

9 Φεβρουαρίου 2012

Βολές κατά των τραπεζών για τη διακοπή των μεγάλων οδικών έργων και της αναπτυξιακής προοπτικής της χώρας

Χρ. Σπίρτζης: «Θέλουν να κερδοσκοπήσουν από μια χώρα που βρίσκεται στο χείλος του γκρεμού, γι' αυτό και διέκοψαν τη χρηματοδότησή τους»

Δραματική χαρακτήρισε την κατάσταση του οδικού δικτύου της χώρας, ιδίως του επαρχιακού και αστικού, ο πρόεδρος του, ΤΕΕ Χρήστος Σπίρτζης, κατά την έναρξη του 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Οδοποιίας.

«Για τα μεγάλα οδικά έργα λόγος δεν γίνεται» υπογράμμισε «αφού οι τράπεζες θέλουν να κερδοσκοπήσουν από μια χώρα που βρίσκεται στο χείλος του γκρεμού, γι' αυτό και διέκοψαν τη χρηματοδότησή τους».

Ο κ. Σπίρτζης στάθηκε ιδιαίτερα στο «ξερίζωμα του ευρωπαϊκού κοινωνικού πλαισίου» του οποίου σήμερα μάρτυρες είναι όλοι οι Έλληνες, επισημαίνοντας ότι διαπιστώνουμε από τις συζητήσεις της κυβέρνησης και της «τρόικα» ένα λογιστικού τύπου σχεδιασμό (έσοδα-έξοδα) που βαθαίνει και μακραίνει τον κύκλο της ύφεσης και απομακρύνει την έξοδο από την κρίση. Αντίθετα, τόνισε, καμιά πρόταση αναπτυξιακού σχεδίου δεν τίθεται στο τραπέζι των συζητήσεων, ενώ και αυτά που μπορούσαν και έπρεπε να προχωρήσουν σταμάτησαν: μεταξύ αυτών οι συμβάσεις παραχώρησης (με όποιες αμφισβητήσεις μπορεί κανείς να διατηρεί για τον τρόπο που έγιναν), οι ΣΔΙΤ και το ΕΣΠΑ. «Ούτε ένα ευρώ από το ΕΣΠΑ δεν έχει δοθεί στην πραγματική οικονομία» τόνισε χαρακτηριστικά.

Όλα όσα σήμερα συζητούνται και αποφασίζονται – περικοπές μισθών και αμοιβών, καθώς και ο νέος κύκλος απολύσεων – οδηγούν σε εξαθλίωση των Ελλήνων πολιτών, την ίδια ώρα, για παράδειγμα, που ανακοινώνονται διαρκώς αυξήσεις των δομικών υλικών, σε μια χώρα στην οποία η οικοδομική δραστηριότητα έχει μηδενιστεί.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ κατηγόρησε ως εμπνευστές των μέτρων που επιβάλλει η «τρόικα» τον ΣΕΒ (το 70% του μηνονίου περιέχει τις δικές του προτάσεις, επισήμανε), το ΙΟΒΕ και «άλλα παρακλάδια» των ίδιων αυτόκλητων συμβούλων, είπε.

Απέναντι σ' αυτή την κατάσταση, προσέθεσε, το ΤΕΕ αποφάσισε να αντιτάξει τις γνώσεις και τη δημιουργικότητα του τεχνικού κόσμου: προωθεί την υλοποίηση μιας σειράς νέων αρμοδιοτήτων, με ψηφιοποίηση των διαδικασιών, προς εξυπηρέτηση των μηχανικών και των πολιτών. Ξεκινά την προσπάθεια σύνταξης ενός αναπτυξιακού σχεδίου, κάτι που όφειλαν να έχουν κάνει όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις και τα κόμματα, με σκοπό να προωθηθούν όχι τα «ώριμα» έργα, αλλά τα έργα που χρειάζεται η χώρα για να οδηγηθεί στην ανάπτυξη.

Στον σχεδιασμό αυτό, εκτός από τα Περιφερειακά Τμήματα του ΤΕΕ, θα συμβάλουν με τις προτάσεις και τις γνώσεις τους και οι άλλοι επιστημονικοί φορείς της χώρας, με τους οποίους το ΤΕΕ εγκαινιάζει μια νέα περίοδο συνεργασίας, αλλά και κοινής αντίδρασης σε όσα και όσους επιχειρούν να μας επιβάλουν για το δικό τους συμφέρον.

Πρώτη ενέργεια αντίδρασης, είπε ο κ. Σπίρτζης, είναι το μποϊκοτάζ των γερμανικών προϊόντων, στο οποίο κάλεσε να πρωτοστατήσουν οι μηχανικοί σε κάθε περίπτωση. «Δεν είναι δυνατόν να επισκέπτονται τη χώρα μας Γερμανοί υπουργοί και εκτός από την απαίτηση για σκληρά μέτρα σε βάρος των Ελλήνων πολιτών, να εντέλλονται και το κλείσιμο της υπόθεσης της SIEMENS», τόνισε χαρακτηριστικά.

Μάλιστα για το θέμα αυτό, προανήγγειλε δυο συγκεντρώσεις: μια διαμαρτυρίας στην Αθήνα και μια ενημερωτική, για τους ευρωβουλευτές και άλλους παράγοντες της Κοινότητας, στις Βρυξέλλες.

Ο Περιφερειάρχης Αττικής Γιάννης Σγουρός, επικρότησε τις απόψεις του προέδρου του ΤΕΕ ως προς την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στη χώρα μας.

Τόνισε την αναντιστοιχία μεταξύ «ώριμου» και «αναγκαίου» έργου, επισημαίνοντας ότι τελικά – και διαχρονικά – «ώριμα» είναι πάντα οι πλατείες και τα δρομάκια, όπου ξοδεύτηκαν και τα περισσότερα χρήματα, και όχι τα έργα υποδομής, που θα έδιναν προοπτική ανάπτυξης στη χώρα.

Σε ό,τι αφορά το οδικό δίκτυο, υπογράμμισε πως η Περιφέρεια Αττικής έχει εκτεταμένο δίκτυο, αλλά και πολύ μεγάλες ελλείψεις, ενώ δεν έχει πρόγραμμα στοιχειώδους συντήρησης.

Το προηγούμενο διάστημα, όπως είπε, έγινε μια προσπάθεια μεταφοράς της ευθύνης και του πρωτεύοντος οδικού δικτύου στην Περιφέρεια, αλλά δίχως καμιά πρόβλεψη για τις ανάλογες πιστώσεις που απαιτούνται, ακόμη και για εξόφληση λογαριασμών προηγούμενων ετών (τα ανεξόφλητα τιμολόγια φτάνουν στα 225 εκατ. ευρώ υπογράμμισε). Μάλιστα, επισήμανε ότι από την 1^η Ιανουαρίου δεν έχει προβλεφθεί ούτε ένα ευρώ για συντήρηση, γεγονός που σημαίνει ότι θα υπάρξει δραματική επιδείνωση της κακής κατάστασης του οδικού δικτύου.

Ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Βασίλης Χαλκιάς, δήλωσε ότι κινείται στην ίδια κατεύθυνση με τις επισημάνσεις των προηγούμενων ομιλητών. Αναφέρθηκε στην αναγκαιότητα ενός New Deal, το οποίο απαιτείται, για να βγει η χώρα από την κρίση και θύμισε ότι ο Αμερικανός πρόεδρος Ρούσβελτ, για να βγάλει τη χώρα του γρήγορα από την κρίση του 1929, έδωσε έμφαση στα έργα υποδομών και μεταξύ αυτών τα οδικά έργα.

Επεσήμανε, ωστόσο, ότι στη χώρα μας, εκτός από την έλλειψη έργων, παρατηρείται και έλλειμμα ενδιαφέροντος για τη μείωση του κόστους των έργων, με την αξιοποίηση νέων μεθόδων, στον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την υλοποίηση. Κανείς δεν νοιάζεται ούτε για τη μετέπειτα λειτουργία των υποδομών. Ειδικά στην οδοποιία, είπε, απουσιάζει από όλες τις φάσεις ο μελετητής: ακόμη και η μελέτη που παραδίδει δεν ελέγχεται και δεν υπάρχει κατά τις επόμενες φάσεις, είπε χαρακτηριστικά.

Τόνισε ότι είναι αναγκαία η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου μελέτης, ανάθεσης και κατασκευής των οδικών έργων, με την πρόβλεψη να ενταθεί και εμπλουτιστεί η

εκπαίδευση όλων των παραγόντων στα ζητήματα της οδοποιίας, ενώ θα πρέπει να συμπεριληφθεί σε κάθε νέο έργο και η μελέτη για τη λειτουργία και συντήρησή του, όσο αυτό είναι σε λειτουργία.

Ιδιαίτερα στάθηκε στην ανάγκη να ξεκινήσουν και πάλι τα οδικά έργα που έχουν σταματήσει, όπως και στην ανάγκη σύνταξης ενός master plan όλων των οδικών έργων που χρειάζεται η χώρα (όσα είναι αναγκαία, θα πρέπει να γίνουν, είτε χαρακτηριστικά).

Επέκρινε δριμύτατα – αναφέροντας και συγκεκριμένα παραδείγματα – τα εμπόδια που θέτουν διάφοροι «θεσμοί» στην κατασκευή και λειτουργία των έργων: την πρακτική των αποφάσεων των δικαστηρίων που καθορίζουν κόστος απαλλοτριώσεων δυσανάλογο με το κόστος της κατασκευής, με συνέπεια τα έργα να σταματούν, λόγω έλλειψης πιστώσεων. Τη δυσκολία της ανάθεσης σε ιδιώτες της κατασκευής και λειτουργίας των έργων.

Αλλά και την ακύρωση στην πράξη των σύγχρονων προβλέψεων της ασφάλειας στο οδικό δίκτυο, αναφέροντας χαρακτηριστικά το γεγονός ότι, ενώ υπάρχουν κατά μήκος της Αττικής Οδού 16 κάμερες που καταγράφουν παραβάσεις οδηγών, δεν υφίσταται κεντρική βάση δεδομένων, ώστε οι κλήσεις να επιδίδονται αμέσως στον παραβάτη. «Συνήθως αυτή φτάνει μετά δυο χρόνια, μέσω του αστυνομικού τμήματος της περιοχής και τότε το δικαστήριο, επειδή ο οδηγός δηλώνει ότι δεν θυμάται αν αυτός ή άλλος οδηγούσε το αυτοκίνητό του στη συγκεκριμένη περίπτωση, αθώνει λόγω αμφιβολιών» είπε, θέλοντας να περιγράψει το πολυπλόκαμο των προβλημάτων.

Αναφορά στα έργα και τις μελέτες που ανατέθηκαν τα δυο τελευταία χρόνια από το ΥΠΥΜΕΔΙ σε όλη τη χώρα έκανε στον γραπτό χαιρετισμό προς το συνέδριο ο υφυπουργός, Γιάννης Μαγκριώτης.

Ωστόσο, μεταξύ άλλων επισήμανε ότι η απορροφητικότητα των κονδυλίων του ΕΣΠΑ έφτασε στο 33% και θα ήταν σημαντικά μεγαλύτερη – όπως αναφέρει – αν δεν είχε προκύψει το πρόβλημα με τις συμβάσεις παραχώρησης, το οποίο απέδωσε στις τράπεζες, τονίζοντας χαρακτηριστικά ότι «δεν θεωρούν βιώσιμα τα έργα αυτά, άρα και τη χώρα».

Οι εργασίες του «3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Οδοποιίας», στο ξενοδοχείο ROYAL OLYMPIC, θα ολοκληρωθούν αύριο.