

1. Διδάγματα του Παρελθόντος

Τα θετικά πρώτα

- Τα τελευταία 25 χρόνια ως τεχνικό δυναμικό διαχειριστήκαμε και υλοποιήσαμε μεγάλα και πολύπλοκα έργα που άλλαξαν την εικόνα της χώρας στις υποδομές (μετρό, αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, αεροδρόμια, Ολυμπιακά έργα), άλλαξαν την εικόνα των μεγάλων ελληνικών πόλεων και έβγαλαν από την απομόνωση ένα μεγάλο αριθμό συμπολιτών μας στη νησιωτική και ηπειρωτική χώρα.
- Το τεχνικό μας δυναμικό, μελετητές, κατασκευαστές και διαχειριστές έργων διαθέτουν πλέον υψηλότατο επίπεδο τεχνικής γνώσης, γεγονός που τους δίνει την δυνατότητα να διαχειριστούν σε διεθνές επίπεδο μεγάλα και σύνθετα έργα κυρίως σήμερα που η εγχώρια κατασκευαστική δραστηριότητα βρίσκεται στο ναδίρ της.

Τα αρνητικά τώρα

- Ο εθνικός μας στρατηγικός σχεδιασμός ήταν στις περισσότερες των περιπτώσεων ατελής, αποσπασματικός και αντιφατικός.
- Οι κάθε φορά απαιτούμενες μελέτες κόστους – οφέλους εκπονούνταν μόνον για τυπικούς και όχι λόγους ουσίας και βέλτιστων αποφάσεων,
- Την ίδια στιγμή αυτός ο ατελής στρατηγικός σχεδιασμός ήταν ιδιαίτερα ευάλωτος σε μεγάλες πιέσεις (κυρίως πελατειακού χαρακτήρα, τόσο και κεντρικό όσο και περιφερειακό επίπεδο), για αποδοχή αλλαγών και προσθηκών που οδηγούσαν σε επιλογές οι τεχνικές υπερβολές των οποίων οδηγούσαν σε ακριβές λύσεις που ανέλυναν τους διαθέσιμους πόρους σε λιγότερα και όχι απαραίτητα στα πλέον αναγκαία για την χώρα έργα.
- Οι αναθέτουσες αρχές δημοπρατούσαν τα έργα χωρίς την αναγκαία μελετητική πληρότητα και με σωρεία εκκρεμοτήτων κυρίως απαλλοτριώσεων, αρχαιολογικών εργασιών καθώς και εργασιών μετακίνησης δικτύων κοινής ωφέλειας, περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων με προφανή να αποτελέσματα κατά την διάρκεια της κατασκευής.
- Ο κατασκευαστικός μας κλάδος διατηρούσε μεγάλο αριθμό εργοληπτικών εταιριών συγκριτικά με τα τους διαθέσιμους πόρους για δημόσια έργα, με ελλιπή και πολλές φορές με κακή οργάνωση κυρίως στις μικρές επιχειρήσεις γεγονός που οδηγούσε (αλλά και ακόμα οδηγεί) σε ένα άκρατο ανταγωνισμό που σε προβολή χρόνου απέβει εις βάρος των ίδιων τους των επιχειρήσεων και τελικώς στην καταστροφή τους, αλλά και εις βάρος του δημοσίου.

- Διαχρονικά χρησιμοποιήθηκαν διάφορα συστήματα δημοπράτησης (από την πλέον συμφέρουσα οικονομική προσφορά, την χαμηλότερη τιμή με αιτιολόγηση προσφοράς, τον μαθηματικό τύπο κλπ) σε μια προσπάθεια να βελτιωθεί το σύστημα διαχείρισης αλλά και οι μεγάλες εκπτώσεις, σχεδόν όμως όλα τα συστήματα οδήγησαν σε μια απίστευτη περιπέτεια κατασκευαστών και αναθετουσών άρχων από το 1995 και εντεύθεν με κύριο χαρακτηριστικό την κούρσα μεγάλων εκπτώσεων με κατάληξη σε μη υγιή κατασκευαστικό κλάδο, σε ημιτελή έργα και μη απορρόφηση πόρων.
-
- Οι κατασκευαστές ήλπιζαν να καταφέρουν τελικά να «βγουν» οικονομικά, αν και γνώριζαν ότι με τις τεράστιες εκπτώσεις όχι μόνον είχαν μηδενίσει τα κέρδη τους αλλά πολλές φορές οι προσφορές τους ήταν κάτω από τα όρια του κόστους.
- Γιατί όμως συνέχιζαν αυτή την τακτική; γιατί ήλπιζαν ότι στην πορεία εξέλιξης της σύμβασης θα κατάφερναν μέσα από διαδικασίες διεκδικήσεων, συμπληρωματικών συμβάσεων, αλλαγών των κατασκευαστικών λύσεων να βελτιώσουν τα οικονομικά αποτελέσματα των έργων. Ακόμη και αυτή επιλογή σχεδόν εξανεμίστηκε από το 2010 και μετά, όταν οι συμπληρωματικές συμβάσεις καταργήθηκαν ως Κανονισμός των Ευρωπαϊκών Χρησιμοδοτούμενων Προγραμμάτων. Θυμίζω ότι ο κανόνας επέβαλε το αντικείμενο της συμπληρωματικής σύμβασης να επαναδημοπρατείται ως αυτοτελές έργο.
- Τα πράγματα γίναν ακόμη πιο δύσκολα από το 2010 και μετά όταν μπήκαμε στα μνημόνια και τότε ο κατασκευαστικός κλάδος έπρεπε να αντιμετωπίσει επιπροσθέτως τόσο την αδυναμία του Τραπεζικού συστήματος πλέον να δανείσει όσο και του δημοσίου να ανταποκριθεί επαρκώς στις χρηματοδοτικές υποχρεώσεις των έργων.
- Μέσα σε αυτή την λαίλαπα ένας αριθμός μεγάλων κατασκευαστικών εταιριών κατέρρευσε ενώ σχεδόν το σύνολο του κατασκευαστικού κλάδου πέρασε σε μια διαρκή και σχεδόν μόνιμη ύφεση.

Αυτή η εικόνα διατηρείται μέχρι και σήμερα.

Κατά συνέπεια καλούμαστε όλοι μας να βρούμε ένα καινούργιο αφήγημα για το μέλλον των δημοσίων έργων στην χώρα μας και πώς αυτά μπορούν να ξαναγίνουν μοχλός ανάπτυξης για την χώρα, για τον κατασκευαστικό κλάδο, για τους μελετητές και για το σύνολο των συναδέλφων μηχανικών που δουλεύουν για την παραγωγή τους

2. Προτάσεις για μέλλον

2.1 Θέματα Διαχείρισης δημοσίων έργων

Στα θέματα των προϋποθέσεων για την Δημοπράτηση των δημοσίων έργων θα πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα:

- Κανένα έργο δεν θα χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και τα Συγχρηματοδοτούμενα Προγράμματα αν δεν υπηρετεί τον Εθνικό ή τον Περιφερειακό σχεδιασμό,
- Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές θα υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής της αξίας σε σχέση με το κόστος της. Δηλαδή θα σχεδιάζεται και θα μελετάται ορθολογικά, με επάρκεια και πληρότητα.
- Κανένα μεγάλο έργο άνω των 10 εκατ. € δεν θα ξεκινά χωρίς μελέτη κόστους- οφέλους που θα αποδεικνύει την αναγκαιότητα υλοποίησής του. Μόνον έτσι οι πόροι θα πιάνουν τόπο.
- Όλες οι σημαντικές μελέτες θα παραλαμβάνονται και θα εγκρίνονται από κατάλληλους ελεγκτές μελετών,
- Όλες οι μελέτες θα ελέγχονται ως προς τις βέλτιστες κατασκευαστικές και βέλτιστες κοστολογικά προτεινόμενες λύσεις, αξιοποιώντας τα εργαλεία του «ανταγωνιστικού διαλόγου» και της «ανοιχτής διαβούλευσης»
- Σε μεγάλα και σημαντικά έργα θα προηγούνται «πρόδρομες εργασίες» με τις οποίες θα ολοκληρώνονται οι εργασίες αρχαιολογικών ανασκαφών, απαλλοτριώσεων, μεταφοράς δικτύων κοινής ωφέλειας, πριν την εκτέλεση του κυρίως έργου.

