07:13 , 17.07.19

כלכלה economy

ynet ידיעות אחרונות

שלחו להדפסה

קבלנים קיבלו צווי סגירה - אבל משתתפים במכרזי ממשלה

החשב הכללי במשרד האוצר אסר על קבלנים שאתרים שלהם נסגרו עקב תאונות קטלניות להשתתף במכרזים, אבל מתקשה ליישם זאת בגלל תקשורת לקויה עם משרד העבודה

בילי פרנקל

משרדי העבודה והרווחה והאוצר לא מיישמים את הוראת אגף החשב הכללי באוצר האוסרת על קבלנים שהוצאו לאתריהם שני צווי סגירה לפחות, בשל ליקויי בטיחות או תאונות קשות וקטלניות**, להשתתף במכרזי בנייה ממשלתיים**. מבדיקת "ידיעות אחרונות" ו-ynet עולה כי ההוראה אינה מיושמת מכיוון שהאוצר אינו מקבל את המידע על הקבלנים כאלה.

לחצו כאן להגדיל הטקסט

>> לסיפורים הכי מעניינים והכי חמים בכלכלה - הצטרפו לערוץ הטלגרם שלנו

- הקטל בענף הבנייה: פועל נהרג מפגיעת זרוע משאית שהתהפכה
- כמעט אסון בבת ים: משקולת נפלה ממנוף באתר בנייה
- זינוק של 30% בהרוגים בתאונות עבודה במחצית הראשונה של 2019
- הקטל בענף הבנייה: ירושלים בראש דירוג ליקויי הבטיחות
- פיגומים רעועים ומנופאים ללא הסמכה: בדרך לאסון הבא באתרי הבנייה

הקריטריונים, שנכנסו לתוקף בפברואר, קבעו לראשונה תנאים הקשורים לבטיחות בבחירת קבלנים לביצוע עבודות ממשלתיות בתחומי בינוי ותשתיות: קבלנים שלאתריהם הוצאו לפחות שני צווי סגירה יושעו ממאגר הקבלנים המוכרים לביצוע עבודות ממשלתיות ולא ישתתפו במכרזי בנייה ציבוריים במשך שנה.

אתר בנייה. קבלנים קיבלו צווי סגירה, אבל משתתפים במכרזי ממשלה

הנוהל מחייב להעביר את המידע על צווי הסגירה ממינהל הבטיחות במשרד העבודה לחשב הכללי, אך המידע אינו מועבר כיום. במשרד העבודה טוענים כי הצווים מועברים לאוצר, אך באוצר אמרו כי המידע על הצווים לא מגיע לידיהם באופן מסודר, והם עובדים כרגע על שיפור העברת המידע.

את צווי הסגירה מוציאים מפקחי מינהל הבטיחות במשרד העבודה. החוק מחייב לסגור את האתר מיד ל-48 שעות במקרים של תאונות שגרמו למוות או לפציעה קשה, ואפשר להוציא צווים כאלה במקרים שבהם נמצאים ליקויים חמורים גם בלי שאירעה תאונה. אבל מאז שנכנסה הוראת החשכ"ל לתוקף הושעה רק קבלן אחד מרשימת הקבלנים המוכרים לביצוע מכרזים ממשלתיים, מחמוד תאופיק, לאחר שקיבל שני צווי סגירה מכניסת

הקריטריונים החדשים לתוקף. אחד מהם הוצא בעקבות תאונה שהביאה למותו של עובד באתר בקריית גת בסוף מאי.

"המידע אינו זמין"

באוצר מציינים כי הצעד הגיע בעקבות דיווח משרד העבודה, אבל נראה שדווקא ערנותם של אנשי ארגון קו לעובד הביאה את הנושא מלכתחילה לידיעת האוצר. בפוסט שפירסמו בעקבות מות העובד הם קראו לאוצר לגרוע את תאופיק מרשימת הקבלנים המוכרים למכרזים ממשלתיים. יומיים לאחר מכן דווח כי החשב החליט לגרוע את הקבלן, אבל בדיקה מעלה כי שמו עוד מופיע ברשימת הקבלנים המוכרים באתר האוצר.

בעקבות פניית "ידיעות אחרונות" ו-ynet למשרד העבודה בבקשה לקבל את רשימות הקבלנים המוכרים שבאתריהם הוצאו שני צווי סגירה, נענינו כי המידע אינו זמין מיד והתבקשנו להגיש בקשה לפי חוק חופש המידע, הליך שעלול להימשך חודשים.

לפחות לחברה מוכרת אחת הוצאו כנראה שני צווי סגירה בתקופה זו ושמה לא הגיע לחשכ"ל: אשטרום, הבונה פרויקטים בהזמנת הממשלה. ב-19 במאי הוצא באתר שלה בבני ברק צו סגירה בעקבות תאונה שהביאה למות פועל, ושבועיים לאחר מכן הוצא לאותו אתר צו בטיחות נוסף.

גם אסום קיבלה בחצי השנה האחרונה צווי בטיחות באתרים רבים וזומנה לשימוע אצל רשם הקבלנים. בחברה אמנם טוענים כי לא מדובר בצווי סגירה, אלא רק בצווי בטיחות שטופלו והוסרו, אך מדובר בעילות לסגירת אתר לפי התקנות. הניסיונות לאמת זאת עלו בתוהו שכן המידע לא היה זמין במשרד העבודה.

חברות אלו בולטות גם בדו"ח שפרסם לאחרונה קו לעובד, המפרט את החברות הקבלניות השיאניות במספר צווי הבטיחות שהוצאו באתריהן בחצי השנה האחרונה. בראש הרשימה ניצבה אסום עם 14 צווי בטיחות, מחמוד תאופיק תפסה את המקום הרביעי עם שמונה צווים ואשטרום את השישי עם שבעה צווים. בסך הכל לפי הדו"ח, 150 חברות קבלניות צברו שני צווי בטיחות ויותר, מבלי שניתן לדעת מתי האתרים נסגרו בפועל.

בארגון טוענים בעקבות זאת כי לא ברור כלל אם שיתוף הפעולה והעברת המידע אודות צווי הסגירה מתנהל באופן ראוי בין מינהל הבטיחות לאגף החשב הכללי. "השקיפות כיום עדיין אינה מספקת ואינה מאפשרת הוצאה מיידית של קבלנים מהרשימה בחשב הכללי באוצר, בהינתן שני צווי הפסקת עבודה, כמתחייב", צוין בדו"ח. "על מינהל הבטיחות לעדכן באופן מלא ומיידי את צווי הבטיחות כדי שניתן יהיה לפעול על פי המידע המעודכן מול כלל הגורמים".

ד"ר הדס תגרי, מנהלת הקבוצה למאבק בתאונות בניין ותעשייה אמרה: "ברוב המקרים פירוט הצווים אינו כולל הגדרה מפורשת של סגירת האתר או הפסקת העבודה. לפיכך אין באפשרותנו לעקוב אחרי החברות שצריכות להיות מושעות מרשימת הקבלניות המוכרות ולוודא שהדבר נעשה".

גוף נוסף הממעט לפעול נגד חברות רשלניות בתחום הבטיחות למרות סמכויות נרחבות הנתונות בידיו הוא רשם הקבלנים במשרד השיכון. ברשם מציינים כי הם הגבירו את הפעולות נגד קבלנים שעוברים על הוראות הבטיחות, אך בפועל נשללו עד כה רישיונותיהם של שני קבלנים בלבד.

"לרשם יש כלים אפקטיביים אבל בפועל, במשך שנים רבות הוא לא נקט באף הליך משמעתי נגד קבלנים", מסבירה עו"ד ניקולא גדיר מארגון קו לעובד. "לאחרונה החלו לעשות זאת, אבל עד כה נשללו הרישיונות של שני קבלנים בכלל, כאשר לא ברור גם איך המנגנון הזה פועל, האם המינהל שולח לרשם והוא לא פועל, או שהוא לא שולח אליו בכלל".

"טרם התקבלו צווים בגין כל הקבלנים"

מהאוצר נמסר: "קבלנים מוכרים מושעים בהתאם לקבלת מידע ממינהל הבטיחות, זרוע העבודה, על צווי בטיחות חמורים. התקבל מידע על צווים שקיבל הקבלן מחמוד תאופיק ומתנהל הליך בגינו. טרם התקבלו צווים בגין קבלנים אחרים. לכשיתקבלו יפעל החשב הכללי בהתאם להוראה שפירסם. החשב פועל בשיתוף פעולה עם זרוע העבודה להביא להעברת המידע הדרוש בימים הקרובים".

ממשרד העבודה נמסר: "המשרד יזם וקידם חקיקה, רפורמות, תקציבי כוח אדם והחמיר את מדיניות האכיפה במגוון פעולות בתחומי הבטיחות. בנוסף, קידם המינהל עם החשב הכללי תהליך העברת מידע ממוחשב על קבלנים מפירי בטיחות הנמצא כרגע בשלבי יישום ראשוניים".

ממשרד השיכון נמסר: "בהתאם לסיכום שנקבע לאחרונה בין משרד השיכון למשרד העבודה, כדי שרשם הקבלנים יוכל לקיים שימועים ולנקוט אמצעי משמעת כלפי קבלנים נדרש מינהל הבטיחות במשרד העבודה להעביר לרשם מידע מפורט על קבלנים הפועלים באופן המסכן חיי אדם. כשמדובר בפגיעה בנפש הנושא מועבר לטיפול המשטרה, ורק כשיתקבל פסק דין חלוט רשם הקבלנים יוכל לפעול".

מחברת אשטרום נמסר: ״החברה מעורבת כיום בבניית עשרות פרויקטים של בנייני מגורים, משרדים, מסחר ותעסוקה בהיקף כולל של מאות אלפי מ״ר, לרבות הקמת פרויקטים לאומיים בתחום התשתית. אשטרום רואה בשמירה על הבטיחות ערך עליון, ומשכך דאגה לתקן לאלתר את כל הליקויים באתר הבנייה שצוין בכתבה. החברה השקיעה ומשקיעה גם היום משאבים רבים, לרבות הדרכות נרחבות ושימוש בטכנולוגיות מתקדמות לטיוב מתמיד של הבטיחות באתריה הרבים הפזורים בכל רחבי הארץ. החברה תמשיך לפעול ככל שניתן בהקשר זה״.

מנכ"ל אסום פרוספר אסולין מסר: "אנו חלוקים על רוב הצווים שהוצאו לנו, שרובם בפרויקטים קטנים, חלק גדול שלא בצדק בגלל לחץ ציבורי ותקשורתי. 12 צווים קיבלנו רק בחצי השנה האחרונה. זה לא נראה מקרי".

תגיות: קבלנים | תאונות בנייה | תאונות עבודה

חזרה

TheMarker

עיריית ת"א לבעלי נכסים לאורך תוואי הרכבת הקלה: "שפצו את חזיתות הבניין"

ההודעה נשלחה לבעלי הנכסים לאורך תוואי הקו הסגול, החולף בין השאר ברחובות דיזנגוף, אלנבי, העלייה ונחלת בנימין ■ העירייה הודיעה כי תעמיד עבור בעלי הנכסים הסדרי סיוע כספיים

16:19 15.07.2019 מאת: **יעל דראל**

אלפי בעלי נכסים בתוואי הרכבת הקלה, המוקמת בימים אלה בתחום תל אביב-יפו, יידרשו בקרוב להשתתף בעלויות תחזוקת המבנים שבבעלותם. זאת בעקבות דרישתה של עיריית תל אביב-יפו שנשלחה באחרונה למאות מבנים בעיר, הממוקמים לאורך תוואי הקו הסגול, החולף ברחובות דיזנגוף, אלנבי, העלייה, נחלת בנימין ויפת.

הדרישות כוללות בעיקר פעולות הנוגעות לשמירה ותחזוקת חזיתות המבנים. בעירייה ציינו כי מדובר במהלך שנמשך לסירוגין במספר אזורים בעיר מ-2006, מכוח חוקי העזר העירוניים. "העירייה רואה חשיבות ציבורית בשמירה על מראה חזיתות הבניינים ברחבי העיר לרווחת התושבים ולאור היותה של העיר מרכז תרבותי, תיירותי ועסקי", ציינו בעירייה.

עוד ציינו בעירייה כי בתוואי הרכבת ייסגרו מקטעים מסוימים לכניסת רכב פרטי ורחובות רבים יעברו שיפוץ ושדרוג, ומכאן נובעת חשיבות המהלך הנדרש מבעלי הנכסים.

"במתחם זה ישנה חשיבות רבה לביצוע השיפוץ כעת, בטרם יחלו עבודות אשר ימנעו גישה ויסגרו לכניסת רכבים". בכל הנוגע לבתים לשימור, דרישת השיפוץ נוגעת לחזיתות הבתים בלבד, כהגדרתו בחוק העזר, ואינה מהווה דרישה לשימור.

העירייה הודיעה כי לצורך סיוע ותמריץ לבעלי הנכסים, היא תשקיע משאבים רבים ותעמיד עבור בעלי הנכסים הסדרי סיוע כספיים, צוותי סיוע ותכנון וצוותים מקצועיים. "העירייה משקיעה מיליוני שקלים בשנה והכל מכוח סמכותה ולצורך שמירת האינטרס הציבורי", נכתב בהודעה.

הסדרי הסיוע המוצעים כוללים סיוע במימון במתן הלוואות בפריסה לשנים ללא ריבית והצמדה, סיוע בסוגיות של פיקוח על הבנייה, סיוע בבחירת קבלנים וכן סיוע מול בעלי דירות המסרבים להשתתף בעלות השיפוץ – בין השאר באמצעות מימון ביניים עבור סכום חלקו של סרבן, ומימון עורך דין לצורך טיפול משפטי בגביית החוב. בנוסף, תציע העירייה מענק כספי חד פעמי לכל בניין.

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

הדירה שלכם, המרפסת של המדינה: הדרישות של נת"ע

הקמת הרכבת הקלה מחייבת לא רק הריסה והפקעה של בניינים שלמים, אלא גם של חלקי בניינים ומרתפים

שלומית צור 15/7/19

מה דעתכם שהמרפסת בדירה שלכם תהיה רשומה על שם מדינת ישראל? זה כנראה מה שהולך לקרות לבעלי דירות במקומות מסוימים לאורך הקו הסגול של הרכבת הקלה. ככה זה נראה מקרוב.

בשנת 2012 שיווקה חברת דבל בי, שבבעלות היזם רזי זנזורי, 44 דירות בפרויקט שמתוכנן ברחוב בן יהודה 52 ובן יהודה 52א' בתל אביב, במקום שני בניינים ישנים צמודים שעומדים במקום. על פי התוכנית, הדירות כללו חניות תת קרקעיות ומרפסות שמש.

ברחובות בן יהודה, אבן גבירול ואחרים, צפויה הרכבת לעבור צמוד לבניינים בצד הכביש, ו"להתחכך עמם". בבן יהודה צפוי לעבור הקו במסלול עילי, על פני הרחוב.

לדברי זנזורי, מאז הגישה חברת דבל בי בקשה להיתר בנייה, דרישות העירייה ונת"ע כתנאי לקבלת היתר השתנו לעתים קרובות, ולא היה תיאום ביניהן. דרישות שירותי הכבאות היו מנוגדות לדרישות נת"ע בנוגע למיקום רחבת כיבוי האש, מה שתרם עוד לעיכוב ההליכים.

כבר בשנת 2015 הודיעה נת"ע ליזם כי תפקיע את החניון התת קרקעי בבניין ולפרויקט החדש לא תהיינה חניות כלל - אף שהיזם כבר מכר חלק מהדירות עם חניות. ואם זה לא מספיק, עיריית תל אביב הודיעה לחברה כי אם לפרויקט לא ייבנו חניות, החברה נדרשת לשלם כופר חניה לטובת מימון חניונים חלופיים.

אך הפתעה גדולה עוד יותר הגיעה רק בימים האחרונים: נת"ע הודיעה כי תפקיע גם את המדרכה שלמרגלות הפרויקט, באופן שיגביל את המסחר המתוכנן במפלס הרחוב - אליו לא תותר הוצאת שולחנות וכיסאות. נוסף לכך, החברה נדרשת לחתום על "כתב התחייבות ושיפוי" שהוציאה נת"ע, שלפיו המרפסות של הדירות יירשמו על שם מדינת ישראל בטאבו.

עוד דורשת נת"ע כי לחברה לא תהיה שום טענה נגד נת"ע, לא במהלך העבודות ולא לאחר מכן, ואף תימנע מהגשת תביעות פיצויים כלשהן נגד נת"ע, ודורשת מהיזם להעמיד לה ערבות בנקאית בסך מיליון שקל לשם הבטחת ההתחייבויות הרבות הללו.

"תנאים דרקוניים לבעלי הבניינים"

הזמן שחולף כמובן, לא משחק לטובת החברה, שכן תוקף ההחלטה של הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב לאשר את הבקשה להיתר כבר חלף, והוארך פעמיים ל-90 יום.

"אחרי שנים של עיכובים, ואחרי שהדירות כבר נמכרו, נת"ע דורשת ממני לחתום על הסכם שלא מאפשר לי לבנות את הפרויקט, ומצד שני מלחיצים אותי כי התוקף של ההיתר עומד לפוג", אומר זנזורי ל"גלובס".

"לא מספיק שלקחו לי את החניות, רוצים כופר חניה, הרגו לי את המסחר בקומת הקרקע, ועכשיו גם אומרים לי שהמרפסות לא יהיו שייכות לדירות ושאסור לי לתבוע? אני כבר לא יודע אם אני בישראל או בסין", הוא אומר.

עו"ד אלי וילצ'יק, ממשרד כהן וילצ'יק ושות', המייצג את דבל בי אחזקות, אומר כי "נת"ע מבקשת להחתים את בעלי הבניינים על מסמך תנאים דרקוניים לצורך מתן הסכמתה ובין היתר ערבויות בנקאיות בהיקף ניכר שלא ברורה מטרתן, וכן התחייבות שלא לתבוע את נת"ע על כל נזק מכל סוג שהוא, רעש, אבק לכלוך וכדומה.

"במילים אחרות, תמורת הזכות להקים מרפסת היכן שממילא ניתן היה בעבר להקים מרפסת, נת"ע דורשת שהבעלים יוותרו על זכויותיהם כבני אדם להתנגד לפעולות מזיקות של נת"ע. לכך לא ניתן להסכים".

נת"ע: "שלא תהיה הפרעה למערכות"

מנת"ע נמסר בתגובה כי: "נת"ע מקימה את רשת קווי הרכבת הקלה לשירותם של מאות אלפי תושבים בגוש דן. הבניין המדובר תוכנן להיבנות בצמידות לשטח שהופקע ע"י המדינה כבר ב-2017. מאחר שמבחינה משפטית הבעלות על הקרקע כוללת את כל המרחב שמעליה, התוכנית מתירה אמנם השארת מרפסות בנויות מעל השטחים שהופקעו, אך אינה מאפשרת הקמת מרפסות חדשות, על מנת להבטיח שלא תהיה הפרעה למערכות הרכבת.

"לבקשת היזם, ולפנים משורת הדין, הסכימה נת"ע לאשר ליזם הקמת מרפסות, במגבלות שיבטיחו שהדבר לא יפגע בקו הרכבת ובמערכותיה. במסגרת זו, היזם נדרש לגבות את התחייבותו בערבויות כספיות וכן לציין את המצב המשפטי של המרפסות בתקנון הבניין המשותף לידיעת רוכשי הדירות העתידיים".

מעיריית תל אביב נמסר כי "בעת בדיקת נושא החניה במסגרת הבקשה להיתר של מבנה זה (פברואר 2016) נקבע כי מאחר והמגרש צמוד לתוואי מתוכנן לרכבת הקלה, לא תיבנה חניה במגרש וכי פתרון למלוא דרישות התקן יינתן בתשלום לקרן חניה. הוועדה המקומית אישרה את הבקשה במתווה זה. בסוף 2016 התפרסמו תקנות חדשות לנושא תקן חניה שמתחשבות בקרבה לקווי רכבת קלה. לא התקבלה פנייה לבחינת הנושא מחדש עבור הפרויקט ולכן אין שנוי בסטטוס נושא זה. בכל מקרה, טרם יצא היתר בניה לפרויקט".

גם רכבת וגם כופר חניה? "כל עוד אין תחבורה ציבורית בשבת, אנשים יחזיקו מכוניות"

אחת התהיות העולות מהסיפור של הבניין ברחוב בן יהודה היא שאלת כופר החניה. הרי אם תקן החניה החדש מצמצם חניות לאורך קווי מערכת הסעת המונים, למה העירייה מבקשת לגבות כופר חניה כדי לבנות באזור חניון?

האדריכל דוד קנפו, יו"ר אגודת האדריכלים, סבור כי "מכיוון שהיזם מנוע מלהקים מקומות חניה בגלל ההפקעה, ונדרש לשלם כופר חניה, ראוי שהתשלום יגיע מקופתה של נת"ע - שמונעת את הקמת החניון.

"העירייה כן יכולה להחליט שמבחינת מדיניות, בעידן שהולכים על רכב אוטונומי ותחבורה ציבורית, היא מצמצמת את התקן הנדרש, עד שהרכבת הקלה תפעל. במקומות אחרים בעולם, שכבר עברו את התהליכים שאצלנו מתחילים לעבור רק עכשיו, אין חניונים למגדלים.

בעיריית תל אביב אומרים כי הם סבורים שגם לאחר הפעלת הרכבת הקלה, עדיין חלק ניכר מתושבי העיר לא צפויים לוותר על כלי הרכב וזאת מהסיבה העיקרית שאין תחבורה ציבורית בשבת. על כן גם מי שגר בסמיכות לרכבת הקלה צפוי להחזיק ברכב פרטי על מנת להתנייד בשבת. מאחר ובינתיים יתווספו יחידות דיור לעיר, יש למצוא פתרונות חניה גם במקרים שלא ניתן להקים חניון, ועל כן משולם כופר חניה.

יוסי סעידוב, מייסדי 15 דקות - ארגון צרכני תחבורה ציבורית, אומר כי "יש קושי של עיריית תל אביב להיגמל מהתמכרות להכנסה מרכב פרטי, וממחלבת הכספים שרכבים מייצרים. אם הרשויות משקיעות מיליארדים בפרויקטים של הסעת המונים, אז אל תדרשו כספים להשקעה בחניונים סמוכים לרכבת כשכל המטרה לייתר ולצמצם את השימוש ברכב הפרטי. אי אפשר להחזיק את המקל שתי הקצוות. המקרה הזה משקף צביעות גדולה מצד הרשויות".

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

מחדל הגז הטבעי: מה תוקע את חיבורם של מאות מפעלים לרשת, למרות שהתשתית מוכנה כבר שנים?

מסמכים שהגיעו לידי "גלובס" מגלים כי עשרות תלונות הוגשו למשרד האנרגיה נגד זכייני הגז שלא עמדו בהתחייבויות • למרות המצוקה הקשה, לא ננקטו נגדם צעדים • בעוד שהזכיינים מאשימים את הביורוקרטיה, בממשלה מבינים שהם יצרו מונופולים וכי כל המהלך היה שגוי • משרד האנרגיה: נותנים לזכיינים צ'אנס אחרון, לאחר מכן נפעל בכל הכוח

עמירם ברקת 18/7/19

לפני חמש שנים חתם מפעל פלציב שבעמק בית שאן על הסכם התחברות לגז טבעי. לפי ההסכם התחייב זכיין הגז, חברת סופר אנ.ג'י חדרה והעמקים, לחבר את המפעל לא יאוחר מסוף שנת 2017. פלציב, ומפעלים נוספים באזור שהצטרפו אליו, השקיעו כל אחד סכום של כ-5 מיליון שקל בהסבת הצנרת במפעל משימוש במזוט יקר ומזהם לגז טבעי זול ונקי.

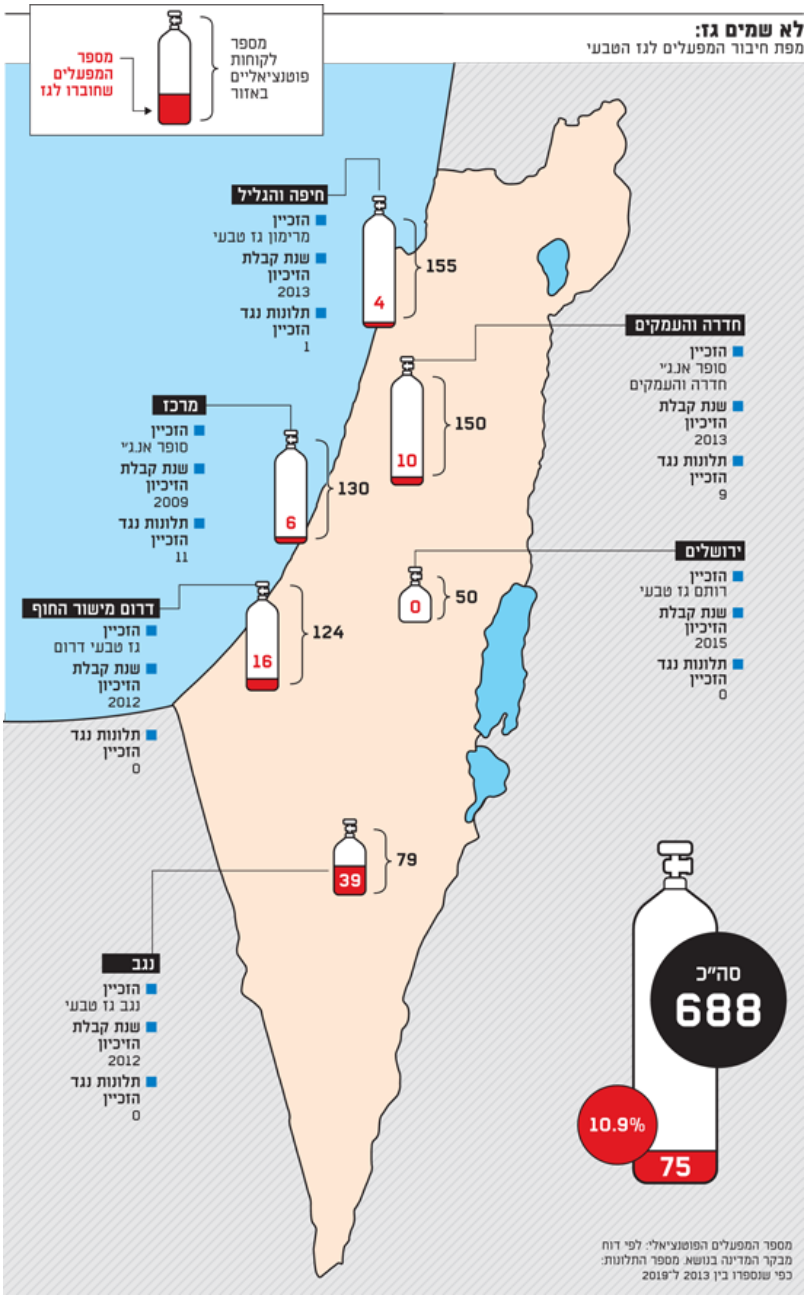
"המעבר לגז נועד להקטין לי את עלויות האנרגיה ב-50%" אומר ל"גלובס" בניה מדמוני, מנהל הרכש והפרויקטים בפלציב. אבל הגז לא הגיע. לא ב-2017, לא ב-2018, וגם השנה הוא לא נראה באופק. פריסת רשת החלוקה מתקדמת בעצלתיים, ורק לאחרונה הגיעה לתל יוסף בעמק יזרעאל. בינתיים נאלץ פלציב לרכוש גז טבעי דחוס המובל במיכליות - תהליך יקר ומסורבל.

מה שמכעיס את מדמוני במיוחד הוא שלדבריו, המדינה לא עושה דבר כדי להכריח את הזכיין הפרטי לעמוד במחויבויותיו. "אצלנו בקהילה העסקית נהוג לכבד חוזים" הוא אומר "אבל לא רק שהזכיין מצפצף על ההסכם, הוא אפילו לא מוכן להחזיר לנו 300 אלף שקל ששילמנו כמקדמה, והמדינה לא מוכנה לעשות נגדו כלום".

המקרה של פלציב אינו יוצא דופן. 134 מפעלים ברחבי הארץ ממתינים כבר שנים לחיבורם לרשת הגז הטבעי, אחרי שהשקיעו ביצירת התשתית לכך. לפי מסמכים שהגיעו לידי "גלובס", תשע תלונות הוגשו בשנים האחרונות נגד אנ.ג'י חדרה והעמקים, שזכתה ברישיון הבלעדי לחיבור מפעלים לגז באזור חדרה והעמקים. 11 תלונות נוספות הוגשו נגד אנ.ג'י הפועלת באזור המרכז, השייכת גם היא לאותם בעלים - קבוצת החברות של סופרגז ושפיר.

אלא שהבעיה בסוגיית הגז הטבעי עמוקה יותר משאלת התנהלותה של חברה ספציפית: עשור אחרי מתן הזיכיונות הראשונים להולכת גז למפעלים, ממשלת ישראל רחוקה מהיעדים שהציבה לעצמה בתחום. כעת בממשלה מתחילים סוף סוף להודות שההחלטה לתת לזכיינים פרטיים לבצע את חיבור המפעלים, במקום לחברה ממשלתית, היה מוטעית ושגויה. העיכוב הזה מחולל נזק כלכלי משמעותי ומתמשך: בכל שנה המשק מפסיד 800 מיליון שקל בתוצר בגלל העיכוב במעבר לגז טבעי, לפי הערכת הממשלה. חן הרצוג, הכלכלן הראשי של BDO, מעריך כי הסכום האמיתי כפול.

"המודל הזה מאוד בעייתי", אומרים גורמים בממשלה, "אילו נתג"ז הייתה עושה את הפרויקט הזה, היה לנו הרבה יותר קל ומהיר. היום אנחנו בתהליך שמוציא אותנו מהמודל של מונופולים אזוריים: ברפורמה בחברת החשמל, לדוגמה, אנחנו לא חוזרים עליו". גם בגז כבר נשקלת אפשרות לנטוש אותו, אך היא תקועה בגלל הבחירות.



גם היעד הצנוע כבר נראה דמיוני

שורשי הבעיה הקשה הזאת נעוצים בהחלטה שהתקבלה לפני למעלה מעשור, ולפיה לא יתאפשר לנתג"ז, החברה הממשלתית האחראית על פריסת רשת הגז הארצית, לחבר בעצמה מפעלים ובתי עסק לגז הטבעי. החשש היה מיצירת מונופול בענף, שיהיה דומה לזה של חברת החשמל.

במקום זאת, הוחלט לחלק את הארץ לשישה אזורים, ובכל אחד מהם זכיין פרטי יקבל רישיון בלעדי לחיבור מפעלים ובתי עסק. הרישיונות חולקו בכמה שלבים: הגל הראשון היה ב-2009, השני ב-2012 והזיכיון השישי והאחרון, לאזור ירושלים, נמסר ב-2015. התכנון היה לחבר לרשת, בתוך 3-5 שנים ממועד קבלת כל רישיון, את המפעלים, בתי המלון, בתי החולים, המאפיות ואפילו המכבסות הגדולות.

"המדינה הלכה על מודל מושלם ברמה הכלכלית", אומר מנכ"ל משרד האנרגיה אודי אדירי. "אין הגיון בפריסת כמה רשתות חלוקה באותו אזור. היתרון של המודל הוא בהפרדה שנעשתה בין אספקת הגז לחלוקתו".

בתיאוריה זה יפה, אבל בפועל? עשר שנים ממתן הרישיונות הראשונים, הונחו באזורי החלוקה קווי גז באורך כולל של 300 קילומטר בלבד, לעומת יעד של 1,300 קילומטר. רק 75 מפעלים ובתי עסק היו מחוברים לרשת החלוקה נכון לסוף יוני, מתוך פוטנציאל של קרוב ל-700 - על פי הערכת דוח מבקר המדינה מ-2015.

התגובה הממשלתית, כרגע, היא עוד ועוד סיוע ותקציבים לזכיינים הפרטיים ולבתי העסק. ב-2009 הקימה המדינה קרן בהיקף של 120 מיליון שקל, שתעניק מענקים למפעלים שיעברו לגז, ורוב הסכום כבר חולק. המדינה גם הקציבה 150 מיליון שקל לסיוע לחיבור לקוחות מרוחקים, ותקצה 80 מיליון נוספים לחיבור שכונות.

בנובמבר האחרון יצאה לדרך תוכנית האצה נוספת. במסגרתה אמורה המדינה להשקיע כ-600 מיליון שקל בהנחת קווי גז שהזכיינים אינם ממהרים להקים, בשל כדאיותם הכלכלית הנמוכה. התוכנית הציגה יעד מצומצם: חיבור 250 מפעלים נוספים לגז טבעי עד סוף 2020, 200 פחות מכפי שנקבע ביעד המקורי. בינתיים כבר החליט משרד האנרגיה להסתפק השנה ביעד צנוע של חיבור 40 מפעלים - וגם בו הוא יתקשה לעמוד. האפשרות שב-2020 יחוברו עוד 210 מפעלים נראית דמיונית.

הזכיינים: המדינה לא הייתה ערוכה

המפעלים באים בטענות ליזמים הפרטיים שמתמהמהים, ואלה מצדם באים בטענות למדינה. "הייתה אי-מוכנות של השוק לקבל את הגז, המדינה לא הייתה ערוכה לכך ולא נתנה קדימות לחיבור מפעלים", אומרים בסופר אנ.ג'י בתגובה להאשמות של פלציב. "חוסר ההיערכות ועודף הרגולציה גרמו לעיכובים לא סבירים בלוחות הזמנים, ולהתייקרות בלתי צפויה בעלויות. היוזמה של המדינה למתן מענקים לחיבור צרכנים מרוחקים, ועדכון לוחות הזמנים, היא הודאה בכך שהיא מכירה בחלקה בבעיה שנוצרה.

"מעורבות המדינה ותוכנית ההאצה אפשרו להאיץ את קצב ההתחברות: אם לפני שנתיים היו לסופר אן. ג'י שלושה צרכנים מחוברים, היום מספרם עומד על 18, ובחודשים הקרובים הוא יגיע ל-21". בכל הנוגע למספר התלונות החריג נגד החברה אומרים שם: "בשני אזורי הזיכיון שלנו היו בעיות ייחודיות, ומכל מקום בשנתיים האחרונות רוב התלונות הפכו לא רלוונטיות לאור האצת החיבורים".

ואכן, הזכיינים הפרטיים אינם הגורם היחיד לעיכובים בחיבור לגז הטבעי. כשהם מדברים על אחריות המדינה למצב, הם מתייחסים להתמשכותם של הליכי תכנון ובנייה; דרישות מחמירות של רשות הגז, המשטרה ורשויות ההצלה; בדיקות יקרות מאוד של מכון התקנים; והעובדה שללא סיוע, אין למפעלים תמריץ כלכלי משמעותי למעבר לגז: השימוש בסולר או במזוט אמנם יקר יותר, אבל עלויות ההסבה הכבדות לגז הופכות את הפער לקטן מדי בטווח הקצר והבינוני.

גם הגורמים בממשלה המקורבים לנושא אומרים שאין סיבה לקנא בזכיינים. "היו להם הרבה מאוד מכשולים לא צפויים", הם אומרים ל"גלובס", "עלות הנחת הצינורות הייתה כפולה מכפי שהעריכו במכרזים, והיו אינספור חסמים ביורוקרטיים. הם קברו עד היום מאות מיליונים בצינורות בקרקע, ותזרים ההכנסות השנתי שלהם לא מגיע ל-20 מיליון שקל. נכון שאנחנו נאלצים לתת להם עוד מאות מיליוני שקלים, אבל שלא יהיה ספק - אם היינו לוקחים את נתג"ז לביצוע הפרויקט, זה לא היה עולה לנו פחות".

בינתיים פוגע מחדל חיבור המפעלים לגז טבעי בעיקר במפעלים בפריפריה, כמו פלציב המעסיק 250 עובדים. עלויות האנרגיה הגבוהות מקשות עליהם להתחרות במפעלים במרכז הארץ ובמפעלים בחו"ל. תעשיין שהסכים לשוחח איתנו בעילום שם אמר: "הגז לא עובר את קו טבריה. לא מזמן הציעו לי קרקע למפעל בקריית שמונה, בתנאים מאוד אטרקטיביים, וסירבתי. לא מספיק שהמרחק הרבה יותר גדול, איך אני יכול לייצר ולהתחרות בלי גז?"

וכאשר המפעלים בפריפריה ממתינים זמן רב כל כך לחיבורם לגז, ההשפעה מורגשת במשק כולו. הפריון הנמוך, הנחשב לבעיית המקרו מספר אחת של המשק, הוא בין היתר תוצאה של פער ניכר ברמת התשתיות בישראל לעומת המדינות המפותחות. "בארה"ב כל מפעל שמוקם מקבל כסטנדרט חיבור לגז טבעי, לחמצן ולמימן", אומר התעשיין, "באירופה אפילו הבתים כבר מחוברים לרשת הגז".

אלעד מן, יועמ"ש עמותת "הצלחה" שהנתונים נחשפו בעקבות בקשת חופש מידע שהגישה, נשמע מוטרד. "מן הנתונים עולה תמונת מצב מדאיגה: פער משמעותי בין התכנון והכוונות המקוריות שהוצגו לבין הביצוע בפועל. לכנות את האופן שבו בוצעו החיבורים כדשדוש ועיכוב

מהותי, יהיה בגדר אנדרסטייטמנט. דומה כי יש מקום לחשיבה מחודשת על מערך החיבורים ויישומו וראוי כי הדבר יעשה בהקדם האפשרי".

המדינה: צ'אנס אחרון למודל הקיים

לזכותם של אנשי משרד האנרגיה ייאמר שהם אינם מנסה לטייח את המחדל, ומחפשים דרכים שונות להיחלץ מהמבוי הסתום. בשנה האחרונה בחנו במשרד האנרגיה בכל זאת את הלאמת רישיונות חלוקת הגז, באופן מלא או חלקי, מהלך שמשמעותו העברת האחריות לחיבור המפעלים מהזכיינים הפרטיים לנתג"ז הממשלתית. אלא שבחודשים הקרובים, בשל שמדובר בממשלת מעבר, מהלך כזה בכל מקרה לא ייושם. מאותה סיבה מתעכב מהלך אפשרי אחר: העברת האחריות לחיבור צרכנים בתוך הערים מהזכיינים לידי תאגידי המים העירוניים, שלהם ניסיון בתחזוק ופריסת צינורות.

ובכל זאת, בשיחה עם "גלובס" מבטיח מנכ"ל משרד האנרגיה אודי אדירי שמה שהיה הוא לא מה שיהיה: "בשלושת החודשים האחרונים העברנו לזכיינים לוחות זמנים מחייבים לחיבור המפעלים, יחד עם מענקים וכסף שאמורים לעזור להם", הסביר.

עם כל ההבנה לקשיים של הזכיינים הפרטיים, אדירי לא מהסס לאיים עליהם אם ימשיכו להתמהמה - באמצעות שינוי המודל או נקיטת צעדים ספציפיים נגד זכיינים סוררים. "הפעם נהיה מחויבים לפעול. למדינה יש אמצעים משפטיים וכלכליים, היא יכולה לחלט ערבויות ויכולה להפקיע רישיונות. אפשר להגיד שנעשו טעויות בעבר, אבל אנחנו מעדיפים להסתכל איך אפשר לחלץ את העגלה הזאת מהבוץ. ההבנה המשותפת שלנו עם האוצר והמשרדים האחרים היא שעדיף לתת לזכיינים עוד צ'אנס אחד, ובלבד שזה יהיה הצ'אנס האחרון".

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

פסיקות בתי המשפט שפותחות מחדש לדיון את גבולות דירת המגורים

בשנים האחרונות אנו עדים לשינויים בגישת רשויות המס והמחוקק הישראלי לנושא של מיסוי דירות מגורים ומעבר ממבחנים פיזיים ברורים למבחנים רחבים, תכליתיים, שיישומם שונה ממקרה למקרה

עו"ד אורית קוך 16/7/19

דירת המגורים נתפסת על ידי המחוקק כנכס פרטי שנועד לשרת את מגורי המשפחה, ולא לצורך הפקת רווחים. גישה זו, כמו גם הרצון להקל על האפשרות להחלפת דירת מגורים, הביאו לכך שמראשית ימיו, איפשר חוק מיסוי מקרקעין פטור ממס שבח למוכרי דירות מגורים. עם זאת, גבולות הפטור וכלליו השתנו עם השנים מתוך רצון להתאים את הפטור לתכליתו נוכח המציאות המשתנה. השינויים נדרשו גם בכל הקשור למושג "דירת מגורים" וגם ביחס להיקף הפטור.

בעוד שגבולות היקף הפטור השתנו לאורך השנים על ידי חקיקה מפורשת (החל מהגבלת הפטור לדירה בשטח של 70 מ"ר; עבור בהחלפת מגבלת השטח במגבלת שווי של 500 אלף ל"י (לירה ישראלית); דרך ביטול תקרת הפטור והגבלת כמות המכירות לדירה אחת פעם בארבע שנים וכלה בהחזרת תקרת הפטור לכ-4.5 מיליון שקל במסגרת תיקון 76 מ-2014), הרי בכל הנוגע להגדרת המושג "דירת מגורים", ואף שלא חל שום שינוי חקיקתי בהגדרה זו כפי שהיא מאז 1980, חלו בה תמורות משמעותיות בשנים האחרונות בדרך של פרשנות.

מאז 1980 קובע החוק כי דירה תיחשב לכזאת לאחר "שבנייתה הסתיימה והיא משמשת למגורים או מיועדת למגורים לפי טיבה". עיקר המחלוקת הפרשנית נסבה סביב המונח "מיועדת למגורים לפי טיבה".

בתחילת הדרך נקבע כי המבחן ל"טיבה של הדירה" הינו מבחן פיזי אובייקטיבי - בחינה פיזית של המבנה וקיומם של מתקנים המצויים בדרך כלל בדירות מגורים והחיוניים לשם שימוש רגיל וסביר של הדיירים, כגון חשמל, מים, שירותים, מטבח וכיו"ב (ע"א 668/82 כורש אהרון).
מבחן זה עמד בתוקפו שני עשורים עד לראשית שנות האלפיים, אז חל שינוי בפסיקת בית המשפט העליון. בית המשפט החל להתרחק ממבחנים דווקניים למבחנים גמישים יותר שמגשימים טוב יותר, לדעת בית המשפט, את כוונת המחוקק. שינוי מגמה זה מביא לכך שדירות שאינן מקיימות את המבחן הפיזי, עשויות להיחשב ל"דירות מגורים" בעוד שדירות שאין מחלוקת שהן מקיימות את המבחן הפיזי, לא ייחשבו ל"דירות מגורים".

פסק הדין הראשון שהחל את המגמה האמורה היה פס"ד מרגריט שכנר (ע"א 2170/03). במקרה זה נקבע כי נכס שלא היו בו מקלחת או אמבטיה והוא לא שימש למגורים במשך עשורים - הינו בגדר דירת מגורים שכן היה בו "פוטנציאל ממשי להשתמש בנכס למגורים". עשור מאוחר יותר, בע"א 1046/12 פרדריק חכים, נקבע שדירה שמבחינה פיזית הינה דירת מגורים לכל דבר ועניין, אולם לפי התב"ע החלה על הבניין שבו נמצאת הדירה, מיועדת הדירה לצורכי נופש ולא לצורכי מגורים קבועים - אינה "מיועדת למגורים לפי טיבה" ולכן לא תזכה לפטור ממס.

מגמה זו של הרחבת המבחן הפיזי למבחנים תכליתיים יותר, הכוללים בחינה מקיפה יותר של היבטים שונים של הנכס הנמכר, נמשכת היום ביתר שאת ומיושמת הן על ידי בתי המשפט והן על ידי רשויות המס.

כך למשל קבעה לאחרונה ועדת הערר בחיפה (וע 14-12-20028 אסתר מנו) כי נכס שהוזנח במשך שנים - כל מתקניו נעקרו ונהרסו, הוא נותק מחשמל וממים ואין מחלוקת שהוא אינו

ראוי לשמש למגורים במצבו - ייחשב לדירת מגורים הזכאית לפטור ממס שבח, שכן מדובר בדירה בבית משותף שכולו דירות מגורים. הנכס שימש למגורים עד למות בעליו, היתר הבנייה והתב"ע הם למגורים, והנכס אינו מיועד לשום שימוש אחר מלבד מגורים.

לעומת זאת, ועדת הערר בירושלים (וע 44579-08-14 עליזה גבאי ואח') קבעה כי לול שהוסב ללא היתר לדירות מגורים, המקיימות את המבחן הפיזי של קיומה של "דירה" ואף משמשות בפועל למגורים מספר שנים - לא ייחשב לדירת מגורים, שכן המבחן האובייקטיבי לבחינתה של "דירת מגורים" יכלול גם את מצבו התכנוני של הנכס.

משפט המפתח "לא יצא חוטא נשכר" עובר כחוט השני בין פסקי הדין השונים ומהווה הסבר - חלקי לפחות - לעמדה החדשנית שמציגים בתי המשפט.

נראה שאנו רק בתחילת הדרך בכל הנוגע להגדרת גבולותיה של "דירת המגורים" וטרם ניתנו תשובות למצבים מורכבים שונים - למשל מה יהיה דינן של דירות "מעטפת"; מה דינן של דירות המשמשות למגורי קבע מזה שנים אך היתר הבנייה שלהן הינו לאו דווקא למגורים. קשת של מצבים שאינם בגדר "שחור ולבן" שיצטרכו להיבחן ביום פקודה בהתאם לקריטריונים החדשים הנקבעים ממש עכשיו בבתי המשפט השונים.

הכותבת שותפה ומנהלת תחום מיסוי מקרקעין במשרד זיו שרון ושות'

כלכליסט

נחשפו מיזמי התחבורה החכמה של מרכז Highroad

בין הסטארט-אפים שפועלים במסגרת מרכז החדשנות של PGL וקבוצת indihub נמנים פיתוחים כמחלף מבוסס בינה מלאכותית שמפנה את הדרך לפי הצורך, "עיני חתול" שמתקשרות עם המכונית והכביש ועוד

שירות כלכליסט 17.07.19 18:34

מרכז Highroad, שהוקם על ידי חברת PGL וקבוצת indihub והושק במרץ האחרון, חושף את המיזמים שלקחו בו חלק. המרכז הוא מתחם עבודה המספק מעטפת של עזרים טכנולוגיים מתקדמים בשילוב עם תמיכה עסקית ופיננסית לחברות הזנק ומיזמים משלביהם הראשוניים ומתמקד במיזמים שמשנים את המרחב הציבורי.

קראו עוד בכלכליסט:

- סטארט-אפיסטים בין הבגרויות: "אלפי בני נוער משתתפים בתוכנית היזמות של יוניסטרים"
- האם אתם מובילים את המהלך החדשני הבא של ענף המזון?
- חברות טכנולוגיה בישראל גייסו 2.32 מיליארד דולר ברבעון השני - שיא של 6 שנים

במסגרת אירוע דמו שהתקיים השבוע, הציגו מיזמי הפורטפוליו של Highroad את הישגיהם בפני משקיעים פרטיים וראשי קרנות השקעות, בהם רותי הדר, מנהלת מרכז החדשנות של סמסונג בישראל; יוסי מולדבסקי, מייסד קרן TLV Ventures; טקהירו מוצ'יזוקי, ראש תחום מחקר בקרן מג'נטה; סקוט גרוס, שותף בקרן קורנרסטון; עומר שחר, שותף מייסד NextGear Venture; מירי ברגר, מנהלת פיתוח עסקי ותכניות IBM ועוד.

איל הופמן, שלומי ארבל, רן קליף, שגיא גורפינקל, איריס ארבל גנץ, יורם שחם ואאמיר שפיר צילום: דותן מאור

בין החברות המציגות חברת RoadSense, שייסדו ברוך גואטה ואבי חסקלוביץ'. החברה פיתחה חיישנים המותקנים על הכביש, מודדים ואוספים מידע על הכביש והתנועה וגם מפעילים תאורה תגובתית המשנה את צבעה בהתאם לאירוע על הכביש. הנתונים מנותחים בענן על מנת לייצר מידע העומד לרשות משרד התחבורה, רשות הכבישים, הרשות המקומית, שירותי החירום, שירותי התחזוקה וכמובן משתמשי הדרך. הפיתוח מאפשר להפוך כל כביש לכביש חכם, בעלות נמוכה, על מנת להגביר את בטיחות המשתמשים.

חברה נוספת היא Slyde של רון עפרוני וגיל משעל. החברה פיתחה מערכת חכמה לניהול היסעים שכבר מוטמעת בציי הסעות של בתי ספר ברחבי ניו יורק ובערים נוספות בארה"ב. היום כמעט על האספקטים של ניהול הנסיעות נעשים באופן ידני. אפליקציית Slyde ממליצה על נתיבי נסיעה יעילים לאיסוף כל תלמיד ותלמידה ומשנה את המסלול באופן אדפטיבי למצב התנועה ולנקודות האיסוף המשתנות. כך, נמנעים איחורים מיותרים ומתבצע ניטור רציף של הנסיעה.

סטארט-אפ נוסף שהשלים את התכנית של Highroad ונחשף באירוע הוא Telicomm, ששם לעצמו למטרה לפתור את צוואר הבקבוק של רוחב פס האינטרנט של רשתות סלולריות לטובת העברת ווידאו (אבטחה, חניה, אכיפה וכו') ממצלמות עירוניות בזמן אמת. מאחר שראשויות עירוניות מתכננות 20 שנה קדימה היכן ימוקמו מצלמות ברחבי העיר, הפתרון של Telicomm מספק גמישות לאורך הדרך. המערכת של Telicomm גם מאפשרת לרשתות סלולריות העברה של פי 10 מכמות המצלמות האפשרית שניתן להעביר על גבי התשתית הקיימת כיום, דבר המאפשר הפחתת עלויות, יישום זריז וניידות.

מרכז היירודצילום: לירן יתום

אהרון בראונר ודביר קניג הקימו את ITC, שמפתחת מערכת אדפטיבית מבוססת בינה מלאכותית לניהול רמזורים. המערכת מקיימת ניתוחים בזמן אמת של מצב עומסי התנועה בצמתים, מעבדת את הנתונים, מזהה דפוסים ותדירויות של הגעת כלי רכב לצומת ומתאימה באופן קבוע את פעילות הרמזור.

ולבסוף, הטכנולוגיה של חברת ACiiST מייעלת את ההליך של פרישת תשתיות תקשורת. מדובר פעולה יקרה שמצריכה אישורים ביורוקרטים מרובים, מה גם שהחפירות פוגעות ומפריעות לאורח החיים בעיר. הטכנולוגיה שפותחה ACiiST מאפשרת לעירות לעתר על הרעש, העלויות, בזמן ובפנוויה באורות הפוים סביב בדמת תשתית

שפיתחה ACIIST מאפשרת לעיריות לוותר על הרעש, העלויות, הזמן והפגיעה באיכות החיים סביב הקמת תשתית תקשורת ברחבי העיר ובמקום חפירות והעברה של עשרות כבלים וצינורות המערכת מבזרת את המתגים על פי הצורך ובכך מקימה תשתית חכמה מבלי לפגוע בתשתיות קיימות. רשויות מקומיות שונות בארץ, כמו הרצליה וראשון לציון, כבר עושות שימוש בפיתוח החדשני המתאים לכל פרויקט חכם כמו רישות מצלמות ,Wi-Fi, חיישני איכות אוויר, תחנות מידע דיגיטלי ועוד.

איל הופמן, מנכ"ל Highroad מסר: "תחום הטכנולוגיות האורבניות ככלל ותחום הערים החכמות בפרט חווה צמיחה אדירה בשנים האחרונות. הסיבה לכך היא שכולנו חווים ומבינים את הבעיות והאתגרים במרחב העירוני. גם הרשויות והממשלות מקצות לכך משאבים משמעותיים ואף מקדמות תהליכים של קליטת חדשנות, ולא לשווא".

"כיום, 1.75 מיליארד אנשים, כרבע מאוכלוסיית העולם, חיים בערים המונות למעלה ממיליון תושבים. ב-2018 הוצאו יותר מ-80 מיליארד דולר ברחבי העולם ועד 2022 סכום זה צפוי להכפיל את עצמו. למעשה, שווי שוק הערים החכמות, נכון להיום, עומד על מעל 800 מיליארד דולר ועד 2025 הסכום צפוי לחצות את רף ה-2.5 טריליארד דולר. בישראל, דווקא בגלל צפיפות האוכלוסייה וכלי הרכב, הכשלים במרחב הציבורי מורגשים בצורה בולטת במיוחד. לכן, יזמים ישראלים ממהרים לזהות את נקודות התורפה ויתרה מכך, הם מוסיפים לייצר טכנולוגיות שיביאו את המרחבים העירוניים הצפופים בישראל למצב אידיאלי ככל הניתן".