

ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ ΚΕΔΚΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Δικαίωμα η εξασφάλιση μιας ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος

Την αποφασιστικότητα των τοπικών κοινωνιών να αντιδράσουν ακόμη και με προσφυγή στα αρμόδια Κοινοτικά όργανα διασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο το δικαίωμα του κάθε νησιώτη για ισότιμη παροχή υπηρεσιών, σηματοδότησε το ειδικό θεματικό συνέδριο για τις νησιωτικές μεταφορές που συνδιοργάνωσαν στη Σύρο, στις 14 και 15 Απριλίου, η ΚΕΔΚΕ, η ΤΕΔΚ Ν. Κυκλάδων και ο Δήμος Ερμούπολης, με την επιστημονική υποστήριξη του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ι.Τ.Α.).



«Το μήνυμά μας είναι ότι η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα που σε κάθε περίπτωση πρέπει να διασφαλιστεί από την Πολιτεία καθώς δεν μπορεί να υπακούει αποκλειστικά στη λογική της ανάλυσης κόστους-ωφέλειας», τόνισε ο Πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ, κ. Πάρις Κουκουλόπουλος δίνοντας το στίγμα του προβληματισμού με την έναρξη του συνεδρίου. «Βασικό κριτήριο αποτελεί η εξασφάλιση μιας εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος σε κάθε χρήστη, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική του θέση και σε προσιτή τιμή το οποίο να στηρίζεται στην αρχή της κατά το δυνατόν εναρμόνισης της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών όταν μιλάμε για την απολαβή ανάλογης υπηρεσίας. Διαφορετικά, ξέρουμε πολύ καλά ότι η οικονομική επιβάρυνση μιας επιχείρησης σε ένα νησί θα είναι πολύ μεγαλύτερη από ό,τι για την ομοειδή της στην ηπειρωτική χώρα με σαφείς επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της νησιωτικής οικονομίας», σημείωσε ο κ. Κουκουλόπουλος ζητώντας επαναπροσδιορισμό και ε-

πανασχεδιασμό όλου του συστήματος των νησιωτικών μεταφορών και αυξημένη συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης.

Οι βασικές παραδοχές της μελέτης του Ι.Τ.Α.

Αυτήν ακριβώς την ανάγκη επισήμανε, άλλωστε, η **απαρτιζόμενη από μέλη ΔΕΠ των Πανεπιστημίων Πειραιά και Αιγαίου επιστημονική ομάδα με επικεφαλής τον αν. καθηγητή κ. Κ. Χλωμούδη** η οποία εκπόνησε τη μελέτη για τις νησιωτικές μεταφορές για λογαριασμό του Ι.Τ.Α. που παρουσιάστηκε στο συνέδριο, προτάσσοντας **πέντε βασικές αρχές-παραδοχές για αυτόν τον επαναπροσδιορισμό:**

- Η Πολιτεία έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει συνδέσεις με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και ανεκτό οικονομικό αντίτιμο σε όλους τους πολίτες της χώρας, επομένως και στους κατοίκους των νησιών. Η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα που δεν μπορεί να υπακούει αποκλειστικά στη λογική της ανάλυσης κόστους - ωφέλειας
- Οι μεταφορές αποτελούν για τα νησιά «επιταχυντή οικονομικής ανάπτυξης με κρίσιμες συνέπειες για την απασχόληση και την άρση του αποκλεισμού» καθώς η εξασφάλιση επαρκών και ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών στα νησιά είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών
- Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Ενδιαφέροντος δεδομένου ότι διασφαλίζουν την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του εθνικού χώρου. Σε αυτή την βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την Πολιτεία αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση
- Η έννοια του δημόσιου αγαθού περιλαμβάνει

την αρχή της οικονομικά προσιτής (μεταφορικής) υπηρεσίας για το σύνολο του νησιωτικού πληθυσμού. Όμως αυτή σήμερα δεν διασφαλίζεται ούτε στις βιώσιμες ούτε στις επιδοτούμενες γραμμές. Απαιτείται συνεπώς να προσδιορισθεί, να παρακολουθείται και να ελέγχεται συστηματικά

- Για λόγους ισότητας των πολιτών, για την κάλυψη αντίστοιχης απόστασης από το Κέντρο, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συγκλίνουν με τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του χρήστη, στη χρονική διάρκεια του ταξιδιού και στην προσφερόμενη ποιότητα, σε ένα πλαίσιο θεώρησης όπου ο νησιώτικος χώρος αποτελεί προέκταση του χερσαίου χώρου και όπου η χρέωση για την μεταφορά ανάμεσα σε ίσες αποστάσεις πρέπει να είναι δίκαιη.

Με αυτή τη λογική οι ειδικοί επιστήμονες προτείνουν την «αντικατάσταση της πολιτικής που είχε ως επίκεντρο το πλοίο με μια πολιτική που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με το συντονισμό και διαφορετικών μέσων (πλοίων, αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτέρων). Αυτό γίνεται μέσω της προκήρυξης του μεταφορικού έργου που καλείται να προσφέρει ο επενδυτής (προς συγκεκριμένα νησιά, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και με προδιαγεγραμμένη συχνότητα), αντί της (υφιστάμενης) προκήρυξης αποκλειστικά και περιοριστικά στη βάση των χαρακτηριστικών του μεταφορικού μέσου-πλοίου.

Με την προσέγγιση αυτή η αγορά υπερπηδά υφιστάμενους περιορισμούς και δυσκαμψίες που περιορίζουν τις συνέργειες ανάμεσα σε διαφορετικά μεταφορικά μέσα και διευκολύνεται η προσαρμογή της (πιο ευέλικτης) προσφοράς στη (μεταβαλλόμενη) ζήτηση», εξήγησαν στο εισηγητικό τους κείμενο (το οποίο, μαζί με τις εισηγήσεις του κάθε επιστήμονα και τις διαφάνειες που παρουσιάστηκαν στο συνέδριο μπορεί κανείς να βρει στο δικτυακό τόπο του Ι.Τ.Α., στο <http://www.ita.org.gr/default.aspx> στο πεδίο «Μελέτες»). Σε αυτό το πλαίσιο, η επιστημονική ομάδα εισήγαγε την «αρχή του μεταφορικού ισοδυνάμου», προτείνοντας την υιοθέτηση αυτής της αρχής που στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών για την απολαβή ανάλογης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται. «Οι μεταφορές αποτελούν χωρίς αμφισβήτηση τα πάντα για τα νησιά μας. Η μελέτη του Ι.Τ.Α. μπορεί να γίνει απαρχή για να σηκώσουμε τη σημαία των δικαιωμάτων των νησιωτών τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και προς την ελληνική Πολιτεία», σημείωσε σε αυτό το πλαίσιο ο δήμαρχος Ερμούπολης, πρόεδρος του Συμβουλίου Νησιωτικών Δήμων και Κοινοτήτων



Ελλάδας και εκπρόσωπος της ΚΕΔΚΕ στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών κ. Γιάννης Δεκαβάλλας που εκπροσώπησε την Αυτοδιοίκηση στην επιστημονική επιτροπή. «Ο νησιωτικός χώρος και οι πολίτες που ζουν και δραστηριοποιούνται σε αυτόν θα πρέπει να πάνε να αντιμετωπίζονται ως οι φτωχοί συγγενείς και ως πολίτες δεύτερης και τρίτης κατηγορίας», πρόσθεσε για να τονίσει: «Θα διεκδικήσουμε αταλάντευτα μέτρα πολιτικής που οφείλουν να εξειδικευτούν στο πλαίσιο της Συνθήκης του Άμστερνταμ, αλλά και της ερμηνευτικής δήλωσης του άρθρου 101 του ελληνικού Συντάγματος. Δεν απαιτούμε, απαιτούμε το δίκαιο και την ίση μεταχείριση από όλους», συμπλήρωσε δίνοντας το στίγμα του συνεδρίου.

Τι προτείνει το Ψήφισμα

Με δεδομένη την μελέτη που παρουσιάστηκε καθώς επίσης και τις εμπειρίες και ευαισθησίες των ίδιων των αιρετών των νησιών και με στόχο την ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνοχής, στο ψήφισμά του το Συνέδριο (ολόκληρο στην ιστοσελίδα της ΚΕΔΚΕ: www.kedke.gr) επισήμανε πως για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος νησιωτικών μεταφορών, απαιτείται:

- οργάνωση ενός ενιαίου κέντρου λήψης αποφάσεων, με ισχυρή συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με αποκλειστική αρμοδιότητα να οργανώνει, σχεδιάζει, προγραμματίζει, συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει τη διεξαγωγή του κοινωνικοπολιτικού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, θαλάσσιων και αεροπορικών, στο νησιωτικό χώρο
- σύσταση, με πρωτοβουλία του δημοσίου, ενός εξειδικευμένου οργανισμού παροχής



ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις άγονες γραμμές, που θα χειρίζεται δημόσιους πόρους και μέσα, με στόχο την υλοποίηση του σχεδιασμού του κεντρικού φορέα

- δημιουργία ενός **«Παρατηρητηρίου»** που θα καταγράφει συστηματικά τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών, τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τις ελλείψεις που παρατηρούνται και θα έχει γενικά την ευθύνη παρακολούθησης και αξιολόγησης των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά των νησιωτικών μεταφορών και την προώθηση διορθωτικών δράσεων
- **διεκδίκηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση** της κάλυψης ενός μέρους του κόστους της επιδότησης των άγονων γραμμών αλλά και της κατασκευής «χτισίματος» πλοίων -με προτεραιότητα στα ελληνικά ναυπηγεία- καθώς η χώρα μας είναι η μοναδική στην Ευρώπη με τόσα πολλά νησιά που πρέπει να εξυπηρετηθούν με καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας
- να προβλεφθούν ειδικά προγράμματα για νησιωτικές περιοχές στα πλαίσια της επικείμενης **αναθεώρησης των κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων**, για τη περίοδο 2007-2013 και να αξιοποιηθούν υπερεθνικοί μηχανισμοί χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας όπως το Ταμείο Συνοχής και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα
- Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στην **ασφάλεια της ναυσιπλοΐας**, στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών από τα μεταφορικά μέσα. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να διατηρηθεί το χρονικό όριο λειτουργίας των μεταφορικών μέσων που προβλέπεται σήμερα μέσα από την κείμενη εθνική αλλά και κοινοτική νομοθεσία

Επιπλέον, το συνέδριο χαιρέτισε την πρόβλεψη του νέου Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα για τη δυνατότητα χρηματοδότησης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την προσφορά θαλάσσιου μεταφορικού έργου που τόνισε «πώς δικαιώνει και αποκαθιστά το Δήμαρχο και τα Δημοτικά Συμβούλιο Τήλου» και ζήτησε «με νομοθετική ρύθμιση, την άμεση εξάλειψη κάθε καταλογισμού και ποινής» στη Δημοτική Αρχή Τήλου. Ταυτόχρονα, αφού χαιρέτισε την αναφορά του νέου ΔΚΚ στην εκμετάλλευση των χερσαίων ζωνών των λιμανιών, τη συντήρηση και την κατασκευή των λιμενικών έργων ως αποκλειστική αρμοδιότητα των ΟΤΑ, απαίτησε «την άμεση έκδοση των προβλεπόμενων από το νόμο Προεδρικών Διαταγμάτων για τη σύσταση και λειτουργία των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων σε

όσους ΟΤΑ αυτό δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα και ζητά την άμεση απεξάρτηση από το σφιγτό εναγκαλισμό του ΥΕΝ και του ΓΕΝ» ενώ, παρεμβαίνοντας σε ένα θέμα επικαιρότητας, εξέφρασε «τη συμπαράστασή του στα δίκαια αιτήματα των ναυτεργατών» τονίζοντας πως «θεωρεί ως μη θεμιτό το μέσο της πολιτικής επιστράτευσης».

Τη διασφάλιση του εθνικού αερομεταφορέα σε ένα σχήμα με απόλυτη ευθύνη του Δημοσίου, τη δημιουργία ενιαίου φορέα με αποκλειστικά δημόσιο χαρακτήρα για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες που θα έχει την ευθύνη για το σχεδιασμό και την εκτέλεση των ακτοπλοϊκών μεταφορών σε όλη τη νησιωτική χώρα (σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας) και την εφαρμογή μιας διαφορετικής πολιτικής που, μεταξύ άλλων, θα προβλέπει άμεση μείωση ναύλων κατά 50%, επαναφορά εκπτώσεων των ευπαθών ομάδων και προστασία των εργασιακών σχέσεων των ναυτεργατών προτείνει το σχέδιο απόφασης που κατέθεσαν από πλευράς τους η **Ενωτική Αγωνιστική Συνεργασία ΤΕΔΚ Ν.Σάμου και η Διαδημοτική Αγωνιστική Συνεργασία ΤΕΔΚ Ν.Λέσβου**.

Σημειώνεται τέλος, πως το συνέδριο προκάλεσε ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς όχι μόνο το χαιρέτισαν αλλά παρακολούθησαν και τις εργασίες του, από την πλευρά της κυβέρνησης ο Γ.Γ. Περιφέρειας Αιγαίου κ. Χ.Κόκκινος, από πλευράς αξιωματικής αντιπολίτευσης η υπεύθυνη του τομέα Ανάπτυξης, κυρία Άννα Διαμαντοπούλου (και η υπεύθυνη Ναυτιλίας, κυρία Ελπίδα Τσουρή), από πλευράς ΚΚΕ, ο κ. Γ. Μανουσogiαννάκης και από πλευράς ΣΥΝ, ο κ. Β.Αποστόλου. Χαι-



ρέτισαν, ακόμη, ο νομάρχης Κυκλάδων κ. Δ. Μπάιλας, οι τοπικοί βουλευτές, κυρία Α. Ματούσου (ΝΔ) και Π. Ρήγας (ΠΑΣΟΚ) και εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιριών.

Η επιστημονική επιτροπή του Ι.Τ.Α.

Την επιστημονική επιτροπή του Ι.Τ.Α. απαρτίζανε οι κ. Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Επιστημονικός Υπεύθυνος, Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Τζαννάτος Ερνέστος, Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Παπαδημητρίου Ευστράτιος, Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Συριόπουλος Θεόδωρος, Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου, Λεκάκου Μαρία, Λέκτορας Πανεπιστημίου Αιγαίου και Πάνου Κώστας, Λέκτορας Πανεπιστημίου Αιγαίου.



Ναι μεν αλλά, από Αυτοδιοίκηση, τεχνικούς, κατασκευαστές

Με επιφυλακτικότητα και σκεπτικισμό ως προς την ωφελιμότητα, την αποτελεσματικότητα και εν τέλει την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, αντιμετωπίζεται η εισαγωγή των ΣΔΙΤ στο σύστημα παραγωγής δημοσίων έργων και έργων της Αυτοδιοίκησης στη χώρα μας, από τρεις βασικούς συντελεστές υλοποίησης των έργων, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, του τεχνικού και του κατασκευαστικού κόσμου.

Σε ειδική ημερίδα που συνδιοργανώθηκε τέλος Μαΐου στην Αθήνα από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας, το Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών και το Τεχνικό Επιμελητήριο, με αντικείμενο τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα όλοι οι ομιλητές τάχθηκαν υπέρ της εφαρμογής του θεσμού, υπογράμμισαν ωστόσο ότι πρέπει να συντρέξουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις και όροι - που δεν θέτει ο σχετικός νόμος των ΣΔΙΤ. Προϋποθέσεις και όροι ώστε: Να μη μετατραπούν σε «Δούρειο Ίππο» αφαι-

μαξής του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, αλλά να κινητοποιήσουν πρόσθετους πόρους, ιδιαίτερα ιδιωτικούς, στην παραγωγή δημοσίων έργων και την παροχή υπηρεσιών. Να ενταχθούν σε σύγχρονο Αναπτυξιακό Σχέδιο, βάσει του οποίου θα γίνονται και οι επιλογές των έργων που θα ενταχθούν στις ΣΔΙΤ. Να διασφαλιστούν οι εγγυήσεις για την καλή ποιότητα των έργων. Να θεσπιστούν κριτήρια για την αξιολόγηση της αξιοπιστίας των επενδυτών. Να ενισχυθούν Δημόσιο και Αυτοδιοίκηση με εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό. που να μπορεί να αντεπεξέλθει στην παρακολούθηση και διαχείριση των έργων.

Π. Κουκουλόπουλος: Διαρκής συρρίκνωση του ΠΔΕ και απώλεια πόρων από ΚΠΣ

«Η συζήτηση για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα είναι μία συζήτηση που αναγκαστικά μας υποχρεώνει να μιλήσουμε για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότησή της», τόνισε

στην ομιλία του ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλόπουλος.

Αναφερόμενος δε στο τι συμβαίνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τι στη χώρα μας για τους διαθέσιμους πόρους σημείωσε ότι η αναθεωρημένη στρατηγική της Λισσαβόνας έχει θέσει σαφέστατα την εδαφική και κοινωνική συνοχή σε δεύτερη μοίρα και έχει προτάξει ως πρώτο και κυρίαρχο στόχο της Ένωσης την ανταγωνιστικότητα, ενώ στο Δ' ΚΠΣ η λογική αυτή αποτυπώνεται στην «ανταγωνιστική πόλη» συγκεντρώνοντας όλο το ενδιαφέρον στις πόλεις. Άποψη, με την οποία συντάσσεται και η ελληνική κυβέρνηση.

Η Αυτοδιοίκηση όμως τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και σε επίπεδο χώρας διαφωνεί με αυτόν το προσανατολισμό.

Ιδιαίτερα για την Ελλάδα, επισήμανε ο κ. Κουκουλόπουλος, υπάρχουν δύο προβλήματα:

«Πρώτον η Ελλάδα έχει μεγάλη ανάγκη να συμπληρώσει και να ολοκληρώσει υποδομές που δεν έχει κάνει. Κατά συνέπεια είναι η τελευταία χώρα που θα 'πρεπε να σκέφτεται περικοπή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Το δεύτερο είναι πως δεν είναι δυνατόν, απ' την κυβέρνηση κυρίαρχα αλλά και από τις άλλες πολιτικές δυνάμεις, να αποκρύπτεται ο θεμελιώδης προσανατολισμός της Ένωσης, που πολώνει όλο το ενδιαφέρον της στις πόλεις. Αυτό πρέπει να ειπωθεί και να ανοίξει μια σοβαρή δημόσια συζήτηση στην Ελλάδα για το τι σημαίνει αυτό και ποια πρόσθετα μέτρα πρέπει να λάβει η χώρα ούτως ώστε, να μη μαζεύει συντρίμια απ' την ύπαιθρο χώρα την επόμενη δεκαετία».

Σε ότι αφορά το ζήτημα των πόρων στη χώρα μας, ο κ. Κουκουλόπουλος τόνισε ότι πρώτον διαπιστώνεται μια έχουμε διαρκή συρρίκνωση στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και δεύτερον υπάρχει τρομερή υστέρηση της χώρας





στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης.

«Είχαμε προβλέψει απ' τον Δεκέμβρη του 2004 ως ΚΕΔΚΕ, είπε, ότι βαδίζουμε για μία απώλεια που θα ξεπεράσει τα 8 δις ευρώ και απ' ό,τι φαίνεται στο Γ' ΚΠΣ δικαιωνόμαστε. Η χώρα δηλαδή, δεν λέω ότι δεν έχει ανάγκη τις ΣΔΙΤ, δεν με αφορά αυτή η λογική, αλλά η χώρα πρέπει να προβληματιστεί πολύ σοβαρά για τις τεράστιες απώλειες πόρων που σημειώνει και πραγματικά θέτω ένα ζήτημα, δηλαδή γιατί μιλάμε; Αν οι ΣΔΙΤ πρόκειται να αποφέρουν ένα επενδυτικό πρόγραμμα έργων τα επόμενα χρόνια 5, 6, 7, 10 δις ευρώ και εμείς πρόκειται να χάσουμε περίπου 15 απ' το Γ' και το Δ', για ποιο ακριβώς ζήτημα συζητάμε; Πού ακριβώς συμβάλλουν οι ΣΔΙΤ στην ανάπτυξη; Τα ακυρώνουμε από μόνοι μας».

Απαγορευτικός ο δανεισμός - τοκογλυφικά τα επιτόκια στην Ελλάδα

Αναφερόμενος ο κ. Κουκουλόπουλος στο θέμα του δανεισμού, βασικού χρηματοδοτικού εργαλείου για την Αυτοδιοίκηση, σημείωσε ότι «τα επιτόκια στην

Ελλάδα είναι τοκογλυφικά. Απαθείς σχεδόν όλοι βλέπουμε τους τραπεζίτες να αθροίζουν αυτόρεσκα τα κέρδη τους κάθε χρόνο, να έχουν φτάσει σε ποσά απίστευτα και η πολιτική ηγεσία της χώρας, στο σύνολό της, να τους κοιτάει σχεδόν άφωνη. Είναι προκλητικά αυτά που συμβαίνουν στην Ελλάδα με τα επιτόκια να πετάνε στα ύψη. Εγώ θα σας πω τι συμβαίνει στην Αυτοδιοίκηση. Στο τοκογλυφικό Ταμείο Παρα-

καταθηκών και Δανειών τα παλιά μας δάνεια τα αποπληρώνουμε με 7%, τα καινούργια μας τα δανείζει με 5,9%, οι ιδιωτικές τράπεζες μας δίνουν 4,8% και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων 3,5%. Πρόκειται ή δεν πρόκειται για καθαρά «τοκογλυφικές πράξεις». Μιλάμε για χρηματοδότηση. Πού μπορεί να προσφύγει ένας Δήμος σήμερα για να χρηματοδοτήσει ένα επενδυτικό του πρόγραμμα; Σε δανεισμό, σε ΣΔΙΤ, στο Κοινοτικό Πλαίσιο, στους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους και στο πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ και σε ίδιους πόρους που έχει. Αυτές είναι οι πηγές που έχει. Ο δανεισμός είναι στην

πράξη απαγορευτικός, στα Κοινοτικά Πλαίσια πρέπει να προβληματιστούμε όλοι και η Αυτοδιοίκηση για τις επιδόσεις μας».

Τρεις κίνδυνοι και τρεις προτάσεις για τις ΣΔΙΤ

Αναφερόμενος στις ρυθμίσεις που εισάγει ο νόμος για τις ΣΔΙΤ και στο αν επιτρέπει συμπράξεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ο κ. Κουκουλόπουλος σημείωσε ότι πρώτον, θεωρητικά, απαντά στο βασικότερο πρόβλημα που είχαν τα αυτοχρηματοδοτούμενα και συγχρηματοδοτούμενα έργα με τον 1416 και το οποίο ήταν ότι παρέπεμπε τις διαφορές των συμβολαίων στον Αστικό Κώδικα. Για να μην επιλυθούν ποτέ δηλαδή. «Υποτίθεται, είπε, ότι ο νόμος αυτός δημιουργεί ένα πλαίσιο για να λύνονται καλύτερα οι διαφορές. Όπερ έδει δείξε. Πρέπει να δούμε πως λειτουργεί γιατί είναι γενικές οι διατάξεις και όσοι έχουν ασχοληθεί ιδιαίτερα με το νόμο περί ΣΔΙΤ δεν μπορούν να βρουν αυτόματα τις απαντήσεις. Χρειάζεται πάρα πολύ δουλειά και συμπληρώσεις».

Δεύτερον, ότι ο νόμος ανοίγει μεν το «παιχνίδι» και σε επενδυτές πέραν των παραδοσιακών κλάδων που χρηματοδοτούσαν τα έργα, δεν διασφαλίζει όμως την σωστή αξιολόγησή τους.

«Η αξιολόγηση», είπε, που καλούμαστε να κάνουμε όλοι οι δημόσιοι φορείς, είναι τουλάχιστον θολή. Δεν υπάρχουν κριτήρια. Τις κατασκευαστικές εταιρείες ξέραμε πως τις αξιολογούσαμε, υπάρχουν τα πτυχία, υπάρχουν οι εμπειρίες. Έναν επενδυτή που έρχεται από το



ΡΕΠΟΡΤΑΖ ● ● ● ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

πουθενά πώς τον αξιολογούμε, ο νόμος δεν βοηθάει. Και ελλοχεύει βέβαια τεράστιος κίνδυνος να μπει σε μεγάλες περιπέτειες και το δημόσιο και η Αυτοδιοίκηση. Δεν υπάρχουν σοβαρές διασφαλίσεις που να αφορούν την αξιολόγηση. Και νομίζω πως εδώ πρέπει να γίνει πάρα πολύ δουλειά.

Το τρίτο σημείο που επίσης χαρακτήρισε θετικό είναι ότι κινητοποιεί το Δημόσιο και την Αυτοδιοίκηση και το ανθρώπινο δυναμικό τους. «Όμως πρέπει να επισημάνω ιδιαίτερα σε ότι αφορά την Αυτοδιοίκηση ότι ένα τεράστιο κομμάτι της πάσχει φοβερά από στελέχωση. Δεν έχουμε κανέναν να τρέξουμε με τις ΣΔΙΤ, δεν υπάρχει αντικείμενο και πολύ φοβάμαι ότι αν κάποιοι Δήμοι που πραγματικοί στερούνται στελέχωσης μπουν στον πειρασμό να ανοίξουν ιστορίες με ΣΔΙΤ θα ζήσουμε ιστορίες θλιβερές, τραγικές και κωμικοτραγικές σε κάποιες περιπτώσεις σε όλη την Ελλάδα. Το ίδιο ισχύει και για πολλές πλευρές του ελληνικού Δημοσίου, που κινούνται με δικούς τους ρυθμούς. Και εδώ, βέβαια δεν αφορά την Ειδική Γραμματεία των ΣΔΙΤ του ΥΠ.ΟΙ.Ο., υπάρχει ανάγκη για μια συνολική κίνηση για το Δημόσιο και την Αυτοδιοίκηση, που πρέπει να ενισχύσει το ανθρώπινο δυναμικό και τη στελέχωσή του και τη στήριξη με εξωτερικούς συμβούλους».

Το τέταρτο σημαντικό και αρνητικό σημείο του νόμου είναι ότι ελλοχεύει τεράστιος κίνδυνος σταδιακής δέσμευσης του ΠΔΕ. «Στη Γενική Γραμματεία των ΣΔΙΤ, ποιος δημόσιος φορές πάει που έχει επενδυτικό σχέδιο; Μόνο αυτός που θέλει δημόσιο χρήμα. Ένας δήμος που θέλει να κάνει ένα ξενοδοχείο με πλήρη αυτοχρηματοδότηση, δεν πάει στην Ειδική Γραμματεία των ΣΔΙΤ. Για ποιο λόγο να πάει; Για να υποστεί τη γραφειοκρατία και την καθυστέρηση; Στην Ειδική Γραμματεία των ΣΔΙΤ πας μόνο όταν θέλεις δημόσιο χρήμα. Και εδώ ελλοχεύει τεράστιος κίνδυνος δέσμευσης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Εδώ είναι που πρέπει να γίνει ο σοβαρότερος διάλογος, γιατί ελλοχεύει τεράστιος κίνδυνος να δεσμευθεί σταδιακά το σύνολο του ήδη συρρικνούμενου ΠΔΕ τα επόμενα χρόνια και σε λίγα χρόνια να μην υπάρχει δεκάρα τσακιστή ΠΔΕ στη χώρα, γιατί θα έχει δεσμευτεί σε αποπληρωμές έργων, που έχει εγγυηθεί με τη διαδικασία του νόμου η Ειδική Γραμματεία των ΣΔΙΤ. Ουσιαστικά το ΠΔΕ μετατρέπεται σε τακτικό προϋπολογισμό επί της ουσίας και μάλιστα σε ανελαστικό κομμάτι. Εδώ ελλοχεύει ο μεγάλος κίνδυνος και η μεγάλη ένταση που θέτουμε

και εμείς ως Αυτοδιοίκηση».

Πέρα της δέσμευσης του ΠΔΕ, άλλος ορατός κίνδυνος είναι ο πελατειακός του χαρακτήρας. Το πιο σημαντικό όμως, σύμφωνα με τον κ. Κουκουλόπουλο είναι ότι είναι ανοικτό το ενδεχόμενο «να υπάρξει μια περαιτέρω πώλωση των επενδύσεων στο Λεκανοπέδιο της Αττικής και δευτερευόντως στη Θεσσαλονίκη και με πολύ μικρότερη ταχύτητα στην περιφέρεια και έτσι να μεγαλώσει το χάσμα ανάμεσα στο κέντρο και την περιφέρεια».

Για την αποφυγή αυτών των τριών επικίνδυνων σκοπέλων ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ κατέθεσε τρεις συγκεκριμένες προτάσεις.

Πρώτον να αναληφθούν σοβαρές πρωτοβουλίες στήριξης του δημοσίου τομέα και της Αυτοδιοίκησης.

«Εμείς απ' την πλευρά της ΚΕΔΚΕ αναλαμβάνουμε μια σοβαρή πρωτοβουλία να στηρίζουμε όλους τους Ο.Τ.Α. κεντρικά ακριβώς για να μη χαθούν στο πέλαγος ή κάποιοι άλλοι να μην τσιμπήσουν στα θολά νερά, από άγνοια και όχι από κακή πρόθεση ή οτιδήποτε άλλο. Στήνουμε ένα σοβαρό μηχανισμό στα πλαίσια του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που έχουμε δημιουργήσει εδώ και ένα χρόνο και πιστεύω ότι θα έχουμε τους επόμενους μήνες και αποτελέσματα».

Δεύτερον στις ΣΔΙΤ να έχουν πρόσβαση μόνο όσοι έχουν πολύ καλές επιδόσεις και στα άλλα. «Αλίμονο αν γίνει το καλάθι για τους άχρηστους, τότε θα ενισχυθεί ο πελατειακός χαρακτήρας».

Και τρίτον οι ΣΔΙΤ να χρηματοδοτήσουν δημόσιες υποδομές και υπηρεσίες που έχουν έσοδα.

«Αυτά που ακούω για νοσοκομεία, σχολεία κ.λπ. ειλικρινά δεν τα καταλαβαίνω. Πάμε μαθηματικά να δεσμεύσουμε το ΠΔΕ. Και το λέω ακραία έτσι για να προκαλέσω. Διότι αν δεν έχει έσοδα κάτι που κάνουμε, δεν κατάλαβα τι είναι οι ΣΔΙΤ. Ας πάει να δανειστεί η χώρα για να κάνει τα ΣΔΙΤ. Μας είναι εντελώς δυσδιάκριτο για το τι ακριβώς πάμε να κάνουμε από κάτι που δεν έχει έσοδα. Να ευνοήσουμε έναν τόπο ή έναν κλάδο παραγωγής ή ένα τομέα προβληματικό να τον ενισχύσουμε με ΣΔΙΤ με την εγγύηση του δημοσίου, αλλά οι ωφελοούμενοι να αναλάβουν και το κόστος, όχι να

το διευρύνω σε όλη την κοινωνία. Αυτό είναι το νόημα. Να κάνω έναν δρόμο που είναι αποδεκτό κοινωνικά το διόδιο, να κάνουμε μικρά πράγματα, σαν τα παρκόμετρα, που έχουν έσοδα, που πληρώνει το ίδιο το σύστημα. Γιατί πρέπει δηλαδή να κάνουμε μια τεράστια παρέμβαση στον κρατικό προϋπολογισμό».

Τρία κριτήρια για αποτελεσματικότητα των ΣΔΙΤ

Τα βασικά κριτήρια που έχει θέσει ως προϋπόθεση η ΚΕΔΚΕ για την ωφέλιμη, αποτελεσματική και ομαλή εισαγωγή των ΣΔΙΤ στο σύστημα παραγωγής έργων της Αυτοδιοίκησης, αλλά και του δημοσίου, παρουσίασε, με την εισήγησή του ο γενικός γραμματέας της ΚΕΔΚΕ Χρήστος Παλαιολόγος.

«Χρειάζεται, είπε, πρώτον, να ενταχθούν σε σύγχρονο Αναπτυξιακό Σχέδιο, σε κλίμακα χώρας, περιφέρειας και σε τοπική κλίμακα, για το οποίο θα διαμορφωθούν συνθήκες εφαρμογής και όχι αγνόησης και καταστρατήγησής του. Με βάση τον σχεδιασμό αυτό θα γίνονται οι επιλογές για τα δημόσια έργα που θα προωθηθούν μέσω Συμπράξεων. Οι επιλογές είναι υποχρεωτικές διότι με συμπράξεις δημοσίου ιδιωτών δεν είναι δυνατό να γίνουν όλα τα δημόσια έργα, ενώ χρειάζονται επιλογές και μεταξύ των έργων που μπορούν να γίνουν με ΣΔΙΤ.

Δεύτερον, οι Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα πρέπει να κινητοποιήσουν πρόσθετους πόρους, ιδιαίτερα ιδιωτικούς, στην παραγωγή των δημόσιων έργων και την παροχή δημόσιων υπηρεσιών, και όχι απλώς να οδηγήσουν σε ανακατανομή, μεταξύ των μεθόδων παραγωγής των δημόσιων έργων, των ήδη διατιθέμενων πόρων.

Αυτό, μεταξύ των άλλων, παραπέμπει στη σχέ-





ση των ΣΔΙΤ με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, με άλλους δημόσιους εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, όπως είναι αυτοί των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και του Αναπτυξιακού Νόμου.

Τρίτον, η Αυτοδιοίκηση, για τα έργα της οποίας οι ΣΔΙΤ προβάλλονται ως ένα αξιόλογο υποστηρικτικό μέσο σχεδιασμού και υλοποίησης, είναι ανάγκη να συμμετέχει στα θεσμοθετημένα όργανα και τις διαδικασίες σχεδιασμού, έγκρισης και ελέγχου των έργων ΣΔΙΤ.

Ο νόμος 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα δεν ανταποκρίνεται στα κριτήρια 1 και 2, ενώ δεν προβλέπει τη συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης στα όργανα που αποφασίζουν και ελέγχουν».

Στο 5% το μερίδιο των ΣΔΙΤ στα έργα της Αυτοδιοίκησης

Αναφερόμενος ο κ. Παλαιολόγος στη μέχρι τώρα κυβερνητική πρακτική, που πρακτικά συνδέει τις ΣΔΙΤ με το ΠΔΕ, σημείωσε ότι «δημιουργούνται βάσιμες ανησυχίες ότι θα αποσπάσουν από αυτό σημαντικό μερίδιο δημόσιων πόρων που θα μπορούσε και θα έπρεπε να κατευθυνθεί σε τομείς προτεραιότητας και εκεί όπου σπανίζουν οι πόροι».

Μέτρο για τα μερίδια των Συμπράξεων με ιδιώτες στον συνολικό προϋπολογισμό των δημοσίων έργων και υπηρεσιών δίνουν κατ' αρχήν οι εμπειρίες της εφαρμογής τους σε άλλες οικονομίες.

«Στη Μεγάλη Βρετανία, είπε ο κ. Παλαιολόγος, τη χώρα η οποία κατέχει το 66% της παγκόσμιας αγοράς ΣΔΙΤ, το μερίδιο είναι 20%. Η παγκόσμια αγορά ΣΔΙΤ υπολογίζεται σε 100 δις δολάρια.

συσχετισθεί με τις Συμπράξεις, διότι χρηματοδοτεί υπηρεσίες προετοιμασίας των διαδικασιών ωρίμανσης - υλοποίησης των έργων ΣΔΙΤ, προσυμβατικές και συμβατικές.

Ο νέος Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων, στο άρθρο 224, προβλέπει τη δυνατότητα των Ο.Τ.Α. να χρησιμοποιήσουν τις διατάξεις του ν.3389 / 2005 για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών. Πέραν από την πρόβλεψη αυτή, το σημαντικότερο ενδεχομένως στο νέο Κώδικα, το οποίο μπορεί να υπηρετήσει θετικά την προώθηση των συμπράξεων, είναι η θέσπιση των «Επιχειρησιακών Σχεδίων» των Ο.Τ.Α.. Διαμορφώνεται με αυτά, εφόσον είναι αξιόπιστα, μία βάση επιχειρησιακού σχεδιασμού για τους φορείς της Αυτοδιοίκησης, η οποία θα είναι χρήσιμη και στις επιλογές για τις ΣΔΙΤ. Σημαντική, έμμεση, ρύθμιση για την εισαγωγή των ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση είναι η πρόβλεψη του Αναπτυξιακού Νόμου 3299 / 2004 στο άρθρο 3, εδ.6, δ, (i). Τα σχέδια που αφορούν σύμπραξη με ιδιώτη επενδυτή και βασίζονται (περιλαμβάνουν) στην παραχώρηση προς τον ιδιώτη ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου για τουλάχιστον 15 έτη, εντάσσονται στις ενισχύσεις του νόμου.

Στον ΘΗΣΕΑ έχουν ενταχθεί 87 έργα και έχουν δημοπρατηθεί 27

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε ο κ. Παλαιολόγος στον ΘΗΣΕΑ έχουν ενταχθεί, για υπηρεσίες προετοιμασίας ΣΔΙΤ, 87 έργα Ο.Τ.Α., από τα οποία 29 έργα (33,3% επί του συνόλου) αφορούν αναπτύξεις ακινήτων για τουριστικές χρήσεις, 19 έργα (21,8% επί του συνόλου) αφορούν χώρους υπόγειας στάθμευσης οχημάτων, 10 έργα (11,5% του συνόλου) αξιοποίηση ακί-

νητης περιουσίας των Ο.Τ.Α. για άλλους από τους προαναφερόμενους σκοπούς, 14 έργα (16,1%) μελέτες ωρίμανσης και εκπόνηση master plans.

Ο Υπουργός Εσωτερικών στις 19.5.2006 αναφέρθηκε σε εντάξεις προετοιμασίας 104 έργων ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση (εκ των οποίων 6 αφορούν master plans), προϋπολογιζόμενης αξίας 8,2 δις €, από τα οποία εκτιμάται ότι θα προκύψουν έργα 1,5 δις €.

«Η κατανομή των έργων στις Περιφέρειες της χώρας, σημείωσε ο Χρ. Παλαιολόγος, έχει αιχμές σε Αττική, Θεσσαλία και Δυτική Μακεδονία, ενώ η Κρήτη είναι σχεδόν απύσχα. Σε 16 νομούς δεν υπάρχει ενταγμένη πρόταση, 19 νομοί έχουν μία ενταγμένη πρόταση ανά νομό, ενώ 4 νομοί (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Μαγνησίας και Λέσβου) έχουν τουλάχιστον 4 προτάσεις.

Από τα στοιχεία αυτά πρέπει να επισημανθούν ορισμένα χαρακτηριστικά σημεία.

Ακίνητα, τουρισμός, parking είναι αυτά που χαρακτηρίζουν τα ενταγμένα έργα προετοιμασίας ΣΔΙΤ στον ΘΗΣΕΑ. Επισημαίνεται η πολύ χαμηλή παρουσία έργων που αφορούν διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων, και ενεργειακές υποδομές σε Α.Π.Ε..

Υπολογίζεται ότι από την πρόσληψη συμβούλου μέχρι την ωρίμανση - υλοποίηση ενός έργου θα απαιτηθούν 12-26 μήνες.

Εντάξεις στον ΘΗΣΕΑ υπάρχουν. Προκηρύξεις όμως πόσες; Σύμφωνα με στοιχεία μας έχουν προκηρυχθεί μέχρι τώρα 29 από τα 87 ενταγμένα έργα.

Τα χαρακτηριστικά των μέχρι τώρα ενταγμένων στον ΘΗΣΕΑ έργων Ο.Τ.Α. επιβεβαιώνουν όσα προαναφέρονται, αφενός για την στενότητα πόρων στην παραγωγή των έργων της Αυτοδιοίκησης και την αναζήτηση διεξόδου στις ΣΔΙΤ, αφετέρου για την ανάγκη σύγχρονου και ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδιασμού και σε τοπική κλίμακα, ώστε η επιλογή της σύμπραξης με ιδιώτες να είναι ρεαλιστική και παραγωγική».

Απαιτούνται νέα εργαλεία διαχείρισης και παρακολούθησης

Ωστόσο η περίοδος, που διανύουμε χαρακτηρίζεται, τόσο από την εφαρμογή των ΣΔΙΤ, όσο και από την προετοιμασία του ΕΣΠΑ 2007-2013, ζητήματα που, όπως υπογράμμισε ο κ. Παλαιολόγος, απαιτούν σημαντικές προσαρμογές και αλλαγές στον τρόπο δουλειάς των συστημάτων της Δημόσιας Διοίκησης και της Αυτοδιοίκησης που έχουν την ευθύνη των δημοσί-

ΡΕΠΟΡΤΑΖ ● ● ● ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

ων έργων και των δημοσίων υπηρεσιών. «Για να υποδεχθούν και να υποστηρίξουν αποτελεσματικά τα έργα των συμπράξεων με ιδιώτες, η υπηρεσιακή δομή των Ο.Τ.Α., τα στελέχη τους, χρειάζεται να αλλάξουν νοοτροπίες, να εισαχθούν νέα εργαλεία διαχείρισης και παρακολούθησης. Έχει προταθεί η ιδέα της συγκρότησης «ομάδων κρούσης» (task forces) από στελέχη των Δήμων, οι οποίες θα επωμιστούν ανά Ο.Τ.Α. τα έργα των συμπράξεων με τους ιδιώτες. Προτείνεται επίσης η προσφυγή σε συμβούλους. Σε κάθε περίπτωση τα όρια των λύσεων αυτών είναι περιορισμένα. Μπορεί, ως παράδειγμα, η ομάδα κρούσης ή ο εξωτερικός σύμβουλος - συνεργάτης να αναλάβουν τις ευθύνες που αναλογούν στην επίβλεψη και την οικονομική διαχείριση των έργων; Πιστεύω ότι οι ουσιαστικές λύσεις πρέπει να αναζητηθούν στην δημιουργία, με μεθοδική αναζήτηση, με συστηματική εκπαίδευση, προσωπικού από τα ίδια τα στελέχη των ΟΤΑ, το οποίο θα εξειδικευθεί στην διεύθυνση και διαχείριση έργων ΣΔΙΤ. Είναι ευνοϊκό ότι η ζήτηση για προσωπικό στην Αυτοδιοίκηση με ανάλογα προσόντα εκτείνεται και για τα συγχρηματοδοτούμενα από κοινοτικούς πόρους προγράμματα και για σύνθετα έργα του «Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης». Συγχρόνως με τη διαμόρφωση των στελεχών, είναι υποχρεωτικό να εισαχθούν στην Αυτοδιοίκηση συστήματα διοίκησης και διαχείρισης συγχρηματοδοτούμενων έργων, των έργων ΣΔΙΤ περιλαμβανομένων. Πόροι και εργαλεία για τις αναγκαίες αλλαγές στους μηχανισμούς της Αυτοδιοίκησης, θα προέλθουν, μεταξύ των άλλων, από την πλήρη αξιοποίηση των προγραμμάτων και των προτά-

σεων για τη «Βελτίωση της Διοικητικής Ικανότητας στη Δημόσια Διοίκηση και την Αυτοδιοίκηση» και για την «Κοινωνία της Πληροφορίας». Στους θεματικούς άξονες αυτούς η Αυτοδιοίκηση καταθέτει προτάσεις και αναλαμβάνει πρωτοβουλίες, στοχεύοντας στην πλήρη αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων, τόσο στο πλαίσιο του 3ου, όσο και του 4ου Κ.Π.Σ..

Μονάδα υποστήριξης ΟΤΑ από την ΚΕΔΚΕ

Συστηματικές πρωτοβουλίες επιστημονικής υποστήριξης των Ο.Τ.Α. στα ζητήματα των ΣΔΙΤ, όπως αυτή που προωθεί η ΚΕΔΚΕ με τη συγκρότηση «Μονάδας Υποστήριξης των Ο.Τ.Α. στα ζητήματα των Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα», μπορούν να συμβάλουν, στις μεταβατικές περιόδους, και στην διαμόρφωση της «κρίσιμης μάζας» εξειδικευμένων στελεχών των Ο.Τ.Α. για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα της Αυτοδιοίκησης και στην εισαγωγή και αξιοποίηση συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης. Η αξιοποίηση των συμπράξεων με ιδιώτες για την προώθηση συγκεκριμένων έργων της Αυτοδιοίκησης προϋποθέτει και την ικανότητα και την διαθεσιμότητα των ιδιωτών. Οι προφανείς δυσκολίες των Ο.Τ.Α. να προσαρμοστούν στο περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί στην παραγωγή δημόσιων έργων και στην χρηματοδότηση τους έχουν τραβήξει τους προβολείς της δημοσιότητας στα «πρέπει» για την Αυτοδιοίκηση. Πρέπει όμως να διερευνηθεί και η ανταπόκριση

των επιχειρηματιών στις προοπτικές των ΣΔΙΤ, αφού μέχρι τώρα οι από πλευράς τους κινήσεις είναι μεμονωμένες και επιφυλακτικές. Επιφυλακτικότητα εντοπίζεται και στις τράπεζες, παρότι, λόγω των δυνατοτήτων και του ρόλου τους, δεν θα έπρεπε να περιορίζονται στην πεπατημένη να αναμένουν, να προτάσσουν την εξασφάλιση εγγυήσεων, αντί να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες.



Από την ΚΕΔΚΕ και το Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, με την συνεργασία της αναπτυξιακής εταιρείας της Αυτοδιοίκησης Π.Ε.Τ.Α. Α.Ε., συγκροτείται «Μονάδα Υποστήριξης των Ο.Τ.Α. στα ζητήματα των Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα»

Στον άμεσο προγραμματισμό της Μονάδας είναι, μεταξύ των άλλων, :

- η παραγωγή ορισμένων μεθοδολογικών «εργαλείων», ανά κατηγορία έργων (απορρίμματα, αξιοποίηση ακινήτων, parkingκ, ενεργειακά, κ.λπ.), με τα οποία οι ΟΤΑ θα εξετάζουν τις δυνατότητες παραγωγής έργων με ΣΔΙΤ, τα βήματα υλοποίησης, την κατανομή των κινδύνων, τις συμβατικές σχέσεις αναδόχου - επενδυτή, την παρακολούθηση της υλοποίησης
- η ενημέρωση του πολιτικού προσωπικού και των εργαζομένων
- η προσέγγιση μεθοδολογικών και άλλων στρατηγικού χαρακτήρα θεμάτων για τις συμπράξεις με τους ιδιώτες, με στόχο τον εξορθολογισμό και τη βελτίωση του σχεδιασμού των Ο.Τ.Α..

Η ιδέα μας είναι ότι στο καινούργιο πεδίο που ανοίγεται με τις Συμπράξεις, οι Δήμοι, οι άλλοι φορείς της Αυτοδιοίκησης, εμείς οι ίδιοι ως πολιτικό προσωπικό, έχουμε ανάγκη από ενημέρωση, από ανταλλαγή εμπειριών, από χρήση μεθόδων και εργαλείων που θα μας βοηθούν να επιλέγουμε, να σχεδιάζουμε, να αποφασίζουμε. Οι ΣΔΙΤ είναι από τους τομείς της δουλειάς μας όπου η επιστημονική υποστήριξη δείχνει απολύτως αναγκαία.

Η Μονάδα έχει να παίξει και τον κρίσιμο ρόλο της τεκμηρίωσης, της παρακολούθησης των έργων ΣΔΙΤ, της αξιολόγησης των εμπειριών, της δικτύωσης των υποκειμένων της Αυτοδιοίκησης, αλλά και ευρύτερα φορέων που χρησιμοποιούν τις συμπράξεις. ■



2η Πανελλήνια Συνδιάσκεψη Αιρετών Γυναικών

Αντίθετες οι γυναίκες με το ψαλίδισμα της ποσόστωσης

Την έντονη και ομόφωνη αντίδραση των αιρετών γυναικών, που συμμετείχαν στη 2η Πανελλήνια Συνδιάσκεψη Αιρετών Γυναικών, η οποία πραγματοποιήθηκε στην Αλεξανδρούπολη στις 13 και 14 Μαΐου, συνάντησε η ρύθμιση που εισάγεται στο νέο Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων με την οποία ψαλιδίζεται ο νόμος που αφορά την υποχρεωτική ποσόστωση στα ψηφοδέλτια για τις δημοτικές και νομαρχιακές εκλογές.

Σύμφωνα με τη ρύθμιση η εφαρμογή της ποσόστωσης δεν μετρά πλέον επί του συνόλου των υποψηφίων δημοτικών συμβούλων, όπως όριζε ο σχετικός νόμος, αλλά επί του αριθμού των εδρών στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Οι αιρετές γυναίκες τόνισαν ότι η καινούργια ρύθμιση του Κώδικα τελεί εν αδίκω και ότι αποτελεί βήμα προς τα πίσω.

Ενώ όπως τόνισε ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ Πάρις Κουκουλούπουλος στην παρέμβασή του «αν πραγματικά πιστεύουμε ότι είναι ζήτημα δημοκρατίας και αποτελεσματικότητας η συμμετοχή των γυναικών στα κοινά και στα κέντρα λήψης των αποφάσεων, τότε προτείνω, όπως είχα προτείνει και στο Δ.Σ. της ΚΕΔΚΕ, να εφαρμοστεί η ποσόστωση στην εκλογή των γυναικών και όχι μόνο στις υποψηφιότητες».

Παράλληλα οι αιρετές ζήτησαν από όλα τα κόμματα να επιλέξουν περισσότερες γυναίκες επικεφαλής των συνδυασμών στις επικείμενες δημοτικές και νομαρχιακές εκλογές.

Όπως υπογραμμίστηκε από τις ίδιες τις γυναίκες, αλλά και όπως δείχνουν τα στοιχεία έρευνας για τη γυναίκα στην Αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού, ο νόμος για την ποσόστωση λειτούργησε αποφασιστικά στη σημαντική αύξηση της εκπροσώπησης των γυναικών στα κοινοτικά, δημοτικά και νομαρχιακά συμβούλια. Το ποσοστό των εκλεγμένων γυναικών στα δημοτικά και κοινοτικά συμβούλια το 2002 - που πρώτη φορά εφαρμόστηκε ο νόμος για τη ποσόστωση - από 8,85% το 1998 έφτασε στο 14,2%.

Ενώ στα νομαρχιακά συμβούλια από 10,8% έφτασε στο 17,27%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδια έρευνας το προφίλ της γυναίκας στην Αυτοδιοίκηση καταγράφεται ως εξής:

Στην Τοπική Αυτοδιοίκηση η γυναίκα έχει ηλικία από 31 έως 45 ετών (48%), είναι απόφοιτη ανώτατης εκπαίδευσης (42,68%), είναι εργαζόμενη - ελεύθερη επαγγελματίας (24,69%), δημόσιος υπάλληλος 19,2%), είναι παντρεμένη (81,43%) με δύο παιδιά (43,43%) και έχει εκλεγεί για πρώτη φορά (82,86%). Στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κυριαρχεί η ηλικία 46-50 ετών (54,42%), η συντριπτική πλειοψηφία είναι απόφοιτες ΑΕΙ (75,34%), είναι εργαζόμενη, υπάλληλος δημοσίου (38,10%) και ελεύθερη επαγγελματίας (31,55%), είναι παντρεμένη (80,17%), έχει δύο παιδιά (43,97%) και εκλέγεται για πρώτη φορά (88,79%).

Βασικό διαπίστωση του συνεδρίου ήταν ότι η αξιοποίηση των πόρων του Γ' ΚΠΣ συνέβαλε και συμβάλει ουσιαστικά στην προώθηση της απασχόλησης των γυναικών, της επιχειρηματικότητας και της κατάρτισης. Συμβάλει όμως και στη δημιουργία δικτύων κοινωνικής πρόνοιας που στηρίζουν την ποιότητα της καθημερινής ζωής της οικογένειας.

Σε ότι αφορά το Δ' ΚΠΣ κατατέθηκαν προτάσεις για την ενσωμάτωση των πολιτικών ισότητας στο έργο της Αυτοδιοίκησης, ιδιαίτερα στους άξονες της βελτίωσης της διοικητικής ικανότητας της Αυτοδιοίκησης, της δημιουργίας δικτύων κοινωνικής προστασίας των γυναικών (βρεφονηπιακοί σταθμοί, αντιμετώπιση ενδοοικογενειακής βίας, εμπορίας και εκμετάλλευσης των γυναικών), της προώθησης της απασχόλησης. Υπογραμμίστηκε η σημασία της διάδοσης στις γυναίκες των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) για την ενίσχυση της ενημέρωσής τους και την προώθηση όλων των ζητημάτων ισότητας.

Η προώθηση των πολιτικών ισότητας από την Αυτοδιοίκηση κατά τη νέα Προγραμματική Περίοδο (2007-2013) θα βασιστεί στις Δομές Ισότη-

τας (Κέντρα Γυναικών στους ΟΤΑ, Επιτροπές Ισότητας στα δημοτικά και νομαρχιακά συμβούλια κ.α.), νέες και υφιστάμενες για τις οποίες διαμορφώνεται πρόταση ενίσχυσης και εκσυγχρονισμού, η οποία θα βασιστεί μεταξύ των άλλων και στα πορίσματα σχετικής έρευνας - μελέτης, η οποία είναι σε εξέλιξη. Οι ΟΤΑ, επωμίζονται ουσιαστικό ρόλο για την προώθηση της ισότητας, με την ενσωμάτωση των πολιτικών ισότητας στο σχεδιασμό για όλα τα σημαντικά ζητήματα που απασχολούν τις τοπικές κοινωνίες, την ίδια την Αυτοδιοίκηση.

Τέλος η 2η Συνδιάσκεψη των Γυναικών δεσμεύτηκε για τη διάδοση και εφαρμογή στη χώρα μας του Ευρωπαϊκού Χάρτη για την Ισότητα Γυναικών και Ανδρών στην καθημερινή ζωή, που επικυρώθηκε πρόσφατα από το Συμβούλιο Δήμων και Περιφερειών της Ευρώπης (CCRE).

Συνάντηση αιρετών Ελλάδας και Τουρκίας σε Ανδριανούπολη και Αλεξανδρούπολη

Διαδοχικές συναντήσεις πραγματοποιήσαν αιρετές γυναίκες από την Ελλάδα και την Τουρκία, με σκοπό την ανάπτυξη των σχέσεων αλλά και τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών σε ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος.

Η πρώτη συνάντηση πραγματοποιήθηκε στο Δήμο Ανδριανούπολης, παρουσία και της Δημοτικής Αρχής της πόλης, στο περιθώριο της β' συνδιάσκεψης των αιρετών γυναικών.

Η δεύτερη, έγινε λίγες μέρες αργότερα στο Δήμο Αλεξανδρούπολης και στην οποία συμμετείχαν αιρετές γυναίκες από τους δήμους Αλεξανδρούπολης και Ανδριανούπολης, η προέδρος της Επιτροπής Ισότητας της ΚΕΔΚΕ Γ. Γαζή, η δημοτική αρχή της Αλεξανδρούπολης.

Τα θέματα που απασχόλησαν και τις δύο συναντήσεις ήταν η δομή της Αυτοδιοίκησης στις δύο χώρες, η αξιοποίηση των ευρωπαϊκών διασυνοριακών προγραμμάτων, τα εκλογικά συστήματα και η συμμετοχή των γυναικών στα κοινά και στα κέντρα λήψης αποφάσεων, η συνεργασία των δύο δήμων και των δύο χωρών κ.λπ.