

«ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΤΙ ΚΕΡΔΙΣΑΜΕ, ΠΟΙΑ ΤΑ ΛΑΘΗ ΜΑΣ, ΤΙ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ.

Η ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ, ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ.

Η εισήγηση αποσκοπεί στο να θέσει μία βάση προβληματισμού για το πώς ενεργήσαμε ως σήμερα και να αναγκαστούμε να αξιολογήσουμε τους εαυτούς μας, ως προς την επαγγελματική-επιστημονική μας πρακτική (ευσυνειδησία / επάρκεια).

Όπως θα διαπιστώνετε από τον τίτλο της εισήγησης, αυτή:

- αφορά τις, κατά τη γνώμη μου ελάχιστες, ευκαιρίες που μας μένουν ακόμη για να βελτιώσουμε ή και να ολοκληρώσουμε τις υποδομές της χώρας μας, στα πλαίσια ευρωπαϊκής χρηματοδότησης.
- αποσκοπεί στο να μας προτρέψει να βελτιώσουμε τη μεταξύ μας «συνεργασιμότητα», με σκοπό τη βελτιστοποίηση του όποιου αποτελέσματος.

Πριν θέσω προβληματισμούς, θεωρώ ότι είναι σκόπιμο να παραθέσω ένα σύντομο ιστορικό των προγραμματικών περιόδων, ώστε να γίνει κατανοητό το μέγεθος (οικονομικό, αλλά και τεχνικό) του ζητήματος, αλλά και το γιατί η διεπιστημονικότητα είναι πλέον πιο απαραίτητη από ποτέ.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ έως το ΣΕΣ

Από το 1994 έως σήμερα, η Ελλάδα ήταν συμμετοχος σε τρεις προγραμματικές περιόδους, κατά τις οποίες η κοινοτική συμμετοχή που κατευθύνθηκε προς τη χώρα ήταν της τάξης των 64 δις ευρώ, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

2η έως 5η ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
Β' ΚΠΣ 1994-1999	29,7 δις ΕΥΡΩ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 13,98 εκ. €																												
Γ' ΚΠΣ 2000-2006							51,14 δις ΕΥΡΩ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 26 δις €																						
ΕΣΠΑ 2007-2013														ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 24,3 δις €															
ΣΕΣ 2014-2020																					ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 20,5 δις €								

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΕΝΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ

Επισημαίνω εδώ ότι, ειδικά για το Β' ΚΠΣ, το ποσό των 14 δις ευρώ που αντιστοιχεί σε αυτήν είναι κάπως "πλασματικό", δεδομένου ότι μέχρι τότε το εθνικό μας νόμισμα ήταν η δραχμή και συνεπώς τα έργα ήταν σημαντικά πιο φθηνά στην κατασκευή τους.

Όπως παρατηρείτε, απουσιάζει από τον πίνακα το Α' ΚΠΣ, λόγω του ότι αυτό αφορούσε σχεδόν καθ' ολοκληρία τον αγροτικό τομέα, με παρεμβάσεις που δεν μπορούν να θεωρηθούν έργα υποδομής.

Λίγο πιο αναλυτικά μπορούμε να πούμε τα εξής¹:

M.O.Π. & A' ΚΠΣ (1986-1993)

Στόχος: βελτίωση του επιπέδου ζωής στις αγροτικές και περιμετρικές περιοχές.

- αναβάθμιση επαρχιακού δικτύου,
- ενίσχυση εκσυγχρονισμού των μικρών γεωργικών επιχειρήσεων ,
- ίδρυση ξενοδοχείων μικρού και μεσαίου μεγέθους.

B' ΚΠΣ (1994-1999).

Έμφαση σε έργα υποδομής εθνικής σημασίας = εξωστρέφεια της οικονομίας και διασύνδεση της Ελλάδας με το εξωτερικό. (υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής σε ολόκληρη την χώρα)

Γ' ΚΠΣ (2000-2006)

Ενίσχυση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της ΕΕ με σκοπό

- πραγματική σύγκλιση και
- αντιμετώπιση των βασικών ελλείψεων της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, (υποδομές, ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων και της παραγωγικότητας).

ΕΣΠΑ

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα είναι ακόμη σε εξέλιξη. Ειδικότερα όμως σε ότι αφορά στη μετάβαση από το Γ' ΚΠΣ στο ΕΣΠΑ, θα υπενθυμίσουμε εδώ τη στόχευση σε ότι αφορά στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών που ήταν και η κύρια στόχευση έργων:

- **Ολοκλήρωση Εγνατ ας οδού – μήκος 670 χλμ**
- **Ολοκλήρωση αυτοκ νητοδρόμου Κόρ νθος – Τρ πολη- Καλαμάτα – Σπάρτη μήκους 205 χλμ**
- **Γέφυρα Ρ ου Αντ ρρ ου**
- Ολοκλήρωση αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα μήκους 365 χλμ
- Ολοκλήρωση αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ μήκους 730 χλμ
- Ολοκλήρωση Σιδηροδρομικής γραμμής ΠΑΘΕΠ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη) μήκους 760 χλμ.
- Αναβάθμιση τουλάχιστον 5000 χλμ εθνικού και επαρχιακού οδικού δικτύου
- Αναβάθμιση αεροδρομίου Θεσσαλονίκης (Γ' ΚΠΣ και ολοκλήρωση ΕΣΠΑ)
- Μετρό Αθήνας μήκους 61 χλμ (με την ολοκλήρωση του ΕΣΠΑ)
- Μετρό Θεσσαλονίκης...

Είναι προφανές ότι σήμερα, πολλά από τα παραπάνω απέχουν ακόμη πολύ από το να υλοποιηθούν, η δε προοπτική τους είναι να δεσμεύσουν σημαντικούς πόρους από την επόμενη προγραμματική περίοδο του ΣΕΣ. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι η αρχιτεκτονική του προγράμματος πιθανότατα θα κληθεί να υπακούσει στις πολιτικές ανάγκες της χώρας και όχι στον βασικό προγραμματισμό του, τον οποίο θα αναλύσω αμέσως μετά.

¹ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» - ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΣΠΑ © 2011

2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2013-2020 (Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης - ΣΕΣ)

2.1 Δεδομένα

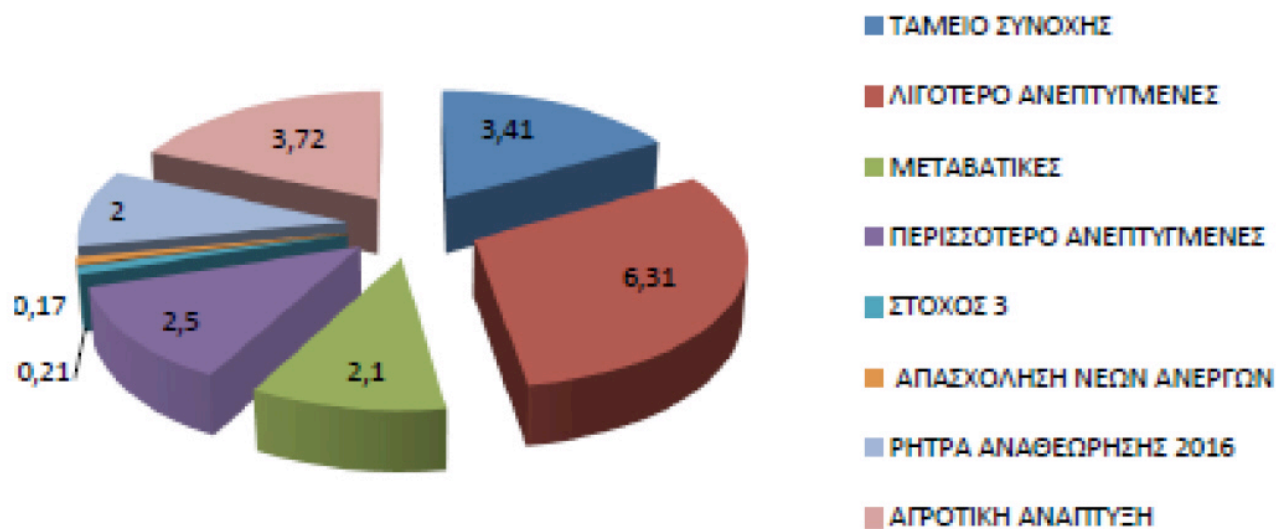
Όσον αφορά στο ιστορικό της προετοιμασίας της νέας Προγραμματικής Περιόδου, θα πρέπει να επισημανθούν τα εξής κομβικά σημεία:

- Το Απρίλιο του 2012, εκδόθηκε από την Ειδική Γραμματεία ΕΣΠΑ (του Υπουργείου Ανάπτυξης) η “1^η Εγκύκλιος Σχεδιασμού και Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Περιόδου 2014-2020”, η οποία αποσκοπούσε στην ενημέρωση των αρμοδίων φορέων σχεδιασμού για το –τότε- υπό διαπραγμάτευση προτεινόμενο νέο πλαίσιο και για τη **διαμόρφωση και διατύπωση προτάσεων στρατηγικής και προτεραιοτήτων σε εθνικό, τομεακό και περιφερειακό επίπεδο.**
- Τον Μάρτιο του 2013, εκδόθηκε από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων – ΕΣΠΑ (του Υπουργείου Ανάπτυξης), η “2^η Εγκύκλιος Σχεδιασμού και Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Περιόδου 2014-2020”, με την οποία **παρουσιάστηκαν οι Κύριοι Άξονες της Αναπτυξιακής Στρατηγικής και ζητούνταν από τους φορείς που εμπλέκονται στο σχεδιασμό να καταθέσουν τις προτάσεις τους έως τις 13 Μαΐου 2013.**

Στην εγκύκλιο, προβλέπεται ότι οι παρεμβάσεις που προτείνονται από το πλαίσιο σχεδιασμού κατανέμονται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΠΟΡΟΙ ΝΕΟΥ "ΕΣΠΑ" 2014-2020 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ 20,4 ΔΙΣ €



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΟΡΩΝ Σ.Ε.Σ.

Από τον πίνακα αυτό προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η κοινοτική συνδρομή του προγράμματος εκτιμάται καταρχάς σε 20,4 δις ευρώ (ποσό που πιθανώς να τροποποιηθεί λίγο, αλλά διατηρώντας την αυτή τάξη μεγέθους). Το ποσό μπορεί να φαντάζει αρκετά μεγάλο, αλλά θα πρέπει να συνυπολογιστεί σε αυτό, το γεγονός ότι έχει μειωθεί σημαντικά –έως και μηδενιστεί- η ίδια συμμετοχή, καθιστώντας το ποσό αυτό τελική επένδυση.

- Από το ποσό αυτό, σε έργα υποδομής προβλέπεται να κατευθυνθεί ποσό περί τα 4-5 δις ευρώ, δηλαδή ποσό μικρότερο από αυτό που έχει μέχρι στιγμής χρησιμοποιηθεί στα προηγούμενα κοινοτικά πλαίσια (όπως παρουσιάστηκε στον πίνακα 1).

Όσον αφορά τον σχεδιασμό του προγράμματος, οι προβλεπόμενες παρεμβάσεις, είναι επικεντρωμένες ως εξής:

*...Βασικό εργαλείο ανάπτυξης, τόσο σε επίπεδο **στοχευμένης χρηματοδότησης** όσο και **στήριξης των δ αρθρωτών αλλαγών**, αποτελεί το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ), ... Το ΣΕΣ και τα Επιχειρησιακά του Προγράμματα – με βασικό εργαλείο το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων-δ αμορφώνουν την αναπτυξιακή πολιτική της χώρας, με παρεμβάσεις και έργα που διαχέονται σε όλους τους τομείς της οικονομίας και σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας...*

Κύριοι Στόχοι:

- οικονομική, κοινωνική και χωρική συνοχή,
- αειφόρος ανάπτυξη,
- ανανέωση και την αύξηση του ιδιωτικού και δημόσιου κεφαλαίου της οικονομίας,
- αναδιάρθρωση της δημόσιας διοίκησης,
- επένδυση στην εκπαίδευση και τη δια βίου μάθηση,
- προώθηση της ενεργού κοινωνικής ένταξης και την καταπολέμηση της φτώχειας,
- εισαγωγή των νέων τεχνολογιών
- προάσπιση της δημόσιας υγείας, της πρόνοιας, της ψυχικής υγείας κ.λπ.

Είναι δηλαδή σαφές ότι οι καθαυτά υποδομές περνούν σε δεύτερη μοίρα (προφανώς γιατί θεωρούνται ολοκληρωμένες αφού η Ελλάδα όφειλε να τις υλοποιήσει) και η στόχευση πλέον αφορά στην αξιοποίηση των μέχρι τώρα υλοποιημένων στοιχείων και τη διοργάνωση/διάταξή τους σε αναπτυξιακό προσανατολισμό. Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η μνεία στο (ανύπαρκτο πλέον) ΠΔΕ ως βασικό εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής.

Από την άλλη, είναι δεδομένη η ελληνική πραγματικότητα, στην οποία οι υποδομές είναι ακόμη ελλιπέστατες ή μη διασυνδεδεμένες μεταξύ τους, η αναδιάρθρωση της δημόσιας διοίκησης καρκινοβατεί, και η ανάπτυξη, καλώς ή κακώς, έχει στηριχθεί σχεδόν εξ' ολοκλήρου στον κατασκευαστικό τομέα και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

- Τέλος τον Απρίλιο του 2013, διοργανώθηκαν **Αναπτυξιακά Περιφερειακά Συνέδρια, στο σύνολο των Περιφερειών της χώρας**, για να συζητηθούν οι Γενικές Κατευθύνσεις Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής, οι τομεακές πολιτικές και ουσιαστικά για να αλληλοενημερωθούν οι φορείς των Περιφερειών για τις έως τότε δράσεις και προτάσεις τους. Τελευταία διοργανώθηκε αντίστοιχο συνέδριο τον Σεπτέμβριο του 2013.

Δυστυχώς έκτοτε, ουδέν έχει προκύψει αναφορικά με συγκεκριμένες προτάσεις και προγραμματισμό δράσεων (δηλαδή στη σύνταξη της “αρχιτεκτονικής” του προγράμματος), ενώ έντονη είναι πλέον η πεποίθηση ότι η διαβούλευση αυτή θα συνεχιστεί έως τα μέσα του 2014, δεδομένης τόσο της ταυτόχρονης εξέλιξης του ΕΣΠΑ, η οποία απορροφά πλέον το μεγαλύτερο τμήμα του δυναμικού των υπηρεσιών, αλλά και της ασυνεννοησίας μεταξύ των υπηρεσιών της χώρας.

2.2 Κατευθύνσεις του ΣΕΣ

Στις παρακάτω παραγράφους αναφέρονται οι Συνοπτικές Κατευθύνσεις Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής 2014-2020 (όπως περιγράφονται στην 2^η εγκύκλιο). Για λόγους πρακτικούς, διατηρήθηκε η αρίθμηση των αντικειμένων, όπως αυτή υπάρχει στην 2^η Εγκύκλιο του ΥΠ.ΑΝ.

3.3. Κύριοι άξονες αναπτυξιακής στρατηγικής

- 3.3.1. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας
- 3.3.2. Ανάπτυξη και αξιοποίηση ικανοτήτων ανθρώπινου δυναμικού – ενεργός κοινωνική ενσωμάτωση
- 3.3.3. Προστασία του περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον
- 3.3.4. Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη
 - 3.3.4.1. Δίκτυα μεταφορών
 - 3.3.4.2. Ενεργειακές υποδομές
- 3.3.5. Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης

Όπως φαίνεται και από την “σημειολογία” της παρουσίασης, τα έργα υποδομών έρχονται προτελευταία στη γενική κατηγοριοποίηση, η δε αναφορά σε αυτά δεν προοιωνίζει θετικά δεδομένου ότι στο επιμέρους κείμενο καθορίζονται οι αναπτυξιακές κατευθύνσεις τους οι οποίες στα δίκτυα μεταφορών περιορίζονται στην

- “Ολοκλήρωση βασικών μεταφορικών δικτύων διευρωπαϊκής σημασίας και αναβάθμιση της σύνδεσης των πρωτευόντων με τα δευτερεύοντα συστήματα” και την
- “Ολοκλήρωση υποδομών συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακόμισης με διευρωπαϊκή σημασία και εμβέλεια”

Πάραυτα, ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί σε επιμέρους στόχους όπως:

- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας...
- Ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές
- Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων μεταφορών...
- Ποιοτική Αναβάθμιση των υπηρεσιών εποπτείας και διοίκησης του τομέα των μεταφορών...
- Διασφάλιση της χωρικής συνοχής. Συσχέτιση του σχεδιασμού των μεταφορών με το χωροταξικό σχεδιασμό...

όπως και στις ενεργειακές υποδομές, στόχους δηλαδή που απαιτούν τη συνεργασία και τη συνύπαρξη επιστημονικών πεδίων.

Αντίστοιχα, οι στόχοι του ΣΕΣ που δεν αφορούν υποδομές, απαιτούν σε πολλές περιπτώσεις τη συνεργασία μηχανικών, ως συμπληρωματικών ειδικοτήτων σε άλλους επιστήμονες

2.3 Αξιολόγηση του ΣΕΣ

Όπως ανέφερα και προηγουμένως, το ΣΕΣ , ακόμη και σήμερα, απέχει πολύ από το να είναι εργαλείο ανάπτυξης, ενώ θα έπρεπε να είναι. Αυτό συμβαίνει για πολλούς λόγους οι κυριότεροι των οποίων είναι:

- Μη κατάρτιση (ακόμη) της “αρχιτεκτονικής” του προγράμματος
- Έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού ως προς τους στόχους που θέλουμε να πετύχουμε ως χώρα.
- Ανεπιτυχής τη διασύνδεση των στόχων του προγράμματος, όπως αυτοί καθορίζονται στις εγκυκλίους εφαρμογής με τις αναγκαιότητες μας.

- Αγκύλωση στα γνωστά μοντέλα απορρόφησης κονδυλίων.

Με βάση όλα τα παραπάνω, θεωρώ σχεδόν βέβαιο το ότι η ελληνική πολιτεία και οι φορείς της θα προσπαθήσουν να δρομολογήσουν το Σ.Ε.Σ. προς το γνωστό μοντέλο των μεγάλων έργων, των “αναπτυξιακών” υποδομών κ.ο.κ., όπως έως τώρα έχουν πράξει σε όλες τις προγραμματικές περιόδους.

Χαρακτηριστική προς αυτή την κατεύθυνση είναι η διαπίστωση του ΣΕΓΜ στο δελτίο τύπου της 5ης Ιουνίου 2013, όπου τονίζεται ότι,

... Μερικά βασικά σημεία που σχετίζονται με τη συνολική στρατηγική και το σχεδιασμό της νέας προγραμματικής περιόδου με αναπτυξιακά κριτήρια είναι τα ακόλουθα:

Στον τομέα των υποδομών, ένα αντικείμενο το οποίο τα μέλη του ΣΕΓΜ γνωρίζουν καλά, υπάρχουν ακόμη σημαντικές αναπτυξιακές ανάγκες. Χαρακτηριστικά ζητήματα είναι η ολοκλήρωση των βασικών οδικών υποδομών, η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, η υλοποίηση έργων για την αναβάθμιση του τουρισμού, η ανάδειξη ιστορικών κέντρων πόλεων, η ανάπτυξη ενεργειακών υποδομών, η υλοποίηση έργων για την ολοκληρωμένη διαχείριση και προστασία των υδάτων και για την ολοκληρωμένη διαχείριση των αστικών και επικίνδυνων στερεών αποβλήτων κ.ά....

Εδώ ουσιαστικά είναι εμφανής η προσπάθεια ενός επαγγελματικού κλάδου, να καρπωθεί από πριν τα όποια οφέλη, προσπαθώντας να κατευθύνει τη στρατηγική ενός προγράμματος προς την κατεύθυνση που τον ευνοεί, εις βάρος πιθανώς της όλης στρατηγικής.

3. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ

Θα ήταν φυσικά μέγα σφάλμα το να ισχυριστεί κανείς ότι η Ελλάδα δεν κέρδισε από τις χρηματοδοτήσεις των προγραμματικών περιόδων ή ότι δεν θα κερδίσει από το ΣΕΣ.

Η αποτίμηση λοιπόν που θα επιχειρήσω, στοχεύει στο να δείξει το τι θα μπορούσαμε να έχουμε κερδίσει επιπλέον και ποιά ήταν τα σφάλματά μας έως τώρα, σε συνάρτηση πλέον με τη βασική στόχευση της ημερίδας, την διεπιστημονικότητα.

Τι είναι όμως η διεπιστημονικότητα;

Τις τελευταίες δεκαετίες η επιστημολογική αντίληψη για την αυτονομία και την ανεξαρτησία των επιστημών παραχώρησε τη θέση της στην αντίληψη της συμπληρωματικότητας των επιστημών, με βασική αρχή ότι «Η επιστημονική πρόοδος συντελείται μόνο όταν οι επιστημονικοί κλάδοι σπάζουν τα όρια της απομόνωσής τους». Διεπιστημονικότητα λοιπόν είναι η συνδυασμένη χρήση της γνώσης διαφόρων επιστημονικών πεδίων για την αντιμετώπιση των όποιων ζητημάτων.

Αν προσπαθήσουμε να εντάξουμε τον παραπάνω ορισμό στο πλαίσιο των έργων, θα διαπιστώσουμε ότι (αν κρίνω από τον κλάδο των μηχανικών συναδέλφων μου) είμαστε τουλάχιστον υπερβολικά “εγωιστές”.

Πολλές φορές δυστυχώς, αποτιμούμε τη συμβολή των μεγάλων έργων στην κοινωνία σε σχέση μόνο με το πόσες θέσεις εργασίας προσφέρουν κατά τη διάρκεια κατασκευής τους. Αυτό οδηγεί σε πολλές στρεβλώσεις, όπως στον σχεδιασμό με γνώμονα το μέγεθος, την βεβιασμένη τεκμηρίωση της χρησιμότητάς τους, μόνο και μόνο για λόγους απορροφητικότητας κονδυλίων, την υποκειμενικότητα σχεδιασμού κλπ. Συνέπεια αυτού ήταν ο υπερτονισμός του «εγώ» πολλών επιστημόνων και η υιοθέτηση της αντίληψης ότι μόνο ένας ειδικός (ή μία ειδικότητα) είναι αρκετός για το έργο.

Ακόμη δε περισσότερο, η ευμάρεια των τελευταίων ετών προ κρίσης, οδήγησε και σε απομόνωση των κλάδων των τεχνικών μεταξύ τους, αλλά και αλληλοδιεκδίκηση αρμοδιοτήτων. Έτσι πχ οι πολιτικοί μηχανικοί “αρχιτεκτονίζουν” θεωρώντας ότι το δικαιούνται, το σύνολο των μηχανικών είναι και περιβαλλοντολόγοι, οι μελετητές δημοσίων έργων είναι απόλυτα ικανοί να συντάξουν οικονομοτεχνικές αναλύσεις, οι κατασκευαστές δεν χρειάζονται μελέτες, οι αρχαιολογικές εργασίες είναι χάσιμο χρόνου και χρημάτων κ.ο.κ.

Ταυτόχρονα, υιοθετήσαμε τη παράλογη αντίληψη του ότι τα χρήματα των πλαισίων στήριξης είναι περίπου η προίκα που μας χρωστάει η Ευρώπη.

Όλα τα παραπάνω εξελίχθηκαν σταδιακά με αποτέλεσμα σε όλους ορατό:

- Στο Α' ΚΠΣ, καταφέραμε να φτιάξουμε μικρές ξενοδοχειακές μονάδες, προίκα στις κόρες και τις νύφες μας, αφού δεν υπήρξε κανένας έλεγχος σε προγράμματα αγροτουρισμού. Οι μηχανικοί δούλεψαν με μόνο γνώμονα την έκδοση όσο το δυνατόν περισσότερων οικοδομικών αδειών, οι δε αναλύσεις για την οικονομική-κοινωνική ανάπτυξη της υπαίθρου παρουσιάζονταν συνήθως σε τρισέλιδες μελέτες και μόνο ως προαπαιτούμενη χαρτούρα για τη χρηματοδότηση. Ταυτόχρονα κανένας δε σκέφτηκε τα αυτονόητα, δηλαδή το ποιους θα εξυπηρετούν αυτά, με ποιους δρόμους θα είναι προσπελάσιμα, ποια η γενική στρατηγική κάθε περιοχής και άλλα πολλά.

Θα θυμίσω εδώ ότι οι στόχοι του Α' ΚΠΣ ήταν **βελτίωση του επιπέδου ζωής στις αγροτικές και περιμετρικές περιοχές**, αναβάθμιση στο **επαρχιακό δίκτυο μεταφορών**, ενίσχυση και **εκσυγχρονισμός των μικρών γεωργικών επιχειρήσεων** και **ίδρυση ξενοδοχείων μικρού και μεσαίου μεγέθους**. Δεν θα σχολιάσω το πόσα από αυτά πετύχαμε τότε, γιατί όλοι γνωρίζουμε.

- Στο Β' ΚΠΣ, αρχίσαμε να ονειρευόμαστε μεγάλα έργα. Ο κάθε τοπάρχης πρότεινε ότι του κατέβαινε για να κερδίσει ψήφους, οι μελέτες άρχισαν να εμπεριέχουν και τον περιβαλλοντικό παράγοντα ανοίγοντας μία ακόμη αγορά εργασίας, δυστυχώς όμως με αντικείμενο που συνήθως δεν είχε καν σχέση με το έργο (θυμηθείτε τις περίφημες περιβαλλοντικές μελέτες με το ερωτηματολόγιο που πήγαινε copy-paste σε όλη την επικράτεια). Συνεχίσαμε βέβαια την πετπατημένη των αγροτουριστικών μονάδων με κάποια παραπάνω τεκμηρίωση ευτυχώς και με την πρόνοια να είναι υποχρεωτική η λειτουργία τους για κάποια έτη.

Αντίστοιχα οι στόχοι της περιόδου αυτής ήταν **εξωστρέφεια της οικονομίας** και η γενικότερη **διασύνδεση της Ελλάδας με το εξωτερικό**. Και εδώ θα αποφύγω τον σχολιασμό του τι θέλαμε και τι πετύχαμε.

- Φτάνουμε στο Γ' ΚΠΣ 2000-2006. Η Ελλάδα θεωρεί τον εαυτό της ομφαλό της γης. Στα έργα που συνεχίζονται με τον ίδιο πολιτικάντικο τρόπο μπαίνει και ο παράγοντας πολιτισμός. Οι αρχαιολόγοι ειδικά έχουν την τιμητική τους, εμείς οι μηχανικοί όμως τους θεωρούμε εχθρούς των έργων, με αποτέλεσμα αυτοί να μας αντιμετωπίζουν ως καταστροφείς της ιστορίας μας. Τεράστια ποσά δαπανήθηκαν, αλλά και πολλά έργα γίνονται.

Εδώ οι στόχοι προέβλεπαν **υψηλότερη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, πραγματική σύγκλιση** με τις υπόλοιπες οικονομίες των κρατών μελών και **συμβολή στην αντιμετώπιση των βασικών ελλείψεων της οικονομικής και κοινωνικής ζωής**, κυρίως στους τομείς των υποδομών, της ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων και της παραγωγικότητας.

- Το ΕΣΠΑ είναι σε εξέλιξη και πλέον αγκομαχούμε να πετύχουμε απορροφητικότητες κονδυλίων, δεδομένου ότι το ΠΔΕ είναι πρακτικά νεκρό. Τώρα βέβαια έχουμε πλέον μάθει πολλά πράγματα, μας έχουν μάθει όμως και οι εταίροι μας, με αποτέλεσμα οι έλεγχοι στα έργα να έχουν εντατικοποιηθεί, οι πιθανότητες απένταξής τους να πολλαπλασιάζονται, ενώ ταυτόχρονα ανακαλύπτουμε για πρώτη φορά ότι όχι σύγκλιση οικονομιών, αλλά ούτε τις βασικές στοχεύσεις δεν έχουμε προσεγγίσει. Έτσι π.χ.:

- η δημόσια διοίκηση είναι ανεπαρκέστατη,
- η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων επιστημονικών ειδικοτήτων έχει νεκρώσει,
- Οι στοχεύσεις των προγραμμάτων που αφορούσαν ολοκλήρωση υποδομών απέχουν πολύ από το ολοκληρώνονται (π.χ. μετρό, παραχωρήσεις αυτοκινητοδρόμων κλπ).
- Οι προβλέψεις για την ενεργειακή αναβάθμιση της χώρας εξαντλήθηκαν στα σπαρμένα φωτοβολταϊκά σε όλη την ύπαιθρό μας, ενώ το ρεύμα παραμένει ακριβό κλπ

Φτάνουμε λοιπόν στο ΣΕΣ, το οποίο ξεκινάει σιγά-σιγά.

Εκτιμώ ότι η αποτίμηση των προηγούμενων περιόδων θα μας βοηθήσει να προγραμματίσουμε τη νέα. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να απαντηθούν τα ερωτήματα που δημιουργούνται με τα όσα μέχρι τώρα ανέφερα, δηλαδή:

- Τα έργα που υλοποιήσαμε, πόσο μας χρειάζονται και πόσο ανταποδοτικά είναι ως προς το κόστος τους;
- Γιατί συνηθίσαμε να αποσυνδέουμε την έννοια περιβάλλον και πολιτισμός από το ίδιο το έργο και δεν τα διαχειριζόμαστε εν παραλλήλω;
- Τι δεν κάναμε καλά έως τώρα; Μήπως η έλλειψη “συνεργατικότητας” περιορίζει τους ορίζοντες του έργου τελικά;

Όπως ανέφερα και προηγουμένως, το ΣΕΣ έχει ως σκοπό τη στήριξη των διαρθρωτικών αλλαγών μέσω στοχευμένης χρηματοδότησης, για τη διαμόρφωση της αναπτυξιακής πολιτικής της χώρας.

Φυσικά για την επίτευξη του στόχου αυτού, οι υποδομές θεωρούνται ήδη υλοποιημένες, η δημόσια διοίκηση λειτουργική και ο προγραμματισμός σε επίπεδο περιφερειών εγκεκριμένος.

Συνεπώς, η υλοποίηση του ΣΕΣ προϋποθέτει την διεπιστημονικότητα (τουλάχιστον στις έννοιες έργο-περιβάλλον πολιτισμό), αφού το αντικείμενό του είναι ακριβώς αυτή η διασύνδεση.

Σε κάθε περίπτωση, εγώ προσωπικά θεωρώ ότι υπάρχει ακόμη ικανό χρονικό διάστημα για τη διαμόρφωση συγκεκριμένων προτάσεων για δράσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα, φτάνει μόνο οι προτάσεις αυτές να εντάσσονται στα πλαίσια συνολικής στρατηγικής και ορθολογικού σχεδιασμού, κυρίως αποκεντρωμένου σε επίπεδο Περιφέρειας και θα επιμείνω εδώ στον όρο Περιφέρεια, καθόσον η ευρωπαϊκή πολιτική προϋποθέτει την αποκέντρωση αρμοδιοτήτων, αλλά και τη διακριτοποίηση των Περιφερειών σε επίπεδο αναγκών.

Για το σκοπό αυτό λοιπόν η υλοποίηση του ΣΕΣ θα πρέπει να στηριχθεί σε κάποιες επιχειρησιακές στρατηγικές, οι οποίες αφορούν τους φορείς υλοποίησης. Από αυτές, αξία έχει να αναφερθούν και πιθανώς να αναλυθούν οι παρακάτω:

1. Κεντρικός **περιφερειακός- εθνικός** προγραμματισμός των έργων και των χρηματοδοτήσεων
2. «Συμπίεση των φάσεων» - concurrent engineering
3. Επιχειρησιακή ετοιμότητα – Διαχειριστική Επάρκεια
4. «Βιομηχανοποίηση της κατασκευής» - Σωστός χρονικός προγραμματισμός

Όλα τα παραπάνω προϋποθέτουν ότι το έργο δεν γίνεται μονομερώς, ούτε κάποια από τις ειδικότητες που το εκτελούν έχει τη λύση για το σύνολο των ζητημάτων του.

Θα κλείσω τονίζοντας ότι για αν εκμεταλλευτούμε την τελευταία πιθανώς αυτή ευκαιρία για τη χώρα μας που λέγεται ΣΕΣ, θα πρέπει να υιοθετήσουμε ένα σλόγκαν: ΣΕΣ ίσον Διεπιστημονικότητα.