Έργα αναγκαία για την αναβάθμιση της Αττικής από το κυκλοφοριακό παραπέμπονται στις καλένδες εξαιτίας πόρων.

Κατασκευές

Λύσεις χρηματοδότησης για τα μεγάλα έργα κατασκευών

ΝΕΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΠΡΟΤΖΕΚΤ

ΑΠΟ ΤΟΝ **ΝΙΚΟ ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ**

Την **ανάγκη** ανάπτυξης **νέων χρηματοδοτικών εργαλείων** για την υλοποίηση έργων υποδομής προτάσσουν φορείς του κατασκευαστικού κλάδου, με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον. Όπως τονίζουν στελέχη της αγοράς, ήδη από την επόμενη προγραμματική περίοδο, διαφαίνεται ότι η εξασφάλιση κοινοτικών κονδυλίων για υποδομές θα είναι πιο δύσκολη για χώρες όπως η Ελλάδα, που εξακολουθεί να στερείται σημαντικών έργων, ενεργειακών, αιθεροδρομικών και διαχείρισης υδάτινων πόρων, ακόμα και οδικών ή συγκοινωνιακών, όπως στην περίπτωση της Αττικής.

Παρότι μοιάζει παράδοξο για ένα τέτοιο ζήτημα να βρίσκεται στην ημερήσια διάταξη, με δεδομένο τον τεράστιο όγκο έργων που υλοποιείται στη χώρα σήμερα, θα πρέπει να υπολογιστεί το γεγονός ότι **καθ' όλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, οι επενδύσεις σε νέες υποδομές κατέρρευσαν**, δημιουργώντας ένα σημαντικό έλλειμμα. Σε σχετική ανάλυση της **Eurobank** είχε σημειωθεί ότι κατά την περίοδο από το 2011 έως το 2023 οι πόροι που κατευθύνθηκαν στις υποδομές ήταν αισθητά χαμηλότεροι, με αποτέλεσμα η μείωση του πάγιου κεφαλαίου που σημειώθηκε το διάστημα αυτό να αφαιρέσει από την οικονομία συνολικά 40,2 δισ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές. Εξ αυτών, το 24%, ή 9,6 δισ. ευρώ, προήλθε από τον θεσμικό τομέα της γενικής κυβέρνησης. Έχει υπολογίζεται ότι **οι δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές θα πρέπει να μεγεθύνονται σε μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξεως του 4,4% του ΑΕΠ για μία δεκαετία**, ώστε να αναπτυθούν πλήρως οι απώλειες του δημόσιου κεφαλαίου κατά τη διάρκεια της κρίσης χρέους.

Η **Αττική** ήδη αποτελεί μεγάλο «πονοκέφαλο», καθώς το κυκλοφοριακό θα εξελιχθεί σε μείζον πρόβλημα τα επόμενα χρόνια και ενώ πλέον είναι ανέφικτη η εξασφάλιση κοινοτικών πόρων, με αποτέλεσμα σημαντικά έργα να παραμένουν μετέωρα, με πιο χαρακτηριστική την περίπτωση των νοτίων προαστίων, όπου αναπτύσσεται το Ελληνικό, αλλά και τον άξονα της Λ. Κηφισού. Πριν από μερικές εβδομάδες, μιλώντας σε ειδική ημερίδα με αντικείμενο τα έργα ΣΔΙΤ και Παραχωρήσεων, **ο πρόεδρος του ΣΤΕΑΤ**, που εκπροσωπεί τις εταιρείες των δύο μεγαλύτερων τάξεων του εργολαβικού πτυχίου, **Γιώργος Συριανός**, αναφέρθηκε στην πρωτοβουλία του Υπερταμείου να δημιουργήσει το **Ελληνικό Επενδυτικό Ταμείο Υποδομών** (σ.σ.: συστάθηκε στις αρχές Ιουνίου και διαθέτει ήδη διοικητικό συμβούλιο), το οποίο εκτιμάται ότι θα αξιοποιήσει μέρος των κεφαλαίων του Εθνικού Επενδυτικού Ταμείου (sovereign fund), αλλά και θα επιδιώξει περαιτέρω μόχλευση με κατεύθυνση τη χρηματοδοτική συμβολή σε έργα υποδομών.

Παράλληλα, ο κ. Συριανός επισήμανε την ανάγκη σύστασης ενός **Εθνικού Ταμείου Έργων Υποδομής**, που αποτελεί πάγια θέση και του ΣΤΕΑΤ. Αναφέρθηκε στο παράδειγμα του Καναδά, όπου έχει συσταθεί ο φορέας χρηματοδότησης Canada Infrastructure Bank (CIB), με παροχή επενδυτικών κινήτρων και κεφαλαίων σε ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς, με σκοπό τη χρηματοδότηση έργων μεσοπρόθεσμου χαρακτήρα, ιδίως στις μεταφορές, στο νερό και στην ενέργεια. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΣΤΕΑΤ, ένα τέτοιο Επενδυτικό Ταμείο θα μπορούσε αρχικά να χρηματοδοτηθεί από τέλη διοδίων ή λιμανιών, μερίδιο από φόρους καυσίμων και κυκλοφορίας, κοινοτικά κονδύλια, όπως το νέο Ταμείο Ανάκαμψης και το επόμενο ΕΣΠΑ, «πράσινα» ομόλογα Έργων (Project Bonds), τέλη ρύπων, αλλά και τον ίδιο τον κρατικό προϋπολογισμό. Σε δεύτερο χρόνο, θα μπορούσε να κινητοποιήσει και κεφάλαια ιδιωτών για τη χρηματοδότηση έργων. Πρόκειται στην ουσία για ένα «υπερταμείο», το οποίο θα συγκεντρώνει πόρους από διάφορες πηγές, ώστε να μοχλεύπούν κεφάλαια για κάθε είδους έργο.

Εν τω μεταξύ, εκτός από ζητήματα χρηματοδότησης μελλοντικών έργων, σημαντικά παραμένουν και τα «παράπονα» των μικρότερων εταιρειών του κλάδου. Πέρα από το χρόνιο πρόβλημα των καθυστερήσεων στις πληρωμές που καλούνται να αντιμετωπίσουν, οι **θεσμικοί φορείς των εταιρειών (ΣΑΤΕ, ΠΕΣΕΔΕ και ΠΕΔΜΕΔΕ) σχεδιάζουν να προσφύγουν στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων**, ώστε να αναπτρέψουν πρόσφατη νομοθετική διάταξη, η οποία αυξάνει υπερβολικά το νομικό κόστος των προσφυγών στο πλαίσιο διαγωνιστικών διαδικασιών.

Πρόκειται για μια ρύθμιση η οποία επιχειρεί να αποτρέψει παρελκυστικές προσφυγές, που πράγματι αποτελούν ένα ζήτημα στους διαγωνισμούς και μια μέθοδο που μετέρχεται μερίδα εταιρειών, προκειμένου είτε να πλήξει τον ανταγωνισμό, είτε να διεκδικήσει ανταλλάγματα, ώστε να αποσύρει τη διεκδίκηση αυτή. Ωστόσο, σύμφωνα με τους θεσμικούς φορείς του κλάδου, η επίμαχη διάταξη, έτσι όπως είναι διαμορφωμένη, καταλήγει να πλήττει καίριο το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα στην έννομη προστασία, δημιουργώντας σοβαρά εμπόδια στην πρόσβαση των επιχειρήσεων στη δικαστική κρίση.

Συγκεκριμένα, **το σχετικό παράβολο αυξάνεται από 0,1% της αξίας της σύμβασης που ήταν μέχρι σήμερα, σε 0,5%**, με ελάχιστο ποσό τα 1.500 ευρώ (από 500 ευρώ) και μέγιστο τις 30.000 ευρώ (χωρίς ΦΠΑ), για συμβάσεις αξίας από 6 εκατ. ευρώ και πάνω (από 5.000 ευρώ που ήταν μέχρι πρόσφατα για συμβάσεις από 5 εκατ. ευρώ και πάνω). Όπως τονίζεται, με τον τρόπο αυτό αυξάνεται δυσανάλογα και αποτρεπτικά για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις το κόστος άσκησης προσφυγής. Προβληματικό είναι και το γεγονός ότι, είτε η αξία της σύμβασης είναι 6 εκατ. ευρώ, είτε 60 εκατ. ευρώ, το κόστος της προσφυγής είναι το ίδιο, δηλαδή 30.000 ευρώ.

Επισημαίνεται επίσης ότι αγνοήθηκαν οι θέσεις της Οικονομικής Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ), η γνώμη της αρμόδιας Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ), όπως επίσης και η έκθεση ελέγχου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, όπου εντοπίζονται επαναλαμβανόμενες ουσιώδεις παραβιάσεις νομιμότητας κατά την ανάθεση συμβάσεων μεγάλης οικονομικής αξίας των φορέων της γενικής κυβέρνησης.

Μπορεί ο κατασκευαστικός κλάδος να διανύει περίοδο άνθησης, ωστόσο δεν λείπουν τα προβλήματα, με τη χρηματοδότηση κρίσιμων έργων να αποδεικνύεται «πονοκέφαλος»

Ανάγκη το Εθνικό Ταμείο Έργων Υποδομής

Παράλληλα, ο κ. Συριανός έκανε λόγο, για πρώτη φορά, για μια **πρόταση τιτλοποίησης χρεών**, που αφορούν προηγούμενες χρηματοδοτήσεις σε έργα υποδομής, ώστε να δημιουργηθεί νέος χρηματοδοτικός χώρος για επένδυση σε νέα έργα. Δηλαδή δάνεια που σχετίζονται με υφιστάμενες υποδομές και δεν έχουν ακόμα αποπληρωθεί, να τιτλοποιηθούν και να πουληθούν, ώστε να απελευθερωθούν νέοι πόροι για νέες χρηματοδοτήσεις. **Η Ε.Ε. υπολογίζει ότι το πρωτογενές χρέος που αφορά υποδομές ανέρχεται σε 1,6 τρισ. ευρώ.** Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε ενδεχομένως να ξεκινήσει μια προεργασία, στο πλαίσιο σχετικού δημοσίου διαλόγου, για να δημιουργηθεί μια δευτερογενής αγορά χρέους. Σύμφωνα με τον κ. Συριανό, το μοντέλο τιτλοποίησης δανείων που ακολουθήσαν οι τράπεζες, μετατρέποντας χρέος σε ιδιώτες και εκδίδοντας ομόλογα, θα μπορούσε να βρει εφαρμογή και στον κλάδο των κατασκευών, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν νέα έργα. Πάντως, όπως σημείωσε στην ίδια ημερίδα **ο υφυπουργός Υποδομών, Ν. Ταχιάος, το αξιόχρεο της χώρας δεν της επιτρέπει να προχωρήσει σε μια τέτοια διαδικασία.**