

**Δ Ε Λ Τ Ι Ο Τ Υ Π Ο Υ**  
**Καταγραφή προβλημάτων**  
**στο χώρο των Δημοσίων Έργων**

Η Παγκόσμια οικονομική κρίση έχει αφήσει έντονο το αποτύπωμά της στον τεχνικό κόσμο της χώρας και ιδιαίτερα της Κεντρικής Μακεδονίας. Κάτω από το ιδιαίτερα δυσμενές κλίμα που έχει διαμορφωθεί στο χώρο των κατασκευών εκπρόσωποι φορέων των μηχανικών πραγματοποίησαν συσκέψεις για ενημέρωση και ανταλλαγή απόψεων. Στόχος των συσκέψεων πέρα από την καταγραφή των προβλημάτων ήταν να καθορίσουν τις ενέργειες και τις κινήσεις στις οποίες πρέπει να προχωρήσουν.

Στις συσκέψεις συμμετείχαν εκπρόσωποι των παρακάτω φορέων:

- της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.
- του Συνδέσμου Πιστοποιημένων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων και Επιχειρήσεων Θεσσαλονίκης και Κεντρικής Μακεδονίας.
- του Συλλόγου Μελετητών Δημοσίων Έργων Κεντρικής Μακεδονίας.
- του Συλλόγου Υπάλληλων ΥΠΕΧΩΔΕ Ν. Θεσσαλονίκης.
- της Ένωσης Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΕΜΔΥΔΑΣ) του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας.
- του Συλλόγου Υπαλλήλων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Πτυχιούχων Ανωτάτων Σχολών.
- του Συλλόγου Εργοδηγών ΤΕ Κεντρικής Μακεδονίας.

Έγινε ενημέρωση για την πορεία υλοποίησης των μεγάλων αλλά και των μικρότερων έργων στην Κεντρική Μακεδονία και στη Θεσσαλονίκη ειδικότερα (Εγνατία, ΠΑΘΕ, Σιδηρόδρομος, ΜΕΤΡΟ, Υποθαλάσσια αρτηρία, Αεροδρόμιο, Λιμάνι), για τα μελετώμενα νέα έργα (εξωτερική περιφερειακή, εθνικό οδικό δίκτυο κτλ) για τα σχεδιαζόμενα προς υλοποίηση έργα μέσω συμβάσεων παραχώρησης και ΣΔΙΤ και τις επιπτώσεις στο κοινωνικό σύνολο και τον τεχνικό κόσμο ειδικότερα.

Η μείωση του ΠΔΕ έχει ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του προγράμματος εκπόνησης μελετών και καθυστέρηση στην υλοποίηση έργων με συνέπεια την υποαπασχόληση του τεχνικού κόσμου, την ανεργία των νέων μηχανικών και του εργατικού δυναμικού της περιοχής.

Ιδιαίτερο προβληματισμό προκαλεί και η συγκέντρωση αρμοδιοτήτων από Περιφερειακές Υπηρεσίες σε Υπουργεία, σε αντίθεση με τις εξαγγελίες για αποκέντρωση, η διάλυση Υπηρεσιακών μονάδων και η εκχώρηση αρμοδιοτήτων στον ιδιωτικό τομέα.

Ειδικότερα διαπιστώθηκαν τα παρακάτω:

- 1) Διανύουμε την τρίτη χρονιά του ΕΣΠΑ και ακόμη δεν έχει αρχίσει η εκταμίευση των κονδυλίων του. Εκτός από τα έργα γέφυρες, καμία άλλη δραστηριότητα δεν υποδηλώνει ότι βαδίζουμε στον τρίτο χρόνο της προγραμματικής περιόδου 2007 -2013. Η χώρα ζει ακόμα σε ένα παρατεταμένο 2006, με την ελπίδα ότι θα απορροφηθούν οι πόροι του Γ□ ΚΠΣ. Η καθυστέρηση είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Κεντρική Μακεδονία που έχει καλύψει το σύνολο των υποχρεώσεων της από το Γ□ ΚΠΣ και περιμένει την εξειδίκευση □ κατανομή των έργων, ώστε να ολοκληρώσει τον σχεδιασμό της και να προχωρήσει στην υλοποίηση των έργων.
- 2) Το πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» αδυνατεί να καλύψει τις ανάγκες σε υποδομές, ενώ το πρόγραμμα «ΣΧΟΛΙΚΗΣ ΣΤΕΓΗΣ» ως γνωστό υποχρηματοδοτείται.
- 3) Είναι πλέον εμφανής η συγκέντρωση αρμοδιοτήτων από τις Περιφερειακές στις Κεντρικές Υπηρεσίες των Υπουργείων. Οι Συμβάσεις Παραχώρησης και οι ΣΔΙΤ αποτελούν πρώτη επιλογή για τα μεγάλα έργα της χώρας. Οι ΣΔΙΤ από δευτερεύων συμπληρωματικός μηχανισμός του ΠΔΕ αναγορεύτηκε σε κύριο πρωτεύοντα. Οι κανόνες του χρηματοπιστωτικού συστήματος επικράτησαν πλήρως της νομοθεσίας των δημοσίων έργων. Οι Εργοληπτικές και Μελετητικές Επιχειρήσεις αποξενώνονται από το φυσικό τους αντικείμενο και στην καλύτερη περίπτωση, αναγκάζονται να γίνουν υπεργολάβοι των παραχωρησιούχων και των τραπεζών, με αμοιβές που δεν διασφαλίσουν μελέτες και έργα ποιότητας.
- 4) Ειδικότερα στην περιοχή της Θεσσαλονίκης υπάρχει υστέρηση μελετών και έργων που αφορούν το κυκλοφοριακό, τη στάθμευση, τον προαστιακό, αλλά και «μικρότερα έργα» όπως σχολική στέγη, αντισπλημμυρικά, έργα περιβάλλοντος, διαχείρισης υδάτινων πόρων, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθώς επίσης και συντήρησης των υπαρχουσών υποδομών.
- 5) Η επιτάχυνση των εργασιών του ΜΕΤΡΟ κρίνεται επιβεβλημένη, ώστε να καλυφθεί η χρονική υστέρηση που υπάρχει και να ολοκληρωθεί εντός του προσδιορισμένου χρονοδιαγράμματος. Για την εκπλήρωση του στόχου, πέραν των άλλων είναι αναγκαία και η στελέχωση από την

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ του κλιμακίου της Θεσσαλονίκης. Θετικό βήμα για το μέλλον της πόλης είναι η δημοπράτηση ΜΕΤΡΟ προς Καλαμαριά και η δέσμευση για επέκτασή του προς τα δυτικά, η οποία οφείλει όμως να συνοδεύεται από σαφή προσδιορισμό πόρων και χρονοδιάγραμμα. Επόμενο βήμα είναι η δέσμευση για τις τελικές επεκτάσεις του προς Αεροδρόμιο και Βιομηχανική Περιοχή και η σύνδεσή του με τον προαστιακό.

- 6) Η υποθαλάσσια αρτηρία παρουσιάζει σημαντική υστέρηση και διατυπώνονται σοβαρές ανησυχίες για την υλοποίηση του έργου.  
Το ΤΕΕ/ΤΚΜ είχε ταχθεί υπέρ της κατασκευής του έργου εκφράζοντας παράλληλα τις ανησυχίες του για τον τρόπο δημοπράτησης και την ωριμότητα των μελετών. Σήμερα διαπιστώνει με ανησυχία ότι υπάρχει σημαντική υστέρηση στην έναρξη των εργασιών. Ερωτηματικά βέβαια προκαλεί και η απόφαση του ΚΑΣ να προτείνει αλλαγή της μεθόδου κατασκευής του έργου, παρότι εκπρόσωπος της Αρχαιολογίας συμμετείχε σε όλες τις διαδικασίες μέχρι και τη δημοπράτηση του έργου. Συνεχίζουμε να πιστεύουμε ότι είναι ένα έργο που θα συμβάλει σημαντικά στην επίλυση του κυκλοφοριακού της πόλης.
- 7) Ειδικά για τα έργα της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης, το ΤΕΕ/ΤΚΜ και ο τεχνικός κόσμος της πόλης έχει επανειλημμένα ζητήσει την ίδρυση **Ειδικής Γραμματείας του ΥΠΕΧΩΔΕ** με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Τα έργα απαιτούν συνολικό σχεδιασμό, η εμπλοκή πολλών υπουργείων και πολλαπλάσιων υπηρεσιών καθυστερεί ή και ακυρώνει την υλοποίησή τους και είναι παραλογισμός το να σχεδιάζονται σημαντικές υποδομές της πόλης, επί χάρτου, χωρίς γνώση των πραγματικών συνθηκών και των αντικειμενικών αναγκών της.
- 8) Ο νόμος 2940/2001 περί συγχωνεύσεων των εργοληπτικών επιχειρήσεων, έχει δημιουργήσει και τρέφει κατασκευαστικά ολιγοπώλια, σε βάρος των εργοληπτικών επιχειρήσεων της Βορείου Ελλάδος, που σβήνουν νομοτελειακά η μία πίσω από την άλλη.
- 9) Αποτέλεσμα της επιλογής της πολιτείας στην διαχείριση και εκτέλεση των δημοσίων έργων, μέσω των Ιδιωτών (παραχωρήσεις □ ΣΔΙΤ) και των Ανωνύμων Εταιριών (ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΕ), είναι η απαξίωση και το κλείσιμο των υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ στη Θεσσαλονίκη. Κλείνει η ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ Θεσσαλονίκης, εγκαταλείπεται η κατασκευή του παράπλευρου οδικού δικτύου του αυτοκινητοδρόμου. Εμπειρότατο στελεχιακό δυναμικό αυτής της υπηρεσίας αναγκάζεται να μετακομίσει εκτός Θεσσαλονίκης ή να αποσπασθεί σε υπηρεσίες με διαφορετικό αντικείμενο από αυτό που για τριάντα χρόνια έχει ειδικευτεί. Είναι αναγκαίο να συνεχίσει τη λειτουργία της και να ολοκληρώσει το έργο για το οποίο έχει συσταθεί.

Αποφασίσαμε να δημοσιοποιήσουμε τους προβληματισμούς και τις προτάσεις μας στους εκπροσώπους των τοπικών αρχών και τους βουλευτές της περιοχής και να ζητήσουμε κοινή δράση για :

- Αύξηση των κονδυλίων του ΠΔΕ για υλοποίηση έργων υποδομής στην Περιφέρεια
- Τροποποίηση του κέντρου βάρους του πολιτικού σχεδιασμού εκτός από τα μεγάλα έργα και σε έργα άμεσης προτεραιότητας και ανταπόδοσης προς τον πολίτη, με την ενίσχυση των προγραμμάτων όπως ο ΘΗΣΕΑΣ και η ΣΧΟΛΙΚΗ ΣΤΕΓΗ.
- Περιορισμό των έργων με Συμβάσεις Παραχώρησης και ΣΔΙΤ, στα απολύτως αναγκαία ανταποδοτικά έργα και μόνο, με εφαρμογή κανόνων στην μελέτη και κατασκευή συμβατούς με την υφιστάμενη νομοθεσία περί μελετών και κατασκευής έργων Δημόσιου Συμφέροντος.
- Κατάργηση του νόμου 2940/2001 που συντηρεί τα ολιγοπώλια σε βάρος των κατασκευαστικών επιχειρήσεων της Περιφέρειας.
- Επαναφορά αρμοδιοτήτων που αφαιρέθηκαν από Περιφερειακές Υπηρεσίες
- Ανάκληση αποφάσεων για διάλυση περιφερειακών Υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ
- Δημιουργία Δημόσιας Υπηρεσίας στη Θεσσαλονίκη, άρτια στελεχωμένης για την επίβλεψη μελετών και εργασιών του ΜΕΤΡΟ.