

מנכ"ל נת"ע למבקר החברה: 13 חודשי עיכוב לא נלקחו בחשבון מועד השקת הפרויקט

לכלכליסט נודע שנת"ע תשלם כחצי מיליון שקל לחברת הבקרה של בנצי כרמל, לטובת הערכה מתי יפתח הקו הראשון של הרכבת הקלה, על סמך התוכניות והמצב בשטח. המנכ"ל חיים גליק: ההנהלה הקודמת לא הבינה את מורכבות הפרויקט

ליאור גוטמן 28.07.20 08:00

הנהלת החברה הישנה לא הבינה את מורכבות פרויקט הרכבת הקלה בת"א, עיקר התקציב יועד לעבודות הנדסה, חמש שנות עבודה "שרפו" כאלף ימי רזרבת עבודה שנשמרו בצד ו-13 חודשי תכנון מחדש של מערכות החשמל נעלמו מהל"ז - אלו עיקרי ההסברים שמנכ"ל חברת נת"ע (נתיבי תחבורה עירוניים) חיים גליק העביר למבקר החברה, זאת כמענה לדו"ח הביקורת של החברה שבחן מדוע הקו הראשון של הרכבת הקלה בתל אביב יושק באיחור.

קראו עוד בכלכליסט:

- [משרד התחבורה עוד לא אישר פינוי בכוח, בנת"ע לא יודעים מה לעשות בכפר שלם](#)
- [יו"ר נת"ע - איחור של שנה לפחות בהשקת הרכבת הראשונה בתל אביב](#)
- [נת"ע שוב דוחה את מכרזי קווי הרכבת החדשים בתל אביב](#)

כזכור, כלכליסט חשף בחודש שעבר את [טיוטת הדו"ח](#) של המבקר הפנימי של חברת נת"ע, רו"ח קובי נבון, שניסה לענות על השאלה למה הפרויקט התעכב ומי אחראי לכך. נבון מצא כשלים לכאורה בדיווחי חברות הבקרה, בפיקוח של משרדי האוצר והתחבורה ובקרר ההנהלה הקודמת, עם שלוש אמירות מהדהדות: תקציב הפרויקט מחייב תוספת תקציב של כ-800 מיליון שקל; מועד הפתיחה עלול לזוז לתוך 2023; וחלק מהבקורות טענו שאפשר היה לפתוח בזמן (אוקטובר 2021). בעקבות חשיפת כלכליסט בשבוע שעבר התקיים דיון על הפרויקט בועדת הכלכלה שם הודה יו"ר החברה רמי בלינקוב שתאריך הפתיחה זו בלפחות שנה, כאשר שרת התחבורה מירי רגב כבר ביקשה בבהילות עוד 1.1 מיליארד שקל למיזם.

גליק מונה לתפקידו בסוף 2019 ואחרי שנרשמו סימנים ההפרויקט לא יעמוד בל"ז שנקבע לו, כלומר באוקטובר 2021. מבקר החברה רו"ח קובי נבון התבקש על ידי דירק' החברה לבחון מדוע נולד עיכוב בהשקת הקו ומדוע לא ידעו עליו. עיון בתגובה של גליק לדו"ח הסופי, שהגיע לידי כלכליסט ונמסר למשרדי האוצר והתחבורה, מעלה טענה לפיה "המסקנה המרכזית המתקבלת מכל המידע שנאסף על ידי מלמדת, לעניות דעתי, על פער בהבנת הפרויקט. נדמה כי בעבר ראו מנהלי החברה את הפרויקט כפרויקט הנדסי בעודו פרויקט מערכתי על כל המשתמע מכך". גליק מנמק ש"ניתן אולי להבין את השגיאה היסודית הזו אם בוחנים את התפלגות התקציב על פני רכיבי הפרויקט, שכן מרבית השימושים, כ-75%,

נועדו לצרכי ההנדסה האזרחית והגמרים. שגיאה קונספטואלית זו הובילה לטעמי לאשליה שניתן לסיים פרויקט שכזה בל"ז שנקבע לפני חמש שנים."

עוד קובע גליק שכאלף ימי "באפרים" (רזרבות ימי עבודות) מוצו עד תומם, מה שגרר לתפיסתו אשליה כאילו עם סיומן של פעולות ההנדסה אזרחית גם מסתיים הפרויקט. "עם חתימת הסכם הפשרה עם קבלן המערכות הסיני/גרמני בדצמבר 2019 נמצא כי 13 חודשי תכנון המערכות (אלקטרוניקה, חשמל, תקשורת) נעלמו למעשה מל"ז הפרויקט ולא ניתן למציאות חמורה זו כל משמעות בל"ז הסופי של הפרויקט", אומר גליק, ומחדד ש"הסכם הפשרה שנחתם עם קבלן המערכות נעשה בחוסר הלימה להשלמת עבודות ההנדסה האזרחית בתחנות, כך שהמשמעות האופרטיבית היא שיבוש כל הפעילויות וכפועל יוצא גם התארכות לוחות הזמנים הכוללים", הוא אומר.

מי שאמורה להחליט מה לעשות כעת היא שר התחבורה מירי רגב. האפשרויות היא להתנגח עם ראשי החברה על הלו"ז ועד המעבר שלה למשרד החוץ בנובמבר 2021, או לנסות להוציא ממשרד האוצר עוד מיליארד שקל רק כדי לחפות על ה'נדוניה' ששר האוצר ישראל כץ השאיר לה. עד שרגב תחליט לכלכליסט נודע שנת"ע תשלם כחצי מיליון שקל לחברת הבקרה של בנצי כרמל כדי שזה יתן הערכה אמיתית מתי יפתח הקו הראשון (הקו האדום - פ"ת, ת"א, בת ים) על סמך תכניות ומצב בשטח.

מלשכת שרת התחבורה מירי רגב נמסר: "בהנחיית השרה נלמד דו"ח הביקורת על ידי גורמי המקצוע במשרד התחבורה ובהמשך יתקבלו החלטות לגבי המסקנות הנדרשות ממנו."

מנת"ע מסרו בתגובה ש"הדוח המדובר עוסק בהנהלת נת"ע הקודמת והלקויים בהתנהלותה מול הדירקטוריון וגופי הפיקוח השונים. הדוח התקבל, ידון וילמד בדירקטוריון והנהלת החברה."