

Αριθ. Πρωτ.: 31648

Ηράκλειο, 21 Σεπτεμβρίου 2017

Παρέμβαση
Προέδρου ΣΑΤΕ Ζαχαρία Αθουσάκη,
στο Αναπτυξιακό Συνέδριο Κρήτης 20-21 Σεπτεμβρίου 2017

Αγαπητοί Σύεδροι,

Μιλάμε σήμερα για την ανάπτυξη μέσω των υποδομών αλλά σημαντικό είναι να αναφερθούμε στο κατασκευαστικό γίνεσθαι του πώς αυτή θα υλοποιηθεί. Όταν ο ιδιωτικός τομέας δεν επενδύει σε κανένα κλάδο της οικονομικής παραγωγής το ίδιο το Κράτος θα πρέπει να γίνεται **"μπροστάρης"** στην δημιουργία της **ανάπτυξης** μέσω των υποδομών και κατασκευών, αυξάνοντας τις δημόσιες επενδύσεις, και δημιουργώντας το κατάλληλο κλίμα προς την κατεύθυνση αυτή. Με αυτήν την άποψη γνωρίζουμε ότι συμφωνεί και η Δημόσια Διοίκηση, ωστόσο μέχρι και σήμερα δεν υπήρξε η απαιτούμενη "δημοσιονομική ανάσα" για να υλοποιηθεί.

Σήμερα στις Υποδομές, προερχόμενες από ένα ΕΣΠΑ 2007-2013, όπου απαιτήθηκε να αναλωθούν **6 δις ευρώ** επί πλέον εις βάρος του νέου ΕΣΠΑ για να κλείσουν ή να συνεχιστούν ως **"έργα γέφυρα"**, δημιουργείται ένα άγονο **τοπίο ελάχιστων δημοπρατήσεων** τόσο μικρών όσο και μεσαίων έργων.

Το αποτέλεσμα είναι οξύς ανταγωνισμός, αθέμιτος ανταγωνισμός και προσφορές στις ελάχιστες δημοπρατήσεις έργων **10% - 25%** κάτω του κόστους.

Όλα αυτά συνεπάγονται **χρονοβόρες διαδικασίες αποπεράτωσης** και αμφιλεγόμενη **ποιότητα κατασκευής** των έργων, φαινόμενο που τελικώς αποβαίνει εις βάρος του κοινωνικού συνόλου και των χρηστών των έργων. Ταυτόχρονα, αυτό το φαινόμενο θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια σε κατάρρευση των υγιών επιχειρήσεων, οι οποίες δεν μπορούν να ανταγωνιστούν προσφορές κάτω του κόστους και μοιραία είτε θα έχουν μηδενικό κύκλο εργασιών είτε θα αναγκαστούν να εμπλακούν σε μία διαδικασία ζημιολόγων προσφορών που και πάλι θα τις οδηγήσει **σε κλείσιμο**.

Το τελικό αποτέλεσμα θα είναι **νέα γενιά πτωχευμένων εταιρειών** καθώς και παραγωγή μη ποιοτικά στοχευμένων και εγκαίρων έργων στην χρήση των πολιτών.

Το Υπουργείο (όταν εμείς οι Μηχανικοί μιλάμε για Υπουργείο εννοούμε πάντα αυτό των Δημοσίων Έργων, σήμερα Υποδομών) έχει αντιληφθεί τη σοβαρότητα του προβλήματος και θέσπισε στον **N.4412/2016** την δυνατότητα ελέγχου των **αναθετούσων** αρχών επί των ασυνήθιστα χαμηλών προσφορών καθώς και την δυνατότητα έκδοσης **εγκυκλίου του Υπουργείου Υποδομών** προκειμένου να δίδονται κατευθύνσεις στις Αναθέτουσες Αρχές για τον αντικειμενικό και ενιαίο τρόπο ανάδειξης των Ασυνήθιστα Χαμηλών Προσφορών.

Αυτή η πρωτοβουλία του Υπουργείου συνιστά μία θετική και αναγκαία, κατά την άποψη του ΣΑΤΕ, πρόβλεψη αφού η παραχώρηση στις αναθέτουσες αρχές να αξιολογούν αυτές τότε μία προσφορά είναι ασυνήθιστα χαμηλή, να ζητείται αιτιολόγηση, και εάν η υποβληθείσα αιτιολόγηση δικαιολογεί επαρκώς την οικονομική προσφορά, αποτελεί **«λευκή επιταγή» για αυθαιρεσίες και ανομίες κάθε μορφής**.

Πρόσφατα ο Υπουργός συγκρότησε **Ειδική Ομάδα Εργασίας** και με τη δική μας συμμετοχή. Περιμένουμε η Ειδική Ομάδα Εργασίας να καταλήξει σε συγκεκριμένα και εφαρμόσιμα συμπεράσματα τα οποία ελπίζουμε να σταματήσουν το φαινόμενο οι αναθέτουσες αρχές να αναδεικνύουν αναδόχους μειοδότες εταιρείες με προσφορές που αντικειμενικά **δεν μπορούν να υλοποιηθούν**.

Γνωρίζουμε ότι και σε ένα ακόμη διαχρονικό αίτημά μας ο Υπουργός έχει συμβάλει σημαντικά ως Πρόεδρος του ΤΕΕ: Την προώθηση επί τέλους ενός **"Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Έργων"**, που από χρόνια ζητούμε και έχουμε υποβάλλει κατάλληλες προτάσεις, για

να μπορεί να υπάρξει ένα παραμετροποιημένο σύστημα ελέγχου των απαράδεκτα χαμηλών προσφορών. Ελπίζουμε το αυτό να πράξει και ως Υπουργός.

Η Χώρα (και φυσικά και η Περιφέρεια Κρήτης), έχει επείγουσα ανάγκη από ένα μεσο-μακροπρόθεσμο πρόγραμμα, αν θέλουμε να ορθοποδήσει και στη συνέχεια να ακολουθήσει μια αναπτυξιακή πορεία.

Χρειάζεται ένας **“Στρατηγικός Σχεδιασμός”** για την βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη μέσω των **υποδομών με μικρά, μεσαία και μεγάλα έργα με ισόρροπη κατανομή** με έργα ταχείας απόσβεσης και πολλαπλασιαστικής αξίας, που να βοηθούν τις αναγκαίες παραγωγικές δραστηριότητες κάθε περιοχής (τουρισμός, αγροτική οικονομία, βιοτεχνική ή βιομηχανική παραγωγή κλπ), προοπτική που θα επηρεάσει άμεσα και τα φορολογικά έσοδα και τις ασφαλιστικές εισφορές, αλλά κυρίως την ανεργία.

Ωστόσο, λόγω διαθέσεως σημαντικών πιστώσεων του νέου ΕΣΠΑ στο κλείσιμο των παλιών έργων, στο αμέσως επόμενο διάστημα, δεν θα υπάρξει πρόγραμμα αρκετών κατασκευαστικών έργων, παρά τις θέσεις και τις προγραμματικές δηλώσεις της κυβέρνησης.

Χαρακτηριστικά είναι και τα στοιχεία που τηρεί ο ΣΑΤΕ στην βάση δεδομένων του αφού οι δημοπρατήσεις έργων άνω των **2 εκ. € το πρώτο 9μηνο του 2017 ήταν μόλις 148 έναντι 219 του 2014, 336 του 2013 και 298 του 2012.**

Διαπιστώνεται δηλαδή ότι εάν δεν εξευρεθούν επιπλέον πηγές χρηματοδότησης ακυρώνεται κάθε ελπίδα για πολλαπλασιαστική θετική επίπτωση στο σύνολο της οικονομίας από την κατασκευή των έργων, προκαλώντας ανησυχία και σε πολλούς άλλους παραγωγικούς κλάδους, βιομηχανικούς, βιοτεχνικούς και εμπόριο, φυσικά και στο πλήθος των απασχολούμενων στον τομέα.

Για να δρομολογηθούν όμως πολλές επενδύσεις σε σύντομο χρόνο, **απαιτείται** συγκρότηση σχεδίων επενδύσεων με αξιοπιστία και πληρότητα, ανεύρεση πρόσθετων χρηματοδοτικών πόρων και υιοθέτηση ταχύτατων και ευέλικτων διαδικασιών λήψης αποφάσεων.

Χρειάζονται νέα Χρηματοδοτικά εργαλεία αλλά και ανανέωση ήδη εφαρμοσμένων μεθόδων όπως οι παραχωρήσεις, οι αντιπαροχές και η εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων για τις μη ελκυστικές αλλά αναγκαίες υποδομές μέσω των εσόδων που μπορούν να δημιουργήσουν άλλες, πιο ελκυστικές.

Συγκεκριμένα:

- Για την κατασκευή του ΒΟΑΚ θα πρέπει πρώτα από όλα να εξεταστεί η νέα χάραξη του ΒΟΑΚ στα περισσότερα σημεία της σημερινής διαδρομής προκειμένου να αποφευχθεί η μη συμβατή διέλευσή του πλησίον ξενοδοχείων και λοιπών τουριστικών υποδομών ώστε και να δοθεί η δυνατότητα αρκετά φθηνότερων απαλλοτριώσεων αλλά και προκειμένου να εισαχθεί σε νέα γεωμετρικά στοιχεία με την εξυπηρέτηση παράλληλων δρόμων των τοπικών κοινωνιών οπότε θα είναι εφικτή και η καθιέρωση διοδίων χωρίς προβλήματα. Σήμερα η υποσχόμενη χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ σκοντάφτει στην βιωσιμότητα του έργου με τη μέθοδο της ρήτρας διαθεσιμότητας. Αυτό το εμπόδιο μπορεί να ξεπεραστεί εάν μετά την κατάργηση του σημερινού αεροδρομίου του Ηρακλείου, η οποία υπολογίζεται μετά από πέντε περίπου έτη, αξιοποιηθεί κτηματομεσιτικά (real estate) το αξιόλογο “φιλέτο” μεγάλης εκτάσεως σε συνδυασμό με την ανενεργή πλέον παρακείμενη στρατιωτική περιοχή και αποτελέσει εγγύηση προς την ΕΤΕπ για τον σημερινό δανεισμό. Παράλληλα δεν ξεχνούμε βέβαια την μέθοδο βινιέτα (χρονοχρέωση κυκλοφορίας οχημάτων).

- Για την επι πενταετία τουλάχιστον παράταση λειτουργίας του σημερινού αεροδρομίου υπάρχει έντονη ανάγκη έργων αποσυμφόρησης, τα οποία μπορούν να χρηματοδοτηθούν με τη μέθοδο της αντιπαροχής, πχ. μέσω της μίσθωσης περισσότερων εμπορικών χώρων στα υφιστάμενα αεροδρόμια αρμοδιότητας ΥΠΑ.

- Για την δημιουργία νέων πόλων τουριστικής αξιοποίησης μπορούν να διατεθούν προς παραχώρηση / εκμετάλλευση κοντινά νησιά βραχονησίδες (βλ. νήσο Ντία, Γραμβούσσα, Παξιμαδία, κ.λ.π.) που θα δομηθούν ελκυστικά προς τον επισκέπτη /τουρίστα με την δημιουργία υποδομών όπως: Συνεδριακά κέντρα, Ξενοδοχεία, Ζώνη αναψυχής/ αθλοπαιδιών, Λιμενικές εγκαταστάσεις, Μαρίνες, Θεματικά Πάρκα, κ.α.

Πέραν από την κινητοποίηση των ιδιωτικών κεφαλαίων (ΣΔΙΤ, Παραχωρήσεις) για την κατασκευή των απαραίτητων έργων θα πρέπει να εξεταστούν οι δυνατότητες χρηματοδότησης μέσω του **“προγράμματος Γιούγκερ”**, της **ΕΤΕπ**, και άλλα πολλά έργα και ίσως της έκδοσης **Ομολόγων Έργων**, με τη μεγάλη εμπειρία που έχει το νησί από τα ναυτιλιακά γινόμενα του παρελθόντος.

Σε όλες τις περιπτώσεις ωστόσο χρειάζεται και ένα υγιές Ελληνικό Τραπεζικό σύστημα.

Εύχομαι καλά αποτελέσματα στις εργασίες του Συνεδρίου σας.

Σας ευχαριστώ.
Ζαχαρίας Αθουσάκης