

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ – ΟΡΑΜΑΤΙΚΟ - ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ

Αθήνα, 4 Ιουνίου 2013

*Συναδέλφισσες και συνάδελφοι,
Φίλες και φίλοι,*

Κατ' αρχάς αξίζουν συγχαρητήρια στο ΤΕΕ για την πρωτοβουλία του να διοργανώσει αυτήν τη διημερίδα. Αποδεικνύει για ακόμη μια φορά ότι ανταποκρίνεται άψογα στον ρόλο του ως τεχνικός σύμβουλος της Πολιτείας, παρά τις σημερινές αντιξοότητες.

Γιατί έχει ενδιαφέρον ο τομέας των έργων μεταφορικής υποδομής;

Γιατί η ανάπτυξη του τομέα αυτού σε υγιείς βάσεις μπορεί να συμβάλλει καταλυτικά στην καταπολέμηση της ανεργίας, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, στην προσέλκυση επενδύσεων, στην αύξηση της παραγωγικότητας και στην ασφάλεια των πολιτών. Δημιουργεί μόχλευση στην οικονομία και είναι ένα εργαλείο παραγωγής και αναδιανομής πλούτου.

Οι άμεσες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται αφορούν ένα ευρύ φάσμα της οικονομίας: εργάτες, τεχνίτες, προμηθευτές - παραγωγοί - πωλητές δομικών υλικών, δικηγόροι, οικονομολόγοι, μηχανικοί, και στον δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα.

Οι συνολικά παραγόμενες θέσεις εργασίας από τα έργα αφορούν όλη τη διάρκεια του οικονομικοτεχνικού κύκλου ζωής τους, έως την ημέρα που αποσβένονται οικονομικά, τεχνικά και κοινωνικά.

Συνεπώς, η επένδυση σε έργα μεταφορικών υποδομών έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη: Αφενός το επενδεδυμένο κεφάλαιο διαμοιράζεται σε πλήθος ανθρώπων, πολλών διαφορετικών ειδικοτήτων, κάθε επιπέδου μόρφωσης. Αφετέρου η εξοικονόμηση πόρων (χρόνου, χρήματος, φθοράς, καυσίμων) ωφελεί ολόκληρη την κοινωνία.

Εξ αρχής πάντως οφείλουμε να σημειώσουμε ότι τα έργα μεταφορικών υποδομών δεν είναι ο σκοπός, αλλά το μέσον. Είναι το μέσον για να υπηρετηθεί το νέο παραγωγικό μοντέλο της Ελλάδας. Είναι το μέσον για να επιτευχθούν οι στόχοι που θα τεθούν ανά κλάδο της οικονομίας και ανά περιφέρεια της χώρας. Γι' αυτό, όσο σχεδιάζουμε τι υποδομές θέλουμε, πώς και πού θα τις υλοποιήσουμε, παράλληλα οφείλουμε να αποκτήσουμε έναν ολοκληρωμένο εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό.

Τα προηγούμενα χρόνια ο τομέας των υποδομών στην Ελλάδα γιγαντώθηκε. Η σημερινή κατάρρευση δημιουργεί εύλογη ανησυχία για το μέλλον. Δίνει όμως και τον χρόνο για να γίνουν τώρα όλες εκείνες οι τομές που δεν έγιναν τα προηγούμενα χρόνια της αμεριμνησίας και της αέναης γραμμικής αύξησης των αριθμητικών μεγεθών. Με σκοπό να χαραχθεί τώρα μια εθνική στρατηγική, ώστε η

μελλοντική ανάπτυξη του τομέα των έργων μεταφορικών υποδομών να εδράζεται σε στέρεες βάσεις.

Ακρογωνιαίος λίθος αυτής της νέας εθνικής στρατηγικής στον τομέα είναι το νέο θεσμικό πλαίσιο που θα θέτει τους κανόνες του παιχνιδιού. Ένα θεσμικό πλαίσιο που θέλουμε να είναι ταυτόχρονα Σύγχρονο, Οραματικό και Παραγωγικό.

Τι σημαίνει όμως αυτό; Ποιες αρχές θέλουμε να υπηρετεί το νέο θεσμικό πλαίσιο;

1. Διαφάνεια και αξιοκρατία στις αναθέσεις.
2. Επιτάχυνση των διαδικασιών ανάθεσης - υλοποίησης έργων και μελετών.
3. Ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των διαγωνιζομένων.
4. Εξασφάλιση μεταφοράς, διατήρησης και αξιοποίησης της τεχνογνωσίας.
5. Διασφάλιση ποιότητας και οικονομικότητας των μελετών και έργων.
6. Αξιοποίηση του εθνικού επιστημονικού και παραγωγικού δυναμικού, όπως επίσης και των πλουτοπαραγωγικών πόρων της χώρας μας.

Πώς θα τα πετύχουμε αυτά; Ας δούμε ορισμένες σκέψεις και προτάσεις που στόχο έχουν να συμβάλλουν στον σχετικό διάλογο:

Από την πρώτη κιόλας στιγμή που συλλαμβάνεται ένα έργο, η πρώτη ερώτηση είναι: πόσο κάνει; Ξέρουμε αλήθεια σήμερα πόσο αξίζουν-κοστίζουν τα έργα μας; Είναι οι προϋπολογισμοί των έργων ακριβείς; Είναι οι προδιαγραφές μας σαφείς και σύγχρονες;

Η απάντηση δυστυχώς είναι όχι! Τυχαίες προδιαγραφές συνήθως ενσωματώνονται σε άσχετα έργα, περιγράφονται υλικά και τρόποι εκτέλεσης που δε χρησιμοποιούνται πλέον, με τεχνολογίες και τιμολόγια απαρχαιωμένα.

Γι' αυτό η καθιέρωση σύγχρονων Αναλυτικών Τιμολογίων, σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό των Τεχνικών Προδιαγραφών, θα οδηγήσει στην ορθή αποτίμηση των έργων και θα προάγει τον υγιή ανταγωνισμό.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Οι Τεχνικές Προδιαγραφές, οι πιστοποιήσεις υλικών και τα Αναλυτικά Τιμολόγια αποτελούν τους θεμέλιους λίθους επάνω στους οποίους πρέπει να δομηθεί ένα υγιές σύστημα ανάθεσης, υλοποίησης ή και παραχώρησης των έργων.

Στον τομέα των Προδιαγραφών έχουν γίνει έως σήμερα τα εξής: Οι 451 τίτλοι Προσωρινών Εθνικών Τεχνικών Προδιαγραφών (ΠΕΤΕΠ) που αναπτύχθηκαν από το ΙΟΚ, καλύπτουν αντικείμενα όλων των κατασκευαστικών τομέων και έχουν γίνει πλέον Εθνικές Τεχνικές Προδιαγραφές (ΕΤΕΠ) υποχρεωτικής εφαρμογής.

Πρόκειται για κείμενα ενιαίας δομής, με αναφορές σε Ευρωπαϊκά Πρότυπα που περιέχουν: α) κριτήρια αποδοχής ενσωματωμένων υλικών, β) περιγραφή μεθόδων εκτέλεσης των εργασιών, γ) απαιτήσεις για την παραλαβή της ολοκληρωμένης εργασίας, δ) όρους και απαιτήσεις υγιεινής και ασφάλειας & προστασίας του περιβάλλοντος κατά την εκτέλεση των εργασιών και ε) τρόπο επιμέτρησης. Τα

κείμενα έχουν ενταχθεί σε ένα ευέλικτο σύστημα κωδικοποίησης που επιτρέπει την προσθήκη και νέων τίτλων, όταν απαιτηθεί.

Έχουν σαφή αναφορά τόσο στα ισχύοντα Ευρωπαϊκά Πρότυπα όσο και στην ύπαρξη σήμανσης CE, όπου αυτή απαιτείται, όπως και στην υιοθέτηση καινοτόμων τεχνικών πρακτικών. Θέτουν απαιτήσεις ποιοτικού ελέγχου των υλικών όπως είναι ο έλεγχος δελτίων αποτελεσμάτων δοκιμών που διενεργούνται από πιστοποιημένα εργαστήρια καθώς είναι δεδομένη η αναγκαιότητα διασφάλισης της ποιότητας των εκτελούμενων έργων. Συμβάλλουν έτσι στον εκσυγχρονισμό του συστήματος παραγωγής τεχνικών έργων στη χώρα μας και στη διασφάλιση ποιότητας & οικονομικότητας των έργων.

Το σύστημα εκπόνησης νέων προδιαγραφών πρέπει να επεκταθεί και στα άρθρα για τα οποία σήμερα δεν υπάρχει καμία προδιαγραφή. Με κανόνες διαφάνειας και δημόσιας διαβούλευσης, ώστε η θεσμοθέτηση προδιαγραφών να μην αποτελέσει εμπόδιο για είσοδο στην αγορά των εταιριών που πληρούν τις προϋποθέσεις για να δραστηριοποιούνται σε αυτήν.

ΑΝΑΛΥΣΕΙΣ ΤΙΜΩΝ

Η πολυμορφία και η έλλειψη ενιαίας δομής και οργάνωσης των υφισταμένων εγκεκριμένων περιγραφικών και αναλυτικών τιμολογίων οδηγεί σε διαφορετική κοστολόγηση ομοειδών εργασιών μεταξύ έργων Οδοποιίας (ΟΔΟ), Υδραυλικών (ΥΔΡ) και Οικοδομικών (ΟΙΚ).

Μόνο όταν όλοι οι φορείς δημοπράτησης της χώρας χρησιμοποιούν τον ίδιο Περιγραφικό Κατάλογο, θα είναι δυνατόν να παρέχονται δυνατότητες στατιστικής επεξεργασίας των τιμών ανά γεωγραφικό διαμέρισμα, είδος ή μέγεθος έργου, συνθήκες εκτέλεσης κλπ. – τελικά δε ελέγχου του πραγματικού κόστους και των παραγόντων που το επηρεάζουν.

Η ανάπτυξη ενός Ενιαίου Συστήματος Περιγραφικών Τιμολογίων και των αντίστοιχων Αναλύσεων Τιμών αποτρέπει τον αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των εργοληπτικών επιχειρήσεων βελτιώνοντας και προάγοντας την οργάνωση, την τυποποίηση και την τεχνική γνώση.

Οι παλιές αναλύσεις τιμών δεν αντικατοπτρίζουν τη σημερινή πραγματικότητα διότι: α) έχει αλλάξει δραματικά η συμμετοχή της εργατικής δαπάνης στο συνολικό κόστος εργασίας λόγω εκμηχάνισης, β) έχει αυξηθεί η απόδοση των μηχανημάτων λόγω των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων, γ) η αγορά κατακλύζεται από προϊόντα αμφιβόλου ποιότητας και δ) δεν υπάρχει διαφοροποίηση των τιμών π.χ. ανάλογα με το γεωγραφικό διαμέρισμα.

Το Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών, όντας ο μοναδικός φορέας στη χώρα με σχετική εμπειρία, απέκτησε διαχειριστική επάρκεια τύπου Β' και διενήργησε την Α' Φάση διεθνούς διαγωνισμού για το θέμα αυτό (νέες προδιαγραφές και νέα τιμολόγια). Αλλά η επικείμενη κατάργησή του άφησε ορφανό αυτό το έργο, το οποίο σημειωτέον είχε ήδη ενταχθεί στο ΕΣΠΑ.

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Ένα από τα πλέον βασικά συστατικά, όταν μιλάμε για αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου, είναι φυσικά η Κωδικοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας. Δεν θα ήταν υπερβολή να πει κανείς ότι πριν φτιάξουμε νέους νόμους πρέπει να καταργήσουμε πολλούς ήδη υφιστάμενους και να κωδικοποιήσουμε τους υπόλοιπους.

Ο κατακερματισμός αρμοδιοτήτων και η πληθώρα νομολογίας και περιπτώσιολογίας συχνά επιφέρουν μεγάλες καθυστερήσεις σε μικρά και μεσαίου μεγέθους έργα. Η κωδικοποίηση της νομοθεσίας θα φέρει πολλά οφέλη όσον αφορά την ποιότητα των έργων και την ταχύτητα κατασκευής τους. Επειδή θα συμβάλλει στην απλούστευση και αποσαφήνιση των διαδικασιών.

ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Είναι πρόδηλη η ανάγκη για ορθολογική χρήση του δημοσίου χρήματος, που θα πραγματοποιείται με διαφανείς κανόνες διαχείρισης. Απαιτείται, ως εκ τούτου, η δημιουργία και λειτουργία ενός ελεγκτικού μηχανισμού που θα προετοιμάζει την ωρίμανση των έργων, θα εκτελεί τις συμβάσεις και θα εποπτεύει την ποιότητα των εργασιών.

Σήμερα υπάρχουν θεσμοθετημένα αλληλοεπικαλυπτόμενα όμως όργανα, τα οποία ελέγχουν όλες τις φάσεις προσυμβατικών και συμβατικών σταδίων των συμβάσεων Μελετών και Έργων. Ενδεικτικά καταγράφονται:

1. Διαχειριστική Αρχή
2. Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου
3. Ελεγκτικό Συνέδριο
4. Διαδικασία δικαστικής προστασίας
5. Ειδική Υπηρεσία Αρχής Πληρωμών
6. ΕΔΕΛ
7. ΕΣΠΕΛ
8. Σώμα Επιθεωρητών
9. Έλεγχος από αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Για να αποφευχθούν αλληλοεπικαλύψεις, περιθωριοποίηση, υποβιβασμός έμπειρων στελεχών και υπηρεσιών αλλά και μεταβίβαση ευθυνών, επιβάλλεται, πριν νομοθετηθεί μια νέα Αρχή Ελέγχου Μελετών και Έργων, να συναξιολογηθεί το έργο που κάθε Αρχή επιτελεί στα πλαίσια συγκεκριμένων νομοθετικών προβλέψεων. Στη συνέχεια να γίνει προσπάθεια, με μία νέα ενιαία νομοθετική παρέμβαση, μείωσης των Αρχών αυτών, επαναπροσδιορισμού του ρόλου και αρμοδιοτήτων όσων κριθεί ότι πρέπει να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, με στόχο τη μείωση της γραφειοκρατίας, τη μείωση δαπανών και την επιτάχυνση του παραγόμενου έργου.

Ειδικά, η δημιουργία ανεξάρτητης αρχής θα επηρεάσει ολόκληρο το νομοθετικό φάσμα μελετών και έργων αλλά και την πρακτική των Υπηρεσιών, γι' αυτό πρέπει να γίνουν προσεκτικά βήματα. Στην ανεξάρτητη Αρχή πρέπει να περάσουν επιτελικές και ελεγκτικές αρμοδιότητες που όμως δεν θα επηρεάζουν άμεσα τη δράση των Υπηρεσιών. Στις αρμοδιότητες της Αρχής μπορούν να ενταχθούν:

- ✓ Η πιστοποίηση των διαδικασιών ελέγχου που εφαρμόζει η Διεύθυνση Μητρώων και Τεχνικών Επαγγελματιών.
- ✓ Ο δευτεροβάθμιος έλεγχος των εργοληπτικών επιχειρήσεων που κατατάσσονται στην 6^η και 7^η τάξη του ΜΕΕΠ.
- ✓ Ο δευτεροβάθμιος έλεγχος εγγραφής στα Μητρώα Μελετητών των πτυχίων Δ' και Ε' τάξης.
- ✓ Ο πειθαρχικός έλεγχος των εγγεγραμμένων στο ΜΕΕΠ επιχειρήσεων και των στελεχών τους.
- ✓ Ο πειθαρχικός έλεγχος των μελετητών και των εταιρειών μελετών.
- ✓ Η λειτουργία της γνωμοδοτικής επιτροπής ενστάσεων.

Επίσης, μπορούν να ενταχθούν και οι αρμοδιότητες:

- ✓ των Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων,
- ✓ του Σώματος Ορκωτών Μηχανικών (πρέπει να ιδρυθεί για να μπορεί να ελέγχει την ωριμότητα των προς δημοπράτηση Μελετών και Έργων),
- ✓ του παρατηρητηρίου ποιότητας έργων και μελετών και των ελεγκτών ποιότητας.

Στη διασφάλιση της ποιότητας πάντως θα συμβάλλει σίγουρα η επανενεργοποίηση του ΚΕΔΕ (Κεντρικό Εργαστήριο Δημοσίων Έργων). Είναι το μόνο κέντρο που μπορεί να παρέχει οικονομικά προσιτούς ελέγχους στις ελληνικές επιχειρήσεις οι οποίες θέλουν να πιστοποιηθούν για να γίνουν εξωστρεφείς. Επιπλέον, έχει αποκαλύψει στο παρελθόν αρκετές περιπτώσεις υλικών μειωμένης αντοχής που εισάγονταν στην ελληνική αγορά. Η απενεργοποίησή του θεωρούμε ότι πρέπει να αναθεωρηθεί.

ΜΗΤΡΩΑ

Στην όσο το δυνατόν καλύτερη αξιοποίηση του εθνικού επιστημονικού και παραγωγικού δυναμικού της χώρας θα συμβάλλουν οι εξής δράσεις:

- Σύνταξη πρωτοκόλλου ορθής λειτουργίας της Διεύθυνσης Μητρώων και Τεχνικών.
- Πραγματοποίηση δειγματοληπτικών ελέγχων περιοδικών και έκτακτων της ορθής λειτουργίας της Διεύθυνσης Μητρώων και Τεχνικών Επαγγελματιών.
- Σύνταξη, ανά διετία, σχετικής έκθεσης – εισήγησης προς τον αρμόδιο Υπουργό για τις διαδικασίες που τηρεί η Υπηρεσία κάνοντας σχετικές προτάσεις για πιθανές τροποποιήσεις.

Για να μη δημιουργούμε πάντως διαρκώς «ανεξάρτητες αρχές», η οποία είναι μια νέα μόδα, πολλά από τα ανωτέρω (όσον αφορά της διασφάλιση ποιότητας και την τήρηση μητρώων) μπορεί να τα υλοποιήσει ένας φορέας που ήδη υπάρχει και έχει αποδείξει ότι μπορεί να τα φέρει εις πέρας: το ΤΕΕ.

ΕΥΡΩΚΩΔΙΚΕΣ

Για μας τους μηχανικούς, το κανονιστικό πλαίσιο που εφαρμόζουμε είναι μείζονος σημασίας. Ένα ζήτημα λοιπόν που χρήζει άμεσης αντιμετώπισης είναι το πότε θα

ισχύσουν αποκλειστικώς οι Ευρωκώδικες στη χώρα και πώς θα διατεθούν χωρίς επιπλέον χρέωση.

Αυτήν τη στιγμή οι Ευρωκώδικες βρίσκονται σε παράλληλη ισχύ με την εθνική νομοθεσία (ΝΕΑΚ, ΕΚΩΣ), η οποία έχει υψηλότερο επίπεδο επιστημονικής επάρκειας και φυσικά διατίθεται δωρεάν ως νόμος του κράτους. Δεν είναι συνεπώς δυνατόν την ώρα που το Εθνικό Τυπογραφείο διαθέτει πλέον δωρεάν όλους τους νόμους και τα ΦΕΚ, να επιστρέψουμε στην εποχή που πληρώναμε για να αποκτήσουμε νόμους του ελληνικού κράτους. Αυτό το πιθανό κόστος θα μετακυλιστεί τελικά στους πολίτες, δια της αύξησης της αμοιβής των παρεχομένων υπηρεσιών, οι οποίοι όμως πολίτες έχουμε ήδη πληρώσει για να συνταχθούν και να μεταφραστούν οι Ευρωκώδικες.

Το να τεθεί πάντως σε ισχύ ένα ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο όπως οι Ευρωκώδικες θα είναι για τον ελληνικό τεχνικό κόσμο ό,τι ήταν η υιοθέτηση κοινού νομίσματος για την οικονομία της Γερμανίας. Επειδή είμαστε ήδη πολύ ανταγωνιστικοί σε γνώσεις και σπουδές, θα μας ανοίξει αγορές που έως σήμερα δεν μπορούσαμε εύκολα να χτυπήσουμε, και λόγω διαφοράς κανονισμών που εφαρμόζονταν στον σχεδιασμό των έργων. Επομένως, η εφαρμογή των Ευρωκωδίκων είναι ένα εργαλείο που σίγουρα μπορεί να συμβάλει στην εξωστρέφεια των ελληνικών μελετητικών επιχειρήσεων, εφόσον βέβαια αυτό υποστηριχθεί και σε διπλωματικό επίπεδο.

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Σήμερα στη χώρα μας, η υλοποίηση των Δημοσίων Έργων πραγματοποιείται από ένα πλήθος Φορέων, όπως Υπουργεία, Περιφέρειες, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Φορείς που συχνά δε διαθέτουν ούτε την απαραίτητη υποδομή (προσωπικό, εμπειρία, δυνατότητα πρόσβασης σε σύγχρονη πληροφόρηση), ούτε την τεχνογνωσία για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης διαχείρισης Μελετών και Έργων.

Οι παραπάνω φορείς μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με το θεσμικό τους πλαίσιο στις παρακάτω κατηγορίες:

- Α.Ε.
- ΕΥΔΕ
- Συνήθειες Τεχνικές Υπηρεσίες
- Διευθύνσεις Δημοσίων Έργων Περιφέρειας
- Τεχνικές Υπηρεσίες ΟΤΑ
- ΔΕΥΑ-Δημοτικές-Διαδημοτικές Επιχειρήσεις

Ο αριθμός τους είναι εντυπωσιακός και εύκολα γίνεται αντιληπτό, ότι η πολυδιάσπασή τους, ο κατακερματισμός έργων και αρμοδιοτήτων, η πολυνομία, ο ανορθολογικός τρόπος αμοιβών, η έλλειψη εξειδίκευσης και συνεχούς επιμόρφωσης των στελεχών, αποτελούν συνιστώσες του προβλήματος.

Υπάρχουν Τεχνικές Υπηρεσίες σε όλα σχεδόν τα Υπουργεία και Φορείς του Δημοσίου και θα πρέπει να εξεταστεί η αναγκαιότητα και η σκοπιμότητα ύπαρξης διάσπαρτων Τεχνικών Υπηρεσιών και Φορέων εκτέλεσης ομοειδών έργων.

Στόχος είναι να αποκτήσουμε ένα επιτελικό σχήμα, αντικαθιστώντας το πολυδαίδαλο και κατακερματισμένο σημερινό μοντέλο από 3 επίπεδα διοίκησης. Αξιοποιώντας παράλληλα τις δυνατότητες που δίνει το outsourcing. Κάτι που θα συμβάλλει τελικά τόσο στη διαρκή επικαιροποίηση της τεχνογνωσίας των στελεχών της δημόσιας διοίκησης, όσο και στη μεγαλύτερη παραγωγικότητα των υπηρεσιών.

ΤΟ ΜΕΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Όταν σχεδιάζουμε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, οφείλουμε να έχουμε κατά νου ότι ο πλούτος που δημιουργούν τα έργα πρέπει να μοιράζεται κι όχι να συγκεντρώνεται.

Οφείλουμε δηλαδή να κατανοήσουμε ότι δεν έχει κανένα απολύτως νόημα η λεγόμενη «ανάπτυξη», αν αυτή είναι μόνο λογιστική μεγέθυνση του ΑΕΠ κι όχι ουσιαστική διάχυση πόρων.

Για παράδειγμα, είναι ανάπτυξη ή υπανάπτυξη να φορολογούμε τους πολίτες επί δεκαετίες για να φτιάξουμε έναν δρόμο ή μια σιδηροδρομική γραμμή και μετά να τα πουλάμε στα χαμηλά της αγοράς; Ποιος θα καρπωθεί αυτήν την «ανάπτυξη»; Ποιος θα επωφεληθεί από τις μελλοντικές υπεραξίες; Ποιος θα καθορίζει την τιμολογιακή πολιτική διελεύσεων; Ωφελείται έτσι η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων; Ποιο είναι το αντίβαρο σε πιθανή μελλοντική ασυδοσία του εκάστοτε παραχωρησιούχου;

Είναι άλλο πράγμα να δίνουμε με σύμβαση παραχώρησης ή με ΣΔΙΤ ένα έργο, με ανταποδοτικό χαρακτήρα, του οποίου η κατασκευή ξεκινάει σήμερα (όπως ήταν η Αττική Οδός και το Αεροδρόμιο στα Σπάτα) και άλλο πράγμα να πουλάμε (στα χαμηλά της αγοράς) μια υποδομή που έγινε με χρήματα και φόρους του ελληνικού λαού.

Η ανάπτυξη δηλαδή αν θεωρηθεί απλό λογιστικό μέγεθος δεν μας αφορά. Η ανάπτυξη έχει νόημα, μόνο όταν διαχέεται στην κοινωνία. Για μας έχει σημασία το μέρισμα της ανάπτυξης να μοιράζεται. Για μας έχει νόημα να είναι συμμετέτοχος στην ανάπτυξη όλη η κοινωνία. Για μας έχει νόημα το προϊόν της ανάπτυξης να χαρακτηρίζεται από διασπορά κι όχι από συγκέντρωση.

ΤΑΣΕΙΣ

Όταν σχεδιάζουμε ένα θεσμικό πλαίσιο για οποιονδήποτε κλάδο, πρέπει να έχουμε το βλέμμα όχι μόνο στο σήμερα και στο χθες, αλλά κυρίως στο αύριο. Έτσι και στα έργα μεταφορικής υποδομής: οφείλουμε από τώρα να σκιαγραφήσουμε τις τάσεις του κλάδου, για να πετύχουμε ένα θεσμικό πλαίσιο όσο το δυνατόν πιο οραματικό γίνεται.

Εδώ μπαίνουμε σε αχαρτογράφητα νερά. Γι' αυτό πρέπει να συμφωνήσουμε πρώτα στο ποιες είναι αυτές οι τάσεις. Συμβολή στον σχετικό διάλογο θα μπορούσαν να είναι τα παρακάτω ερωτήματα για το πώς προβλέπεται να είναι ο τομέας των Μεταφορών σε είκοσι χρόνια από σήμερα:

- Οι τιμές του πετρελαίου θα αυξηθούν; Θα επεκταθεί η χρήση εναλλακτικών καυσίμων; Πόσο εντονότερη ανάγκη θα δημιουργήσει αυτό για παρακολούθηση, τεκμηρίωση και κατανομή των δαπανών για τις εκπομπές αερίων ρύπων;
- Πώς θα εξελιχθούν τα πρότυπα ατομικής κινητικότητας; Μήπως η ευαισθητοποίηση για το κόστος από τις εκπομπές άνθρακα ωθήσει τα άτομα να μειώσουν τις διακοπές και τα επαγγελματικά τους ταξίδια; Μήπως οδηγήσει σε αύξηση της κατανάλωσης προϊόντων τοπικής παραγωγής;
- Σε ποιον βαθμό ο σχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμπεριλαμβανομένης της θέσης των χώρων παραγωγής, θα λάβει υπόψη την ενέργεια που καταναλώνεται και τις εκπομπές ρύπων που σχετίζονται με τις διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας; Μήπως πολλά δίκτυα εφοδιασμού χωροθετηθούν πλέον σε περιφερειακό επίπεδο;
- Ο ταχύτατα αναπτυσσόμενος παγκόσμιος πληθυσμός θα μπορέσει να εξυπηρετηθεί από την ποσότητα των παραγόμενων αγαθών; Μήπως λόγω αυτής της ζήτησης αυξηθεί και η ζήτηση για υποδομές μεταφορών;
- Σε ποιο σημείο βρίσκεται η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των επενδύσεων για έργα μεταφορών και της διαρκούς οικονομικής ανάγκης για τη συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών; Με ποιον τρόπο θα διασφαλιστεί ότι οι ανάγκες συντήρησης ενσωματώνονται στη χρηματοδοτική δομή όλων των νέων έργων;
- Προβλέπεται μήπως μεγάλης κλίμακας εφαρμογή οδικών χρεώσεων; Θα είναι διατεθειμένοι και θα μπορούν οι χρήστες να πληρώνουν περισσότερο για τη χρήση της υποδομής των μεταφορών στο μέλλον;
- Θα αποτελέσει το περιβαλλοντικό κόστος αναπόσπαστο μέρος της αξιολόγησης του συνολικού κόστους των έργων μεταφορικής υποδομής; Αυτό θα συνυπολογίζεται πλέον στα χρηματοοικονομικά δεδομένα κάθε έργου;

Ο διάλογος των ειδικών στα θέματα αυτά θα μπορούσε να οδηγήσει σε προσαρμογή αυτών των τάσεων στα ελληνικά δεδομένα ή και πρόβλεψη για ανατροπή όσων εξ αυτών δεν μας ικανοποιούν και μπορούμε να ανατρέψουμε. Με στόχο να διαμορφώσουμε ένα θεσμικό πλαίσιο όσο πιο μακροπρόθεσμο γίνεται.

Γιατί το μεγάλο πρόβλημα της έλλειψης ανταγωνιστικότητας στην ελληνική οικονομία είναι το γεγονός ότι τα θεσμικά πλαίσια που κατά καιρούς εκπονούνται αποτελούν συνήθως ψηφιδωτά ετερόκλητων συμφερόντων και δεν έχουν μακροχρόνια πνοή, επειδή στοχεύουν στο να λύσουν προβλήματα του χτες και του σήμερα και όχι προκλήσεις του αύριο.

Σας ευχαριστώ για τον χρόνο σας.

Γιάννης Κοτζαμπασάκης