

## Πως μπορούν να συμβάλλουν οι μελετητές στην υπέρβαση της κρίσης;

Κύριε Πρόεδρε,

Πρώτα από όλα, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την τιμητική πρόσκληση να απευθυνθώ σήμερα στα μέλη σας.

Κυρίες και Κύριοι,

Η επταετής οικονομική ύφεση έχει οδηγήσει σε δραματική μείωση των επενδύσεων σε υποδομές στη Χώρα μας και αυτό προβλέπεται να μην αλλάξει σε σύντομο χρόνο.

Η δραματική μείωση των επενδύσεων έχει ως αποτέλεσμα να είναι υπερβολικά μεγάλες οι εκπτώσεις που προσφέρονται στους διαγωνισμούς, να μην προχωρούν οι μελέτες και οι κατασκευές και να οδηγείται στην καταστροφή όλος ο τεχνικός κλάδος.

Τι άραγε μπορεί να γίνει; Στα επόμενα λίγα λεπτά θα προσπαθήσω να διατυπώσω θετικές σκέψεις και προτάσεις.

Ασφαλώς και δεν πρέπει να λησμονούμε πως πορευτήκαμε μέχρι τώρα, με τα πολλά αρνητικά μας. Το κρίσιμο όμως είναι να αποκτήσουμε συναντίληψη όσον αφορά στο τι πρέπει να επιδιώξουμε σήμερα.

Η πολιτική υλοποίησης ΔΕ πρέπει:

- ⊙ να συμβάλλει ουσιαστικά στην εθνική προσπάθεια για την υπέρβαση της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης.
- ⊙ να αποδίδει στον ελληνικό λαό ανταποδοτικά έργα με εύλογο κόστος και χρόνο κατασκευής και με καλή ποιότητα.

Ειδικότερα, η πολιτική υλοποίησης ΔΕ πρέπει:

- ⊙ να αυξήσει την απασχόληση στον τεχνικό κλάδο.
- ⊙ να ενισχύσει τις υγιείς μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
- ⊙ να διευκολύνει τις μελετητικές και κατασκευαστικές εταιρίες στην ανάληψη έργων στο εξωτερικό.

Κυρίες και Κύριοι,

Σε περίοδο οικογενειακής οικονομικής στενότητας, ο νοικοκύρης σκέφτεται πολύ το πως θα ξοδέψει τα λιγοστά χρήματα του, γιατί αυτά πρέπει να πιάσουν τόπο οπωσδήποτε, δεν θα έχει ευκαιρία να διορθώσει λάθη. Δηλαδή, το μελετάει καλά. Έτσι πρέπει να κάνει και η Χώρα μας. Με άλλα λόγια, πρέπει να αυξηθεί το ποσοστό της δαπάνης που αντιστοιχεί στη μελέτη και επίβλεψη έναντι εκείνου της κατασκευής. Δείχνει όμως να μην το έχουμε κατανοήσει.

Για να επανακάμψει η εθνική οικονομία σε αναπτυξιακή τροχιά, τώρα που τα επενδυτικά κεφάλαια σπανίζουν, είναι αναγκαίο, μεταξύ άλλων, να προχωρήσουν ανταποδοτικές επενδύσεις στις δημόσιες υποδομές, αποφεύγοντας τα σφάλματα του παρελθόντος. Ο σχεδιασμός των έργων πρέπει να στηρίζεται σε αξιόπιστες αναλύσεις κόστους-οφέλους, ώστε να εγγυάται την οικονομική βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα των επενδύσεων. Προτεραιότητα πρέπει να απονέμεται σε έργα χαμηλού προϋπολογισμού που δημιουργούν συνέργειες με άλλα ή τα ολοκληρώνουν και εξυπηρετούν όσο περισσότερες κατά το δυνατόν ανάγκες.

Σε πολλές περιπτώσεις έργων στο παρελθόν, η μελέτη δημοπράτησης έχρηζε ουσιαστικών βελτιώσεων, που ήταν δυνατό να επιτευχθούν όχι μόνο με ελάχιστη επίπτωση στο χρονοδιάγραμμα αλλά και πολλές φορές με μείωση της δαπάνης. Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές πρέπει να υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της (Value for Money). Δηλαδή, θα πρέπει να μελετάται ορθολογικά και με πληρότητα.

Π.χ., τα έργα οδικής ασφάλειας είναι από τα πλέον ανταποδοτικά και δεν απαιτούν αδειοδοτήσεις. Πριν τέσσερα χρόνια δρομολογήθηκε Πρόγραμμα έργων οδικής ασφάλειας σε όλο το εθνικό δίκτυο και οι μελέτες ολοκληρώνονται, με μεγάλη καθυστέρηση είναι αλήθεια. Σε πρώτη φάση, θα μπορούν να δημοπρατηθούν άμεσα σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας δεκάδες έργα ώστε να απασχοληθούν μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Με άλλα λόγια, τα έργα αυτά σε σύγκριση με την κατασκευή νέων δρόμων είναι πλέον ανταποδοτικά, απασχολούν περισσότερους μηχανικούς και τεχνίτες και απορροφούν τους πόρους ταχύτερα. Όμως τα έργα αυτά δεν έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα 2014-2020.

Είναι αναγκαίο να διερευνηθεί το ταχύτερο με τη βοήθεια προκαταρκτικών μελετών και αναλύσεων κόστους – οφέλους το όλο φάσμα των ευκαιριών και να καταστρωθεί και εγκριθεί Εθνικός Στρατηγικός Σχεδιασμός.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός είναι λειτουργία και ταυτόχρονα εργαλείο κάθε τεχνικής διεύθυνσης και ότι όλες υποχρεούνται να συμβάλλουν σε αυτόν. Δηλαδή, επιτυχής εθνικός σχεδιασμός πραγματοποιείται εκ των κάτω και όχι εκ των άνω.

Κυρίες και Κύριοι,

Προκειμένου να αποδίδονται στον ελληνικό λαό ανταποδοτικά έργα με εύλογο κόστος και χρόνο κατασκευής και με καλή ποιότητα, στη σημερινή κατάσταση της υποστελέχωσης των Δημοσίων Υπηρεσιών και της μη αντικατάστασης των έμπειρων στελεχών της που αποχωρούν, είναι απολύτως αναγκαία η άμεση και ευρεία εφαρμογή των ακόλουθων μέτρων εύλογου κόστους αλλά μεγάλης ανταποδοτικότητας:

- ⊙ Επισκόπηση και έλεγχος των μελετών ΔΕ από Ελεγκτές Μελετών.
- ⊙ Συμμετοχή Μελετητών στην εποπτεία της κατασκευής πολύπλοκων έργων.
- ⊙ Έλεγχος της κατασκευασιμότητας των μελετών από έμπειρους Κατασκευαστές.
- ⊙ Χρησιμοποίηση εξωτερικών πόρων για την υποστήριξη των Δημοσίων Υπηρεσιών (επίβλεψη κατασκευής, διαχείριση μελετών, περιβαλλοντική αδειοδότηση).
- ⊙ Συμφωνίες – πλαίσια με ανεξάρτητους διαγωνισμούς, ώστε να συντέμνεται ο χρόνος υλοποίησης των έργων.

Τα περισσότερα από αυτά όμως δεν περιλαμβάνονται στο νέο Νομοσχέδιο.

Επιτρέψατε μου να υπενθυμίσω ότι όλα αυτά εφαρμόστηκαν με επιτυχία πριν 15 χρόνια και βάλτε στο μεγάλο έργο της Εγνατίας Οδού. Αλήθεια, πότε είπαν ότι θα τελειώσει ο ΠΑΘΕ;

Επιτρέψατε μου επίσης να υπενθυμίσω ότι στο νομοσχέδιο που είχε ετοιμαστεί το 2011 υπήρχε πρόβλεψη για την δημιουργία δύο νέων κατηγοριών μελετών που αφορούσαν στις υπηρεσίες επίβλεψης έργων και διαχείρισης έργων.

Επίσης, για τη διαπίστωση της ικανοποιητικής εξέλιξης της μελέτης, πρέπει να περιλαμβάνονται υποχρεωτικά στα συμβατικά τεύχη κατάλληλες τμηματικές προθεσμίες και να θεσπισθούν διαδικασίες ταχείας αντικατάστασης μελετητή που καθυστερεί με τον επόμενο προσφέροντα.

Σε κάθε περίπτωση, η επιτυχημένη υλοποίηση ΔΕ προϋποθέτει αποτελεσματικούς Δημόσιους Φορείς με στελέχη υψηλής επαγγελματικής στάθμης. Η ουσιαστική αναβάθμιση των σημερινών δομών είναι αναγκαία και επείγει, αλλά απαιτεί ισχυρή πολιτική βούληση και οργανωτική ικανότητα, τις οποίες δεν επέδειξε επαρκώς καμία Ελληνική Κυβέρνηση μέχρι σήμερα.

Επιτρέψατε μου να υπενθυμίσω ότι για την υλοποίηση του αυτοκινητοδρόμου της Κρήτης συστάθηκε νέος φορέας από τους αποτυχημένους οργανισμούς Ανάπτυξης της Ανατολικής και της Δυτικής Κρήτης και την ΔΕΚΕ.

Αλλά και ότι διαθέτουμε, το χαλάμε. Η προωθημένη και αποτελεσματική δομή της Εγνατία Οδός ΑΕ, η οποία δημιουργήθηκε ύστερα από απαίτηση της ΕΕ αλλά με δαπάνη του ελληνικού λαού και πολλή προσπάθεια, «αφέθηκε» να απαξιώνεται προοδευτικά, αντί να εξελιχθεί σε φορέα υποδομών της Βόρειας Ελλάδας. Αλήθεια, πότε είπαν ότι θα τελειώσει το μετρό της Θεσσαλονίκης;

Κυρίες και Κύριοι,

Η Οδηγία 2004/18/ΕΚ που ισχύει σήμερα καθορίζει δύο εναλλακτικά κριτήρια ανάθεσης: χαμηλότερη τιμή ή πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη

προσφορά. Στη Χώρα μας στην ανάθεση των μελετών του δημόσιου τομέα εφαρμόζεται σήμερα μόνο κατ' επίφαση το δεύτερο κριτήριο, ενώ ουσιαστικά έχει κυριαρχήσει η χαμηλότερη τιμή λόγω των υπερβολικά υψηλών εκπτώσεων και της ανεπαρκούς τεχνικής αξιολόγησης.

Το κρίσιμο ερώτημα είναι αν η πρακτική αυτή ευνόησε την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού ή αντίθετα συνέτεινε ιστορικά στην επικράτηση άκρατου ανταγωνισμού με συνέπεια μεγάλη ζημία του Δημοσίου και καταστροφή μελετητικών γραφείων.

Η ύπαρξη άκρατου ανταγωνισμού οδηγεί σύντομα σε μη υγιή μελετητικό κλάδο, ημιτελείς μελέτες και τελικά σε μη απορρόφηση πόρων.

Το χειρότερο όλων είναι ότι ο πόλεμος υπερβολικά χαμηλών τιμών, όταν επικρατεί, εξαναγκάζει και τις υγιείς επιχειρήσεις σε αντίστοιχες κακές πρακτικές και οριακές αμυντικές τακτικές, προκειμένου να εξασφαλίσουν την επιβίωσή τους.

Είναι ανάγκη να εγκαταλειφθεί ο ισοπεδωτικός ανταγωνισμός φθηνών τιμών και να υιοθετηθεί πραγματικά η ανάθεση με συνδυασμό κριτηρίων (τιμή, χρόνος ολοκλήρωσης, ομάδα εργασίας, κόστος κύκλου ζωής του έργου κλπ).

Κυρίες και Κύριοι,

Είναι αναγκαίο να αυξηθεί σημαντικά και σε σύντομο χρόνο ο κύκλος εργασιών του Τεχνικού Κλάδου. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με δύο τρόπους: Πρώτον, με την αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων στη χώρα μας και, δεύτερον, με την ανάληψη μελετών και έργων στο εξωτερικό.

Στην σημερινή συγκυρία του υψηλού χρηματοδοτικού κινδύνου της Χώρας και των υψηλών επιτοκίων δανεισμού, πρέπει να ξαναδούμε την δυνατότητα παραχώρησης έργων μειώνοντας τον προϋπολογισμό κατασκευής τους.

Π.χ., στον εξωτερικό δακτύλιο του Παρισιού κατασκευάστηκε διώροφη σήραγγα αμφίδρομης κατεύθυνσης μόνον για επιβατηγά οχήματα, μήκους 10χλμ, με το 60% περίπου του κόστους των διδύμων σηράγγων.

Είναι τεχνικά εφικτή η σύνδεση της Περιφερειακής Υμηττού (Σακέτα) με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης (Σταθμός Παναγούλη) με διώροφη σήραγγα 2500μ. Πρέπει συνεπώς να εξετασθεί η βιωσιμότητα παραχώρησης του υπόψη έργου εύλογου κόστους (αντί της επέκτασης 10 000μ με δίδυμες σήραγγες κατά μήκος του Υμηττού).

Πρέπει επίσης να δρομολογηθούν με καινοτόμο προσέγγιση αρκετές επενδύσεις μεγάλου προϋπολογισμού, ακόμα και ξεπερνώντας σε ειδικές περιπτώσεις το υφιστάμενο πλαίσιο περιορισμών (Think out of the box).

Π.χ., η Μακρόνησος είναι το πλησιέστερο στην Αττική νησί των Κυκλάδων. Έχει έκταση 18500 στρ (το μισό της Σαντορίνης ή το τριπλάσιο της υπό παραχώρηση έκτασης στο Ελληνικό) Είναι στην πράξη ακατοίκητο και παρθένο νησί. Βέβαια, υπάρχουν δεσμεύσεις για να πολλαπλασιάζονται οι γλάροι και για λόγους ιστορικής κληρονομιάς.

Το νησί πλεονεκτεί γιατί είναι ταχύτατα προσβάσιμο από το αεροδρόμιο Βενιζέλος και το λιμάνι του Λαυρίου και συνδέεται εύκολα με τα δίκτυα ηλεκτρισμού και ύδατος της Αττικής. Μπορεί να πολεοδομηθεί και οικοδομηθεί με σεβασμό στο Κυκλαδίτικο τοπίο και Αρχιτεκτονική, τους ιστορικούς χώρους και με προστασία της αναπαραγωγής των πτηνών. Η Μακρόνησος μπορεί να προσελκύσει πολλές και μεγάλες τουριστικές επενδύσεις.

Κυρίες και Κύριοι,

Όσον αφορά στην ανάληψη έργων στο εξωτερικό, ενώ πολλοί ομιλούν για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και την απασχόληση ελληνικών πληρωμάτων, ελάχιστοι σκέπτονται το τεχνικό ανάλογο, δηλαδή ελληνικά μελετητικά γραφεία και εργοτάξια στο εξωτερικό. Δεν υπάρχει εθνική στρατηγική αξιοποίησης της παγκοσμιοποίησης.

Κύρια προϋπόθεση για την ανάληψη σημαντικών μελετών στο εξωτερικό είναι η δημιουργία φορέων μεγάλου μεγέθους, ώστε να μπορούν να ανταγωνίζονται τα διεθνή γραφεία μελετών. Πως; Μα με την συνένωση πολλών ελληνικών γραφείων. Βέβαια, οι συνενώσεις δυνάμεων στην Ελλάδα είναι δυσχερείς.

Επιτρέψατε μου να υπενθυμίσω ότι στο Νομοσχέδιο του 2011 υπήρχε η πρόβλεψη για την δημιουργία τεσσάρων γενικών κατηγοριών μελετών (Οδοποιία, Κτιριακά, Υδραυλικά και Λιμενικά).

Πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα δημιουργίας Ανωνύμων Εταιρειών μόνο για έργα του εξωτερικού, με μετόχους ελληνικά γραφεία που θα διατηρούν παράλληλα την αυτονομία τους στον Ελληνικό χώρο. Στα σχήματα αυτά θα μπορούσαν να συμμετέχουν και δημόσιοι φορείς μεγάλων έργων, ώστε να μεταβιβάζουν τον όγκο της εμπειρίας τους.

Πρέπει ακόμα να τοποθετηθούν και λειτουργήσουν αποδοτικά τεχνικοί ακόλουθοι στις πρεσβείες μας σε χώρες που υπάρχουν ευκαιρίες.

Κυρίες και Κύριοι,

Λοιπόν, τι μπορεί να γίνει;

- ⊙ Πολυετής Προγραμματισμός και Ορθολογικός Σχεδιασμός Έργων.
- ⊙ Νομοθετικές ρυθμίσεις.
- ⊙ Εκσυγχρονισμός δομών παραγωγής έργων.
- ⊙ Αύξηση Όγκου Εργασιών (Έργα Εξωτερικού, Ιδιωτικές Επενδύσεις).

Οι Έλληνες μελετητές μπορούν να συμβάλλουν στην υπέρβαση της κρίσης με την ενεργή επιστημονική και επαγγελματική υποστήριξη των ανωτέρω δράσεων.

Κυρίες και Κύριοι,

Η πραγματική μάχη της εποχής μας είναι ανάμεσα στη συντήρηση και στην καινοτομία. Και για να ρυθμίζουμε εμείς τις τύχες μας και να μην πορευόμαστε ως παθητικοί αποδέκτες μιας μοίρας που οι άλλοι μας επιφυλάσσουν, στο πλαίσιο της αμείλικτης παγκοσμιοποίησης ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να εκλογικευθούμε, δηλαδή να υπερβούμε τον σημερινό εαυτό μας.

Ευχαριστώ για την προσοχή σας.