

Η χαμένη κατασκευαστικά δεκαετία και τι μαθήματα μας δίνει

Χαμένη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κατασκευαστικά η δεκαετία που φέτος ολοκληρώνεται. Η οικονομική κρίση που ξέσπασε το 2009 και διήρκησε σχεδόν μία δέκα χρόνια τράβηξε πίσω στο σύνολο τους τα έργα και δημιουργώντας μύρια προβλήματα στον τεχνικό κλάδο της χώρας.

Θα μπορούσε κάποιος να πει πως αυτό δεν ισχύει. Τόσα έργα ολοκληρώθηκαν σε αυτή τη δεκαετία και ιδιαίτερα από το 2015 και μέχρι σήμερα. Επεκτάσεις Μετρό (προς Ελληνικό, Ανθούπολη, Αγία Μαρίνα), 5 νέοι [αυτοκινητόδρομοι](#), σιδηροδρομικά, λιμενικά και κτιριακά έργα, όλα αυτά τα είδαμε να λειτουργούν σε αυτή τη δεκαετία.

Δυστυχώς η πραγματικότητα είναι πως αυτά τα έργα θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί χρόνια πριν αλλά η κρίση ή η κακοδιαχείριση έργων και κονδυλίων δημιούργησαν θηριώδεις καθυστερήσεις και δημιούργησαν ένα ντόμινο σε επόμενα έργα.

Ας μιλήσουμε με παραδείγματα

Η περίφημη Ολυμπία Οδός, θα έπρεπε το 2012 να έχει φτάσει στην Πάτρα και το 2013 στον ...Πύργο. Οι σήραγγες Τεμπών θα έπρεπε βάσει του αρχικού σχεδιασμού να τεθούν σε λειτουργία το 2012, ενώ η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη θα έπρεπε να λειτουργεί χρόνια πριν. Η επέκταση του Μετρό προς Ελληνικό είχε αρχικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης το 2010 ενώ τα έργα ολοκλήρωσης του διαδρόμου προσαπογειώσεων του Αεροδρομίου Μακεδονία το 2011. Ναι, μιλάμε για τον διάδρομο που θα παραδοθεί σε μερικές ημέρες. Τα σιδηροδρομικά έργα υποδομής από το Κιάτο μέχρι το Αίγιο θα έπρεπε να ολοκληρωθούν το 2010-2011 ενώ το Μετρό Θεσσαλονίκης έπρεπε να λειτουργήσει τον Οκτώβριο του 2012. Μιλάμε για το ίδιο Μετρό που [σήμερα](#)

ευχόμαστε να λειτουργήσει τον Νοέμβριο του 2020.

Αν αυτά δεν συνιστούν μία χαμένη κατασκευαστικά δεκαετία, τότε ας πανηγυρίσουμε. Η πικρή αλήθεια είναι πως αυτές οι καθυστερήσεις, που πέρα από την κρίση οφείλεται σε δομικά προβλήματα στον χώρο των κατασκευών, σε αδυναμίες του συστήματος και σε μαζοχιστικές τάσεις της αγοράς, κάθε φορά δημιουργούν τεράστια προβλήματα στην εκτέλεση των έργων και την επιβίωση των μεγάλων -και όχι μόνο- εταιρειών του κλάδου.

Κάθε φορά που ένα έργο μένει πίσω το πρόβλημα που δημιουργείται εξαπλώνεται ως ιός σε όλο το φάσμα αυτών που ασχολούνται με αυτό. Από τον Φορέα Υλοποίησης και την εργοληπτική εταιρεία μέχρι τον τελευταίο υπεργολάβο ή εργάτη. Τα έργα που αναφέραμε παραπάνω στοίχισαν στη χώρα άλλα χαμένα έργα που μετατίθενται αναγκαστικά για αργότερα και πολλές εταιρείες που πλήρωσαν με την ίδια τους την ύπαρξη αυτές τις καθυστερήσεις.

Αυτή η χαμένη δεκαετία φαίνεται τώρα που η γενιά έργων που μας κράτησε παρατεταμένη παρέα ολοκληρώθηκε και προσπαθούμε μάλλον με μεγάλη επιτυχία να επαναλάβουμε άλλη μία. Αυτό που παρακολουθούμε για παράδειγμα στον διαγωνισμό για τη γραμμή 4, είναι μία πορεία σε μία μεγάλη καθυστέρηση. Αν τα δύο εναπομείναντα σχήματα καταφέρουν και πάρουν το έργο μέχρι το τέλος του 2020, θα είναι κατόρθωμα. Υπάρχει όμως ο υπαρκτός κίνδυνος, το έργο λόγω προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί από δικαστικές διαμάχες να ακυρωθεί.

Αν τελικά συμβεί το δεύτερο, θα πρόκειται για ένα καταστροφικό για τον κατασκευαστικό χώρο γεγονός καθώς: ο διαγωνισμός θα πρέπει εκ νέου να ξεκινήσει με 3 χαμένα χρόνια. Αυτά τα 3 χρόνια θα κοστίσουν στο πρόγραμμα στο επόμενο ΕΣΠΑ 2021-2027 καθώς αντί για χρειαστούν για παράδειγμα 250εκατ.ευρώ θα χρειαστούν 400εκατ.ευρώ, χρήματα που θα αφαιρεθούν από ένα άλλο χρήσιμο για τη χώρα έργο.

Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΛΟΧΕΥΕΙ

Αυτή η τακτική, που εν πολλοίς εφαρμόζεται από την επιθετική πολιτική των διαγωνιζόμενων που υποσκάπτουν πολλές φορές τα δικά τους θεμέλια, τελικά δεν είναι μόνο μπουμέρανγκ για τους ίδιους αλλά έχει πολύ μεγαλύτερες προεκτάσεις.

Η χαμένη κατασκευαστικά δεκαετία που ζήσαμε, δυστυχώς έχει δημιουργήσει τις βάσεις για να ξαναδημιουργηθεί σε μικρότερο βαθμό. Πέρα από το έργο της γραμμής 4, σε πλαίσιο κινδύνου είναι και η Αμβρακία Οδός, τα έργα για τον λιμένα κρουαζιέρας στον Πειραιά ακόμα και η μεγάλη επένδυση του Ελληνικού που πάει από χρονιά σε χρονιά, δημιουργώντας ένα δικό της case study.

Σίγουρα ένα μεγάλο ερώτημα είναι πως θα λύσουμε αυτή η λερναία ύδρα της “κακοποίησης” των έργων και την θωράκιση τους για το κοινό καλό και ΤΙ μπορούμε να κάνουμε για να αναστρέψουμε αυτή την εικόνα, αυτή την κατάσταση; Πρέπει να δώσουμε νέα πνοή στην κατασκευή και σε όλο αυτόν τον πληγωμένο γίγαντα της Ελληνικής Οικονομίας που μπορεί να δώσει πολλά περισσότερα από αυτά που πιστεύουν μερικοί.

Γιατί μία χαμένη δεκαετία είναι αρκετή και πρέπει να δοθεί νέο όραμα, οι κατασκευές να αποκτήσουν και πάλι τα εφόδια εκείνα που θα της επιτρέψουν να δώσει δεκάδες χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας και ελπίδα όχι μόνο στους ανθρώπους αυτής της χώρας αλλά στην ίδια την χώρα.

Καλή εβδομάδα σε όλους

16.9.2019

Νίκος Καραγιάννης-ypodomes.com