

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΟΜΙΛΙΑ

ΔΗΜΗΤΡΗ Π. ΡΕΠΠΑ

ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ

01/ 12/ 09 , ΤΡΙΤΗ, ΩΡΑ 13.30

« Η συνδρομή των μεγάλων έργων υποδομής στην ανάπτυξη των επενδύσεων».

A.

Η Ελλάδα διέρχεται πολύπλευρη κρίση. Κληθήκαμε να διαχειριστούμε αυτή την κρίση για να πετύχουμε αυτό που επαγγελθήκαμε. Την ανασυγκρότηση της χώρας. Η γενικευμένη «κρικοσολογία» δεν συνιστά πολιτική. Ούτε μας εκφράζει η μονοδιάστατη επανάληψή της γιατί τελικώς ακινητοποιεί και εξουδετερώνει κάθε δημιουργική προσπάθεια. Δεν μιλούμε εν' ονόματι της κρίσης αλλά στο όνομα της ελπίδας και του αγώνα για την υπέρβαση της κρίσης.

Κατά τούτο το θέμα της παρέμβασής μου αναφέρεται ακριβώς σε αυτή τη μετάβαση από το τέλμα στην αλλαγή που έχει ανάγκη ο τόπος.

B

Ομολογώ πως προβληματίστηκα ως προς την ορθότερη προσέγγιση του θέματος.

Κι αυτό γιατί είναι τόσο αυτονόητη η επίδραση των μεγάλων έργων υποδομής, στην ανάπτυξη των επενδύσεων έτσι ώστε η απλή παράθεση ποσοτικών στοιχείων, δεικτών κ.λπ., παρά την χρησιμότητά τους, μπορεί εύκολα να διολισθήσει σε κουραστικές κοινοτοπίες.

Τι χρήσιμο και ρεαλιστικό για το ακροατήριο θα μπορούσε αλήθεια να ακουστεί από τα χείλη του Υπουργού Υποδομών, μιας νέας κυβέρνησης, σε περίοδο έντονης οικονομικής κρίσης, με τους δείκτες της οικονομίας, και την ψυχολογία στην αγορά σε τόσο αρνητικό σημείο. Κι όμως μου προσφέρεται μια ευκαιρία, και ευχαριστώ το Επιμελητήριό σας γι' αυτό, να παρουσιάσω τη

δική μας πολιτική και μαζί μια άλλη αντίληψη για την πολιτική με στόχο τη βέλτιστη διαχείριση των μέσων που διαθέτουμε και είναι στην δική μας περίπτωση τα έργα Υποδομών, οι μεταφορές και τα δίκτυα.

Ξεκινώ από την αυτονόητη παραδοχή, που όμως στην πράξη, πολλές φορές, υποεκτιμάται ως προς την αξία της, με ολέθριες συνέπειες.

Αναφέρομαι στην αμφίδρομη σχέση των έργων υποδομής και της ανάπτυξης των επενδύσεων.

Συγχωρήστε μου την αναγκαία επ' ολίγον περιπλάνηση στις περιοχές των αριθμητικών δεδομένων και των στοιχείων που επιβεβαιώνουν την άρρηκτη σχέση των δύο αυτών δραστηριοτήτων.

1. Τα Έργα Υποδομής είναι, αυτά καθ' αυτά άμεσες επενδύσεις. Ειδικά τα μεγάλα από αυτά έχουν δραστικές επιπτώσεις στα χαρακτηριστικά του αναπτυξιακού μοντέλου της χώρας και στο κοινωνικό – οικονομικό περιβάλλον.

Αυτό είναι ολοφάνερο αν αναλογιστούμε ότι οι Ακαθάριστες Επενδύσεις Παγίου Κεφαλαίου για Δημόσια Έργα αντιπροσώπευαν ένα ποσοστό που κυμάνθηκε από **27%** έως **48%** του συνόλου των Ακαθαρίστων Επενδύσεων Κεφαλαίου, ενώ η συμμετοχή τους στην διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος την ίδια περίοδο, κυμάνθηκε από **6%** έως **15%** περίπου (πηγή: επεξεργασία στοιχείων Ινστιτούτου Οικονομίας Κατασκευών). Τα αντίστοιχα ποσοστά της κατασκευαστικής δραστηριότητας γενικά (Ιδιωτική και δημόσια) κυμάνθηκαν από **13%** έως **21%**. Την ίδια περίοδο ο αριθμός των απασχολούμενων στην κατασκευαστική δραστηριότητα γενικά (εκ των οποίων ένα ποσοστό από **50%** έως **60%** απασχολούνται στα Δημόσια Έργα) κυμάνθηκε από **250.000** έως **350.000** εργαζόμενους.

Κατά συνέπεια το μέγεθος και ο προσανατολισμός του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων αποτελεί σημαντικό εργαλείο παρέμβασης στην κοινωνικοοικονομική λειτουργία, στην τόνωση της απασχόλησης και την ενίσχυση της ανάπτυξης.

Οι επενδύσεις στα μεγάλα Έργα Υποδομής διαμορφώνουν το υπόβαθρο και συνεπάγονται επενδύσεις σε ένα αριθμό κλάδων, είτε παραγωγής είτε υπηρεσιών που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με αυτές (λατομεία, βιομηχανίες παραγωγής σκυροδέματος, σιδήρου, προϊόντων αλουμινίου, αλλά και εφαρμογές πληροφορικής, ποιοτικού ελέγχου και πιστοποίησης υλικών κ.λπ.).

Αυτή η κρίσιμη επιρροή, στον συνολικό όγκο των επενδύσεων, αντιλαμβάνεστε πως αυξάνει το ειδικό βάρος των Υποδομών.

2. Ακόμα μεγαλύτερη όμως είναι η επίδραση των Έργων Υποδομής στην συνολική ανάπτυξη της χώρας και στην κατεύθυνση του συνόλου της επενδυτικής δραστηριότητας.

Οι υποδομές, κατά κανόνα πρέπει:

- α) να δημιουργούν προϋποθέσεις επενδύσεων (μεγάλοι οδικοί άξονες, σε σχέση με τους προορισμούς τους, προαστιακός, αεροδρόμιο, εγγειοβελτιωτικά Έργα, ανάπτυξη λιμενικών υποδομών σε συγκεκριμένου χώρους, διαχείριση υδάτινων πόρων κ.λπ.). Στο μέτρο που ο προγραμματισμός και οι επιλογές είναι ορθές η επιρροή των μεγάλων Έργων Υποδομής στην συνολική ανάπτυξη είναι θετική, και επ' ωφελεία του κοινωνικού συνόλου.

Είτε:

- β) να θεραπεύουν ή αντιμετωπίζουν απτές και συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες (κατασκευή νοσοκομείων, συγκοινωνιακών έργων, οικισμών, βασικών υποδομών σε απομακρυσμένα νησιά κ.λπ.).

Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί πως, κατά την κρατούσα αντίληψη, μέσω των μεγάλων έργων Υποδομής της Ε.Ε., επιδιώκονται βασικοί οικονομικοί και πολιτικοί στόχοι όπως:

§ η ανάπτυξη των μειονεκτουσών περιφερειών,

§ ο εκσυγχρονισμός των επιχειρήσεων και η προώθηση νέων δραστηριοτήτων που δεν είναι εύκολο να καλυφθούν από άλλες πηγές χρηματοδότησης.

3. Η πράξη επιβεβαιώνει την επιρροή των Έργων στην ανάπτυξη και τις επενδύσεις:

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι π.χ. η κατασκευή της Αττικής Οδού και του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», βάζει μια τεράστια σφραγίδα στην οικιστική ανάπτυξη της Πρωτεύουσας και στον συνολικό προσανατολισμό της επενδυτικής δραστηριότητας, τόσο όσον αφορά τον χώρο όσο και τους προτιμώμενους κλάδους.

Η κατασκευή της Εγνατίας αλλάζει σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τουριστικής πελατείας των ακτών της Ηπείρου, παρέχοντας εύκολη πρόσβαση σ' αυτές των κατοίκων της συμπρωτεύουσας. Και, για να πάμε λίγο στο παρελθόν, τα εγγειοβελτιωτικά Έργα της περιόδου **1920 – 1960**, παρείχαν την δυνατότητα αύξησης των καλλιεργήσιμων εκτάσεων κατά **125%** περίπου και οδήγησαν σε σημαντικότερη αύξηση της παραγωγικότητας του κλάδου. Τα παραδείγματα που μπορεί να επικαλεστεί κανείς είναι πολλά.

Ο τομέας των μεταφορών, για παράδειγμα, είναι από τους τομείς με την μεγαλύτερη συμβολή στην οικονομία. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στην Ε.Ε., ο τομέας των μεταφορών παράγει το **10%** του πλούτου της, ως ποσοστό του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (Α.Ε.Π.) και εξασφαλίζει περισσότερες από δέκα εκατομμύρια θέσεις εργασίας.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι υποδομές μεταφορών, γνώρισαν αλματώδη πρόοδο και ανάπτυξη τα τελευταία **20** χρόνια, κυρίως λόγω της θεσμοθέτησης και προώθησης του μεγαλεπήβολου σχεδίου για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Στο μέλλον προβλέπεται ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη σε επενδύσεις υποδομών μεταφορών. Εκτιμάται ότι θα απαιτηθούν περί τα **500** δις €, μέχρι το **2020**, που θα ολοκληρωθεί το Διευρωπαϊκό Δίκτυο

Μεταφορών. Από αυτά εκτιμάται ότι τα **270** δις €, θα επενδυθούν στους άξονες και τα έργα προτεραιότητας.

Ο τομέας των επικοινωνιών γνωρίζει αλματώδη άνοδο τα τελευταία χρόνια. Οι ανάγκες σε υποδομές δικτύων είναι τεράστιες και επιτακτικές. Η έλλειψή τους οδηγεί σε επενδυτικό μαρασμό.

4. Σε περιόδους οικονομικής ευμάρειας και υψηλών ρυθμών ανάπτυξης, η συνταγή είναι απλή και δοκιμασμένη: «αυξάνω τις δημόσιες επενδύσεις σε έργα υποδομής, εξασφαλίζω, μ' αυτόν τον τρόπο, άμεση απασχόληση και πιθανές προοπτικές παράλληλης ανάπτυξης επενδύσεων, που όμως κινούμενα όλα αυτά σ' ένα κλίμα ευμάρειας, παράγουν θετικό αποτέλεσμα, ακόμη και αν κάποιες επιλογές είναι απρογραμμάτιστες, ακριβές και λανθασμένες, μέχρι του σημείου να υποθηκεύουν το μέλλον της χώρας λειτουργικά ή αναπτυξιακά.

Αν κάποιος ασχοληθεί και καταγράψει τις συνέπειες αυτών των επιλογών και χειρισμών που έγιναν σε τέτοιες περιόδους, θα διαπιστώσει, με έκπληξη και λύπη, πως το θέμα αυτό, ακόμα και στις καλές περιόδους, προσεγγίστηκε με σημαντικό έλλειμμα στρατηγικού σχεδιασμού.

Διαπιστώνει κανείς ότι η αντίληψη πως τα Δημόσια Έργα είναι καταναλωτική δαπάνη που λύνει το πρόβλημα της ανεργίας και αυξάνει την κυκλοφορία του χρήματος, είναι ολέθρια, εάν δεν συνοδεύεται από την πίστη πως τα Δημόσια Έργα πρέπει να είναι επένδυση με πολύ μεγάλο ποσοστό εγχώριας προστιθέμενης αξίας.

5. Και γίνονται περισσότερο συγκεκριμένος:

Υπάρχουν ακόμη και περιπτώσεις, όπου προγραμματίζονται και υλοποιούνται έργα χωρίς να υφίστανται οι προϋποθέσεις ή η ωριμότητα έστω και στοιχειώδους αξιοποίησής τους.

Δεν θα αντισταθώ στον πειρασμό να αναφερθώ σε ορισμένα χαρακτηριστικά διαχρονικά παραδείγματα, ξεκινώντας από το ακραίο παράδειγμα της γέφυρας της Τατάρνας στη Ευρυτανία. Καινοτόμο Έργο των αρχών της δεκαετίας του '70, που επειδή κατείχε κάποια παγκόσμια ρεκόρ στην εποχή της (όπως καμπυλότητα προεντεταμένου

ανοίγματος σε κάτοψη, μήκος ανοιγμάτων, μήκος μονόπλευρου προβόλου κ.α.) έχει συμπεριληφθεί στα λήμματα της εγκυκλοπαίδειας **Britanica**. Αναμφίβολα πλούτισε την εμπειρία και επιστημονική γνώση των Τεχνικών της Χώρας, καθιστώντας τους υπερήφανους. Πλην όμως είναι τεχνικό έργο ενός οδικού άξονα που δεν κατασκευάστηκε ποτέ και κατά συνέπεια η γέφυρα δεν αξιοποιήθηκε ποτέ. Όσο και αν προσμετρήσουμε και αποτιμήσουμε το επιστημονικό όφελος που προσποριστήκαμε και το άμεσο όφελος της εργοληπτικής επιχείρησης και των εργαζόμενων που απασχολήθηκαν στην κατασκευή, πάλι προκύπτει μια τεράστια κατασπατάληση πόρων, κοινώς: «... πεταμένα λεφτά ...».

Για την διαχρονικότητα της ιστορίας αναφέρω ότι ο Ν. Κιτσικής, Πρύτανης του ΕΜΠ, το **1931**, ανέφερε επί λέξη:

«....

Ο τρόπος καθ' όν επελήφθημεν της εκτελέσεως των μεγάλων παραγωγικών έργων αποτελεί το κλασικότερον παράδειγμα ελλείψεως συντονισμού των διαφόρων Υπουργείων και Υπηρεσιών.... Το Υπουργείον Συγκοινωνίας από του 1917 άνευ ουδεμιάς άλλης αρωγής ή προσφυγής εις τα φώτα υπηρεσιών συντάξεν εκθέσεις και μελέτας, κατέστρωσεν εν γένει το πρόγραμμα και επεδίωξε την εφαρμογήν αυτού χωρίς να εξετάσει τα γεωργικά και οικονομικά ζητήματα άτινα προκύπτουσιν εκ της εκτελέσεως τοιούτων έργων. Το Υπουργείον Γεωργίας δεν επελήφθη ακόμη σοβαρώς της ανασκοπήσεως των παραγωγικών απόψεων. Και όμως η γεωπονική μελέτη των υπό αποξήρανσιν εδαφών, η εδαφολογική εξέτασις και διατύπωσις του καλλιεργητικού προορισμού αυτού, η εκτίμησις της αναμφισβητήτως μεγίστης δαπάνης δια την βελτίωσιν των εκ των ελών ανακυπτουσών εκτάσεων, ώστε να καταστούν αυταί καλλιεργήσιμοι, ήτοι η mise en valeur των τοιούτων γαιών, η πρόβλεψις επί του τρόπου εκμεταλλεύσεως αυτών εκ μέρους του κράτους, έδει να είχαν προηγηθεί ή συνοδεύσει τουλάχιστον την εκτέλεσιν των έργων.

...».

Δυστυχώς οι διαπιστώσεις του Κιτσική, από το **1931** και το παράδειγμα του **1970**, δεν έχουν χάσει απολύτως την επικαιρότητά τους.

Είναι λυπηρό, για να έρθουμε και στις ημέρες μας, να διαπιστώνει κανείς τις οικονομικές συνέπειες στα έργα, εξ' αιτίας της καθυστέρησης ολοκλήρωσης διοικητικών πράξεων, όπως απαλλοτριώσεων, αρχαιολογικών εργασιών, τελικών εγκρίσεων Μ.Π.Ε., κατάληξης

προσφυγών, αδειοδοτήσεων κλπ. και την, εξ' αυτής της αιτίας, καταβολή υψηλών αποζημιώσεων, ιδίως στις συμβάσεις παραχώρησης.

Οι δαπάνες αυτές, σημαντικότερες πολλές φορές, δεν εκφράζουν κανένα φυσικό αντικείμενο και είναι ο βαρύς φόρος και το τίμημα της κακοδιοίκησης.

Ο τρόπος που προγραμματίζονται και υλοποιούνται τα δημόσια Έργα, η επιδίωξη βραχυπρόθεσμων και άλλων ωφελημάτων, αποτελεί παθογένεια με συνέπειες όπως:

- Καθυστερήσεις στην κατασκευή και ως εκ τούτου πανάκριβες υποδομές, για το κοινωνικό σύνολο, ενώ το προϊόν δεν φθάνει ισότιμα στον δημόσιο κορβανά.
- Κατασπατάληση πόρων, σε τομείς που μπορούν να περιμένουν, και μη ικανοποίηση άλλων σημαντικότερων αναγκών και προτεραιοτήτων.
- Απρογραμμάτιστη, τυχαία και ενδεχόμενα αρνητική επιρροή στην ανάπτυξη των επενδύσεων.

Η άποψη ότι κάθε μεγάλο έργο υποδομής συμβάλει στην ανάπτυξη, δεν είναι αληθής. Η πραγματικότητα είναι πως κάποια μεγάλα έργα υποδομής συμβάλουν στην ανάπτυξη, κάποια άλλα όμως όχι και δυστυχώς, ορισμένα εξ' αυτών δεν εξυπηρετούν καμία ανάγκη.

6. Κι αν όλ' αυτά τα «σκουπίδια κρύβονται κάτω από το χαλί» της ευμάρειας και του γενικευμένου υψηλού τζίρου, σε περιόδους οικονομικής ευεξίας, τι γίνεται σε συνθήκες κρίσης όπως η σημερινή;

Παρά το δυσάρεστο του θέματος ας θυμηθούμε που βρισκόμαστε σήμερα:

- Τεράστιο έλλειμμα και κρατικός υπερδανεισμός
- Πτώση δημόσιων επενδύσεων συνεχώς από το **2004**, ως ποσοστό του ΑΕΠ
- Μεγάλη οικονομική στενότητα και δυσχέρεια κινητοποίησης τραπεζικών και ιδιωτικών κεφαλαίων.

- Οφειλές σε εργοληπτικές επιχειρήσεις.
- Εμπέδωση ολέθριων συνηθειών, ως στοιχείο στην διαχείριση των έργων και κατασπατάληση πόρων, εξ' αιτίας της διαιώνισης λανθασμένων πρακτικών.

7. Κι ας φθάσουμε στο ζητούμενο: τι ακριβώς κάνουμε, ώστε με αιχμή του δόρατος τις δημόσιες επενδύσεις, αφ' ενός μεν να αντιμετωπίσουμε την έντονη κρίση, αφ' ετέρου δε να οδηγηθούμε σε ασφαλέστερες επιλογές για το μέλλον μας.

Ο προσανατολισμός είναι σαφής και ήδη , σε ορισμένες πλευρές του, ορατός:

Αυξάνουμε τις Δημόσιες Επενδύσεις.

Προσοχή εδώ: η αύξηση δεν είναι μόνο αριθμητική, στο απόλυτο μέγεθος που διατίθεται στον προϋπολογισμό, πράγμα που, παρά την εξαιρετικά δύσκολη συγκυρία, έχει ήδη αναγγελθεί. Είναι κυρίως ποιοτική, ως προς το αποτέλεσμα και ποσοτική ως προς το είδος και τον αριθμό των παραγόμενων έργων, με το ίδιο συνολικό ποσό.

Τουτέστιν πόλεμος με την σπατάλη χρημάτων, σε οποιοδήποτε επίπεδο, είτε σε πρόχειρους και εσφαλμένους σχεδιασμούς, είτε σε υπερδιαστασιολογήσεις, είτε σε διασπάθιση δημοσίου χρήματος οφειλόμενη σε υπερκοστολογήσεις και διαφθορά. Στην περίοδο αυτή, που ζητούνται από τον ελληνικό λαό θυσίες, είναι καθήκον να αποδεικνύεται κάθε στιγμή πως ούτε ένα ευρώ δεν διατίθεται, χωρίς «να πιάνει τόπο». Ο φορολογούμενος πολίτης πρέπει να γνωρίζει πως δαπανούνται τα χρήματά του και να βιώνει τα θετικά αποτελέσματα αυτών των δαπανών, στην ζωή του.

Παρεμβαίνουμε στο θεσμικό πλαίσιο παραγωγής των Έργων και ιδιαίτερα στην διαδικασία προγραμματισμού, ανάθεσης, παρακολούθησης και αξιολόγησής τους.

Κάθε δημόσιος φορέας που υλοποιεί έργα Υποδομής, απογράφει τις ανάγκες του σε έργα, συλλαμβάνει την μορφή και την έκτασή τους, αποτιμά, κατ' αρχήν, τις λειτουργικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές επιπτώσεις τους, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στις πιθανές επενδύσεις και την δημιουργία προστιθέμενης οικονομικής αξίας για

την εθνική οικονομία, συνδυάζει τα Έργα αυτά με τον ευρύτερο Εθνικό Στρατηγικό Αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Υπάρχει σήμερα κάποιος τέτοιος μηχανισμός; στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι μάλλον ανύπαρκτος.

Φυσικά το τυχαίο δεν είναι πάντα αναποτελεσματικό ή μη ωφέλιμο. Απλά ο ενσυνείδητος και στοχευμένος προγραμματισμός, με αντικειμενικά κριτήρια και συγκεκριμένες επιδιώξεις, μεγιστοποιεί την, επωφελεία του κοινωνικού συνόλου, συνδρομή του στην συνολική και κατευθυνόμενη ανάπτυξη των επενδύσεων και της Χώρας.

Αποτελεί βασική πολιτική επιλογή μας και επιδίωξη: η ουσιαστική και δραστική μας παρέμβαση στον τομέα του σχεδιασμού των μεγάλων έργων υποδομής σε συνδυασμό με την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησής τους και την αποτίμηση του κοινωνικού τους οφέλους. Επιδιώκουμε να δημιουργήσουμε τις διαχρονικές προϋποθέσεις και όρους, στην κατεύθυνση αυτή, με άμεσα αποτελέσματα, σε ορίζοντα διετίας.

Στόχος μας είναι η καθιέρωση ενός νέου μοντέλου στον Στρατηγικό Σχεδιασμό των Υποδομών, ενός μοντέλου σύγχρονου, που αποτελεί και καθολικό αίτημα.

Με τον τρόπο αυτό επιδιώκουμε να μεγιστοποιήσουμε την επιρροή των, αναγκαστικά, λόγω της οικονομικής συγκυρίας, περιορισμένων πόρων που μπορούν να διατεθούν, στην παρούσα φάση, στην κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής, συμβάλλοντας έτσι από την πλευρά μας στην αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης.

Σχετικά με το νέο μοντέλο, και πάλι «.. δεν κομίζουμε γλαύκας εις Αθήνας ..».

Στη χώρα μας δεν πάσχουμε από ιδέες και θεσμούς.

Από πρακτική εφαρμογή πάσχουμε και σ' αυτήν στρέφεται κατά προτεραιότητα το δικό μας ενδιαφέρον.

Ως προς τον προγραμματισμό θα εφαρμόσουμε έναν συνδυασμό αναλυτικής (από κάτω) και συνθετικής (από τα πάνω) μεθόδου, με βασικούς όμως άξονες τους εξής:

- α) Την ευρύτετη συμμετοχή φορέων, τοπικών αρχών και ενδιαφερόμενων επενδυτικών σχημάτων στις προτάσεις και την διαβούλευση και αξιολόγησή τους για τον προγραμματισμό των έργων.
- β) Θεσμική κατοχύρωση των προαπαιτούμενων εργασιών και διαδικασιών προκειμένου να ενταχθεί έργο στον προγραμματισμό (ύπαρξη μελέτης σκοπιμότητας που να τεκμηριώνει το προσδοκώμενο κοινωνικό όφελος, εξασφάλιση περιβαλλοντικών όρων και - γιατί όχι - αποτίμησή τους, τεκμηρίωση της δυνατότητας χρηματοδότησης στο χρονικό διάστημα που προβλέπεται η υλοποίηση, εξασφάλιση των προϋποθέσεων αξιοποίησης, αξιολόγηση - αποτίμηση των επιπτώσεων στην συνολική ανάπτυξη και επενδύσεις).

Το Κόμμα μας, η Κυβέρνησή μας και το Υπουργείο μας έχει ήδη ένα στρατηγικό σχέδιο για τους τομείς της ανάπτυξης.

Μερικές βασικές κατευθύνσεις είναι οι παρακάτω:

- Διεκδικούμε ενεργό συμμετοχή στην υλοποίηση της απόφασης του Οκτωβρίου του **2009**, της Ε.Ε, (που απετέλεσε και απάντηση στην διεθνή οικονομική κρίση) να διαθέσει, πέραν του κανονικού σχεδίου, μεγάλα χρηματικά ποσά που θα επιταχύνουν την πρόοδο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.
- Ενισχύουμε τις επενδύσεις στην πράσινη ανάπτυξη. Κι αυτό δημιουργεί νέες ανάγκες και απαιτήσεις, σε έργα κατάλληλων υποδομών.
- Η περιβαλλοντική, λειτουργική και στατική αναβάθμιση, του διαρκώς απαξιούμενου κτηριακού αποθέματος των παλαιών κατασκευών, δημοσίων και ιδιωτικών, των πόλεων, μπορεί να αποτελέσει έναν σημαντικό επενδυτικό στόχο.
- Συνεχίζουμε να υλοποιούμε ένα τεράστιο πρόγραμμα, συνολικού ύψους **14** δις €, με κλασσικά έργα και υγιείς συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα με στόχο ολοκλήρωσης το **2013**.
- Μελετούμε την επέκταση των ευρυζωνικών δικτύων

- Πραγματοποιούμε σειρά παρεμβάσεων στο περιφερειακό και τοπικό οδικό δίκτυο, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια.

Προφανώς θα πρέπει να αξιολογείται κάθε πρόταση και να εξετάζεται η εναρμόνισή της με τους γενικούς εθνικούς προγραμματικούς - αναπτυξιακούς στόχους. Η ευθύνη της τελικής επιλογής ανήκει στην ηγεσία. Η επιλογή αυτή όμως οφείλει να είναι μια πολιτική κρίση στην ολοκλήρωση της διαδικασίας και όχι μια κομματική παρέμβαση στην έναρξη της διαδικασίας προγραμματισμού.

Η πείρα έχει δείξει ότι, αρκετά συχνά, η χρονική αυτή ακολουθία αναστρέφεται.

Μια τέτοια διαδικασία, είμαστε βέβαιοι ότι θα αποτρέψει σε μεγάλο βαθμό τις εξωγενείς παρεμβάσεις «ειδικών» συμφερόντων, που ενδέχεται να παρασύρουν την λήψη αποφάσεων προς κατευθύνσεις ήσσονος δημοσίου συμφέροντος και θα επιδράσει πολλαπλασιαστικά στην στοχευμένη ανάπτυξη των επενδύσεων.

Έχει γίνει πλέον κατανοητό, ότι το σύγχρονο και αποτελεσματικό κράτος, δεν μπορεί να είναι θεατής των οικονομικών εξελίξεων, αλλά να παρεμβαίνει, να τις προσδιορίζει και να τις προσανατολίζει. Η θέση αυτή ισχύει, πολύ περισσότερο, σε περιόδους οικονομικής κρίσης, καθώς μόνο η κρατική παρέμβαση μπορεί να περιορίσει την χρονική διάρκεια, την ένταση και την έκταση της ύφεσης.

Εργαλείο προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι διάφορες επενδύσεις, είτε αμιγώς κρατικές, είτε με συμμετοχή ιδιωτών.

Η μονοσήμαντη λογική της κατασκευής έργων για τα έργα και τον τζίρο, πρέπει να ανατραπεί.

Η προσέγγιση πρέπει να είναι ορθολογική: έργα για την ανάπτυξη, για το κοινωνικό σύνολο. Έργα στα απολύτως αναγκαία μεγέθη και κόστη, σύμφωνα με τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται

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

Δεν σταματάμε το έργο μας, αντιθέτως πασχίζουμε για την ανάπτυξη, γ'αυτό δίνουμε προτεραιότητα και στη πολιτική των υποδομών. Ο κίνδυνος από την υστέρηση σε υποδομές, σε κρίσιμους τομείς, μπορεί να οδηγήσει σε τεράστιο έλλειμμα ανταγωνιστικότητας, ειδικότερα στην σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης. Αυτό δεν είναι ενδεχόμενο, είναι βεβαιότητα.

Γι' αυτόν τον λόγο, εν μέσω κρίσης αυξάνουμε το ποσοστό για τις δημόσιες επενδύσεις στο **4,2%** του ΑΕΠ.

Επιβάλλεται, όμως, ως εθνική ανάγκη πλέον να αλλάξουμε την κατάσταση. Να αξιοποιήσουμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματά μας, να εκσυγχρονίσουμε δομές, να περιορίσουμε σπατάλες, να επανακατακτήσουμε την αξιοπιστία στη δημόσια ζωή, να διαμορφώσουμε ένα υγιές και διαφανές πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον.

Κυρίες και κύριοι,

Το μεγάλο Δ της Δημοκρατίας μας μικραίνει, και μικραίνει τη Δημοκρατία μας στο σύνολό της, όταν μετατρέπεται στο Δ της διαφθοράς για να καταλήξει με το Α της Ασυδοσίας και της Ανασφάλειας. Το Δ της Δημοκρατίας είναι μεγάλο και μεγαλώνει η Δημοκρατία μας όταν περιέχονται σ' αυτήν τα επιμέρους Δ της Διαφάνειας και της Δικαιοσύνης που καταλήγουν στο μεγάλο Α της Ανάπτυξης με Αλληλεγγύη και Αναδιανομή. Οφείλουμε να δουλέψουμε με σχέδιο.

Η Ελλάδα δεν έχει περιθώριο να χάσει ούτε λεπτό. Είτε αυτό είναι λεπτό της ώρας είτε είναι λεπτό του Ευρώ. Εργαζόμαστε στο πλαίσιο που υφίσταται για να κάνουμε το καλύτερο. Και ταυτοχρόνως εργαζόμαστε για να βελτιώσουμε το πλαίσιο. Να γίνει πιο αξιόπιστο και εμείς πιο αποτελεσματικοί. Το φίλτρο μέσα από το οποίο περνάει η πολιτική μας το συνθέτουν η ποιότητα, ο χρόνος, οι πόροι, η απασχόληση και αξιολογούμεθα τελικώς όλοι με βάση τη παραγόμενη πολιτική, κοινωνική και οικονομική προστιθέμενη αξία για την καθημερινή ζωή του πολίτη, για το σήμερα και το αύριο της Ελλάδας. Έτσι περνάμε από το πλην Α στο συν Α. Από την αυθαιρεσία και την

ατιμωρησία στην Ανασυγκρότηση της χώρας και την Ασφάλεια για τον πολίτη.

Αυτός είναι ο στόχος μας. Αυτό είναι το στοιχείο για όλους μας