



ΕΔΩ ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΝΑ ΤΕΛΕΙΩΝΟΥΜΕ ΜΕ ΤΑ ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Είναι πλέον τόσο μεγάλο το που έχουν αποκτήσει οι μεγάλοι κατασκευαστικοί όμιλοι, που τους επιτρέπει λίγες ημέρες πριν τις εκλογές να επιβάλουν και **νέο χαράτσι στους αυτοκινητοδρόμους** που φτάνει να απομυζά καθημερινά τους κατοίκους της βόρειας Αττικής και της Βοιωτίας και όσους εργάζονται εκεί. Και προφανώς τα διόδια δεν είναι το μοναδικό χαράτσι που πληρώνουμε εξαιτίας των ΣΔΙΤ και των συμβάσεων παραχώρησης αλλά και συνολικότερα μιας αντίληψης επέλασης του ιδιωτικού τομέα σε δραστηριότητες που για δεκαετίες παρέμεναν υπό δημόσιο έλεγχο και χρηματοδότηση. Τα πληρώνουμε στα πάρκινγκ, στους λογαριασμούς του νερού και του ρεύματος, στα τέλη του αεροδρόμιου, της Γέφυρας του Ρίο - Αντίρριο προσφάτως και μέσω της φορολογίας για να ολοκληρωθούν τα λεγόμενα «μη ανταποδοτικά ΣΔΙΤ» και να προχωρήσει το πρόγραμμα πώλησης και ενοικίασης των δημόσιων κτιρίων.

Τα γράφουμε όλα αυτά για να τονίσουμε, πέραν από τις σαφέστερες ευθύνες που έχουν η ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ αλλά και όσες παρατάξεις διοικούν το ΤΕΕ, ότι μετά από αρκετά χρόνια των έμμεσων ιδιωτικοποιήσεων με όρους αποικιακούς, **γίνεται εμφανές ότι η οικονομική ελίτ των τραπεζών και των κατασκευαστικών ομίλων που νέμεται τα κέρδη από τα έργα αυτά, αναγνωρίζοντας την τεράστια οικονομική και πολιτική της ισχύ, δεν έχει κανένα φρένο, κανένα δισταγμό να ζητά διαρκώς και άλλα.** Εκεί είναι ο πυρήνας του προβλήματος και όχι στο αν ακολουθήθηκε το Αγγλικό μοντέλο για τα ΣΔΙΤ έναντι του Γαλλικού όπως μας αντιπροτείνει η ΠΑΣΚΕ. Τρανταχτό παράδειγμα της αδηφάγίας τους, οι λεγόμενοι νέοι αυτοκινητοδρόμοι της Αττικής. Το έργο που στο τέλος θα χαρακτηριστεί ως το περιβαλλοντικό και χωροταξικό σκάνδαλο της δεκαετίας γίνεται ύστερα και μόνο από επίμονη απαίτηση οι αυτοκινητοδρόμοι να συνεχίσουν να χτίζονται και μετά την ολοκλήρωση των έργων που γίνονται στην δυτική Ελλάδα, στη Πελοπόννησο και στη Θεσσαλία. Αλλά και σε μικρότερα έργα, σε σχολεία, σε κτήρια της πυροσβεστικής, σε πλατείες που φεύγουν αλύγιστα υψηλού πρασίνου για να έρθει στη θέση τους μιατσιμεντένια πλατεία πάνω από το πανάκριβο πάρκινγκ, οι όμιλοι παντού πιέζουν για περισσότερα.

Η σύμπραξη του δημόσιου με τους ιδιώτες συνιστά **κεντρική επιλογή όχι μόνο στη κατεύθυνση εξεύρεσης πόρων για την ολοκλήρωση των έργων** που υπό κανονικές συνθήκες θα γίνονταν μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) αλλά και κυρίως στη κατεύθυνση καλύτερης εξυπηρέτησης μερίδων του κεφαλαίου ώστε αυτά να γιγαντώνονται συγκεντροποιώντας την αγορά, ξεκαθαρίζοντας τους αδύνατους, **πιέζοντας για αναδιάρθρωσεις** όσους επιβιώνουν, αλλάζοντας την αγορά εργασίας όπως επίσης και στην απαγκίστρωση της εκτέλεσης των έργων από το θεσμικό πλαίσιο εκτέλεσης των δημόσιων έργων. **Με βάση τα παραπάνω προκύπτουν σοβαρά ερωτηματικά για την αναγκαιότητα και χρησιμότητα αυτής της πολιτικής επιλογής.**

- **Ως προς το κόστος:** Στις πιο συντηρητικές εκτιμήσεις υπολογίζεται ότι τα έργα αυτά κοστίζουν τελικά ακριβότερα κατά 1,5 φορά από το αν εκτελούνταν ως δημόσια συμπεριλαμβανομένου και του κόστους δανεισμού του δημοσίου για να τα εκτελέσει. Από τον ελεύθερο ανταγωνισμό των προσφέροντων στις δημοπρασίες, τα κανόνια, τη χαμηλή ποιότητα κλπ φθάσαμε στο να καρπώνονται το καρτέλ των τραπεζών και των κατασκευαστικών ομίλων αμήθητα πλούτη για σειρά ετών
- **Ως προς την δυνατότητα του δημοσίου να έχει τον πρώτο και τελευταίο λόγο σε όλα τα ζητήματα που άπτονται της κατασκευής:** Εργασιακές συνθήκες, τήρηση ελάχιστων αμοιβών για όλους τους συντελεστές στη κατασκευή ενός έργου, επιβολή αυστηρών ελέγχων στα θέματα υγιεινής και ασφάλειας, ποιότητα κατασκευής, ασφάλεια των κατασκευών, περιβαλλοντικοί όροι: όλα πάνε περίπατο αφού τα έργα ανατίθενται με τέτοιο τρόπο που ο ανάδοχος είναι και ο ιδιοκτήτης.
- **Ως προς την ποιότητα** αυτού που κατασκευάζεται και κυρίως ως προς τη κατάσταση που θα παραδοθεί (αν παραδοθεί ποτέ) στο δημόσιο. Η παντελής απουσία ελέγχων οδηγεί σε ραγδαία μείωση της ποιότητας. Εμπορικοί και όχι κοινωνικοί λόγοι επιβάλλουν τη μία ή την άλλη επιλογή. Η εμπειρία από άλλες χώρες έδειξε ότι κατά την λήξη της περιόδου παραχώρησης ο παραχωρησιούχος παρέδωσε ασυντήρητες εγκαταστάσεις και κτίρια.
- **Ως προς τις εργασιακές σχέσεις** που διαμορφώνουν: Η συγκεντροποίηση που συμβαίνει εξαιτίας αυτής της πολιτικής αλλάζει άρδην και διαρκώς το τοπίο της αγοράς εργασίας όσων εργάζονται στα έργα αυτά και το τοπίο που οι έλληνες μηχανικοί καλούνται να δραστηριοποιηθούν. Συμφωνίες που κλίνονται ύστερα μετά από ελεύθερη διαπραγμάτευση (που στη μία πλευρά βέβαια υπάρχει πάντα το μισό τραπεζικό σύστημα και ένας κατασκευαστικός κολοσός), τιμές σε υλικά και υπηρεσίες ανεξέλεγκτες προς τα πάνω για να δικαιολογηθούν οι προϋπολογισμοί και να προκύψει το «έχει λαμβάνειν», και προς τα κάτω μετά προς τους υπεργολάβους – προμηθευτές για να βγουν τεράστια κέρδη. Όλο το σύστημα δουλεύει για τους ομίλους και για τους εργαζόμενους είτε αυτούς που δουλεύουν απευθείας στους ομίλους, είτε σε υπεργολάβους – προμηθευτές τους η πίεση μεταφέρεται εξ ολοκλήρου στη πλάτη τους. Χαμηλοί μισθοί, καταστρατήγηση της εργατικής νομοθεσίας, ατέλειωτα ωράρια, πίεση για να βγει το κάθε έργο, απουσία ελέγχων και μέτρων έναντι εργασιακών κινδύνων.
- **Ως προς την τήρηση του δημόσιου συμφέροντος** σε αναφορά με τη δυνατότητα παρέμβασης στο ύψος του ανταποδοτικού τιμήματος, είτε αυτό είναι διόδια, είτε σπατάση, είτε οι τιμές στο κυλικείο ενός σχολείου που φτάχηκε με ΣΔΙΤ. Όπως έχει φανεί η κοινωνία δεν έχει επί της ουσίας κανένα τρόπο να παρέμβει. Ενώ δεν λείπουν και οι περιπτώσεις που η ανάδοχος εταιρία χρεώνει και συνεπώς κερδίζει τεράστια ποσά ακόμα και πριν ξεκινήσει καν την υλοποίηση του έργου, π.χ. Εθνική Πατρών Πύργου που υπήρχαν διόδια πριν ξεκινήσουν τα έργα για την Ολυμπιακή Οδό, ενώ ο δρόμος παρέμενε караμανιόλα.

Από τα παραπάνω προκύπτουν βέβαιες ενστάσεις και είναι σαφές λοιπόν ότι η κατασκευή δημόσιων έργων μέσω ΣΔΙΤ σε καμιά περίπτωση **δεν είναι προς όφελος της συντριπτικής πλειοψηφίας του ελληνικού λαού** είτε από τη σκοπιά του εργαζόμενου είτε από τη σκοπιά του χρήστη είτε του φορολογούμενου. Η επιτυχής έκβαση της μάχης για την κατάργηση των ΣΔΙΤ και των συμβάσεων παραχώρησης δεν θα φέρει το τέλος της ιδιωτικής οικονομίας στη κατασκευή των δημόσιων έργων. Όμως η τάση που θέλει τα πάντα να συγκεντροποιούνται γύρω από μερικές πανίσχυρες εταιρίες θα δεχτεί σοβαρό πλήγμα, επιτρέποντας και στους εργαζόμενους να δρουν σε ένα περιβάλλον μικρότερης πίεσης και ανταγωνισμού, να αξιώνεται η δουλειά τους περισσότερο, να καρπώνονται και ως χρήστες, κοινωνικές υποδομές δωρεάν υψηλής ποιότητας και για όλους που να καλύπτουν τις ζωτικές τους ανάγκες που έχουν παραμεριστεί εις όφελος των κερδών και της ανάπτυξης των υποδομών για το κεφάλαιο.