

---

## Τα όσα είπαν στο 2ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών οι Κ. Καραμανλής, Γ. Στασινός, Γ. Μαρκοπουλιώτης

---

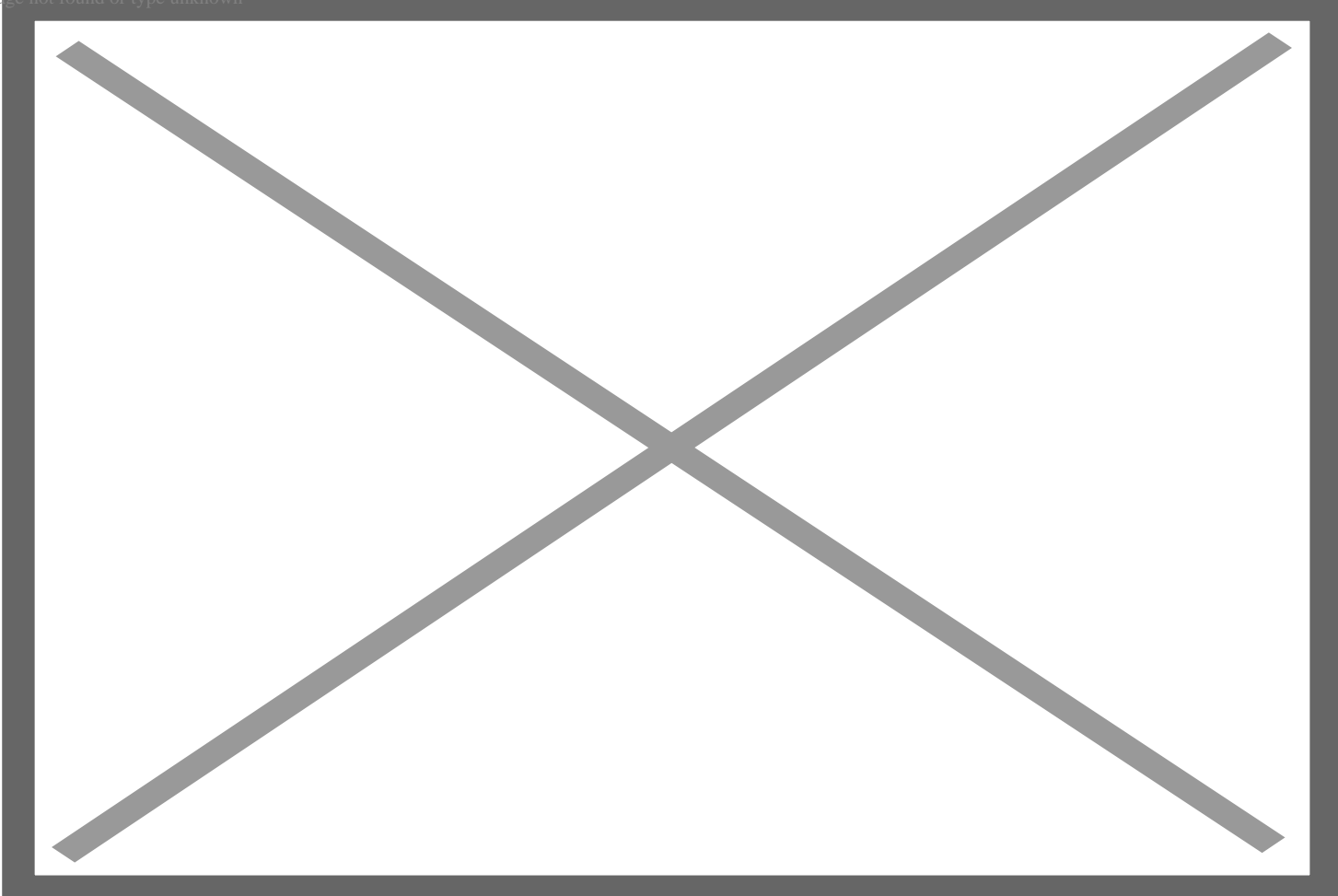
2018/05/15 12:15 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Την ανάγκη χάραξης μίας Εθνικής Στρατηγικής για το σχεδιασμό και την υλοποίηση της επόμενης γενιάς έργων, επεσήμανε ο υπεύθυνος τομεάρχης Υποδομών της Νέας Δημοκρατίας Κώστας Καραμανλής, στο 2ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, που διοργανώνεται 14-15 Μαΐου, στο αμφιθέατρο του Πολεμικού Μουσείου.

Όσον αφορά την πολιτική της Νέας Δημοκρατίας σε σχέση με τα βήματα της επόμενης ημέρας, ο κ. Καραμανλής τόνισε ότι «το πρώτο που θα χρειάζεται ένα έργο θα είναι η μελέτη σκοπιμότητας και Βιωσιμότητας».

Ξεκαθάρισε μάλιστα, ότι «δε θα επιχειρήσουμε να αλλάξουμε το θεσμικό πλαίσιο», προσθέτοντας: «θα αντιμετωπίσουμε τις μεγάλες και ασύμμετρες εκπτώσεις καθώς και ένα μέρος της αύξησης του κόστους των έργων και των μελετών λόγω αδιαφάνειας με την επίβλεψή τους από ιδιώτες και ιδιωτικές εταιρείες με συγκεκριμένες προϋποθέσεις και ηλεκτρονικό δημόσιο διαγωνισμό».



Συμπλήρωσε, ότι «θα αξιοποιήσουμε εργαλεία όπως τις Τεχνικές Προδιαγραφές, τις Αναλύσεις Τιμών, τον τρόπο αναθεώρησης. Θα ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα του κλάδου των δημόσιων κατασκευών υποδομών με τη διοργάνωση του Συστήματος Παραγωγής Δημόσιων Έργων».

Σύμφωνα με τον Τομεάρχη Υποδομών της ΝΔ, «μετά τις βελτιώσεις στο Θεσμικό Πλαίσιο θα επικεντρωθούμε στην ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών έργων, καθώς και στην κατασκευή των υπολειπόμενων (όπως ο ΒΟΑΚ, Πάτρα - Πύργος, έργα ΜΕΤΡΟ, κ.λ.π.), και επεσήμανε την ανάγκη ύπαρξης σοβαρού και αξιόπιστου σιδηροδρομικού δικτύου.

Άσκησε κριτική στην κυβέρνηση, λέγοντας ότι αυτή «άλλαξε το θεσμικό πλαίσιο το 2016 με τον Νόμο 4412 δε διόρθωσε ούτε έλυσε τα προβλήματα. Αντίθετα, με την ψήφισή του πάγωσαν για ένα χρόνο οι δημοπρατήσεις σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο λόγω συγκεκριμένων ελλείψεων, δημιουργώντας προβλήματα στην απορρόφηση από το ΕΣΠΑ αλλά και στην επιβίωση των εταιρειών του κατασκευαστικού κλάδου. Το ζήτημα των μεγάλων Εκπτώσεων καθώς και της μεγάλης υπέρβασης του χρονοδιαγράμματος παρέμεινε μη αντιμετωπίσιμο.

Τέλος, υπενθύμισε ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός στις Υποδομές που υλοποιήθηκε επί κυβερνήσεως Κωνσταντίνου Καραμανλή αναφορικά με τους οδικούς και

σιδηροδρομικούς άξονες της Χώρας συμπεριλάμβανε την «ολοκλήρωση ενός ασφαλούς και σύγχρονου εθνικού οδικού δικτύου», καθώς όπως είπε, «σχεδιάστηκε από τη αρχή Ιόνια Οδός, δρομολογήθηκε η Εγνατία Οδός, η Ολυμπία Οδός, η Εθνική Οδός Αθήνας – Θεσσαλονίκης καθώς και Τρίπολη – Καλαμάτα. Αντίστοιχα, ξεκίνησαν τα έργα για ένα σύγχρονο, ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον σιδηροδρομικό».

### **Γ. Στασινός: Προτάσεις για τον Στρατηγικό Σχεδιασμό Υποδομών και τη Χρηματοδότηση των έργων**

«Να προχωρήσουμε σε Στρατηγικό Σχεδιασμό Υποδομών και Υβριδική Χρηματοδότηση», τόνισε κατά την ομιλία του ο πρόεδρος του ΤΕΕ Γιώργος Στασινός.

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου, καθώς όπως είπε, μετά το τρέχον ΕΣΠΑ, δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός για τους χρηματοδοτικούς πόρους της επόμενης προγραμματικής περιόδου.

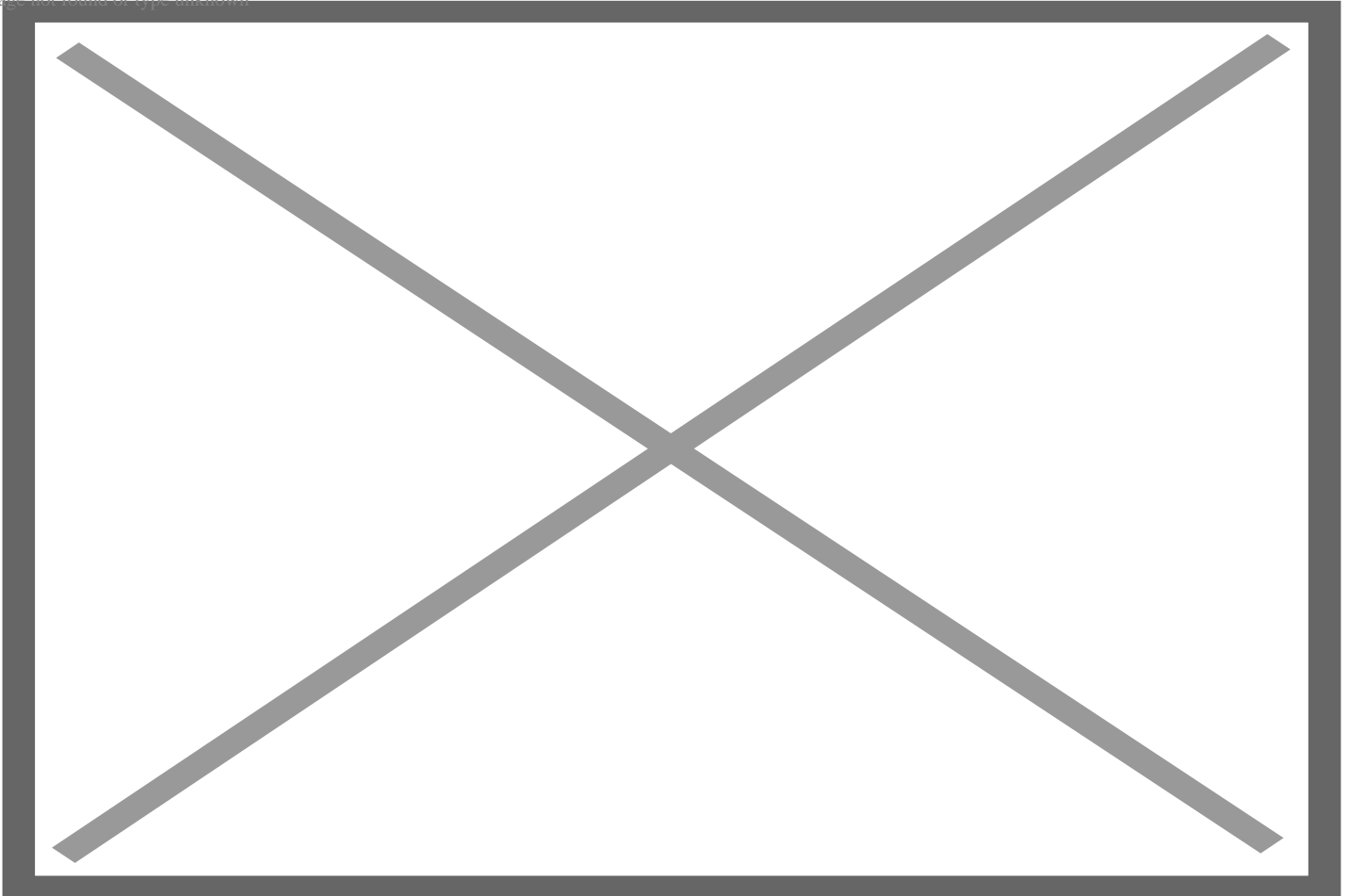
Μάλιστα, ο κ. Στασινός **πρότεινε τη δημιουργία του Hellenic Green Works Initiative**: Ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο για Πράσινα έργα. «Διατυπώνουμε συγκεκριμένη πρόταση για εμπροσθοβαρή χρήση, πριν τη λήξη των μνημονίων και των δεσμεύσεων προς τους δανειστές, των πόρων του Πράσινου Ταμείου για «πράσινα» έργα», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Η πρόταση εμπλέκει την άμεση προώθηση έργων περιβαλλοντικού ισοζυγίου για μείωση των επιπτώσεων από την αυθαίρετη δόμηση και την ανθρωπογενή δραστηριότητα στις περιοχές με τη μεγαλύτερη περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Αφορά τη δημιουργία ενός ή περισσότερων χρηματοδοτικών εργαλείων αφενός με προεξόφληση των ταμειακών ροών του Πράσινου Ταμείου από τα πρόστιμα των αυθαιρέτων και αφετέρου τη δημιουργική χρήση των ρευστών διαθεσίμων του Ταμείου για παροχή εγγύησης, χωρίς αποδέσμευσή τους από τις μνημονιακές υποχρεώσεις και τον συνυπολογισμό τους στους οικονομικούς δείκτες της Γενικής Κυβέρνησης.

Όπως σημείωσε, με βάση τα σήμερα στοιχεία, **υπάρχουν στο Πράσινο Ταμείο διαθέσιμα 2,7 δισ. ευρώ**, δεσμευμένα λόγω μνημονίου με νομοθετική ρύθμιση, ενώ πρόσθεσε ότι μέσω των προστίμων για τα αυθαίρετα, τα επιπλέον έσοδα για το μπορεί να φθάσουν τα επόμενα χρόνια στο 1,3 δισ. ευρώ.

Ενώ, πρότεινε επιπλέον δυνατότητες χρηματοδότησης “πράσινων έργων” μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μηχανισμών, όπως τα πράσινα ομόλογα, και τις συνεπενδύσεις με άλλους φορείς, όπως η ΕΤΕπ.



Επιπλέον, σε στρατηγικό επίπεδο, ο πρόεδρος του ΤΕΕ πρότεινε τη δημιουργία «διεπιστημονικής ομάδας υψηλού προφίλ για σύνταξη σχεδίου Προοπτικής Διερεύνησης των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας, σε μορφή σεναρίων - εναλλακτικών και σε βάθος 10ετίας και 20ετίας, ώστε να αποτελέσει τη βάση ενός Στρατηγικού Εθνικού Αναπτυξιακού Σχεδίου», όπως είπε.

Πρότεινε επίσης να υπάρξει **ειδικό Σχέδιο Αναγκαίων Έργων Υποδομής** για την υπηρετήση των αναπτυξιακών στόχων σε βάθος 10ετίας και 20ετίας, με ταυτόχρονη διερεύνηση πιθανών χρηματοδοτικών λύσεων.

«Τα δύο αυτά αναπτυξιακά σχέδια θα πρέπει να έχουν ενσωματωμένες τις δυνατότητες αναθεώρησης και προσαρμογής - όπου και όταν χρειάζεται - και θα πρέπει να αποκτήσουν κοινή πολιτική αποδοχή, ανεξαρτήτως κόμματος που κυβερνά ή βρίσκεται στην εξουσία», κατέληξε ο κ. Στασινός.

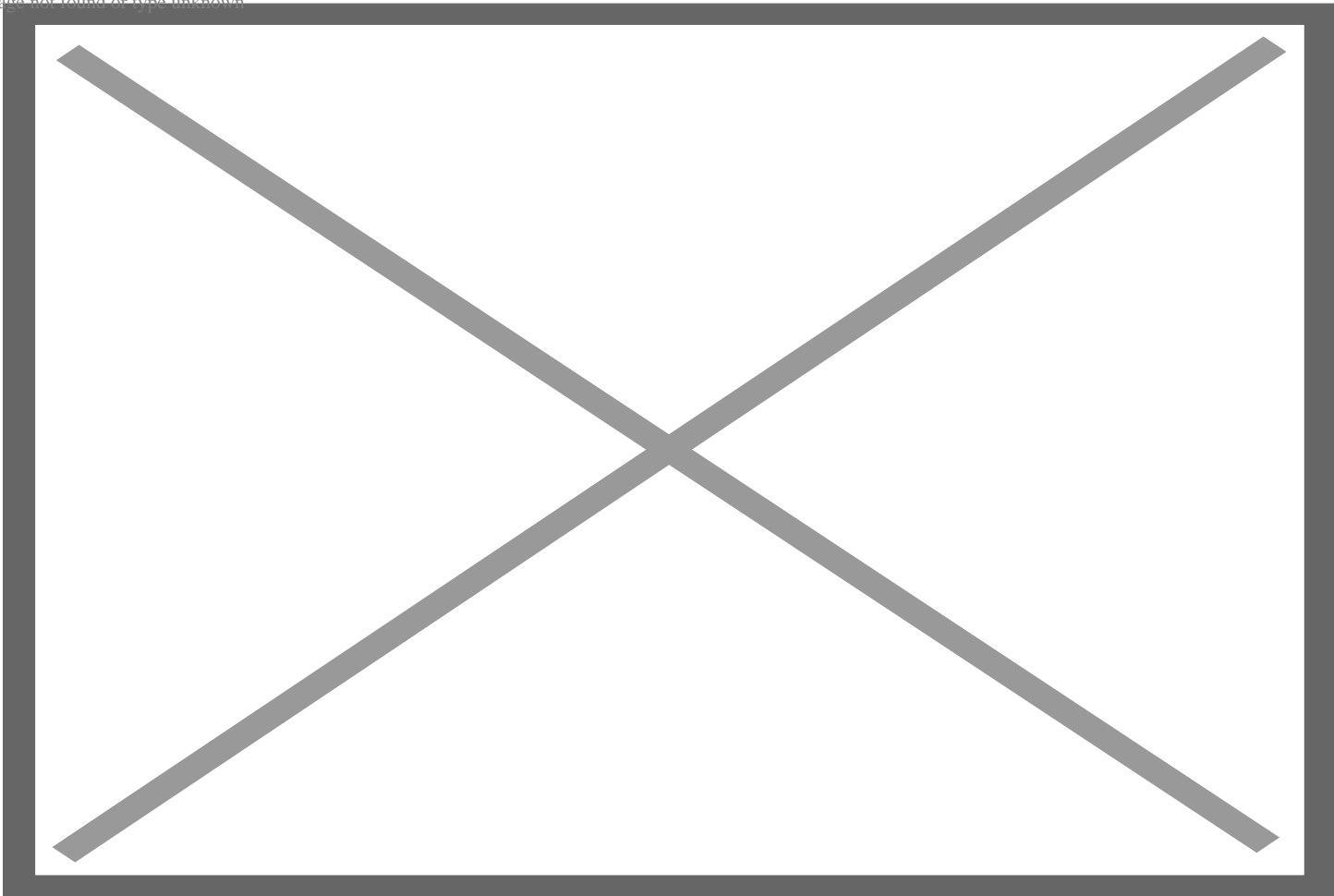
**Γ. Μαροκουλιώτης: Πολύ καλή για την Ελλάδα η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο 2021-2017**

«Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο 2021-2017 θα είναι μία πολύ καλή πρόταση για την Ελλάδα», ανέφερε ο επικεφαλής της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα Γιώργος Μαρκοπουλιώτης, από το βήμα του 2<sup>ου</sup> Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών.

Όπως είπε, αν και **υπάρχει ένα κενό της τάξης των 12 δισ., λόγω Brexit**, παρόλα αυτά τα διαθέσιμα κονδύλια δεν αναμένεται να μειωθούν για την Ελλάδα

Σύμφωνα με τον κ. Μαρκοπουλιώτη, στόχος της Επιτροπής είναι η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων 2007-2013.

Image not found or type unknown



Ειδικότερα ανέφερε ότι έχουν ήδη προϋπολογιστεί 377 εκατομμύρια για μέσα μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα, 730 εκατ. για το Μετρό της Θεσσαλονίκης την επέκταση του δικτύου και την αγορά εξοπλισμού, 50 εκατ. για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής Διακοφτό - Ροδοδάφνη, 92 εκατ. για βελτίωση οδικών συνδέσμων στη Βόρεια Ελλάδα.

Όπως είπε ο κ. Μαρκοπουλιώτης, «τα έργα αυτά αποτελούν έκφραση της αλληλεγγύης της ΕΕ προς την Ελλάδα».

Επεσήμανε επίσης, ότι μέσω του επενδυτικού σχεδίου Γιούνκερ τα κονδύλια ανέρχονται σε 2,5 δις ευρώ, ενώ υπάρχει η δυνατότητα μόχλευσης 9,2 δις. ευρώ.

Τέλος, σύμφωνα πάντα με τον επικεφαλής της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα, «απαραίτητη κρίνεται η δημιουργία σύγχρονων οδικών δικτύων, και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορών».