

Odstąpienie od kontraktu na S61

Utworzono: piątek, 25, październik 2019 12:51



W połowie czerwca GDDKiA odstąpiła od umowy z firmą Impresa Pizzarotti na realizację odcinka S61 Suwałki - Budzisko w województwie podlaskim.

Wykonawca opracował dokumenty potrzebne do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej i taką decyzję wojewoda podlaski wydał 20 maja br. Zdaniem GDDKiA, mimo upływu czasu po stronie wykonawcy brak było właściwej mobilizacji w zakresie przygotowania do prowadzenia robót budowlanych, nie zostały skończone projekty wykonawcze, a przedłożona czasowa organizacja nie miała wszystkich wymaganych prawem opinii. W tej sytuacji GDDKiA zdecydowała o odstąpieniu od umowy z wykonawcą.

Tymczasem Impresa Pizzarotti twierdzi, że to oni pierwsi - kilka godzin przed GDDKiA - wypowiedzieli umowę, po uprzednim wezwaniu GDDKiA do rozwiązania problemów projektowych blokujących realizację. Oficjalne stanowisko firmy poniżej:

"W marcu 2017 roku Impresa Pizzarotti złożyła ofertę w przetargu na zaprojektowanie i budowę odcinka drogi ekspresowej S61 o długości 24,16 km z Suwałk do Budziska w województwie podlaskim. Oferta została uznana przez GDDKiA za najkorzystniejszą - nie została odrzucona zgodnie z Prawem Zamówień Publicznych z uwagi na rażąco niską cenę. W czerwcu 2017 roku Impresa Pizzarotti podpisała kontrakt na kwotę 605,6 mln zł brutto. Zgodnie z umową, zaplanowany czas realizacji zadań wynosił 31 miesięcy (wliczając w to okresy zimowe w fazie projektowania). Zgodnie z umownym harmonogramem prac Impresa Pizzarotti

Odstąpienie od kontraktu na S61

Utworzono: piątek, 25, październik 2019 12:51

zrealizowała dwa etapy projektowe. Z przyczyn nieleżących po stronie wykonawcy wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID) nastąpiło z dużym opóźnieniem – pierwotnie miało być wydane w sierpniu 2018 roku, a zostało wydane w maju 2019 roku, czyli z 9-miesięcznym opóźnieniem. Ta okoliczność, jak również inne przeszkody nieleżące po stronie Impresa Pizzarotti, opóźniły przystąpienie przez wykonawcę do fazy realizacji robót.

Od przełomu lat 2015 i 2016, w związku z licznymi przetargami na budowę inwestycji infrastrukturalnych ogłaszanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oraz PKP Polskie Linie Kolejowe, cały rynek wszedł w okres gwałtownego wzrostu kluczowych czynników produkcji, wywołanego znaczącym ograniczeniem dostępności siły roboczej, materiałów i sprzętów budowlanych. W okresie od 2017 do 2019 roku cement podrożał o 44%, asfalt o 62%, stal zbrojona o 53%. Do tego doszły podwyżki cen oleju napędowego o 28%, a także wzrost przeciętnego wynagrodzenia w sektorze budowlanym nawet o 70%. Wzrosty te wystąpiły już po złożeniu oferty przez Impresa Pizzarotti, a ich nadzwyczajny i nieprzewidywalny charakter uniemożliwił ich uwzględnienie na etapie ofertowania. Biorąc pod uwagę swoje wcześniejsze doświadczenie na odcinkach trasy S5, wobec groźby poniesienia rażącej straty i ryzyka finansowania inwestycji praktycznie w całości z własnych środków, już w połowie 2018 roku Impresa Pizzarotti podjęła pierwsze próby polubownego rozwiązania sytuacji, zgodnie z polskim prawem w trybie art. 3571 oraz art. 632 polskiego kodeksu cywilnego.

Na początku 2019 roku w oficjalnym piśmie skierowanym do GDDKiA wykonawca przedstawił swoje stanowisko wraz z możliwymi scenariuszami dalszego postępowania. W odpowiedzi GDDKiA podkreśliła, że ryzyko wzrostu cen towarów i usług obciąża wyłącznie wykonawcę.

W tej sytuacji Impresa Pizzarotti w kwietniu 2019 roku złożyła wniosek o zawezwanie do próby ugodowej. Propozycja ugodowa, mająca na celu przywrócenie równowagi kontraktowej, obejmowała podwyższenie wynagrodzenia umownego z kwoty 605,5 mln zł brutto do kwoty 862,3 mln zł brutto, tj. o kwotę 256,7 mln zł brutto. Impresa Pizzarotti przekazała GDDKiA opinię niezależnego i renomowanego eksperta, który oszacował grożącą wykonawcy stratę na kwotę ponad 256 mln zł brutto, czyli około 40% pierwotnej wartości umowy. Proponowane rozwiązanie było także korzystne dla Skarbu Państwa, ponieważ umożliwiłoby nieprzerwaną realizację inwestycji, a ponadto pozwoliłoby uniknąć wydatkowania dodatkowych środków publicznych na ewentualne sądowe rozstrzygnięcie sporu i powierzenie dokończenia inwestycji innemu wykonawcy. Jednak także i tym razem GDDKiA nie podjęła współdziałania z wykonawcą, które pozwoliłoby rozwiązać zaistniały problem.

Brak reakcji i sztywne stanowisko GDDKiA skłoniły Impresa Pizzarotti do wypowiedzenia zawartej umowy w dniu 14 czerwca 2019 roku, po uprzednim wezwaniu GDDKiA do rozwiązania problemów projektowych blokujących realizację. Tego samego dnia, kilka godzin później, GDDKiA przekazała oświadczenie o odstąpieniu. Impresa Pizzarotti uważa pismo GDDKiA za bezprzedmiotowe oraz

Odstąpienie od kontraktu na S61

Utworzono: piątek, 25, październik 2019 12:51

pozbawione podstaw faktycznych i prawnych.

Następnym krokiem GDDKiA było rozpisanie nowego przetargu.

W dniu 21 października 2019 roku GDDKiA poinformowała o otwarciu ofert na dokończenie odcinka, który był wcześniej realizowany przez Impresa Pizzarotti. Wszystkie z tych ofert znacząco przekraczają kosztorys GDDKiA, który wynosi 896 mln zł (pierwotny kosztorys z 2017 roku wynosił 852,5 mln zł, co jest równoznaczne z podniesieniem szacunków zaledwie o 5% pomimo kilkudziesięcioprocentowych wzrostów cen towarów i usług o znaczeniu kosztotwórczym). Najniższa cena zaproponowana w przetargu wyniosła 1,037 mld zł brutto, a najwyższa 1,515 mld zł brutto.

Kwoty te są znacząco wyższe od kwoty proponowanej przez Impresa Pizzarotti w kwietniu 2019 roku. Polski podatnik zaoszczędziłby 175,5 mln zł, tj. 17% względem najtańszej aktualnie oferty, przy czym kwota ta nie obejmuje jeszcze dalszej oszczędności związanej z kosztami, jakie GDDKiA zmuszona jest i będzie ponieść w związku z ponownym przetargiem i dokończeniem inwestycji przez nowego wykonawcę. Obecny harmonogram prac zakłada zakończenie prac w okresie 24 miesięcy, czyli w praktyce, biorąc od uwagę przerwy zimowe, do połowy 2022 roku. Impresa Pizzarotti wykonałaby prace wcześniej, tj. do końca II kwartału 2021 (biorąc pod uwagę 9-miesięczny okres oczekiwania na ZRID oraz przerwy zimowe), tym samym nie narażając lokalnej społeczności oraz kierowców przejeżdżających przez tę okolicę na przedłużenie budowy o ponad rok.

Impresa Pizzarotti jest przedsiębiorstwem rodzinnym z ponad stuletnim doświadczeniem zdobytym we Włoszech oraz na wymagających rynkach zagranicznych. Działalność firmy opiera się na uczciwym i rzetelnym podejściu do realizacji zobowiązań i dążeniu do usatysfakcjonowania klienta. Od początku celem firmy było pełne i satysfakcjonujące inwestora oraz użytkowników dróg wykonanie prac na odcinku trasy S61 oraz trzech innych odcinkach trasy S5, ponieważ zależało jej, aby realizacje te stanowiły potwierdzenie zaangażowania przedsiębiorstwa w rozwój na polskim rynku.

Podsumowując:

- po złożeniu oferty na polskim rynku budowlanym nastąpił nadzwyczajny i nieprzewidywalny wzrost cen towarów i usług, który zaburzył równowagę kontraktową;*
- GDDKiA odmówiła przywrócenia tej równowagi i przerzuciła ryzyko wzrostu cen towarów i usług w całości na Impresa Pizzarotti, której w rezultacie groziła wielomilionowa strata i która musiałaby kredytować GDDKiA na okres kilkunastu najbliższych lat;*
- Impresa Pizzarotti zaproponowała polubowne rozwiązanie problemu wzrostu cen towarów i usług, które pozwoliłoby dokończyć inwestycję w razie podwyższenia wynagrodzenia, co w sytuacji, która miała miejsce na rynku jest dopuszczalne przez prawo;*
- wobec braku współdziałania i zwłoki GDDKiA w wykonywaniu swoich obowiązków kontraktowych, dotyczących w szczególności prac projektowych (w połowie czerwca*

Odstąpienie od kontraktu na S61

Utworzono: piątek, 25, październik 2019 12:51

2019 r. wciąż istniały problemy, które uniemożliwiały w zasadzie rozpoczęcie realizacji), Impresa Pizzarotti w dniu 14 czerwca 2019 r. odstąpiła od umowy;

- złożone oferty na dokończenie inwestycji istotnie przekraczają budżet GDDKiA oraz są o kilkaset milionów wyższe od kwoty, za którą Impresa Pizzarotti zrealizowałaby umowę w razie podjęcia rozmów przez GDDKiA (co stanowi oszczędność na poziomie 175 mln zł względem najniższej obecnie oferty);
- brak współdziałania GDDKiA z Impresa Pizzarotti, w kwestii nadzwyczajnego wzrostu cen towarów i usług, naraził społeczność lokalną oraz kierowców przejeżdżających przez tą okolicę na przedłużenie budowy o ponad rok.

Raporty rynkowe

Na rynku dostępnych jest aktualnie kilka opracowań i raportów, które wskazują, że zaniechanie waloryzacji kontraktów budowlanych skutkuje szeregiem negatywnych konsekwencji dla państwa. Według raportu Centrum Analiz Legislacyjnych i Polityki Ekonomicznej (CALPE) przy Federacji Przedsiębiorców Polskich, zrywanie nierentownych kontraktów przekłada się na opóźnienie realizacji inwestycji nawet o okres 2 lat oraz na wzrost ostatecznego kosztu średnio nawet o prawie 90%. Według szacunków analityków, zrywanie aktualnie realizowanych w Polsce kontraktów wywołane brakiem waloryzacji przyczynia się do wzrostu ich kosztów od 4,7 mld zł do nawet 10 mld zł w przypadku realizacji negatywnego scenariusza.

Oprócz kwestii czysto ekonomicznych w takiej sytuacji rozważyć należy także koszty społeczne i środowiskowe. Opóźnienia w realizacji inwestycji powodują bowiem konieczność kontynuacji ruchu po mniej bezpiecznych drogach, przyczyniając się do zwiększenia wypadkowości. Dodatkowo powodują wydłużenie czasu podróży, co przekłada się na konkretny ekwiwalent pieniężny utraconego czasu, jak również emisje wielu ton CO₂ do atmosfery."

Źródło: informacja prasowa