

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η επαγγελία της ανάπτυξης: Το παράδειγμα των οδικών αξόνων

Σύμφωνα με τις πρόσφατες εξαγγελίες της τρικομματικής κυβέρνησης, με φόντο εργοτάξια οδοποιίας, τα οποία παρέμειναν παγωμένα από τα μέσα του 2011, η επανέναρξη των έργων κατασκευής στους τέσσερις οδικούς άξονες (Ολυμπία οδός, Ιόνια οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου και Ε-65) θα δημιουργήσει 25.000 νέες θέσεις εργασίας. Ο πρωθυπουργός Αντώνης Σαμαρά δήλωσε στις 25/4/2013 ότι «Η επανεκκίνηση της οικονομίας είναι εδώ, το βλέπουμε. Αυτοί οι αυτοκινητόδρομοι θα δώσουν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας». Παράλληλα, τα αστικά μέσα ενημέρωσης τονίζουν την «ευεργετική» συμβολή των έργων και την επάνοδο της καπιταλιστικής οικονομίας σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Το πανηγύρι για τη συνέχιση των έργων κατασκευής οδικών αξόνων αποτελεί τμήμα του αστικού σχεδιασμού εξαπάτησης, με στόχο την καλλιέργεια κλίματος αναμονής και εφησυχασμού, προσδοκιών και ενεργού στήριξης στην «εθνική προσπάθεια» προσέλκυσης επενδύσεων. Απευθύνεται σε ευρύτερα τμήματα της εργατικής τάξης και των αυτοαπασχολούμενων που βιώνουν την εξαθλίωση είτε ως άνεργοι είτε ως εργαζόμενοι. Η κυρίαρχη, λοιπόν, προπαγάνδα εμφανίζει τις επενδύσεις ως φάρμακο για την ανεργία που επισήμως ξεπερνά το 27%, ως μόνη διέξοδο για τη λαϊκή ευημερία. Την κατοχύρωση του καπιταλιστικού δρόμου ανάπτυξης ως μονοδρόμου υπηρετεί και η «εντός των τειχών» αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ και λοιπών «αντιμνημονιακών» δυνάμεων που προβάλλει το στόχο προσέλκυσης επενδύσεων αλλά χωρίς τους «πειρατές» επενδυτές.

Η αλήθεια είναι ριζικά διαφορετική και το παράδειγμα των οδικών αξόνων βοηθά να την κατανοήσουμε. Τι συμβαίνει λοιπόν στην πραγματικότητα;

Νικητές και θύματα της καπιταλιστικής ανάπτυξης

1. Εν μέσω της πιο βαθιάς κρίσης της ελληνικής καπιταλιστικής οικονομίας συνεχίζεται απρόσκοπτα η διοχέτευση πακτωλού κρατικών κεφαλαίων προς τους εγχώριους και ξένους κατασκευαστικούς ομίλους, καθώς πράγματι «λεφτά υπάρχουν» για τους μονοπωλιακούς ομίλους επομένως και για τις κατασκευαστικές κοινοπραξίες των οδικών αξόνων. Η πολύμηνη «επαναδιαπραγμάτευση» των Συμβάσεων Παραχώρησης με τους ομίλους κατέληξε σε συμφωνία με νέους όρους για τη διασφάλιση ακόμα υψηλότερης κερδοφορίας. **Το κράτος απαλλάσσει τους ομίλους από τις συμβατικές υποχρεώσεις τους μεταξύ των οποίων η κύρια, αυτή της εξασφάλισης χρηματοδότησης των έργων. Ταυτόχρονα, αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τις όποιες καθυστερήσεις, αλλά και το κόστος επιπρόσθετης αποζημίωσης των ομίλων για «παραλείψεις» του Δημοσίου στην κατασκευή των έργων.**

Το πρώτο πακέτο κρατικής στήριξης ξεπερνά τα 350 εκ. ευρώ συν ένα επιπλέον ποσό της τάξεως των 40 με 50 εκ. ευρώ, που θα χορηγηθεί ως «κόστος επανέναρξης» των εργασιών. Τα κεφάλαια θα αντληθούν από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), δηλαδή από εθνικούς πόρους, εφόσον οι αποζημιώσεις δεν αποτελούν επιλέξιμες δαπάνες για το ΕΣΠΑ. Σε πρώτη φάση εκτιμάται ότι θα εκταμιευθούν 150 εκ. ευρώ, κεφάλαια που αρκούν για περίπου τρεις μήνες εργασιών.

Την ίδια στιγμή, **η κυβέρνηση φέρεται να προχωρά σε νέο εξωτερικό κρατικό δανεισμό**, καθώς διαπραγματεύεται την **αύξηση του πρόσφατου δανείου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) από τα 650 εκ. ευρώ σε ποσό άνω του ενός δις. ευρώ τουλάχιστον.**

Καθώς συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις με τις 43 ελληνικές και ξένες τράπεζες που χρηματοδοτούσαν τα έργα πριν τη διακοπή τους, το κράτος παρεμβαίνει για την κάλυψη του «χρηματοδοτικού κενού», στην περίπτωση που η διαπραγμάτευση μεταξύ τραπεζών και παραχωρησιούχων για την επαναδανειδότηση των έργων δεν καταλήξει.

Το κράτος των μονοπωλίων αποδεικνύεται ιδιαίτερα αποτελεσματικό στο ρόλο του εγγυητή των κερδών και της θωράκισης της εξουσίας των μονοπωλίων.

2. Οι προτεραιότητες των τεχνικών έργων και οι όροι χρηματοδότησης ευθυγραμμίζονται με τις ανάγκες κερδοφορίας των κατασκευαστικών ομίλων και γενικότερα του χρηματιστικού κεφαλαίου, όπως οι τραπεζικοί όμιλοι που αναλαμβάνουν από κοινού τη χρηματοδότηση των επενδύσεων.

Στα πλαίσια αυτά υπάρχει ένα δεδομένο: **«Επιλέξιμα» είναι μόνο έργα, τα οποία μπορούν να διασφαλίσουν γρήγορη απόσβεση της αρχικής επένδυσης και εξασφάλιση της μέγιστης απόδοσης των επενδεδυμένων κεφαλαίων.** Με γνώμονα την κερδοφορία τους, οι όμιλοι ιεραρχούν τα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων που θα υλοποιήσουν. Σε πρώτη φάση το φυσικό αντικείμενο των αυτοκινητοδρόμων θα υλοποιηθεί μειωμένο κατά 20%, καθώς δε θα κατασκευαστούν τα τμήματα εκείνα που για διάφορους λόγους «αντιμετωπίζουν προβλήματα». Παράμενει, λοιπόν, ανοιχτή μια ακόμα διαπραγμάτευση, αυτή που αφορά «τεχνικές αλλαγές» και εκτιμάται ότι θα οδηγήσει το Δημόσιο στην καταβολή έως 250 εκ. ευρώ επιπλέον.



Επιπρόσθετα, είναι δεδομένο ότι διατηρούνται **οι τιμές των διοδίων που αυξήθηκαν έως και 5 φορές** την τελευταία πενταετία ακόμα και για τα υπό κατασκευή τμήματα παρότι διακηρυγμένος στόχος του Δημοσίου ήταν η μείωση των διοδίων κατά 33%.

3. Η επανέναρξη των έργων θα οδηγήσει **σε επιτάχυνση της συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης του κεφαλαίου**. Τρεις όμιλοι (Ελλάκτωρ, ΓΕΚ Τέρνα, J&P Αβαξ) αποκτούν τη μερίδα του λέοντος όχι μόνο στους αυτοκινητόδρομους αλλά συνολικά στα 81 δημόσια έργα ύψους 2,3 δισ. ευρώ που δημοπρατούνται, την ίδια ώρα που το 19% των εργοληπτικών εταιρειών που έχουν απομείνει δεν μπορεί πλέον να συμμετέχει στις δημοπρασίες καθώς δεν έχει διασφαλίσει «ενημερότητα πτυχίου». Ταυτόχρονα, πληθαίνουν οι καταγγελίες για στημένους διαγωνισμούς και προσυμφωνημένες πρακτικές ως προς τις προσφορές, οι οποίες οδήγησαν σε τυπική παρέμβαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Αντίστοιχη είναι η κατάσταση με το **καρτέλ στα δομικά υλικά**, όπου η αναπόφευκτη συγκέντρωση της παραγωγής σε 3-4 ομίλους επιχειρήσεων δίνει τη δυνατότητα ελέγχου καθοριστικού τμήματος της παραγωγής και των τιμών.

Η διέξοδος απ' τη σκοπιά των λαϊκών αναγκών

Παράλληλα, διαμορφώνονται ακόμα πιο ευνοϊκοί όροι αύξησης του βαθμού εκμετάλλευσης, στο έδαφος της τεράστιας ανεργίας για τους εργαζόμενους του κατασκευαστικού κλάδου και της κατάργησης εργατικών δικαιωμάτων δεκαετιών μέσω της νομοθεσίας. Οι μονοπωλιακοί κατασκευαστικοί όμιλοι έχουν προχωρήσει σε μεγάλες μειώσεις μισθών το τελευταίο διάστημα για το σύνολο των εργαζομένων στον κλάδο (Οικοδόμων, Χειριστών, μισθωτών Τεχνικών και υπαλλήλων άλλων ειδικοτήτων), ενώ μετά και τη λήξη της μετενέργειας των Συλλογικών Συμβάσεων (ΣΣΕ) στον Κλάδο αρνούνται να προσέλθουν σε διαπραγμάτευση για υπογραφή νέων ΣΣΕ τόσο με την Ομοσπονδία Οικοδόμων όσο και με τα υπόλοιπα Σωματεία άλλων ειδικοτήτων στον Κλάδο.

Εκτός από τον πακτωλό κρατικού χρήματος που καλείται να πληρώσει ο λαός μέσω της φορολογίας και της περικοπής κοινωνικών δαπανών, το υψηλό κόστος χρήσης των υποδομών μέσω των διοδίων, οι εργαζόμενοι του κατασκευαστικού κλάδου πληρώνουν ακόμα πιο ακριβά την ανταγωνιστικότητα και την καπιταλιστική ανάπτυξη για την οποία πανηγυρίζει η κυβέρνηση και την οποία ευαγγελίζονται οι υπόλοιπες πολιτικές δυνάμεις.

Στον αντίποδα της εξαθλίωσης, που επιφυλάσσει για την εργατική τάξη και τα υπόλοιπα λαϊκά στρώματα ο καπιταλιστικός δρόμος ανάπτυξης, βρίσκεται η μοναδική διέξοδος προοπτικής: Η ένταξη του αγώνα για την κάλυψη των πιεστικών ζωτικών αναγκών του λαού στην πάλη για τη διεκδίκηση ενός άλλου ριζικά διαφορετικού δρόμου ανάπτυξης που θα καταργήσει τα μονοπώλια και το κέρδος με την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και τη λειτουργία τους με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο. Είναι ο δρόμος της Εργατικής Λαϊκής Εξουσίας. Στο πλαίσιο αυτού του συστήματος, η παραγωγή έργων θα συγκεντρωθεί σε έναν ενιαίο κρατικό φορέα που θα κατέχει τα μέσα παραγωγής, θα κατανέμει κεντρικά, επιστημονικά σχεδιασμένα την κρατική χρηματοδότηση και το εργατικό δυναμικό και θα καλύπτει το σύνολο των φάσεων των δημοσίων έργων, θα αναλαμβάνει τον προγραμματισμό και την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με τις επείγουσες ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων.

Αυτός είναι ο μοναδικός ελπιδοφόρος δρόμος για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και των δικαιωμάτων των εργαζόμενων στον κατασκευαστικό κλάδο. Καμιά αστική κυβέρνηση, καμιά πολιτική δύναμη που υποκλίνεται και προωθεί τη θωράκιση της ανταγωνιστικότητας των μονοπωλιακών ομίλων δεν μπορεί να διασφαλίσει την υλοποίηση δημοσίων έργων προς όφελος της λαϊκής ευημερίας. Όλες οι δυνάμεις του νέου διπολισμού (τρίκομματική κυβέρνηση - ΣΥΡΙΖΑ) αποδέχονται μορφές της λεγόμενης «μικτής οικονομίας», τις Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα τις οποίες πληρώνει διπλά και τριπλά ο λαός, ανεξάρτητα από τις επιμέρους διαφορές.

Γι' αυτό και η οργάνωση της λαϊκής απέναντί της απαιτεί ξεκάθαρο προσανατολισμό. Με αφετηρία να πληρώσουν την κρίση οι μονοπωλιακοί όμιλοι και κλιμάκωση για την κοινωνικοποίηση των μονοπωλίων, την αποδέσμευση απ' την ΕΕ της κρίσης, της ανεργίας, της εκμετάλλευσης, της ανασφάλειας.

Ηλίας ΤΣΙΜΠΟΥΚΑΚΗΣ