

Σάββατο, 4 Σεπτεμβρίου 2010

Ομιλία **Δημήτρη Ρέππα**

Υπουργού Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων
σε Εργαστήρι του Εθνικού Συμβουλίου του ΠΑΣΟΚ

ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

A

Από τους πολλούς ορισμούς για την βιώσιμη ανάπτυξη θα προσυπέγραφα έναν που έδωσε η Παγκόσμια Τράπεζα το 1992. Αυτός είναι:

«Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους – οφέλους και σε μια προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας».

B

Αυτό που ονομάσαμε ανάπτυξη στην χώρα μας έχει δυστυχώς όλα τα χαρακτηριστικά της **μη βιώσιμης ανάπτυξης**. Βασίστηκε αποκλειστικά στην ανάλωση οικονομικών πόρων που εισέρευσαν κυρίως από την Ε.Ε. με τα κατά καιρούς Προγράμματα Σύγκλησης και δευτερευόντως τα τελευταία χρόνια στο ιδιωτικό επενδυτικό κεφάλαιο σε συνδυασμό με τις διεθνείς οικονομικές τάσεις και τις χρηματιστηριακές πρακτικές..

Επί πολλές δεκαετίες τα έργα υποδομών χρησιμοποιήθηκαν αυτά καθαυτά ως άμεσες επενδύσεις.

Γνωρίζοντας οι κυβερνώντες πως τα μεγάλα έργα έχουν δραστικές επιπτώσεις στα χαρακτηριστικά του αναπτυξιακού μοντέλου της χώρας και στο κοινωνικό-οικονομικό περιβάλλον, τα χρησιμοποίησαν σαν σημαντικό εργαλείο παρέμβασης, στην τόνωση της απασχόλησης και την ενίσχυση της ανάπτυξης.

Η λογική αυτή όμως αν δεν υπάρχει γενικότερος σχεδιασμός, ανάλυση κόστους οφέλους , εκτίμηση των θετικών και αρνητικών συνεπειών τους στο φυσικό περιβάλλον τόσο κατά την κατασκευή όσον και κατά την λειτουργία τους, συνιστά μια ολέθρια λογική.

Γ

Αναμφισβήτητα υπήρξαν περίοδοι με πραγματικό αναπτυξιακό χαρακτήρα (και το ΠΑΣΟΚ ήταν πρωταγωνιστής σ' αυτές) που όμως δεν ήταν αρκετές να ανατρέψουν

τις παγιωμένες συνήθειες και δομές. Αποτέλεσμα αυτού ήταν μετά από αυτές τις περιόδους να οπισθοδρομούμε, επαναπαυόμενοι στην ψευδαίσθηση μιας δήθεν ευμάρειας που υποθήκευε το μέλλον όχι μόνον των δικών μας αλλά και των επόμενων γενεών. Και πως, θα μπορούσε να γίνει αλλιώς αφού βασίζετο στον υπερβολικό δανεισμό και την άκριτη ανάλωση πόρων.

Αυτό ακριβώς συνέβη τα τελευταία πεντέμισι χρόνια κατά την διακυβέρνηση της χώρας από την Νέα Δημοκρατία.

Ανατέθηκαν έργα (ιδιαίτερα στον ευαίσθητο τομέα των παραχωρήσεων) πρόχειρα χωρίς καμία ωριμότητα.

Από τις 6 συμβάσεις που ανατέθηκαν το έτος 2007 ή μια (Υποθαλάσσια Σήραγγα Θεσ/κης) έχει ήδη καταγγελθεί και ο Ανάδοχος διεκδικεί αποζημιώσεις ύψους 400 εκ ευρώ ενώ οι υπόλοιπες 5 παρουσιάζουν δραματικές καθυστερήσεις:

Είναι περιττό να επισημάνουμε την επίπτωση που έχουν οι αποκλίσεις αυτές στο κόστος και στο χρόνο των έργων αλλά και στο γενικότερο κλίμα για την ενεργοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων σε παρόμοιες προσπάθειες συμβάσεων παραχώρησης.

Παρασυρόμενοι από την άποψη πως ή ανακοίνωση της ανάθεσης ενός έργου και η πρώτη δόση αρκεί για την επικοινωνιακή τεκμηρίωση της αναπτυξιακής επίδοσης της Κυβέρνησης αγνόησαν τις συνέπειες στην εξέλιξη των έργων και καλούμαστε τώρα να τις αντιμετωπίσουμε .

Δυστυχώς και στα υπόλοιπα έργα του ΠΔΕ η κατάσταση δεν είναι καλλίτερη.

Πληθώρα έργων με υπερβάσεις οικονομικές και χρονικές που εκτροχιάζουν τον κρατικό προϋπολογισμό και απαιτούν πολύ περισσότερους πόρους για το ίδιο φυσικό αντικείμενο . Ημιτελή έργα για τα οποία απαιτείται η καταβολή πολύ μεγαλύτερου ποσού από την προβλεπόμενη ίδια συμμετοχή.

Στους τομείς των μεταφορών εξαιτίας μιας πολιτικής που την χαρακτήριζε η έλλειψη σχεδιασμού και η ατομία για την αντιμετώπιση των πραγματικών προβλημάτων, οδήγησαν σε εκτροχιασμό τόσο τα επενδυτικά προγράμματα όσο και τις λειτουργικές δαπάνες. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν να αυξηθούν

τα χρέη του ΟΣΕ από 3,7 δις € το 2004 σε 10,7 δις € το 2009 και του ΟΑΣΑ από 1,2 δις € το 2004 σε 2,9 δις το 2009 αυξάνοντας το έλλειμμα της κεντρικής κυβέρνησης κατά 3,5 μονάδες επί του σημερινού ΑΕΠ.

Δ

Η κρίση που βιώνουμε η οποία δεν είναι μονό οικονομική ήρθε να αποκαλύψει όλα όσα κρύβονταν κάτω από το χαλί της δήθεν ανάπτυξης .

- Το τεράστιο έλλειμμα και τον κρατικό υπερδανεισμό.
- Την πτώση των δημοσίων επενδύσεων λόγω έλλειψης πόρων.
- Την αδυναμία παραγωγής πραγματικού πλούτου.
- Την μεγάλη οικονομική στενότητα και δυσχέρεια κινητοποίησης τραπεζικών και ιδιωτικών κεφαλαίων.
- Την δεινή θέση των επαγγελματιών του χώρου των κατασκευών και πολλών άλλων κατηγοριών
- Την εμπέδωση ολέθριων συνθηκών , ως στοιχείου στην διαχείριση των έργων και την κατασπατάληση πόρων , εξ αιτίας της διαίτησης λανθασμένων πρακτικών.

Η μεγάλη πρόκληση και ευθύνη της Κυβέρνησης μας είναι να μετατρέψει την κρίση σε ευκαιρία. Προωθούμε μια ριζική αλλαγή προς την κατεύθυνση της θεμελίωσης των προϋποθέσεων ώστε κάθε νέο έργο να εντάσσεται στο πλαίσιο των αρχών της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης .

Η προσέγγιση πρέπει να είναι ορθολογική:

- Έργα για την βιώσιμη ανάπτυξη για τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου.
- Έργα στα απολύτως αναγκαία μεγέθη για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

Αυτή η προσέγγιση οδηγεί σε συνετή πολιτική διαχείριση και νοικοκύρεμα καθώς και σε εξοικονόμηση πόρων για την εκτέλεση περισσότερων και χρησιμότερων έργων.

Ε

Το νέο αναπτυξιακό μοντέλο που επιθυμούμε να προωθήσουμε ως Κυβέρνηση στον τομέα των Υποδομών ,των Μεταφορών και των Δικτύων έχει τρεις θεμελιώδεις προτεραιότητες :

- Εξυγίανση του συστήματος παραγωγής των έργων ,διαφάνεια, περιστολή δαπανών, υγιής ανταγωνισμός.
- Στρατηγικός σχεδιασμός των έργων με προσανατολισμό στην βιώσιμη ανάπτυξη
- Κατάλληλη Μεθοδολογική προσέγγιση για την υλοποίηση όλων των επιλογών ώστε να μετουσιωθούν οι εξαγγελίες σε πράξη με παράλληλη κινητοποίηση κάθε διαθέσιμου πόρου και κάθε πηγής χρηματοδότησης.

Για την επίτευξη των προτεραιοτήτων σχεδιάζονται και υλοποιούνται οι εξής πρωτοβουλίες:

1. Για την εξυγίανση του συστήματος παραγωγής των έργων την διαφάνεια την περιστολή των δαπανών και την εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού έχουν γίνει τα εξής :

∅ Εφαρμόζουμε με ταυτόχρονη ανάρτηση στο διαδίκτυο το Σύστημα Επιτελικής Παρακολούθησης Έργων (**ΣΕΠΕ**) το οποίο παρακολουθεί ήδη **2851** Συμβάσεις , ενώ **έχουν αναρτηθεί στο διαδίκτυο 890 Συμβάσεις** και έχουν προκύψει τα πρώτα του συμπεράσματα. Έχουν εντοπιστεί «ξεχασμένες» συμβάσεις με πολλά προβλήματα, συμβάσεις με μεγάλες υπερβάσεις χρόνου ή/και κόστους (που πρέπει να ελεγχθούν), κλπ.

Κυρίως όμως για πρώτη φορά παρέχεται η δυνατότητα με αξιόπιστο τρόπο να παρακολουθούνται τα έργα και να γίνονται έγκαιρα οι απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις.

∅ Έχουμε ολοκληρώσει την επεξεργασία και προωθούμε προς άμεση διαβούλευση και ψήφιση αλλαγές στο Νομοθετικό πλαίσιο εκτέλεσης έργων, μελετών και υπηρεσιών.

Οι χαρακτηριστικότερες αλλαγές, που εισάγονται, για πρώτη φορά στην νομοθεσία για τα έργα, τις μελέτες και τις υπηρεσίες αφορούν:

- Στην ίδρυση **Ανεξάρτητης Αρχής Ελέγχου Δημόσιων Έργων**.
- Στην εισαγωγή της έννοιας των «πρόδρομων» εργασιών,

- Στην εισαγωγή της έννοιας της «ωριμότητας» του έργου,
- Στην εισαγωγή δύο πραγματικά ριζοσπαστικών συστημάτων υποβολής προσφορών.
- Στην υποχρέωση έγκαιρης επισήμανσης από τους επιβλέποντες και τους κατασκευαστές στους υπεύθυνους για τη διαχείριση του έργου οιονδήποτε «απρόβλεπτων περιστάσεων»

Οι παρεμβάσεις αυτές συνδυαζόμενες αφενός μεν με το σύστημα παρακολούθησης της εξέλιξης των έργων που ήδη εγκαθιστούμε αφετέρου δε με την αναγκαία Διοικητική μεταρρύθμιση των υπηρεσιών που βρίσκεται στο στάδιο της τελικής επεξεργασίας δημιουργούν ένα νέο τοπίο για την αποτελεσματικότερη παραγωγή έργων , μελετών και υπηρεσιών και υπό την έννοια αυτή έχουν έντονο αναπτυξιακό χαρακτήρα.

∅ Διαχειριζόμαστε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και το ΕΣΠΑ.

Από το σύνολο των 7,4 δις έργων του ΕΣΠΑ που είχαμε στη διάθεσή μας ως χώρα, τόσο αρμοδιότητας υποδομών (προσπελασιμότητα), όσο και αρμοδιότητας μεταφορών, το 82% του προγράμματος πρόκειται να αναλωθεί σε συνεχιζόμενα και προενταγμένα έργα.

Απομένει ως εκ τούτου ένα πολύ μικρό πόσο για νέα έργα $\approx 1,3$ δις €

Έγινε ουσιαστική συνεργασία με τους 13 περιφερειάρχες και επαναπροσδιόρισαμε τα επιχειρησιακά προγράμματα στη βάση των άρχων που προαναφέραμε. Με την άμεση εφαρμογή των δράσεων που προαναφέραμε και την συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία αυξήσαμε την απορρόφηση του Προγράμματος από 3% τον Οκτώβριο του 2009 σε 10,6%, και παράλληλα δημιουργήσαμε τις συνθήκες για καλύτερο ρυθμό υλοποίησης του Προγράμματος στα επόμενα χρόνια.

2. Για τον Στρατηγικό Σχεδιασμό όσον αφορά τα έργα με σαφή προσανατολισμό στην βιώσιμη ανάπτυξη έχουμε ήδη αντιστρέψει τον τρόπο με τον οποίο αποφασίζεται η εκτέλεση ενός έργου.

Τα έργα υπό την ευρύτερη έννοια του όρου που αποφασίζονται δεν αποτελούν μεμονωμένες δράσεις που ικανοποιούν τοπικιστικές ή πελατειακές επιλογές αυτών που έχουν το προνόμιο της απόφασης με αμφίβολη την χρησιμότητα τους.

Αυτό για εμάς αποτελεί βασική επιλογή και επιδίωξη :

Την πρόταση για την υλοποίηση ενός έργου καθορίζουν μια σειρά βασικών κριτηρίων τα κυριότερα των οποίων είναι:

- Ευρύτερος κοινωνικός χαρακτήρας του έργου και κοινωνική ωφέλεια από την υλοποίησή του.
- Συνέργεια με έργα που είναι ήδη σε λειτουργία ή υπό κατασκευή ή δυνατότητα αυτοτελούς λειτουργίας και αξιοποίησης.
- Στάδιο ωριμότητας. Δυνατότητα έναρξης υλοποίησης σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα (π.χ. 18 μήνες)
- Οικονομική Αποδοτικότητα του έργου - Δυνατότητα ολικής ή μερικής χρηματοδότησής του από ιδιωτικούς πόρους.
- Η μεγαλύτερη κατά το δυνατόν οικονομική αυτονομία κατά το χρόνο ζωής του
- Η φιλική προς το περιβάλλον σχέση του κατά την κατασκευή και κυρίως την λειτουργία του.

Ακλουθώντας αυτή τη κατεύθυνση αναφέρω ενδεικτικά ορισμένες βασικές προτεραιότητες αναπτυξιακών δράσεων.

- Επιλύουμε όλα τα ζητήματα των Συμβάσεων Παραχώρησης .
- Προωθούμε νέες Συμβάσεις παραχώρησης όπως:
 - εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο.
 - Αεροδρόμιο Ηρακλείου Κρήτης.
 - Νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής
 - Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα-Θήβα-Υλίκη
 - Υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας
- Έχουμε ολοκληρώσει την επεξεργασία νέων προγραμμάτων όπως το πρόγραμμα οδικής ασφάλειας, και το πρόγραμμα προστασίας από φυσικές καταστροφές.

- Προωθούμε συνολικά Αναπτυξιακά Σχέδια για ευρύτερες περιοχές σε συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία όπως

- Το Αναπτυξιακό Θεσ/κης Κρήτης Πάτρας

Ενώ με την εποπτεία του Αντιπροέδρου και την συνεργασία του ΟΛΠ προωθείται το αναπτυξιακό του Πειραιά.

- Προωθούμε τα έργα του ΜΕΤΡΟ τα οποία ιδιαίτερα στην Θεσ/κη είχαν τελεματώσει και προγραμματίζουμε την επέκταση των γραμμών τόσο στην Αθήνα όσο και στην Θεσ/κη έχοντας εξασφαλίσει την συνεργασία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας επενδύσεων
- Προωθούμε την επέκταση των υποδομών των μέσων σταθερής τροχιάς ενώ ταυτόχρονα εξυγιαίνουμε τους φορείς λειτουργίας τους
- Προωθούμε την συνεργασία των διαφορών μέσων μεταφοράς και τον συνδυασμό τους με χώρους στάθμευσης ώστε να περιοριστεί η χρήση του ΙΧ
- Πέραν του Εμπορευματικού Κέντρου του Θριασίου μελετάται η δημιουργία εμπορευματικού Κέντρου στην Θεσ/κη ενώ επεξεργαζόμαστε την δημιουργία ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων έχοντας ενεργοποιήσει το νόμο για τα Εμπορευματικά Κέντρα που παρέμενε επί χρόνια ανενεργός.
- Προωθούμε την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων
- Σε επίπεδο λειτουργίας εξυγιαίνουμε του ΟΣΕ και τις Αστικές Συγκοινωνίες ώστε αφενός μεν να πάψουν να παράγουν υπερβολικά ελλείμματα αφετέρου δε να παρέχουν καλλίτερες υπηρεσίες
- Απελευθερώνεται και εξυγιαίνεται η αγορά και ο ελεύθερος ανταγωνισμός από τα κλειστά επαγγέλματα
- Αξιοποιούμε σε συνεργασία με την Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων την ακίνητη περιουσία φορέων του Υπουργείου μας με συμβάσεις παραχωρήσεις χωρίς να εκποιούμε την δημόσια ιδιοκτησία.
- Με δεδομένο ότι έχουμε ξεκαθαρίσει πλήρως το τοπίο το σχετικό με τους επενδυτικούς μας στόχους και έχουμε μεγιστοποιήσει την εσωτερική τους αξία, αναζητούμε στρατηγικούς επενδυτές ώστε να δημιουργήσουμε υπεραξίες από το τελικό επενδυτικό προϊόν.

3. Για να έχει αποτέλεσμα αυτή η συνολική αναπτυξιακή πρέπει να αποκτήσει εκείνη την μεθοδολογία και τα εργαλεία που θα κάνει εφικτή την επίτευξη των στόχων. Για το σκοπό αυτό προωθούμε:

Ø Σύστημα προσδιορισμού – μέτρησης του συνολικού – κοινωνικού οφέλους Έργου το οποίο εμπεριέχει:

α. παράγοντες άμεσου, μετρήσιμου κοινωνικού οφέλους, όπως

- εξοικονόμηση πόρων π.χ. από την συντόμευση αποστάσεων, μικρότερες καταναλώσεις βενζίνης, κέρδος χρόνου κ.λπ.

β. παράγοντες έμμεσου κοινωνικού οφέλους, όπως:

- Μείωση ατυχημάτων (δαπάνες περίθαλψης, αποτίμηση ανθρωπίνων ζωών)
- Ενθάρρυνση επενδύσεων – ενίσχυση αναπτυξιακής διαδικασίας απασχόλησης, σε τοπικό ή ευρύτερο επίπεδο.
- Ενίσχυση τουριστικής κίνησης κ.λπ.
- Περιβαλλοντικά οφέλη.

γ μη μετρήσιμοι (τουλάχιστον προς το παρόν) παράγοντες κοινωνικού οφέλους, όπως:

- Εξυπηρέτηση κοινωνικών αναγκών (το δυσκολότερο σημείο αποτίμησης). Πως ποσοτικοποιείται το όφελος από την κατασκευή λιμανιού σε νησί με ελάχιστους κατοίκους, που όμως αλλιώς θα φύγουν;.
- Ανταπόκριση σε άλλες στρατηγικές – πολιτικές επιλογές, π.χ. Εθνικού χαρακτήρα.
- Κινητοποίηση ιδιωτικών πόρων

Κατά την αντίληψη μας ένα έργο πρέπει να προχωρεί μονό αν έχει ένα θετικό ισοζύγιο κόστους οφέλους και το διατηρεί σ' όλη τη διάρκεια της ζωής του

Ø Αντιλαμβανόμαστε τα έργα ως τμήματα μιας μεγαλύτερης δράσης

Με δεδομένο ότι η οικονομία είναι κυρίως κλίμα προσδοκίας για την επίτευξη ενός συνολικού στόχου, αντιλαμβανόμαστε κάθε επί μέρους έργο, ανεξάρτητα από το μέγεθος του ως τμήμα αυτού του συνολικού στόχου.

Ø Σε επίπεδο Κυβερνητικού Συντονισμού προκειμένου να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις από τις συναρμοδιότητες έχουμε ως Κυβέρνηση συστήσει και λειτουργούμε

I. Την Επιτροπή Μεγάλων Έργων

II. Τη Διυπουργική επιτροπή αποκρατικοποιήσεων

Και οι δυο αυτές επιτροπές συνεδριάζουν τακτικά και είναι ήδη ορατά τα πρώτα αποτελέσματα από το έργο τους

Πρέπει να τονιστεί ότι όσα προαναφέρθηκαν δεν αποτελούν εξαγγελίες προθέσεων αλλά πράξεις ενός συντονισμένου αναπτυξιακού σχεδίου που ήδη υλοποιούνται σε διαφορετικό βαθμό η κάθε μια ανάλογα με το στάδιο ωριμότητας τους

Ζ

Βιώσιμη Ανάπτυξη σημαίνει ότι οι παρούσες γενιές πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες τους χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο και αμφισβήτηση τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να καλύπτουν τις δικές τους ανάγκες.

Αυτό σημαίνει:

- Οι μελλοντικές γενεές έχουν δικαιώματα πάνω στους φυσικούς πόρους από την διαχείριση των οποίων σήμερα απουσιάζουν.
- η παρούσα γενιά έχει την υποχρέωση να συμπεριλαμβάνει «τις ανάγκες των μελλοντικών γενεών» στη λήψη των αποφάσεων.

Η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι παρά η ανάπτυξη (οικονομική-κοινωνική-πολιτισμική) που είναι συμβατή με τη ζωή μας καθώς και με τη ζωή των νεώτερων γενιών που θα έρθουν. Είναι λοιπόν η **αξιοβίωτη** ανάπτυξη, που αξίζει να τη βιώνει κανείς.