

---

## Νέο επιτελικό κράτος - Νέα πηγή 2,5 δισ. € για υποδομές

---

2017/05/27 17:24 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Το βασικό υπαρξιακό ερώτημα της χώρας είναι πώς μπορούμε να δημιουργήσουμε νέες πηγές πλούτου, οι οποίες θα προκαλέσουν νέες θέσεις εργασίας και θα προσελκύσουν νέες επενδύσεις.

Ο παραδοσιακός τρόπος πολιτικής σκέψης και διαχείρισης των πραγμάτων της κοινωνίας και οικονομίας έχει αποβιώσει προ πολλού. Βρισκόμαστε σ' ένα άλλο εθνικό, κοινωνικό κι αναπτυξιακό σύμπαν.

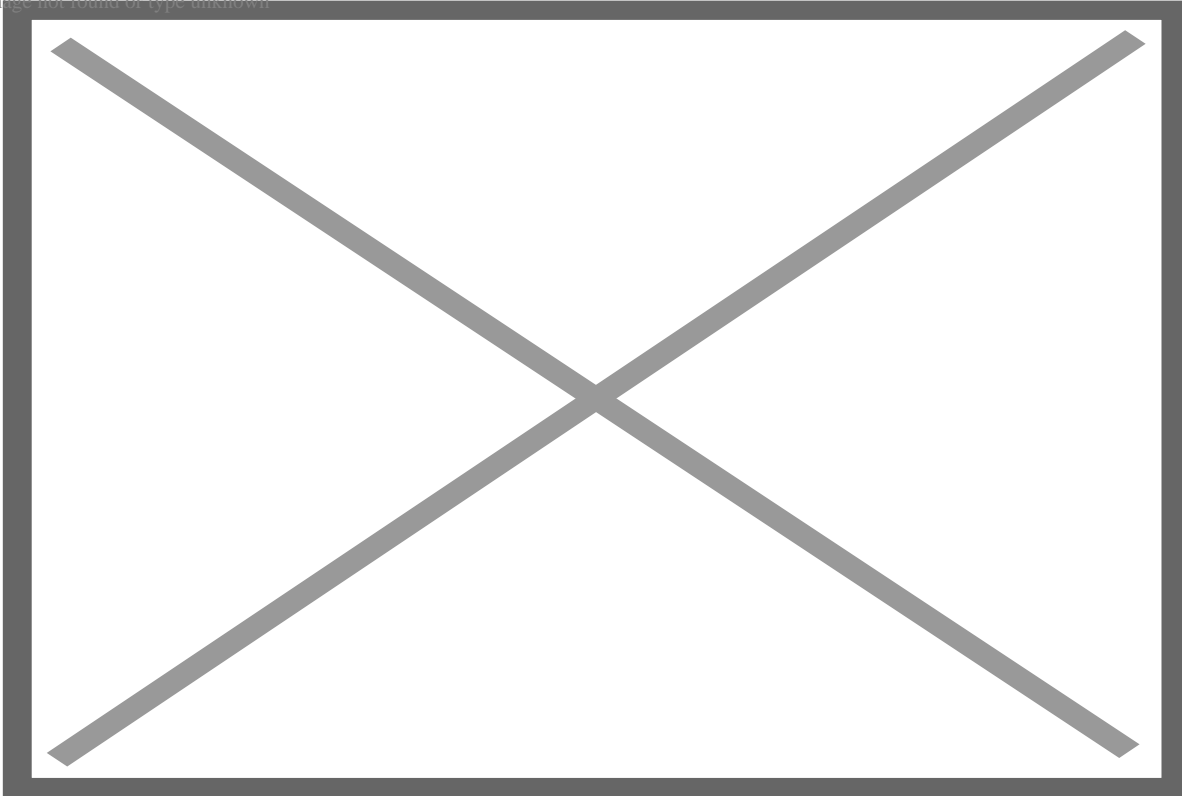
Σε σύγκριση με την Ελλάδα του 2009 είμαστε μια άλλη χώρα, με μια άλλη κοινωνία, που πρέπει να απαντήσει σε πρωτόγνωρα και δύσκολα ερωτήματα, σε μια περίοδο μοναδική για τη σύγχρονη ιστορία της χώρας.

Παίρνω ως παράδειγμα των σκέψεών μου που ακολουθούν ένα βασικό Υπουργείο της χώρας, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Θα περίμενε κανείς στο Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών να υπάρχει ένας οργανισμός δράσεων για επιτάχυνση υφισταμένων, αλλά και σχεδιασμό νέων έργων, αξιοποιώντας νέα σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Ωστόσο, το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών εδώ και 2 χρόνια φαίνεται **να λειτουργεί ως παρατηρητής των εξελίξεων στα υπό κατασκευή έργα**, ενώ δεν παρουσιάζει κανένα ουσιαστικό σχεδιασμό για νέα έργα.

Ο χώρος των κατασκευών ρωτά επίμονα πόσα και ποια έργα δημοπρατήθηκαν τα δύο χρόνια της κυβέρνησης των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, πέραν του διαβόητου τμήματος Πάτρα - Πύργος, τμήμα που δημοπρατήθηκε με τη μέθοδο της κατάτμησης προς τελικό όφελος συγκεκριμένου εργολάβου.



Αντίθετα, με έπαρση ανακοινώνεται ότι το δημόσιο γλυτώνει πόρους, **μιας και οι προσφερόμενες εκπτώσεις ξεπερνούν το 50% και δεν ανησυχεί κανείς**, αν με αυτές τις εκπτώσεις δεν ολοκληρωθεί ποτέ το έργο!!

Αμείλικτο είναι το ερώτημα επίσης, πόσα νέα δημόσια έργα σχεδιάζει το Υπουργείο να δημοπρατήσει στους επόμενους μήνες!! Απ' όσο γνωρίζουμε ΚΑΝΕΝΑ.

Καταθέτουμε στο δημόσιο διάλογο δύο σημαντικές Προοδευτικές Μεταρρυθμίσεις, η μία θεσμικού χαρακτήρα για το μέλλον των δημόσιων τεχνικών υπηρεσιών και η άλλη για την αξιοποίηση των εσόδων της Αττικής Οδού και της Εγνατίας Οδού ως πηγών χρηματοδότησης δημοσίων έργων σε Αττική και Βόρεια Ελλάδα.

Και πάμε πρώτα στη θεσμική μας Προοδευτική Μεταρρύθμιση για το νέο ρόλο των δημόσιων τεχνικών υπηρεσιών στη διαχείριση των έργων.

Οι δημόσιες Τεχνικές Υπηρεσίες σήμερα παρουσιάζουν **ουσιαστική αδυναμία να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους για τους εξής λόγους:**

-Δραματική μείωση του αριθμού των στελεχών που κατείχαν την τεχνική γνώση και εμπειρία να διαχειριστούν τα εξειδικευμένα τεχνικά ζητήματα μελετών και έργων.

-Απουσία μιας μεγάλης ηλικιακής ομάδας σε τεχνικά στελέχη 28-35 ετών. Μια ηλικιακή ομάδα που κατά γενική ομολογία κατέχει και χειρίζεται με μεγάλη ευκολία τα σύγχρονα ηλεκτρονικά εργαλεία διαχείρισης.

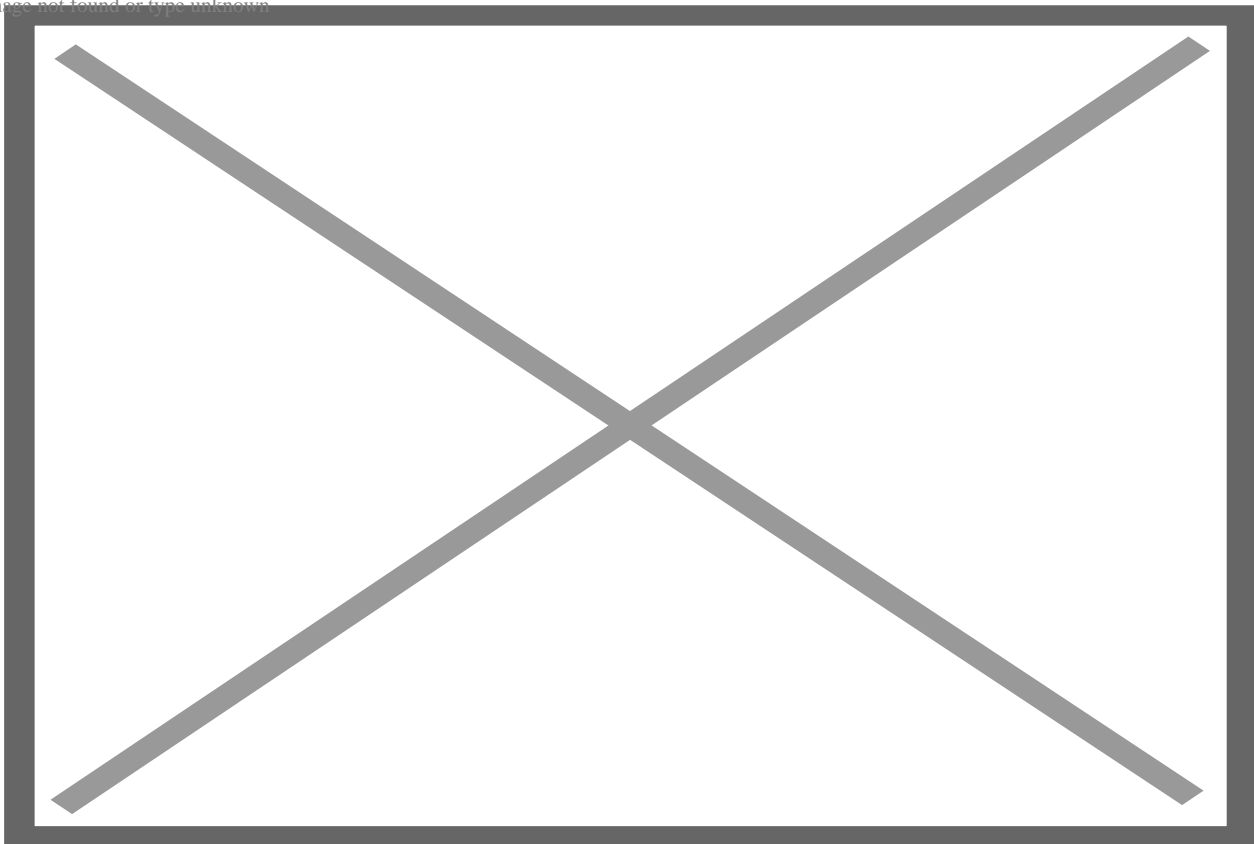
-Ανάλωση του παραγωγικού χρόνου σε εκτέλεση υπηρεσιών οι οποίες θα μπορούσαν να εκχωρηθούν σε τρίτους και στον ιδιωτικό τομέα.

-Έλλειψη κινήτρων και προοπτικών για την προσωπική, επιστημονική, υπηρεσιακή ανέλιξη των τεχνικών στελεχών που ενδιαφέρονται να αναπτύξουν καριέρα στον Δημόσιο Τεχνικό τομέα στις επόμενες δύο δεκαετίες τουλάχιστον.

Η κεντρική διοίκηση στα μεταπολεμικά χρόνια δομήθηκε στη λογική να διατηρεί τον απόλυτο έλεγχο όλων των λειτουργιών, ακόμη κι αυτών της καθημερινότητας. Αν κανείς λάβει υπόψη του και το πελατειακό μοντέλο των σχέσεων του κράτους με τον πολίτη, μπορεί άριστα να αντιληφθεί και τους λόγους που αυτή η πρακτική διατηρήθηκε και γιγαντώθηκε.

Με βάση τα παραπάνω προτείνουμε **πλήρη ανασχεδιασμό των δημόσιων λειτουργιών (re-engineering)**, με στόχο τη διαμόρφωση ενός σύγχρονου, ισχυρού, επιτελικού κράτους που λειτουργεί ως στρατηγείο σχεδιασμού και παρακολούθησης της ανάπτυξης των δημόσιων υποδομών, εμβρυουλκός και γεννήτορας νέων θέσεων εργασίας στον ιδιωτικό τεχνικό τομέα, αντί για διαρκής επαίτης νέων προσλήψεων δεκάδων ανύπαρκτων δημοσίων υπαλλήλων.

Image not found or type unknown



Οι Δημόσιες Τεχνικές Υπηρεσίες να καθορίζουν τους κανόνες και τις προδιαγραφές, να τηρούν τις βάσεις δεδομένων και τα Μητρώα, να διενεργούν ελέγχους και να εποπτεύουν την τήρηση των κανόνων. Με άλλα λόγια, ο δημόσιος τομέας να είναι ο

ρυθμιστής κι εγγυητής της διαφάνειας, του υγιούς ανταγωνισμού, της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, της προστασίας του περιβάλλοντος και του πολίτη.

Με τον τρόπο αυτό θα ενεργοποιηθεί ο ιδιωτικός τεχνικός τομέας στην υποστήριξη των δημόσιων Τεχνικών Υπηρεσιών, γεγονός που θα ανακόψει σε σημαντικό βαθμό την κατάρρευση του ιδιωτικού τεχνικού κλάδου (μελετητές, ελεγκτές μελετών, εργοταξιακό στελεχιακό δυναμικό, τεχνικοί σύμβουλοι) προς όφελος της ορθής και αποτελεσματικής διαχείρισης μελετών και έργων.

Στη νέα αυτή στρατηγική, οι **Δημόσιες Τεχνικές Επιτελικές Υπηρεσίες** θα ασκούν τρεις κατηγορίες αρμοδιοτήτων:

-Προβαίνουν στο στρατηγικό σχεδιασμό και τη διαχείριση των έργων, με τη βοήθεια εξωτερικών τεχνικών συμβούλων.

-Προκηρύσσουν μελέτες και δημοπρατούν έργα, υποστηριζόμενες από «τρίτους» (outsourcing) η επιλογή των οποίων γίνεται με ανοιχτές και διαφανείς διαδικασίες, όπως Ελεγκτές μελετών, Τεχνικούς συμβούλους (Construction managers), Διαπιστευμένους φορείς Επιθεώρησης/Πιστοποίησης

-Εποπτεύουν, ως Project Managers, την τήρηση των κανόνων, των προδιαγραφών και των συμβατικών αντικειμένων που αναλαμβάνει ο κάθε υποστηρικτικός θεσμός, για τη βέλτιστη διαχείριση μελετών κι έργων.

**Γιάννης Μανιάτης,**

βουλευτής Δημοκρατικής Συμπαρατάξης, π. Υπουργός, ομιλία στο 1ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών