρατασιούχοι 35, προσωρινά προσληφθέντες της 3Κ 24). Με αυτό το δεδομένο υπολογίζει (πίνακας σελ 7) το έλλειμα προσωπικού σε 39 άτομα. Επομένως το σύνολο του αναγκαίου προσωπικού, σύμφωνα με την μελέτη της υπηρεσίας είναι  $106+39=145$ . Στον πίνακα της σελ 8 φαίνεται ότι στους σημερινούς 106 (συμπεριλαμβανομένων των 35 παρατασιούχων) αναμένεται να προστεθούν 5 του ΟΑΕΔ και 32 της 3Κ. Σύνολο  $106+5+32=143$

Επομένως από την ίδια την μελέτη προκύπτει (αν και τα στοιχεία είναι σκοπίμως σκόρπια και μπερδεμένα) ότι ΚΑΝΕΝΑ ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ δεν υπάρχει. Σοβαρή έλλειψη προσωπικού θα δημιουργηθεί ΜΟΝΟ ΑΝ ΑΠΟΛΥΘΟΥΝ οι 35 συμβασιούχοι παρατασιούχοι. Αν δεν απολυθούν οι ελλείψεις είναι ελάχιστες και αφορούν κυρίως τους ανειδίκευτους. Ο δήμος και η υπηρεσία, θεματοφύλακες του δημοσίου συμφέροντος, σκόπιμα παραποιούν τα πραγματικά δεδομένα στο δικαστήριο και επιχειρούν την παραπλάνησή του, κάτι που προφανώς υπηρετεί τα συμφέροντα του ιδιώτη. Για χάρη του οδηγούν στην ανεργία τις 35 οικογένειες των συμβασιούχων.

**Δ. ΚΡΑΥΓΑΛΕΑ ΥΠΕΡΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.** Ισχυρίζεται η μελέτη σελ 13 πως για να αντικαταστήσει ο δήμος τους 36 εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης και τους 2 7μηνες (στον πίνακα είναι 5μηνες από 1/5-30/9) απασχόλησης του εργολάβου θα χρειαστεί ο ίδιος 60 εργαζόμενους!!! Ο ισχυρισμός αυτός, ύβρις στο σκληρό ανθυγιεινό εργασιακό περιβάλλον της καθαριότητας στηρίζεται σε εμπειρικές προσεγγίσεις και τρυκ, που καμιά σχέση δεν έχουν με την επιστημονική-μαθηματική απόδειξη, απαραίτητο γνώρισμα μιας οικονομοτεχνικής μελέτης.

Ο αυστηρά επιστημονικός μαθηματικός υπολογισμός δείχνει ότι:

Οι 36 εργαζόμενοι του εργολάβου δουλεύουν 6ημέρο 40ωρο και έχουν 25 μέρες άδεια (4,16 εβδομάδες). Εργάζονται λοιπόν  $52-4,16=47,84$  εβδομάδες ετησίως  $\times 40$  ώρες  $\times 36$  εργαζόμενοι 68.889,6 ώρες. Οι 2 5μηνίτες (22 εβδομάδες) έχουν 10 μέρες άδεια (1,7 εβδομάδες). Εργάζονται λοιπόν  $22-1,7=20,3$  εβδομάδες  $\times 40$  ώρες  $\times 2$  εργαζόμενοι = 1624 ώρες. Σύνολο δηλ 70513,6 εργατοώρες το χρόνο.

Οι εργαζόμενοι του δήμου δουλεύουν 5νθήμερο, 32 ώρες τη βδομάδα και έχουν 28 μέρες άδεια το χρόνο (5,6 εβδομάδες). Άρα ο κάθε ένας εργάζεται  $52-5,6=46,4$  εβδομάδες  $\times 32$  ώρες δηλαδή 1484,8 ώρες ετησίως. Θα χρειαστούμε επομένως  $70513,6 / 1484,8 = 47,49$  εργαζόμενους (με στρογγυλ. 48).

Από τα μισθολογικά στοιχεία της μελέτης (σελ 15) προκύπτει ότι η μέση μισθολογική επιβάρυνση είναι 18531,30 (1.111.878,32/60) Επομένως η ετήσια μισθοδοσία των 48 εργαζομένων θα είναι 889.502,64 ευρώ. Με την αυθαιρεσία όμως των 60 η μελέτη το εκτοξεύει στο 1.111.878. **ΥΠΕΡΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ δηλ 222.376 ευρώ.**

Αν επομένως δεν προχωρήσει η αντικατάσταση των 35 συμβασιούχων παρατασιούχων από τους 36+2 εργαζόμενους του εργολάβου (που σε εργατοώρες αποδείξαμε ότι αντιστοιχούν με 48 του δήμου) το μόνο

που χρειάζεται είναι να προσληφθούν ακόμη 13 εργάτες (48-35 συμβασιούχοι) για να αντιμετωπιστεί και το έλλειμα σε εργάτες. Η μισθολογική επιβάρυνση των 48 δεν θα είναι 1.111.878 αλλά 889.502 ευρώ.

## **2 ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΧΥΤΑ ΜΕ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΟΦΟΡΑ (ΧΩΡΙΣ ΣΜΑ)**

Ο άλλος τομέας, που από τα επίσημα στοιχεία αποδεικνύεται οργιώδης υπερτιμολόγηση σε βάρος του δήμου και υπέρ του εργολάβου, είναι ο τομέας της μεταφοράς των απορριμμάτων στον ΣΜΑ.

### **A ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

Στη σελ 20 η μελέτη επιχειρεί την κοστολόγηση της μεταφοράς των απορριμμάτων στο ΧΥΤΑ με το σημερινό σύστημα της απευθείας απόθεσης από τα απορριμματοφόρα. Όλα όμως τα επι μέρους δεδομένα που χρησιμοποιεί είναι σε εξωφρενικό βαθμό υπερκοστολογημένα και διογκωμένα. Αυτό προκύπτει αβίαστα από τα πραγματικά δεδομένα της χρήσης του 2017, που η ίδια η υπηρεσία μας δίνει στα ερωτήματα που κατέθεσε η ΛΑΙΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ στις 3/1/2019 με αρ. πρωτ. 125 και 126. Συγκεκριμένα ενώ στην τελευταία κλεισμένη χρήση του 2017 πραγματοποιήθηκαν 3.428 δρομολόγια προς το ΧΥΤΑ (έγγραφο 125), η μελέτη υπολογίζει 12 X 365 δηλ 4.380 ή 952 δρομολόγια παραπάνω. Ενώ η απόσταση με επιστροφή Μυσσρία ΧΥΤΑ είναι 44 χιλιόμετρα, η μελέτη υπολογίζει 65 χιλιομ. Υπολογίζει την μέση κατανάλωση καυσίμου ανά χιλιόμετρο στα απορριμματοφόρα της αποκομιδής στα 0,87 ευρώ ενώ είναι μόλις 0,648 ευρώ (έγγραφο 126). Παίρνοντας δε υπ' όψιν ότι κατά την αποκομιδή με τις συχνές στάσεις και τις διαδικασίες φόρτωσης, η κατανάλωση ανά χιλιόμετρο είναι πάρα πολύ ανεβασμένη, μπορούμε να υπολογίσουμε ότι η κατανάλωση κατά την διαδρομή στον ΧΥΤΑ σε καμιά περίπτωση δεν υπερβαίνει τα 0,54 ευρώ ανά χιλιόμ.

Επομένως το κόστος καυσίμων για την μεταφορά των απορριμμάτων στο ΧΥΤΑ ήταν το 2017 δρομολόγια 3428X44 χιλιομ.Χ0,54 ευρώ = **81.450**. Ακόμη και το 0,648 ευρώ ανά χιλιόμ να χρησιμοποιήσουμε θα πάμε στα 97.000 ευρώ. Παρ' όλ' αυτά μελέτη κατάφερε να εκτοξεύσει το νούμερο αυτό στα **246.834,90 ευρώ !!!** Τριπλάσιο δηλ από το πραγματικό. **Υπερτιμολόγηση 165.384,90 ευρώ.**

Οι συντάκτες της δεν πρόσεξαν ότι ξεπέρασαν κατά πολύ ακόμη και την συνολική ετήσια κατανάλωση καυσίμων από τα απορριμματοφόρα για αποκομιδή και μεταφορά στο ΧΥΤΑ, που το 2017 ήταν 193.577 ευρώ (έγγραφο 126).

### **B ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ**

Ενώ η διάρκεια του δρομολογίου των 44 χιλιομ. με την διαδικασία εκφόρτωσης στο ΧΥΤΑ διαρκεί σύμφωνα και με τους οδηγούς 1,5 ώρα, η μελέτη την εκτοξεύει στις 2,5 ώρες και συνεχίζει βέβαια να υπολογίζει 4.380 δρομολόγια και όχι 3428. Καταλήγει σε ένα ποσόν 99.000 ευρώ χωρίς να είναι και πολύ σαφές πως οδηγείται σε αυτό. Στην πραγματικότητα έχουμε 3428 δρομολ X 1,5 ώρες = 5142 εργατοώρες οδηγών απαιτούνται ετησίως για την μεταφορά στον ΧΥΤΑ.

Με δεδομένο ότι οι ετήσιες πραγματικές εργατοώρες ανα εργαζόμενο, όπως ήδη υπολογίστηκε είναι 1484,8 χρειαστούν (5142/1484,8) 3,46 οδηγοί, με συνολική ετήσια επιβάρυνση της μισθοδοσίας (3,46X20.123,70) **69.628 ευρώ και όχι 99.000**, που λέει η μελέτη. **Υπερτιμολόγηση 29.372 ευρώ.** Το μόνο στοιχείο που μπορεί να επιβαρύνει ελαφρά το ποσόν που υπολογίσαμε είναι οι προσαυξήσεις της εργασίας σε Κυριακές και αργίες.

### **Γ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ**

Με δεδομένο (έγγραφο 126) ότι η συνολική δαπάνη συντήρησης το 2017 για τα απορριμματοφόρα αποκομιδής ήταν 111.562,63 ευρώ και τα διανυθέντα χιλιόμετρα ήταν 298.711, προκύπτει ότι το ανα χιλιόμετρο κόστος συντήρησης είναι 0,3735 ευρώ. Με το δεδομένο αυτό αν και το κόστος, που αναλογεί στην μεταφορά στο ΧΥΤΑ είναι χαμηλότερο, το ποσόν αυτό είναι (3428X44X0,3735) **56.335,75 και όχι**

**94.759,62** που λέει η μελέτη και σχεδόν ισοφαρίζει το σύνολο των ετήσιων δαπανών συντήρησης των απορριμματοφόρων. **Υπερτιμολόγηση τουλάχιστον 38.423,87 ευρώ.**

Συνοπτικά οι υπερτιμολογήσεις στην μεταφορά στον ΧΥΤΑ αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα.

|            | ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ | ΥΠΕΡΚΟΣΤΟΛΟΓΗΜΕΝΑ |
|------------|---------------------|-------------------|
| ΚΑΥΣΙΜΑ    | <b>81.450</b>       | <b>246.834,90</b> |
| ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ | <b>69.628</b>       | <b>99.000</b>     |
| ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ  | <b>56.335,75</b>    | <b>94.759,62</b>  |
| ΣΥΝΟΛΟ     | <b>207.413,75</b>   | <b>440.594,52</b> |

**Η συνολική υπερκοστολόγηση της μεταφοράς των απορριμμάτων χωρίς ΣΜΑ από το δήμο είναι επομένως 233.180,77 ευρώ !!!**

Ενώ λοιπόν το πραγματικό κόστος μεταφοράς χωρίς ΣΜΑ είναι 207 χιλ υπερτιμολογώντας το στα 440 χιλ, δίνεται η δικαιολογία να παραχωρηθεί στον εργολάβο με 331 χιλ. Παραχωρεί ο δήμος και το πλεονέκτημα της τεράστιας (λόγω ΣΜΑ) μείωσης των δρομολογίων στο 1/3 του σημερινού και αντί να ελαφρύνεται πληρώνει και 124 χιλ περισσότερα από το σημερινό (χωρίς ΣΜΑ) κοστολόγιο. Αν μάλιστα συνυπολογιστεί το κόστος μεταφοράς των απορριμμάτων στο ΣΜΑ, που υπολογίζουμε παρακάτω, η επιβάρυνση του σημερινού κόστους μεταφοράς θα φτάσει τα 190 χιλ ευρώ.

#### **Δ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΣΜΑ.**

Ενώ η μελέτη προσπαθεί με κάθε τρόπο να διασφαλίσει στο έπακρο τα συμφέροντα του εργολάβου φαίνεται να αγνοεί πλήρως τα συμφέροντα και τα κόστη, που επωμίζεται ο δήμος. Ενώ προτείνει τη λειτουργία του ΣΜΑ στα Τρία Μοναστήρια από τον εργολάβο, αποσιωπά πλήρως το κόστος μεταφοράς των απορριμμάτων στον ΣΜΑ.

Αν δεχτούμε ότι όλα τα απορριμματοφόρα κινούνται στη διαδικασία της διαλογής μέχρι και τον ΒΟΑΚ, η διαδρομή από τον κόμβο του Αγίου Βασιλείου μέχρι τον ΣΜΑ με επιστροφή (10 χιλιόμετρα), θα είναι πρόσθετη και θα αφορά την απόθεση στον ΣΜΑ. Θα έχουν την διαδικασία εκφόρτωσης, που δεν προβλέπεται συντομότερη από το ΧΥΤΑ (30΄ της ώρας). Αν μάλιστα υπάρχουν προβλήματα επάρκειας των containers η χρονοκαυστέρηση αυτή κινδυνεύει να γίνει μεγαλύτερη και πολύ επιζήμια.

Κοστολογικά όλη αυτή η διαδικασία σημαίνει: Καύσιμα: 3428 δρομολόγια X 10 χιλιομ. X 0,54 κόστος/χιλιομ = **18.511,20 ευρώ καύσιμα**. Συντήρηση: 3428 δρομολ. X 10 χιλιομ. X 0,3735 κόστος = **12.803 ευρώ**. Μισθολογικά. Προβλέποντας μέσο χρόνο διαδρομής και εκφόρτωσης 45 λεπτά ή 0,75 της ώρας, θα έχουμε 3428 X 0,75 = 2.571 ώρες απασχόλησης οδηγών ανά έτος. **Δηλ 1,73 (2571/1484,8) οδηγοί** σε ετήσια βάση, που μισθολογικά σημαίνει 1,73 X 20.123,70 ετήσια δαπάνη ανά οδηγό. **Δηλ 34.845 ευρώ. Το συνολικό επομένως κόστος μεταφοράς των απορριμμάτων στο ΣΜΑ διαμορφώνεται στα 66.159,20.**

**Επομένως ο Δήμος από εκεί που σήμερα πληρώνει 207.413 χιλ για την μεταφορά των απορριμμάτων στο ΧΥΤΑ, με το σχέδιο που διαμόρφωσε η μελέτη και αποδέχτηκε το ΔΣ θα πληρώνει 331.117 στον εργολάβο + 66.159 για την μεταφορά στο ΣΜΑ. Σύνολο 397.276 ευρώ. Ζημιά για το Δήμο σε σχέση με τα σημερινά κοστολόγια χωρίς ΣΜΑ 190.000 ευρώ.**

## Ε ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΟΥ ΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟ

Ο δήμος έχει όλες τις προϋποθέσεις να λειτουργήσει ο ίδιος τον κινητό ΣΜΑ και τα οφέλη από την μείωση του κόστους μεταφοράς να ανακουφίσουν τα κοστολόγιά του.

Όπως δείχνουν οι μελέτες για τους κινητούς υπαίθριους ΣΜΑ χρειάζεται μία υπερυψωμένη ράμπα εκφόρτωσης για να αδειάζει το απορριμματοφόρο κατ' ευθείαν στο container με μηχανισμό συμπίεσης, χωρίς ταινίες μεταφόρτωσης, που σε ανοιχτούς χώρους δημιουργούν προβλήματα περιβαλλοντικά και μεγάλη χρονοκαθυστέρηση και κόστος δημιουργούν.

Η μελέτη για τον συγκεκριμένο ΣΜΑ προβλέπει ένα τράκτορα αξίας 100 χιλ ευρώ και δύο container με συμπίεση των 50 κυβ. μέτρων αξίας 50 χιλ X 2 = 100 χιλ. Προβλέπει επίσης μία ταινία φόρτωσης 50 χιλ, που αν διαμορφωθεί η υπερυψωμένη ράμπα είναι περιττή. Είναι προτιμότερο για μεγαλύτερη ευελιξία να προστεθεί άλλο ένα container γιατί με τα 2 υπάρχει σοβαρός ο κίνδυνος τα απορριμματοφόρα να μην βρίσκουν κενό να αδειάσουν τις ώρες αιχμής.

Με την μεταφόρτωση τα ετήσια δρομολόγια στο ΧΥΤΑ μειώνονται στα 1.140 το πολύ αφού στο container θα αδειάζουν τουλάχιστον 3 (ενίοτε και 4) απορριμματοφόρα. Βεβαίως αυξάνεται η χιλιομετρική απόσταση στα 60 και όχι στα 65 που λέει η μελέτη.

### Υπολογισμός καυσίμων ΣΜΑ

Δρομολόγια ανα έτος  $3428/3=1140 \times 60 \text{ χιλ} \times 0,56^* \text{ καύσιμο} = \mathbf{38.304 \text{ ευρώ}}$  με ΦΠΑ

\*(Η μέση κατανάλωση είναι 2,7 χιλ/λίτρο αλλά υπολογίζουμε 2,5 χιλ/λίτρο με τιμή πετρελαίου 1,40 το λίτρο)

### Υπολογισμός συντήρησης.

Με 20% μικρότερο κόστος συντήρησης του τράκτορα από το απορριμματοφόρο  $0,30 \times 60 \times 1140 = \mathbf{20520 \text{ ευρώ}}$ .

### Υπολογισμός μισθοδοσίας.

Λόγω της αύξησης της απόστασης από τα 44 στα 60 χιλμ, των δυσκολιών του τράκτορα στο στενό δρόμο η διάρκεια του δρομολογίου με την διαδικασία μέσα στο ΧΥΤΑ από 1 ώρα και 30 λεπτά θα φτάσει τις 2 ώρες.

Άρα θα έχουμε 1140 δρομολόγια των 2 ωρών. Δηλ 2280 ώρες εργασίας οδηγού το έτος. Λογιστικά λοιπόν χρειάζεται να απασχοληθούν 2280 ώρες / 1484,8 ετήσιες ώρες εργασίας ενός οδηγού = 1,54 οδηγοί κατά μέσο όρο σε ετήσια βάση. Δηλ θα έχουμε  $1,55 \times 20.123,70 = \mathbf{30.990,48 \text{ ευρώ μισθοδοσία}}$ .

**ΕΠΟΜΕΝΩΣ** Το συνολικό κόστος λειτουργίας του ΣΜΑ προ αποσβέσεων διαμορφώνεται στα  $(38.304 \text{ καύσιμα} + 20.520 \text{ συντήρηση} + 30.990,48 \text{ μισθοδοσία}) = \mathbf{89.914,48 \text{ ευρώ}}$ . Στο παραπάνω ποσόν πρέπει να προστεθεί και το κόστος μεταφοράς των απορριμμάτων στο ΣΜΑ **66.159,20. Συνολικό κόστος μεταφοράς για το δήμο με δικό του ΣΜΑ 156.073,68**

Εκεί λοιπόν που μπορεί ο δήμος επενδύοντας μόλις 250.000 ευρώ (εξοπλισμός ΣΜΑ) να περιορίσει το κόστος μεταφοράς στα 156.000 ευρώ, δίνει τον ΣΜΑ σε ιδιώτη για να πληρώνει 397.276 (331.117+66.159). Ζημιά 241.276 το χρόνο και μόνο για την μεταφορά στο ΧΥΤΑ.

**ΣΤ Οργιώδεις υπερκοστολογήσεις στο ΣΜΑ του εργολάβου.**

**Καύσιμα.** Μια από τις αντιφάσεις της μελέτης είναι ότι στο πίνακα της σελ 18 υπολογίζει κόστος καυσίμων για τον τράκτορα (που αποκλειστικά θα χρησιμοποιείται στο ΣΜΑ) 95.000 ευρώ χωρίς τον ΦΠΑ

και στη σελ 21 στο κόστος καυσίμων του ΣΜΑ υπολογίζει 87.600. Όπως επισήμανε και στέλεχος εταιρείας μεταφορών το νούμερο αυτό είναι πέρα από κάθε φαντασία. Είναι πρακτικά αδύνατον να καταναλωθούν. Τα 95.000 ευρώ με τον ΦΠΑ γίνονται 117.800 ευρώ καύσιμα το χρόνο μόνο για τον τράκτορα. Με 0,56 ευρώ/χιλιόμ σημαίνει 3506 διαδρομές ΣΜΑ-ΧΥΤΑ ή 9,6 διαδρομές την ημέρα. Σημαίνει 20 ώρες κίνηση το 24ωρο και 365 μέρες το χρόνο. Κι όλ' αυτά όταν ο ΧΥΤΑ κλείνει στις 1.30'μμ είναι φύσει αδύνατον να γίνουν. Με βάση τους όγκους των απορριμμάτων δεν χρειάζονται πάνω από 3 δρομολόγια τη μέρα και μάλιστα την χειμερινή περίοδο θα γίνονται μόνο 2.

**Αποζημίωση φθοράς και αποσβέσεις.** Ο ν 4412/2016 προβλέπει ότι οι συμβάσεις πρέπει να αποζημιώνουν την φθορά, που υφίσταται ο εξοπλισμός του αναδόχου. Αντί γι' αυτό η μελέτη αποζημιώνει την λογιστική απόσβεση του εξοπλισμού και μάλιστα στην αρχική τιμή αγοράς του (ούτε καν στην αναπόσβεστη κάθε φορά αξία του) ζημιώνοντας παράνομα το δήμο και τους δημότες, που πληρώνουν τα ανταποδοτικά. Ακόμη όμως κι έτσι ο εξοπλισμός, που προβλέπεται στο ΣΜΑ (τράκτορας, δύο containers με συμπίεση και ταινία μεταφόρτωσης) εμφανίζονται με συνολική αξία 250.000 ευρώ. Ακόμη και οι λογιστικές τους αποσβέσεις δεν μπορεί να ξεπεράσουν το 10% δηλ τα 25.000. Τα 100.000 ευρώ αποσβέσεις, που προβλέπει η μελέτη δικαιολογούνται με ένα εξοπλισμό του 1 εκατ ευρώ!!! Υπολογίζοντας τη φθορά του εξοπλισμού με βάση τη διάρκεια ζωής του τράκτορα τα 15 χρόνια ( $100/15=6.666$ ) και των λοιπών τα 25 ( $150/25=6.000$ ) η συνολική της αποζημίωση είναι 12.666.

### 3 ΣΠΑΣΤΗΡΑΣ ΣΤΡΩΜΑΤΩΝ. ΤΟ ΣΚΑΝΔΑΛΟ ΤΩΝ ΣΚΑΝΔΑΛΩΝ

Στη σελ 11 της εισήγησης στο ΔΣ αναφέρεται η εγκατάσταση του κινητού σπαστήρα στρωμάτων, αξίας 400.000 ευρώ (;) ο οποίος θα λειτουργεί 2 φορές το χρόνο, για να καταστρέφει τα στρώματα που παραδίδουν τα ξενοδοχεία. Παρά το γεγονός όμως ότι ο σπαστήρας είναι κινητός, άρα θα μπορεί άνετα να πηγαίνει και σε άλλους δήμους. Παρά το γεγονός ότι θα λειτουργεί εδώ μόλις 2 φορές το χρόνο, ο δήμος είναι πρόθυμος να τον αποζημιώνει με 40.000 ευρώ για αποσβέσεις (σελ 20) με 15.000 ευρώ για καύσιμα, με 30.000 ευρώ για ανταλλακτικά, με 1.200 ευρώ (σελ 19) για την ετήσια ασφάλειά του!!! Και σε όλα αυτά να επιβαρύνεται και ΦΠΑ 24%. Σύνολο δηλ 106.888 ευρώ για 2 φορές το χρόνο!!! Στα 4 χρόνια της σύμβασης θα πληρώσουμε 427.000 ευρώ. Με 15 δήμους να κλείσει την ίδια συμφωνία ο εργολάβος θα εισπράξει 6,5 εκατομμύρια στις πλάτες των άμοιρων δημοτών.

Είναι τόσο δύσκολο να αντιληφθούμε ότι μια τέτοια λύση είναι πέρα για πέρα ασύμφορη; Ότι τέτοιου είδους εξοπλισμοί επεξεργασίας των απορριμμάτων και περιστασιακής χρήσης λύνονται μόνο σε επίπεδο περιφερειακού σχεδιασμού, για να πετυχαίνεις οικονομίες κλίμακας και όχι κλιμάκωση της καταστροφής; Ότι μέχρι να λυθεί στον περιφερειακό σχεδιασμό είναι προτιμότερο να υποχρεώνουμε τους ξενοδόχους να διαχωρίζουν το μέταλλο από το ύφασμα πριν μας τα παραδώσουν; Ότι κι έναν εργαζόμενο να προσλάβουμε για να κάνει αυτή μόνο τη δουλειά θα πληρώνουμε 7 φορές λιγότερα και θάχουμε κι έναν άνεργο λιγότερο; Εκτός κι αν επίσημα πλέον και χωρίς περιστροφές ο δήμος λειτουργεί με τη λογική «ξένο ψωμί δικό μας μαχαίρι».

### 4 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Οι ολοφάνερες, με βάση τα στοιχεία της ίδιας της υπηρεσίας, υπερκοστολογήσεις στην μισθοδοσία, στην μεταφορά των απορριμμάτων με τα απορριμματοφόρα, στην μεταφορά με τον ΣΜΑ, στον σπαστήρα των στρωμάτων αποτυπώνονται βέβαια και στους δύο συγκριτικούς πίνακες (σελ 19 και 20) του υποτιθέμενου ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ετήσιου κόστους για τον δήμο και τον εργολάβο.

Για την μισθοδοσία η υπερκοστολόγηση έχει με ακρίβεια υπολογιστεί (Κεφ.1Δ) 222.376 ευρώ. Ας επιχειρήσουμε να δούμε το

## **A ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ- ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ.**

Η μελέτη υπολογίζει 411.392,50 ευρώ καύσιμα και συντήρηση στον πίνακα του εργολάβου, που μαζί με τον ΦΠΑ γίνεται 510.126,70 (όπως και στο πίνακα για τον δήμο). Από το ποσόν αυτό έχει επιμερίσει (υπερτιμολογημένα) στον ΣΜΑ  $(87.600+25.000+\text{ΦΠΑ})=139.624$

Άρα για τις εργασίες εκτός μεταφοράς των απορριμμάτων δικαιολογούνται στον εργολάβο  $(510.126-139.624)=\mathbf{370.502}$  ευρώ για την καθημερινή κίνηση 3-4 πολύ μικρών κυρίως οχημάτων στα όρια της παλιάς πόλης μέχρι το ΤΕΙ και την περιστασιακή κίνηση των υπολοίπων, Για έναν στόλο που τον κινούν 6-7 οδηγοί και ανειδίκευτοι.

Ποιο είναι το αντίστοιχο ποσόν που κατανάλωσαν τα 15 κατά τεκμήριο κοστοβόρα, ηλικιωμένα επιρρεπή σε ζημιές απορριμματοφόρα του δήμου, με 22 οδηγούς, με απείρως μεγαλύτερες αποστάσεις κλπ; Αν από τις συνολικές τους καταναλώσεις (έγγραφο 126) αφαιρέσουμε τις καταναλώσεις για τον ΧΥΤΑ μένουν  $(193.577+111.562 \text{ συνολική δαπάνη})-(81.450+56.335 \text{ δαπάνες για δρομολόγια ΧΥΤΑ})=\mathbf{167.374}$  **συνολική δαπάνη σε καύσιμα και συντήρηση για όλη την περισυλλογή του δήμου των 27,9 χιλ τόνων απορριμμάτων. Είναι προφανές ότι το αντίστοιχο στην παλιά πόλη δεν μπορεί να είναι πάνω από 80 χιλ ευρώ και με πολύ μεγάλη ανοχή. Υπερτιμολόγηση δηλ τουλάχιστον 290.000 ευρώ. Αν εδώ προσθέσουμε και την υπερκοστολόγηση καυσίμων που υπολογίσαμε στον ΣΜΑ 80.800 φτάνουμε σε μια τεράστια και απίστευτη αλλά αληθινή**

## **ΥΠΕΡΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΛΑΒΟΥ 370.000 ΕΥΡΩ!!!**

Η υπερκοστολόγηση μπορεί άνετα να αποδειχθεί αν ο δήμος ήλεγχε συστηματικά, όπως έχει κάθε δικαίωμα, τους χιλιομετρητές των οχημάτων της εργολαβίας.

## **B ΑΓΟΡΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**

Η μελέτη (σελ 15, 16) κάνει ότι μπορεί για να ανεβάσει όσο γίνεται το κόστος του εξοπλισμού. Βάζει 2 πλυντήρια κάδων, όταν αποδείχτηκε ότι και το ένα που χρυσοπληρώναμε δεν ήταν καν εδώ και μας διαβεβαίωναν ότι πλένει τους κάδους κανονικά. Βάζουν στον εξοπλισμό κάδους, που η αντικατάστασή τους είναι ανεξάρτητη από την εργολαβία. Βάζουν το εφόδιο νερού, που η περιστασιακή χρήση του, κάλλιστα μπορεί να αντικατασταθεί από το πυροσβεστικό ΚΗΙ 9366 της υπηρεσίας. Βάζουν φορτηγό ανατρεπόμενο 3,5 τόνων, όταν στην υπηρεσία έχουμε 3 (ΚΗΙ 9369, ΚΗΙ 4976, ΚΗΥ 4420) σε περιστασιακή χρήση (έγγραφο 125). Βάζουν τον περίφημο σπαστήρα στρωμάτων με 400.000 ευρώ. Βάζουν 2 ηλεκτρικά σάρωθρα πεζού χειριστή, που τα ακριβότερα που βρήκαμε στο ιντερνέτ είναι 3 φορές φτηνότερα. Μόνο τον σπαστήρα να αφαιρέσουμε (που σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει από ένα δήμο μόνο να αγοραστεί) και το ένα πλυντήριο κάδων το κόστος του εξοπλισμού πέφτει στο 1.400.000.

Το ταμειακό πλεόνασμα της καθαριότητας στις 31/12/2017 ήταν 3.500.000 ευρώ και της ανακύκλωσης 500.000 ευρώ. Δεσμεύτηκαν από αυτά τα 2.300.000. Αδέσμευτο υπόλοιπο ήταν λίγο πριν το κλείσιμο του 2018, 1.700.000 ευρώ. Ο εξοπλισμός μπορεί άνετα να αγοραστεί χωρίς δάνεια κλπ. Να εξοικονομήση 500.000-600.000 το χρόνο. Μόνο από αυτήν δίνεται η δυνατότητα να αγοράζουμε 2-3 απορριμματοφόρα κάθε χρόνο.

Η μελέτη και η δημοτική αρχή δεν το θέλουν αυτό. Θέλουν τον εργολάβο. Γι' αυτό πάνε αντίθετα με την κοινή λογική. Αποφεύγουν τον εξοπλισμό που θα εξοικονομήσει πόρους στην υπηρεσία και δίνουν υποτίθεται προτεραιότητα (σελ 8) στην αγορά απορριμματοφόρων, όταν με την λειτουργία του ΣΜΑ θα έχουμε μια σημαντική ελάφρυνσή τους.

Διαθέτοντας 1.400.000 στην αγορά του εξοπλισμού με μίνιμουμ διάρκεια ζωής τα 15 χρόνια, το λογιστικό ετήσιο κόστος αντικατάστασης που πρέπει να προβλέπει ο δήμος είναι  $(1.400.000/15)=$  **93.300 ευρώ**.

Επομένως βγάζοντας στην άκρη τις εξωφρενικές υπερκοστολογήσεις ο πίνακας του συνολικού κόστους για το δήμο είναι:

**ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ**

|                                                          |                  |
|----------------------------------------------------------|------------------|
| ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ                                               | 889.502          |
| ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ                                    | 93.300           |
| ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ                                       | 23.609           |
| ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ<br>ΠΡΟΣΘΕΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ. | 140.126          |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                                            | <b>1.146.537</b> |

Η μελέτη του δήμου το ανεβάζει στα εξωφρενικά επίπεδα των 2.024.413 (υπερκοστολόγηση 877.000 ευρώ, για να το δώσει στον ιδιώτη με 1.650.000. Να ζημιώνεται ο δημότης μας όχι 500.000 χιλ το χρόνο αλλά 566.000 αφού θα επιβαρυνθεί και το κόστος μεταφοράς στο ΣΜΑ, που δεν αποτυπώνεται στους πίνακες της μελέτης. Συνολική ζημιά 2.264.000 στην 4ετία για να κερδίζει η πολυεθνική της HELESI.

Με δεδομένο ότι το κόστος για τον όποιο εργολάβο είναι σαφώς μικρότερο από το δήμο, το 1.650.000 κρύβει μια τεράστια προκλητική και σκανδαλώδη υπερκερδοφορία, που ξεπερνά κάθε πρόβλεψη. Για το λόγο αυτό είναι ανάγκη η υπόθεση να επανεξεταστεί με νέα αξιόπιστη μελέτη.

Και μία παρατήρηση για τους όρους της διακήρυξης.

Στη σελ 31 ζητά από τους υποψήφιους αναδόχους να αποδείξουν ότι έχουν ήδη επάρκεια έμπειρου και ειδικευμένου προσωπικού. Με άλλα λόγια θα πρέπει να έχει προσλάβει προσωπικό και μάλιστα έμπειρο, πριν καν πάρει τη δουλειά!!!

Να αποδείξει ο κάθε υποψήφιος ότι μπορεί να ξεκινήσει τη δουλειά σε 10 μόλις μέρες από την υπογραφή της σύμβασης.

Αλήθεια πόσοι μπορούν στην Κρήτη να το κάνουν αυτό; Εμείς δεν γνωρίζουμε παρά μόνο έναν, που εδώ και 10 χρόνια είναι στο Ρέθυμνο και στον Δήμο. Με πολύ ενδιαφέρον θα ακούγαμε και τον δεύτερό.

Μανουσογιάννης Μανούσος

Δημοτικός Σύμβουλος

Επικεφαλής της ΛΑΙΚΗΣ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗΣ



