

Ανάγκη η δημιουργία ενός νέου πλαισίου για τα μεγάλα έργα στρατηγικού χαρακτήρα

Στο χρονικό πλαίσιο που βρισκόμαστε, βλέπουμε μία μεγάλη κινητικότητα στο χώρο των υποδομών. Το πακέτο των 13 δισ.ευρώ που περιλαμβάνει λίγο-πολύ έργα γνωστά, είναι ένα σημείο αναφοράς για τον κλάδο και σίγουρα μπορεί κάποιος να πει ότι είναι ελπιδοφόρο και αναγκαίο για την αγορά. Πρόκειται για έργα σημαντικά, μεγάλα, που θα διατηρήσουν την βιομηχανία των κατασκευών και θα αναπτύξουν το επίπεδο των υποδομών της χώρας.

Υπάρχει όμως και μία άλλη πλευρά που μπορούμε να δούμε και να αναλύσουμε. Όλα αυτά τα έργα λίγο-πολύ τα γνωρίζουμε εδώ και χρόνια. Άλλα με πιο επιτυχημένη πορεία και άλλα με προβλήματα. Προβλήματα και έργα είναι δύο συνδεδεμένες λέξεις.

Αυτή η άλλη πλευρά που μπορεί να αποτελέσει ένα σημείο συζήτησης, προβληματισμού και προσοχής είναι η έλλειψη “παρθένων” projects. Σε αυτό δεν μπορεί κάποιος να κατηγορήσει συγκεκριμένα την τωρινή ή ακόμα και την προηγούμενη ηγεσία του Υποδομών. Όταν ένα έργο ξεκινά να δημοπρατηθεί το 2017 και η κατάληξη του θα φτάσει το 2022, όπως η γραμμή 4, αυτό φανερώνει σημαντική υστέρηση στην αποτελεσματικότητα των διαδικασιών. Η πολιτεία μπορεί να δημοπρατεί, αλλά οι συμμετέχοντες μπορούν να επιμηκύνουν τη διαδικασία για χρόνια και το κράτος να “σέρνεται” κατά κάποιο τρόπο από αυτή.

Ακόμα και όταν ξεκινήσουν οι κατασκευές, ο χρόνος ολοκλήρωσης τους στην Ελλάδα είναι θολός. Η επέκταση για παράδειγμα του Μετρό προς Πειραιά, ξεκίνησε τον Γενάρη του 2012 με αρχικό χρόνο ολοκλήρωσης το Φθινόπωρο του 2017. Σήμερα φτάνουμε με αγώνα να παραδοθεί τον προσεχή Ιούλιο η μισή γραμμή και το 2022 συνολικά. Δηλαδή αντί για πέντε χρόνια κατασκευής, πάμε

στα δέκα.

Αυτή η χρονική ολίσθηση των έργων από τη στιγμή που δημοπρατούνται μέχρι τη στιγμή που ολοκληρώνονται, επιφέρει αλυσιδωτά μεγάλα προβλήματα στην παραγωγή δημόσιων έργων στη χώρα. Στην χρηματοδότηση για παράδειγμα, όσο ένα έργο καθυστερεί και αποτυγχάνει να απορροφήσει στο χρόνο που πρέπει τα κονδύλια που έχει εξασφαλίσει από το ΕΣΠΑ ή την ΕΤΕπ, τόσο αυτό γίνεται εις βάρος νέων έργων που θα μπορούσαν να πάρουν σειρά για υλοποίηση.

Αυτή η κακοδαιμονία των έργων, παρασέρνει το χώρο των κατασκευών για δεκαετίες. Κάπου εδώ μπορεί να εντοπιστεί γιατί ένα έργο που διαβάζαμε ότι δημοπρατείται το 2010, παραμένει ακόμα σε κατασκευή το 2020 και γιατί δεν βλέπουμε σειρά νέων έργων, όσο περνούν τα χρόνια. Άρα ακόμα και τις πιο μεγάλες εξαγγελίες να κάνει μία κυβέρνηση, αν δεν δημιουργηθεί ένα νέο “ενισχυμένο” θεσμικό πλαίσιο για στρατηγικά έργα υποδομής, τα έργα θα παραμένουν όμηροι ενός μοντέλου όχι ιδιαίτερα πετυχημένου.

Όπως έχει δομηθεί σήμερα το περιβάλλον των μεγάλων έργων, δεν φαίνεται ότι μεγάλα έργα θα μπορέσουν σύντομα να απεγκλωβιστούν από τα δομικά προβλήματα που έχει. Περίπλοκες διαδικασίες, πολλά όργανα ελέγχου, πολλαπλές δυνατότητες προσφυγής δημιουργούν ένα ασφυκτικό περίβλημα με αποτέλεσμα ο χρόνος να περνά και να μιλάμε διαρκώς για τα ίδια έργα.

Η δημιουργία μίας ομάδας έργων στρατηγικού χαρακτήρα, που θα είναι θωρακισμένα από τις ορέξεις “πολέμου” της αγοράς αλλά και επαρκώς ώριμα που θα μπορούν να τρέχουν γρήγορα την διαγωνιστική διαδικασία, έργα που θα κατασκευάζονται σε εύλογο χρόνο και όχι σε αέναο, χωρίς τέλος και ορίζοντα, είναι μονόδρομος.

Απλοποιημένες διαδικασίες, συντομότεροι χρόνοι ελέγχου, μείωση των ανέμων νομικών εμπλοκών και αποτελεσματικότεροι θεσμικοί κανονισμοί θα βοηθήσουν τα έργα να τρέξουν πιο γρήγορα και

στην πολιτεία να μπορεί να κάνει ένα ρεαλιστικό προγραμματισμό παραγωγής έργων, όπου τα κονδύλια ΕΣΠΑ δεν θα ροκανίζονται διαρκώς από έργα-γέφυρες.

Δεν μπορεί έργα της δεκαετίας του 2000 όπως το Άκτιο-Αμβρακία να παραμένει μισοτελειωμένο λόγω εμπλοκών, η επέκταση του Τραμ προς Πειραιά να χρειάζεται 7 χρόνια εργασιών αντί για δύο, η αναβάθμιση ενός αεροδρομίου (στα Ιωάννινα) να κρατά 11 χρόνια αντί για 4 και δεκάδες άλλα παραδείγματα.

Γιατί στο τέλος της ημέρας, αυτός που χάνει είναι η αγορά που μετά διαμαρτύρεται για έλλειψη έργων αλλά και η χώρα σε αξιοπιστία που, μπορεί να προσελκύσει επενδυτές που όμως δεν είναι διατεθειμένοι να περιμένουν για χρόνια, έργα τα οποία κινούνται από το ένα επίπεδο στο άλλο με ρυθμούς χελώνας.