

«Προτεραιοποίηση» είναι η λέξη-κλειδί που έχει αρχίσει να ακούγεται από όλο και περισσότερα χείλη στον κατασκευαστικό κλάδο, και μάλιστα όχι μόνο από μέλη των διοικήσεων των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων, αλλά εσχάτως και από υπαλλήλους παραγωγικές. Η σημασία της, όμως, είναι διαφορετική, ανάλογα με το ποιος την εκφέρει. Συγκεκριμένα, στα επίπεδα των μεγάλων εταιρειών εκφράζεται η προβληματισμός για τα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης του συνεκτελεστού «προγράμματος» που έχουν ενυψώσει, με δεδομένο ότι δεν έχουν λάβει λύσεις από το εξωτερικό και, όπου αυτό έχει υμνεί, έχει αποδειχθεί μια πολύ γραφειοκρατικά και τεχνολογικά διειδικασία, με περισσότερα μειονεκτήματα από πλεονεκτήματα.

Αντίστοιχα, ομιλήει του υπ. Εθν. Οικονομίας και Οικονομικών και του υπουργείου Υποδομών μιλώντας για την ανάγκη να επιλεγούν τα πιο κρίσιμα από τα έργα υποδομής, δηλαδή να υπάρξει μια επιλογή και προτεραιοποίηση, μιας και η χρηματοδότηση όλων αυτών των υποδομών είναι μια εξαιρετικά δύσκολη «άσκηση», μια, όπως τονίζουν, «οι πόροι δεν είναι ανεξάντλητοι». Ένα παράδειγμα προς αποφυγή είναι ορισμός το έργο της επέκτασης της Α. Κύπρου, με τον διανοητισμό να έχει ολοκληρωθεί προ διετίας, χωρίς όμως να έχει γίνει η ανάθεση, διότι, όπως επιδεικνύει, δεν κατόρθη σφικτά η εξασφάλιση χρηματοδότησης. Επίσης, το πρόγραμμα των έργων ΣΑΠ συνεκτελεί να κινείται με πιο χαμηλό ρυθμό, παρ'ότι «τρέχουν» δεκάδες διαγωνισμοί επί χάρτου, ακριβώς για λόγους εξοικονόμησης πόρων.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα όσα επισήμανε στο πρόσφατο συνέδριο Greece Transportation & Infrastructure Summit του Economist ο κ. Νίκος Μηνερωσιμ, αναπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΜΕΤΚΑ ΑΤΕ, «έχουμε ανάγκη από επενδύσεις 6-8 δισ. ευρώ ετησίως, προκειμένου να αναπληρωθεί το κενό υποδομών που έχει δημιουργηθεί από την περίοδο της οικονομικής κρίσης και το οποίο προσδιορίζεται στο 2% του ΑΕΠ». Ο ίδιος αναφέρθηκε επίσης στα προβλήματα για τις κορυφαίες μεγαλοεπιχειρήσεις της Αθηνάς και της Θεσσαλονίκης, εμποδίζοντας την αξιότιμη επενδύσεων στις υποδομές και εντός του αστικού κοινού.

Σύμφωνα με τον κ. Νίκο Παπαθανάση, αναπληρωτή υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, «το 16%-17% των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης οδεύει



► Projects και χρηματοδότηση

Μεγάλα έργα και χρονοδιαγράμματα

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΑΞΕΙΣ ΕΝ ΟΨΕΙ;

■ ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΙΚΟ ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ

Οι χρόνιες παθολογίες της παραγωγής δημόσιων έργων στην Ελλάδα και η ανάγκη προτεραιοποίησης της διαχείρισης πόρων φέρνουν γρήγορα τα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης

για σημαντικά έργα, όπως ο Ε65, ο ΒΟΑΚ, τα λεωφορεία και οι οδικές παρεμβάσεις». Ανέφερε ότι διατίθενται άνω των 9 δισ. ευρώ από εθνικούς πόρους (1,1 δισ. ευρώ έργα ΣΑΠ), 4 δισ. ευρώ από τομερικά προγράμματα για έργα υποδομών και μεταφορών και 1 δισ. ευρώ από περιφερειακά προγράμματα. Επεσήμανε επίσης ότι στα έργα τύπου ΣΑΠ υπάρχει οροφά, που αντιστοιχεί στο 0,25% του ΑΕΠ, το οποίο σχεδόν πλέον έχει κοπεί, όπως είπα. Τόνισε ότι η κυβέρνηση δεν θέλει να μεταφέρει υποχρεώσεις στις επόμενες γενιές. Τέλος, σημείωσε ότι, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του RRF και του ΕΣΠΑ από τον Ε.Ε., η κεντρική ιδέα

αυτών είναι να δοθεί επιπλέον στα κράτη-μέλη να ανακατασκευαστούν πόρους εκεί όπου υπάρχει κάθε φορά ανάγκη.

Συνεχίζοντας, τονίζοντας ότι θα υπάρξουν παρατάσεις τόσο ως προς τα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης των έργων όσο και σε εκείνα του Ταμείου Ανάκαμψης. Η εκτίμησή είναι ότι η Ε.Ε. θα συνεχίσει να χρηματοδοτεί την οικονομία της μέσω του εργαλείου του Ταμείου Ανάκαμψης, καθώς η ανάπτυξη παραμένει «αναμικτή» και ο εμπορικός πόλεμος με τις ΗΠΑ έχει καταστήσει ακόμα πιο περίπλοκη την κατάσταση. Είναι, θεωρούν ότι το πρόγραμμα θα επεκταθεί κατά ταύτακι-

απον μία διετία, έως το 2028, δίνοντας μια σημαντική «ανάσα» και στα χρονοδιαγράμματα, όπου και νέα μεσοπρόθεσμα για επιπλέον έργα.

Ειδικότερα, επισημαίνουν και «αίτια» στο θεσμικό πλαίσιο και στον τρόπο υλοποίησης των μεγάλων έργων, μιας και οι διαδικασίες συνεχίζονται. Μάλιστα, αυτές «ανοησιούνται» πολύ περισσότερο για τις κοινοπραξίες, σε σχέση με την έλλειψη προσωπικού, που είναι δεδομένα. Στο ίδιο πνεύμα παρατηρήθηκε ΕΛΛΑ μία διαρροή «κόντρα» μεταξύ του υπουργού Υποδομών και των στελεχών των μεγάλων ομίλων, ακριβώς για το ζήτημα αυτό.

Σύμφωνα με τον κ. Κων-

Στόχος αποτελεί και η εξεύρεση πόρων, κάτι που πιστοποιείται από τις συνεχείς ενισχύσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με νέα κεφάλαια.

σταντίνο Μιτζάλη, διευθύνοντα σύμβουλο της Αβαξ, απαιτείται καλύτερος συντονισμός ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς για την ολοκλήρωση ενός έργου εντός προ-βλεπόμενου και χρονοδιαγράμματος, όπως και στα μεγάλα συνεκτελεστικά του κλάδου. «Εμείς θα τις βρούμε τις λύσεις. Δεν μπορεί, όμως, αποφάσεις που χρειάζονται έναν μόνο να εκδίδονται σε τρεις ή τέσσερις μέρες, με 6, 11 αυτό συνεπαγεται για τους χρόνους εκτέλεσης και το κόστος», σημείωσε χαρακτηριστικά.

«Η ΤΕΡΝΑ θα πρέπει να εκτελέσει 2 δισ. ευρώ επένδυσης, γεγονός που σημαίνει ότι θα πρέπει να έχει συμπληρωθεί και τα αρμόδια υπουργεία», επεσήμανε ο διευθύνων σύμβουλος της ΤΕΡΝΑ, Χρήστος Παναγιωτόπουλος. «Θα πρέπει να δούμε τους παράγοντες που επηρεάζουν τα έργα, είτε αυτό είναι η αρχαιολογία είτε οι απαλλοτριώσεις, ώστε να αποφεύγουμε τις υπερβολές στους προϋπολογισμούς και τις χρονικές καθυστερήσεις. Ήδη υπάρχουν ενστάσεις και προσφυγές για τον ΒΟΑΚ. Αυτά θα πρέπει να ληθούν από την αρχή τις μέρες, ανέφερε μεταξύ άλλων.

Συμπίπτει δε στις καθυστερήσεις των υφιστάμενων: «Εξάλλω, για παράδειγμα, να φέρουμε εργοταξικό δυναμικό από την Ινδία και την Αίγυπτο και το διάστημα των 180 ημερών εξοντάθηκε μέχρι να φτάσουμε στην υπογραφή της σύμβασης». Ο ίδιος πρόσθεσε ότι «παρά τις αυξημένες τιμές των υλικών και παρά την έλλειψη προσωπικού, οι κατασκευαστικές οιν Ελλάδα τελικά θα καταφέρνουν» και υπογράμμισε ότι οι ανάγκες σε υποδομές στην Ελλάδα δεν έχουν ακόμη καλυφθεί και δι-αρκώς αυξάνονται.

Ευτυχής συγκυρία, με θηριώδες ανεκτέλεστο

Αντίστοιχα, ο κ. Αναστάσιος Αραβάνης, γενικός διευθυντής του ομίλου Aktor, ανέφερε ότι «οι κατασκευαστικές εταιρείες στην Ελλάδα βρίσκονται σε μια ευτυχισμένη συγκυρία, καθώς έχουν μπροστά τους ένα θηριώδες ανεκτέλεστο, το οποίο καλούνται να λύσουν μέσα σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, θα πρέπει να προτεραιοποιηθούν οι ανάγκες, προκειμένου να αντιμετωπιστούν προκλήσεις όπως η εξεύρεση πόρων και ανθρώπινου δυνα-

μικού». Σύμφωνα με τον ίδιο, «δεν μπορεί, για παράδειγμα, να φέρνεις κόσμο από το εξωτερικό για να δουλέψει σε ένα έργο, να βες να φτάσεις έναν ορισμό στο εργοτάξιο για να τον στεγαστείς και να απατούνται δύο χρόνια για να το πετύξεις».

Ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Δήμας, δεν άφησε αναπάντητα τα «κρούσματα» των εταιρειών. Σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο κ. Δήμας, «το κράτος έχει πράγματι ευθύνες ως προς τις διατάξεις για την

υλοποίηση των κατασκευαστικών έργων και ήδη έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο προς αυτή την κατεύθυνση. Μου έκανε, όμως, εντύπωση το γεγονός ότι δεν άκουσα καμία αυτοκριτική από τις κατασκευαστικές. Υπάρχουν εταιρείες που έχουν "φοβήριση" και έχουν αφήσει ανεκτελεσμένα έργα πολλών εκατομμυρίων ευρώ. Υπάρχουν εταιρείες που έχουν κάνει πολύ μεγάλες αστοχίες ως προς τις κατασκευές. Επομένως, θα περίμενα να έχω ακούσει μία αυτοκριτική και από τον κλάδο».