

Πρόεδρος (Αλαβάνος): Ξεκινάμε, θα παρακαλούσα η είσοδος να είναι όσο το δυνατόν πιο ήρεμη και ήσυχη, έχουμε ένα ασφυκτικό πρωινό πρόγραμμα, γιατί και οι δύο εισηγήσεις πολιτικών κομμάτων, δεν έχουν λεχθεί ακόμα και θα μπουν κάπου μέσα στην ημερήσια διάταξη ανάμεσα στις υπόλοιπες εισηγήσεις. Πρώ-

τη ομιλία θα 'ναι, εκ μέρους της Οργανωτικής Επιτροπής κάποιες σκέψεις, θα μας πει το μέλος της Διοικούσας Επιτροπής, ο Θόδωρος ο Δραγκιώτης, ο οποίος πιστεύω και σαν μέλος της Οργανωτικής Επιτροπής, θα κάνει και καλό παράδειγμα οικονομίας χρόνου, που το 'χουμε φοβερή ανάγκη πια.

Ομιλία εκ μέρους της Οργανωτικής Επιτροπής του διημέρου από τον κ. Θ. Δραγκιώτη

Συνάδελφοι, καλησπέρα σας. Εκτός από μέλος της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ, έχω και την ιδιότητα του δημοσίου υπαλλήλου, είμαι λοιπόν αρκετά ευαισθητοποιημένος, όπως καταλαβαίνετε και γνώστης των προβλημάτων μας.

Το ερέθισμα για τη διοργάνωση της διημερίδας, που παρακολουθούμε, υπήρξε διπλό. Από τη μια μεριά, υπάρχει η κραυγή αγωνίας του μηχανικού - δημόσιου λειτουργού, που βλέπει ότι η θέση του διαρκώς υποβαθμίζεται. Και μάλιστα με τρόπο που καταλήγει να τον εμποδίζει να ασκήσει σωστά το ρόλο του στη διοίκηση. Από το άλλο μέρος, η αισιοδοξία του μηχανικού και είναι αυταπόδεικτη η παρουσία της στην ψυχοσύνθεση του παραγωγού, του ανθρώπου που αγωνίζεται για την ποιοτική αναβάθμιση και ποσοτική μεγέθυνση της οικονομίας, όπως είναι ο μηχανικός, ότι τελικά στη σημερινή εποχή της ανοιχτής και πολύπλευρης επικοινωνίας, ακόμα και η, συνήθως, βαρύνουσα κοινωνία της χώρας μας, μπορεί να λάβει και να κατανοήσει τα μηνύματα που δίνουν οι καιροί, μπορεί να ακούσει και να καταλάβει τα επιχειρήματα που ορίζουμε για το μηχανικό, το ρόλο του πρωτοπόρου της αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας. Με ό,τι βέβαια αυτό συνεπάγεται και για τον ίδιο το μηχανικό - δημόσιο λειτουργό, από πλευράς θέσης, ρόλου και αμοιβής.

Αν, βέβαια, ήθελε κανείς να απαριθμήσει τα προβλήματα που υπάρχουν στη διοίκηση, και αφορούν στη θέση και την κατάσταση του μηχανικού, στα υπουργεία, τα νομικά πρόσωπα και τους ΟΤΑ, θα έπρεπε να μιλήσει πολύ και να αναφερθεί στην ουσία, στα κύρια προβλήματα και στρεβλώσεις που υπάρχουν στη διοίκηση της χώρας μας εκ γενετής. Και που δυστυχώς,

η πάροδος του χρόνου και οι αλλαγές δεκαετιών, αλλά και αιώνα ίσως, δεν έχουν διόλου απαλείψει.

Δεν είναι αυτός ο σκοπός της Οργανωτικής Επιτροπής, αντίθετα, εμείς θέλουμε να δείξουμε ακόμα μια φορά στην ελληνική κοινωνία και την πολιτική της ηγεσία, εδώ παρούσα, τι πρέπει και μπορούμε να κάνουμε όλοι μας, για το καλό της χώρας στο συγκεκριμένο τομέα. Και, βέβαια, αυτό σημαίνει, πρώτα απ' όλα, την έμπρακτη υιοθέτηση βασικού κανόνα της ανοιχτής οικονομίας, που υπαγορεύει την αντιστοίχιση αμοιβής και προσφοράς. Και ας σημειώσουμε εδώ, ότι η αναγνώριση της κορυφαίας προσφοράς του μηχανικού - δημόσιου λειτουργού που έγινε με το να του ανατεθούν από τους περί διοίκησης νόμους, αυξημένες ευθύνες και όχι μόνο αστικές, όπως είπε προηγουμένως ο κύριος υπουργός, αλλά και ποινικές, και εξίσου αυξημένες υποχρεώσεις, όπως με το διυπουργικό κλάδο συμπληρώθηκε με την επώδυνη τελευταία μισθολογική εξίσωσή του, του μηχανικού, με τους τεχνικούς βοηθούς και με άλλους υπαλλήλους, με ανύπαρκτη ευθύνη θέσης και λειτουργίας. Για να γίνω πιο σαφής, αναφέρομαι στην απαράδεκτη κατάργηση της διαφοράς αμοιβής μεταξύ των μηχανικών και των άλλων κλάδων, που επήλθε με την παράλειψη χορήγησης στους μηχανικούς της αύξησης των 18.000 δραχμών, που πήραν όλοι οι άλλοι δημόσιοι υπάλληλοι τα δύο τελευταία χρόνια. Και να είστε βέβαιοι για ένα πράγμα και ας είναι όλοι βέβαιοι για ένα πράγμα, ότι οι μηχανικοί, αισθάνθηκαν την προσβολή από αυτή την πράξη πολύ εντονότερα απ' ό,τι αισθάνθηκαν την έλλειψη του ποσού αυτού από το ισχνότατο, βέβαια, βαλάντιό τους.

Ξαναείπα πιο πάνω, όμως, ότι σκοπός μας δεν είναι η

έκφραση των πικριών μας. Αλλά η τεκμηριωμένη υποστήριξη της αντικειμενικά αναγκαίας θέσης μας στην παραγωγή. Ας δούμε, λοιπόν, τι είναι αναγκαίο να γίνει, για να αποκτήσει μια χώρα την αναγκαία αναπτυξιακή ορμή και τι σημαίνει αυτό για τη διοίκηση και το μηχανικό. Και ας αρχίσουμε από τα χαρακτηριστικά που έχει σήμερα η αναπτυξιακή προσπάθεια στις προοδευμένες χώρες της Ευρώπης, όπου προσπαθούμε να ανήκουμε.

Πρώτον, η ποσοτική μεγέθυνση. Που επιτυγχάνεται με επικέντρωση των προσπαθειών και των διαθέσιμων πόρων, στις αναγκαίες επενδύσεις για την ανάπτυξη των υποδομών και του βιομηχανικού παραγωγικού ιστού. Με την αποκοπή και την απόρριψη αποτυχημένων ή όχι αρκετά, εν πάση περιπτώσει, επιτυχημένων πρακτικών του παρελθόντος. Με ενσωμάτωση και καιάλληλη αξιοποίηση της καινοτομίας, της εφεύρεσης και γενικά της νέας τεχνολογίας. Με την κατάστρωση των απαραίτητων στρατηγικών σε όλες τις κλίμακες, κατευθύνσεις και επίπεδα για την αντιμετώπιση των αναγκών του αύριο.

Δεύτερον, για την ποιοτική βελτίωση. Με διερεύνηση των παραγωγικών διαδικασιών από μηδενική βάση, ώστε να γίνει δυνατή η αριστοποίησή τους, ως προς παραμέτρους διατήρησης των όχι ανανεώσιμων περιβαλλοντικών πόρων, αποφόρτισης της οικονομίας από οχλούσες δραστηριότητες συμβατότητας δράσης με το φυσικό περιβάλλον. Με την αξιοποίηση όλων των φιλικών τεχνολογιών. Με αξιολόγηση των νέων κοινωνικών πραγματικοτήτων, που αφορούν στη διαστρωμάτωση, στις ηλικιακές κατανομές, στις επιθυμίες και ανάγκες της κοινωνίας, και παραλλήλωση των δραστηριοτήτων μ' αυτές. Με ανάπτυξη των συνθηκών για αυξημένη ασφάλεια εργασίας και υγιεινές εργασιακές συνθήκες.

Από την επιγραμματική αυτή απαρίθμηση, που, βέβαια, παραλείπει αρκετά πράγματα, όπως είναι φυσικό, μπορεί να δει κανείς χαρακτηριστικά τι δίνει ή, αν θέλετε, τι μπορεί να δώσει με σωστή αξιοποίηση ο μηχανικός στη διοίκηση, πέραν φυσικά από τις καθαρά τεχνικές του λειτουργίες στη διοίκηση των έργων. Συγχρόνως, ας μου επιτραπεί να παρατηρήσω, ότι η μοναδική ζωτική και εθνικής σημασίας λειτουργία όπου ο μηχανικός δεν έχει τον πρώτο ρόλο, τουλάχιστον στο υποχρεωτικό της στάδιο, είναι η παιδεία. Ενώ, βέβαια, στην επαγγελματική παιδεία και στην τριτοβάθμια εκπαίδευση ο μηχανικός παίζει καθοριστικό ρόλο.

Στις αναπτυγμένες χώρες του κόσμου, χώρες με ανοιχτές, ελεύθερες οικονομίες, επικρατεί σήμερα το δόγμα της ευέλικτης διοίκησης με επιτελική λειτουργία, υψηλό γνωστικό επίπεδο και γρήγορες αποκεντρωμένες διαδικασίες. Συνεπώς, σ' αυτές τις διοικήσεις, υπάρχουν κυρίως θέσεις όχι πια για διεκπεραιωτές εντολών απλούς, αλλά για παραγωγούς αποτελεσμάτων. Αυτό, δηλαδή, που συνήθως λέμε με τον αγγλοσαξονικό όρο μάντζερς. Επίσης, η σημερινή δομή στο τεχνικό μέρος της διοίκησης δεν αντιστοιχεί με την απαρχαιωμένη γραμμική μορφή: υποδιευθυντές, τμηματάρχες κ.λπ., αλλά με τη λογική και

αποτελεσματική μορφή, αναθέτω αποστολές, αναλαμβάνω και εκτελώ αποστολές. Η μονάδα, δηλαδή, με την οποία λειτουργεί πια η διοίκηση, δεν είναι η εντολή, αλλά η ολοκληρωμένη αποστολή. Φυσικό είναι, λοιπόν, ότι όλο και περισσότερο οι θέσεις αυτής της μορφής, των στελεχών, δηλαδή, που μπορούν να εκτελούν αποστολές, ανατίθενται στους μηχανικούς, που από την παιδεία τους σχεδιάζουν σε ολοκληρωμένη μορφή, την τεχνική και οικονομική μορφή και σκέψη, είναι επομένως, οι πιο κατάλληλοι για την εκτέλεση των συμπλόκων μορφών αποστολής, που συνεπάγεται η σημερινή μορφή της διοίκησης.

Δεν είναι τυχαίο, λοιπόν, το γεγονός, ότι σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, αναφέρω πρόχειρα τη Γαλλία και την Ισπανία, υπάρχει έλλειμμα μηχανικών, εξαιτίας ακριβώς της απορρόφησής τους στις θέσεις κορυφαίας διοίκησης των ιεραρχιών. Αυτό που αποκαλούμε, τοπ μάντζεμεντ. Στο σύνολο της Κοινότητας, μάλιστα, το σχετικό έλλειμμα είναι περίπου 45.000 ατόμων το χρόνο. Και από αυτό ξεκίνησε και η οδηγία 4988, θα έχετε υπόψη σας αυτή την ανόητη και αντιεπισημονική οδηγία, που ευτυχώς ήδη φαίνεται ότι αδρανοποιείται ακόμα και στις χώρες που αρχικά πίεζαν για να νομοθετηθεί. Είναι η περίφημη ιστορία, της εξίσωσης των εχόντων σπουδές ολιγοτέριων χρόνων, με ανθρώπους δετών σπουδών.

Ύστερα, βέβαια, από τα παραπάνω αναφερόμενα φαίνεται αυτονόητη η αιτιολογία, που οι μισθολογικές κλίμακες που αφορούν στις αμοιβές των μηχανικών στην προοδευμένη Ευρώπη, είναι πολύ διαφορετικές από αυτές που υπάρχουν στη χώρα μας. Με στοιχεία του Βρετανικού Ινστιτούτου το 1987, υπάρχει και κάποιος πίνακας συνημμένος στην εισήγηση, ο μέσος μισθός του μηχανικού, ήταν 420.000 δραχμές. Έναντι περίπου 100.000 του αντίστοιχου μέσου ελληνικού. Και σημειώνω ότι επελέγη η χώρα για να δοθεί το παράδειγμα, το Ηνωμένο Βασίλειο δηλαδή, διότι οι μισθοί εκεί είναι αρκετά μικρότεροι, απ' ό,τι είναι στη Γερμανία, Ολλανδία, Ιαπωνία, ΗΠΑ, Βέλγιο, Γαλλία κ.λπ. Δεν είναι, δηλαδή, από τους πολύ ψηλούς.

Ανταποκρινόμενος και στην παρότρυνση του προέδρου και επειδή αισθάνομαι ότι μακρυγόρησα και λίγο, στερώντας πολύτιμο χρόνο από τους πολλούς και έγκυρους ομιλητές μας, θα παραδώσω το βήμα, ευχόμενος πλήρη επιτυχία στη διημερίδα και εκφράζοντας την ελπίδα να αξιοποιηθούν τα συμπεράσματά της, από αυτούς που μπορούν να μεταφράσουν την πολιτική βούληση σε πράξεις. Συγχρόνως, δηλώνοντας ότι όπως πάντοτε οι Έλληνες μηχανικοί - δημόσιοι λειτουργοί έτσι και τώρα κάνουν το καθήκον τους. Αλλά νομίζω, ότι είναι πια καιρός να πάψουμε να αποτεινόμεστε στο αίσθημα καθήκοντος και την προσήλωση των μηχανικών στο όραμα της εθνικής ανάπτυξης και να κάνουμε ουσιαστική την αναγνώριση της πολιτείας στην προσφορά των μηχανικών. Σας ευχαριστώ, συνάδελφοι.

Πρόεδρος: Σ' ευχαριστούμε και εμείς πολύ, επόμενος ομιλητής είναι ο πρόεδρος της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας, ο δήμαρχος Αθηναίων, ο συνάδελφος Κουρής.