

Πρόσφατες αποφάσεις των ακινήτων

Οδός στην Αττική, αλλά και ανάλογα έργα σε όλη τη χώρα, σε συνδυασμό με χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις, δημιουργούν το πλαίσιο που προσφέρει η Πολιτεία στους επενδυτές και τους καλεί να το αξιοποιήσουν.

Η δημόσια περιουσία από την άλλη πλευρά, σε συνδυασμό με μηχανισμούς διαχείρισης και παραγωγής δομημένου περιβάλλοντος όπως η **Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου**, η **Εταιρεία Αξιοποίησης Τουριστικών Ακινήτων**, η **Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας**, ενισχύουν το πλαίσιο και τώνουν την κοινή προσπάθεια. Οι επιχειρηματίες καλούνται να λειτουργήσουν σε ένα εντελώς νέο περιβάλλον από πλευράς οικονομικού πλαισίου, υποδομών, πολεοδομικής και χωροταξικής αντίληψης και θεσμών. Θα συνοψίσω την πολιτική και τις προθέσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ που σχετίζονται με τον επιχειρηματικό χώρο του real estate.

1. Συγκώνευση της ΔΕΠΟΣ με την ΚΕΔ ώστε να μπορούν να αξιοποιούνται στο πλαίσιο της πολιτικής στέγης και αναπλάσεων, εκτάσεις του Δημοσίου.

2. Η παροχή με σύντομες διαδικασίες πολεοδομημένων γης, είτε για υλοποίηση στεγαστικών προγραμμάτων είτε για πολεοδομήσεις από την πλευρά των δήμων είτε και (κυρίως) για ιδιωτική πολεοδόμηση.

3. Ολοκληρώθηκαν ήδη τα χωροταξικά πλαίσια όλων των περιφερειών της χώρας και είναι σε εξέλιξη 200 μελέτες Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων που ελπίζουμε να ολοκληρωθούν σε 18 μήνες από σήμερα.

4. Ξεκινούν και ολοκληρώνονται σε περίπου 5 μήνες ειδικά ΠΕΡΙΠΟ σε όλους τους νομούς της χώρας που διασφαλίζουν περιοχές κατάλληλες για ιδιωτική πολεοδόμηση στις εκτός σχεδίου περιοχές. Ήδη έχουν ολοκληρωθεί τα ΠΕΡΙΠΟ 6 νομών της χώρας.

Με αυτόν τον τρόπο, μέσω μεγάλων οργανισμών (ΚΕΔ, ΟΕΚ, μεγάλες ιδιωτικές εταιρίες real estate), οι πολίτες και όλοι οι εργαζόμενοι θα μπορούν να αποκτήσουν στέγη ικανοποιητικών προδιαγραφών με ικανοποιητικούς όρους (π.χ. leasing).

5. Μια ανάλογη πολιτική, η οποία μπορεί να συνδυαστεί με τα προγράμματα ανάπτυξης περιοχών, προωθείται για τις εντός σχεδίου περιοχές.

6. Εξασφάλιση με γρήγορες διαδικασίες πολεοδομημένων γης. Το ιδιωτικό κεφάλαιο χρησιμοποιείται προς την κατεύθυνση αξιοποίησης εκτάσεων και αναπλάσεων περιοχών στις σύγχρονες κοινωνίες. Οι δυνατότητες για αναπλάσεις περιοχών έναντι μόνο πολεοδομικών ανταλλαγμάτων (κυρίως χρήσεων γης) είναι μεγάλες και στη χώρα μας, και αυτές τις δυνατότητες θέλουμε να κινητοποιήσουμε με κατάλληλες ρυθμίσεις.

7. Οι δυνατότητες αυτές περιορίζονται σήμερα από το αντιφατικό θεσμικό πλαίσιο αλλά και από τις αντιλήψεις τοπικών παραγόντων, που θεωρούν ότι τα πάντα πρέπει να γίνονται από δημόσιους πόρους. Ετσι, όμως, προτάσεις μεγάλων αναπλάσεων δεν προωθούνται, παρά την ύπαρξη μεγάλου επενδυτικού ενδιαφέροντος. Απαιτείται επομένως να μιλήσουμε ειλικρινά και χωρίς σκοπιμότητες και να πείσουμε στις τοπικές κοινωνίες.

8. Προς την κατεύθυνση της αξιοποίησης ιδιωτικών πόρων προωθείται θεσμικό πλαίσιο σε συνεργασία με το ΥΠΟΙΟ με βάση το οποίο θεσπίζονται κανόνες ανάπτυξης ανάλογοι με εκείνους που έχουν εφαρμοστεί για τις αναπλάσεις και τη φιλοξενία στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Σε

ατολόγιο
βάση για
ή άσκηση
Real

■ ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ – ΕΥΡΩΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Διακομματική συνεννόηση για σαφείς «κανόνες του παιχνιδιού» στα δημόσια έργα

► Προτάσεις για βελτίωση του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων

ΔΙΑΚΟΜΜΑΤΙΚΗ συνεννόηση για την εκπόνηση ενός νέου συστήματος ανάθεσης και εκτέλεσης των δημοσίων έργων από μηδενική βάση, προτείνει ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας **Κωστής Χατζηδάκης** σε εμπειριστική μελέτη που εκπόνησε, με τίτλο: «Αξιολόγηση των Μεγάλων Δημοσίων Έργων του ΚΠΣ. Μια ευρωπαϊκή ματιά με νέα στοιχεία και προτάσεις».

Ο κ. Χατζηδάκης υπογραμμίζει ότι η συνεννόηση αυτή, πρέπει να λάβει υπόψη θετικά παραδείγματα από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, έτσι ώστε:

- να αρθεί η τυχόν καχυποψία για κομματικές επιδιώξεις,
- να ξεπεραστούν οι σκόπελοι της υφιστάμενης δαιδαλώδους νομοθεσίας.

Παράλληλα, προτείνει συγκεκριμένα μέτρα προκειμένου να ισχύουν σαφείς «κανόνες του παιχνιδιού» στη διαδικασία ανάθεσης/εκπόνησης των μελετών, όπως και στην ανάθεση των έργων.

Ειδικότερα:

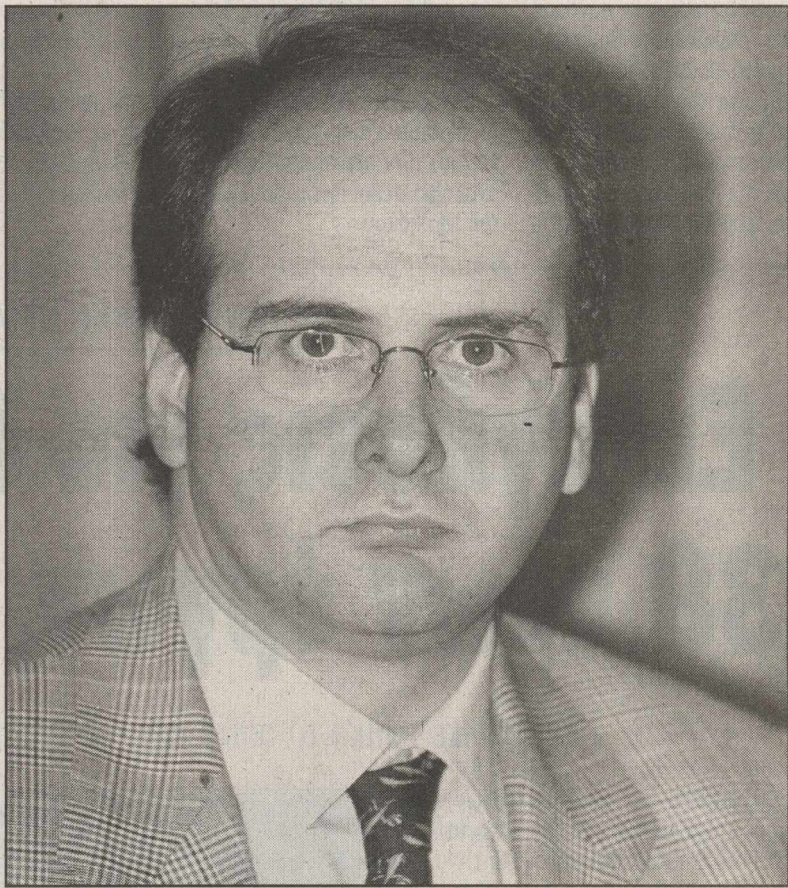
1 Νέο σύστημα μελετών για πιο άρτια έργα: Οι μελέτες είναι πραγματικά η «αχίλλειος πτέρνα» του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων, καθώς καθορίζουν τις προδιαγραφές των μετέπειτα διαγωνισμών και έργων. Η κυβέρνηση αλλάζει το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, εισάγοντας τη λογική της οικονομικής προσφοράς εκ μέρους των μελετητών. Η κατεύθυνση, προς την οποία πρέπει να κινηθεί ο εξορθολογισμός του συστήματος, είναι καταρχάς σωστή. Ωστόσο, η υπό διαμόρφωση νομοθεσία παραμένει νεφελώδης, με πολλές αλληλοσυγκρουόμενες διατάξεις, και το τελικό πλαίσιο θα εξαρτηθεί από πλήθος Προεδρικών Διαταγμάτων που αναμένεται να δημοσιοποιηθούν τους επόμενους μήνες. Μένει λοιπόν, να δούμε τι έχουν κατά νου οι αρμόδιοι. Θα ήταν πάντως σκόπιμο:

– Οι μελέτες να κατηγοριοποιούνται ως προς τη φύση και την κλίμακά τους

– Οι αμοιβές των μελετητών να κυμαίνονται εντός κάποιων λογικών ορίων που να συνταρτώνται με την κατηγορία της εκάστοτε μελέτης και να αναφέρονται με σαφήνεια στον οικείο κώδικα αμοιβών.

Με αυτόν τον τρόπο θα επιτευχθεί υγιής ανταγωνισμός μεταξύ των διαγωνιζόμενων μελετητών, χωρίς ωστόσο να προσφέρονται παράλογες εκπτώσεις (dumping).

2 Χρήση ενιαίων προτύπων για όμοιες συμβάσεις εν όψει του ελέγχου νομιμότητας: Το πλαίσιο αυτό για τον έλεγχο νομιμότητας όλων των συμβάσεων για την ανάθεση δημοσίων έργων θα βασίζεται σε ενιαία πρότυπα για όμοιες συμβάσεις. Η πρακτική αυτή έχει αποφέρει αναμφισβήτητα θετικά αποτελέσματα στην Ισπανία αλλά και στην Κύπρο, όπου έχει δημιουργηθεί ειδικός φορέας για τον νομικό έλεγχο όλων ανεξαιρέτως των συμβάσεων. Η ανάγκη «προτυποποίησης» (standardization) των συμβάσεων αφορά



τουλάχιστον: τις τεχνικές προδιαγραφές των δημοσίων έργων και την κοστολόγησή τους.

3 Νέος μαθηματικός τύπος Σε ό,τι αφορά τη διαδικασία επιλογής των αναδόχων των έργων, από το 1998 στη χώρα μας έχουμε τον μαθηματικό τύπο, ο οποίος εισήχθη προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι υπερβολικές εκπτώσεις. Ωστόσο, το σημερινό καθεστώς εξακολουθεί να χρήζει αποσαφήνισης, με την πληθώρα νόμων, αντικρουόμενων διατάξεων, προβλεπόμενων κυρώσεων και διαδικασιών εφαρμογής (Ν. 2229/94, Ν. 2338/95, Ν. 2372/96, Ε-2/1996, κ.ά). Επιπλέον, παρέμειναν άλλα δύο προβλήματα:

– Η διάχυτη καχυποψία και πολλές καταγγελίες ότι ο μαθηματικός τύπος παρακάμπτεται με διάφορες παρατυπίες (π.χ. προσυμφωνίες των διαγωνιζόμενων).

– Οι πολλές περιπτώσεις αλλαγής του τεχνικού αντικειμένου των δημοσίων έργων σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό. Αυτή είναι και η βασική αιτία για την απόκλιση από το αρχικό προϋπολογισμένο κόστος πολλών έργων.

Πρόσφατα, και έπειτα από πιέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κυβέρνηση αναγκάστηκε επιτέλους να προβεί στο αυτονόμο: την αιτιολόγηση των ασυνήθιστα χαμηλών προσφορών! Το ερώτημα όμως είναι το εξής: γιατί να ζητείται αιτιολόγηση μόνο των χαμηλών προσφορών και όχι όλων; Αυτό θα ήταν ένα βήμα προς την κατεύθυνση της ισοτιμίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Επίσης, το γεγονός ότι ο μαθηματικός τύπος μπορεί να παρακαμφθεί από τους

διαγωνιζόμενους δεν συνεπάγεται απαραίτητα την κατάργησή του. Η πλήρης κατάργηση του μαθηματικού τύπου είναι σαν να πυροβολούμε τον πιανίστα επειδή δεν μας αρέσει η μουσική που παίζει. Ενδέχεται απλά να μην είναι ο σωστός μαθηματικός τύπος. Να θυμηθούμε ότι το 1998 η Ευρωπαϊκή Ένωση συναίνεσε στην καθιέρωση μαθηματικού τύπου επειδή ακριβώς η τεχνική αυτή θεωρήθηκε ως ένα βήμα προς τον εξορθολογισμό του συστήματος αξιολόγησης και ανάθεσης δημοσίων έργων. Να θυμηθούμε επίσης ότι στην Ιταλία, που δεν είναι μακριά από τα δεδομένα της Ελλάδας, επίσης εφαρμόζεται μαθηματικός τύπος κατά την αξιολόγηση των προσφορών. Συνεπώς, χρειάζεται μελέτη της αντίστοιχης εμπειρίας σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες και η διατύπωση μιας λογικής φόρμουλας, με την υιοθέτηση ενός άλλου και αποδεκτού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μαθηματικού τύπου.

4 Υποχρεωτική και καθολική ασφάλιση των δημοσίων έργων για αποφυγή των κακοτεχνιών: Αυτή τη στιγμή, η υφιστάμενη νομοθεσία προβλέπει την υποχρεωτική ασφάλιση των δημοσίων έργων, αλλά δεν διευκρινίζει έναντι ποιων κινδύνων, και η σχετική απόφαση είναι στη διακριτική ευχέρεια των συμβαλλόμενων μερών.

Με δεδομένο ότι πάνω από το 1/3 των δημοσίων έργων εμφανίζει σοβαρές αποκλίσεις από τις απαιτούμενες ποιοτικές προδιαγραφές, είναι σκόπιμο να καθιερωθεί η υποχρεωτική ασφάλιση των δημοσίων έργων έναντι όλων των κινδύνων. Οι λόγοι είναι σαφείς: Αποδίδονται ευθύνες εκεί που ανήκουν εφόσον διαπιστωθεί

κακή εκτέλεση, επιβαρύνονται οικονομικά οι υπαίτιοι για τις κακοτεχνίες και οι ανάδοχοι έχουν κίνητρα να τις αποφύγουν. Ένα θετικό παράδειγμα είναι το έργο στο Ρίο-Αντίρριο, το οποίο είναι ασφαλισμένο έναντι όλων των κινδύνων και προχωρεί σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα. Επειδή βεβαίως αυτό συνεπάγεται οικονομική επιβάρυνση, ο αντίλογος είναι ότι η ύπαρξη πολλών ασφαλιστρών θα τονώσει τον ανταγωνισμό στην ασφαλιστική αγορά και δευτερογενώς θα επιφέρει μείωση του κόστους ασφάλισης.

5 ΕΣΠΕΛ - Διεύρυνση των ελέγχων:

Η θετική εμπειρία από τη δράση του ΕΣΠΕΛ μετά το 1998 αναδεικνύει την ανάγκη να διευρυνθεί η πρακτική άσκηση ελέγχου:

- από εξωτερικούς πιστοποιημένους συμβούλους ποιότητας
- σε συστηματική βάση, ανά τακτά διαστήματα και επί ευρύτερου δείγματος του σημερινού.

Ο δειγματοληπτικός ποιοτικός έλεγχος, ένα χρήσιμο αλλά ανεπαρκές εργαλείο, πρέπει να αντικατασταθεί από συστηματικούς ελέγχους σε τακτά και προγραμματισμένα διαστήματα. Οι αρμόδιοι φορείς οφείλουν, επίσης, να προβαίνουν με κάθε ευκαιρία σε επιτόπιο έλεγχο και να μην περιορίζονται σε παρακολούθηση των έργων βάσει των εκθέσεων προόδου και μόνο. Η εντατικοποίηση του ποιοτικού ελέγχου στο Γ' ΚΠΣ αναμφίβολα θα συνεπάγεται μεγαλύτερο κόστος απ' ό,τι στο Β' ΚΠΣ, αλλά το κόστος αυτό θα υπερκαλυφθεί από την εξοικονόμηση πόρων και την αυστηρή τήρηση των αρχικών χρονοδιαγραμμάτων, ώστε να απορροφώνται έγκαιρα οι κοινωνικές πιέσεις.

6 Αποφασιστική προώθηση συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙ):

Στα διάφορα επιχειρησιακά προγράμματα του τρέχοντος ΚΠΣ, οι μεταφορικές υποδομές προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν με κονδύλια ύψους 8,6 δισ. ευρώ. Υπολογίζεται, δε, ότι εξ αυτών των πόρων το μεγαλύτερο μέρος προορίζεται για οδικές αρτηρίες και έργα (48%), ενώ σημαντικά μερίδια κατέχουν, σύμφωνα πάντα με τον αρχικό σχεδιασμό, οι αστικές μεταφορές (24%) και σιδηρόδρομοι (20%). Δεδομένων των τεράστιων συμπληρωματικών πόρων που χρειάζονται για την κατασκευή των έργων υποδομής, είναι φανερό ότι πρέπει να προωθηθεί αποφασιστικά η συνεργασία του Δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα. Το αεροδρόμιο Σπάτων, η Αττική Οδός και η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, αν και δεν εξασφαλίζουν ως διά μαγείας ιδανικές λύσεις, έχουν αποδείξει τα προτερήματα αυτών των σχημάτων. Αλλωστε, αποτελεί απαίτηση της Ε.Ε. η εμπλοκή ενεργά ιδιωτικές εταιρίες στην κατασκευή έργων υποδομών, όπως π.χ. στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ, με αναμενόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα κατά 50% στον συνολικό προϋπολογισμό του έργου. Η ίδια λογική εφαρμόζεται στην προώθηση των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, στα οποία εντάσσονται τόσο ο ΠΑΘΕ όσο και η Εγνατία Οδός.