



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΔΙΤ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:
ΣΑΡΑΝΤΑΚΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΠΛΑΣΚΟΒΙΤΗΣ ΗΛΙΑΣ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2007

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΔΙΤ

1.1	Ορισμοί και ιστορική αναδρομή των ΣΔΙΤ.	1-4
1.2	Πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ και μειονεκτήματα ΣΔΙΤ	
1.2.1	Πλεονεκτήματα ΣΔΙΤ	4-9
1.2.2	Μειονεκτήματα και κίνδυνοι ΣΔΙΤ	9-12
1.3	Παράγοντες επιτυχίας ΣΔΙΤ	12-15
1.4	Μορφές ΣΔΙΤ	16-39
1.5	Χρηματοδότηση ΣΔΙΤ	39-49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

2.1	Γενικά	50-52
2.2	Η αγγλική εμπειρία των ΣΔΙΤ	52-65
2.3	Η γαλλική εμπειρία στην κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων	65-72
2.4	Η πορτογαλική εμπειρία των ΣΔΙΤ	72-77
2.5	Η ιταλική εμπειρία στην κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων	77-80
2.6	Συμπεράσματα από την ευρωπαϊκή εμπειρία	80-81

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

3.1	Ιστορική αναδρομή και σχεδιασμός νέων έργων	82-83
3.2	Έργα ΣΔΙΤ που έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα	
3.2.1	Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος	83-89
3.2.2	Αττική οδός	90-94



3.2.3	Μετρό Θεσσαλονίκης	95-100
3.2.4	Μελλοντικά μεγάλα έργα ΣΔΙΤ	101-105
3.3	Νέο θεσμικό πλαίσιο και προοπτικές	
3.3.1	Νέο θεσμικό πλαίσιο	106-116
3.3.2	Αντιδράσεις	117-118
3.3.3	Προοπτικές νέων έργων	119-123

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

4.1	Ιστορική αναδρομή	124-126
4.2	Περιγραφή σύμβασης γέφυρας	
4.2.1	Αντικείμενο της σύμβασης	127
4.2.2	Υποχρεώσεις αναδόχου	127-128
4.2.3	Υποχρεώσεις δημοσίου	128-129
4.2.4	Χρηματοδοτικό	129-130
4.2.5	Προπαρασκευαστική περίοδος	130
4.2.6	Περίοδος κατασκευής	130-131
4.2.7	Περίοδος λειτουργίας	131-132
4.2.8	Οικονομικά στοιχεία	132
4.2.9	Συντελεστές	133-136
4.3	Εκτέλεση και αποτελέσματα	136-139
4.4	Σχολιασμός απαντήσεων	139-145
4.5	Συμπεράσματα	145-147

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	148-153
---------------------------------	---------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) γνωστές στη διεθνή ορολογία ως Public - Private Partnerships (PPP) αποτελούν μια μέθοδο κατασκευής δημόσιων υποδομών και παροχής δημόσιων υπηρεσιών, με συνεχώς διευρυνόμενη εφαρμογή.

Η μέθοδος των ΣΔΙΤ έχει βρει τα τελευταία τουλάχιστον χρόνια ευρεία εφαρμογή στο μεγαλύτερο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων και των χωρών που εισήλθαν με την τελευταία διεύρυνση της προς Ανατολάς και προς την Μεσόγειο.

Οι εφαρμοζόμενες λύσεις ΣΔΙΤ είναι πολλές και προσαρμόζονται ανάλογα με το χαρακτήρα της δραστηριότητας και του έργου, ενώ συνεχώς διευρύνεται και η γκάμα εφαρμογών τους. Η εμβέλειά τους επεκτείνεται πέρα από τις μεγάλες υποδομές σε προγράμματα, δράσεις και έργα σε περιφερειακό – τοπικό επίπεδο, γεγονός που σημαίνει ότι αναβαθμίζεται ο ρόλος των περιφερειακών και τοπικών αρχών ως προς την προώθηση αναπτυξιακών προγραμμάτων και έργων μακροπρόθεσμης πνοής.

Η συγκεκριμένη εργασία ασχολείται γενικότερα με τις ΣΔΙΤ ως προς την ερμηνεία τους, την ιστορική αναδρομή τους, τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά τους, την εφαρμογή τους σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, ενώ ειδικότερα αναφέρεται σε ένα μεγάλο έργο που έχει κατασκευαστεί με τη μέθοδο αυτή, τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου. Πιο συγκεκριμένα:

Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρονται οι ορισμοί και η ιστορική αναδρομή των ΣΔΙΤ ανά τον κόσμο. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται επίσης τόσο τα πλεονεκτήματα όσο και τα ενδεχόμενα μειονεκτήματα της μεθόδου, οι παράγοντες επιτυχίας της, οι μορφές με τις οποίες εμφανίζεται, και ο τρόπος χρηματοδότησής της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μία ιστορική αναδρομή των ΣΔΙΤ σε συγκεκριμένες χώρες της Ε.Ε και ειδικότερα: στην Αγγλία, στην Γαλλία, στην Πορτογαλία και την Ιταλία. Στο τέλος του κεφαλαίου αναφέρονται και συμπεράσματα από την εμπειρία της μεθόδου στις χώρες αυτές.

Το τρίτο κεφάλαιο αφορά στην ελληνική εμπειρία των ΣΔΙΤ. Παρουσιάζεται συνοπτικά μία ιστορική ανασκόπηση των έργων αυτών από την αρχή του αιώνα μέχρι και σήμερα. Γίνεται παρουσίαση των μεγάλων έργων που έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα

(Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, Αττική οδός), ενώ αναφέρονται τόσο το μετρό Θεσσαλονίκης και μελλοντικά μεγάλα και μικρότερα έργα ΣΔΙΤ, όσο και το νέο θεσμικό πλαίσιο και οι αντιδράσεις που αυτό δημιουργήσε.

Το τέταρτο κεφάλαιο περιλαμβάνει την περίπτωση μέλετης: τη γέφυρα Ρίου Αντιρρίου. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μία ιστορική ανασκόπηση του έργου από τη σύλληψή του έως και την ολοκλήρωσή του. Περιγράφεται η σύμβαση της γέφυρας σε όλες τις περιόδους (από την προπαρασκευαστική περίοδο έως και την περίοδο λειτουργίας), το αντικείμενο της γέφυρας, οι υποχρεώσεις τόσο του αναδόχου όσο και του δημοσίου, τα οικονομικά στοιχεία, η χρηματοδότηση καθώς και οι συντελεστές του έργου. Στο τέλος του κεφαλαίου αυτού αναφέρονται τα συμπεράσματα από δύο συνεντεύξεις που έγιναν με τον κ. Γ. Γανωτή, πρώην γενικό γραμματέα συγχρηματοδοτούμενων έργων και τον κ. Ν. Χαρικιόπουλο αναπληρωτή διευθυντή της αναδόχου εταιρίας της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε, και οι προτάσεις της συγγραφέως για βελτίωση αντίστοιχων έργων στην Ελλάδα.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα από ολόκληρη την εργασία.

1. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ Σ.Δ.Ι.Τ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και ύστερα, οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία επέφεραν αλλαγές σε διάφορους τομείς μεταξύ των οποίων και στον τομέα των υποδομών. Οι εξελίξεις αυτές, που αφορούσαν στο σύνολό τους όλες τις χώρες, οδήγησαν στην ανάγκη για δημιουργία καλύτερων υποδομών έτσι ώστε να μπορούν να αντιμετωπιστούν οι νέες συνθήκες.

Προκειμένου να ανταπεξέλθουν οι κυβερνήσεις στην ανάγκη αυτή, στράφηκαν σε μία νέα μέθοδο κατασκευής και συντήρησης κλασσικών έργων υποδομής (λιμανιών, δρόμων αεροδρομίων κλπ) που ήταν η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα. Βέβαια, η συμβολή των ιδιωτών επιχειρηματιών και των ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή και λειτουργία κάποιων έργων, σε πολλές χώρες, είναι πρακτική που εφαρμόζεται εδώ και αρκετά χρόνια, ακόμα και στην Ελλάδα (συμβάσεις «ΠΑΟΥΕΡ» και «ΟΥΛΕΝ»), αλλά μόνο τα τελευταία πήρε τόσο μεγάλη έκταση και το θέμα αυτό απασχολεί ολοένα και περισσότερους ερευνητές και αρθρογράφους. Αν και η μέθοδος είναι αρκετά διαδεδομένη τα τελευταία χρόνια, και είναι γνωστή ως ΣΔΙΤ (Συμπράξεις του Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα) εντούτοις ο ορισμός της δεν έχει ακόμα ξεκαθαριστεί. Παρόλα αυτά έχει επιχειρηθεί η απόδοση του ορισμού από μερικούς φορείς. Συγκεκριμένα:

1. Σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο

Ο όρος ΣΔΙΤ¹ χαρακτηρίζει μια μορφή συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων που αποσκοπεί στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας. Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας συνεργάζονται στους τομείς

¹ EUROPA, δικτυακή πύλη των Ευρωπαϊκών Θεσμικών Οργάνων

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l22012.htm>

των μεταφορών, της δημόσιας υγείας, της παιδείας και της ασφάλειας, της διαχείρισης των αποβλήτων, της διανομής νερού ή ενέργειας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, συμβάλλουν στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη και των διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ).

Οι ΣΔΙΤ χαρακτηρίζονται από:

- τη διάρκεια της σχέσης μεταξύ των εταίρων
- τον τρόπο χρηματοδότησης του σχεδίου
- το ρόλο των εταίρων στον καθορισμό, τη μελέτη, την υλοποίηση, την εφαρμογή και τη χρηματοδότηση
- την κατανομή των κινδύνων.

2. Σύμφωνα με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (Γραφείο Τύπου & Δημοσίων Σχέσεων)

Οι ΣΔΙΤ² είναι μορφές συνεργασίας του Δημόσιου με τον Ιδιωτικό Τομέα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της συντήρησης ή και της λειτουργίας δημοσίων υποδομών αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας. Αφορούν σε σύνθετα σχήματα συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις που σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση των επενδύσεων καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

² ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

ΣΧΕΣΕΩΝ. «Μάρτιος 2004 – Μάρτιος 2006. Δύο χρόνια έργου για την οικονομία, δύο χρόνια τόμων και μεταρρυθμίσεων».

3. Σύμφωνα με το **Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας**³

Οι ΣΔΙΤ είναι μορφές συνεργασίας των δημόσιων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας, σε τομείς της εθνικής οικονομίας όπου η απελευθέρωση της αγοράς είτε είναι ανέφικτη είτε μη επιθυμητή. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση αυτών των έργων και υπηρεσιών γίνεται είτε με την μορφή του συνεργαζόμενου εταίρου με τον φορέα υλοποίησης τους, είτε με την μορφή του παροχέα υπηρεσιών προς το Δημόσιο.

Αν και οι ΣΔΙΤ τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιούνται ευρέως σε πολλές χώρες, παγκοσμίως, ο τρόπος εφαρμογής και λειτουργίας τους είναι διαφορετικός εξαιτίας της διαφορετικότητας, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά, των αναγκών κάθε χώρας. Σε όλες τις χώρες βέβαια, ο γενικός στόχος είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας των οικονομικών συντελεστών και συγχρόνως η βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Η προώθηση του θεσμού αυτού αποσκοπεί στην βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη, με την χρήση πρόσθετων ιδιωτικών πόρων, συμπληρωματικών προς τους διαθέσιμους δημόσιους, και τη δημιουργία αναγκαίων υποδομών μέσω της παροχής των υπηρεσιών της τεχνογνωσίας και των μεθόδων λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα. Γενικότερα υπάρχουν δραστηριότητες, τις οποίες ο ιδιωτικός τομέας (λόγω εξειδίκευσης και αυξημένης παραγωγικότητας) μπορεί να εκτελέσει καλύτερα, οικονομικότερα, ταχύτερα και πιο ποιοτικά από το δημόσιο και άλλες, όπου ο δημόσιος τομέας είναι πιο αποδοτικός, ή παρέχει μεγαλύτερη εξασφάλιση στην παροχή κοινωφελών υπηρεσιών σε σχέση με τον ιδιωτικό.

³ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, «Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα και Δημόσιες Επενδύσεις».

Η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας / τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημοσίου συμφέροντος.

Στο σύνολό τους οι ΣΔΙΤ μπορούν να αποφέρουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τον ιδιωτικό τομέα οι οποίες προηγουμένως αποτελούσαν αποκλειστικό προνόμιο του δημόσιου φορέα. Για το Δημόσιο, η ύπαρξη μιας μορφής χρηματοδότησης η οποία συχνά είναι ανύπαρκτη με τα παραδοσιακά μέσα, επιτρέπει την διάθεση πάγιων περιουσιακών στοιχείων που συντηρούνται σωστά σε όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

1.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΔΙΤ^{4, 5}

1.2.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

Τα **πλεονεκτήματα** των ΣΔΙΤ παρουσιάζονται αναφορικά με τον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, τους πολίτες και την οικονομία γενικότερα. Έτσι τα πλεονεκτήματα για:

A. ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΟΦΕΛΟΣ ΑΦΟΡΟΥΝ

- Στην αποφυγή της επιβάρυνσης του Δημοσίου Χρέους και τη μείωση της επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού με δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης.

⁴ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

ΣΧΕΣΕΩΝ, «ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ σχετικά με το Σχέδιο Νόμου για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα», 04/08/2005.

⁵ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ – ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ – ΣΧΟΛΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΨΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΑΚ, ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ. ΗΡΑΚΛΕΙΟ, «ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ) Αυτοχρηματοδοτούμενα – Συγχρηματοδοτούμενα έργα Συμβάσεις Παραχώρησης», Μάρτιος 2005.

- Στην απελευθέρωση πόρων για την υλοποίηση άλλων έργων⁶, και συνεπώς ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας μέσω της δυνατότητας ταυτόχρονης εκτέλεσης περισσότερων έργων.
- Στην μεταφορά της εμπειρίας και της τεχνογνωσίας των Ιδιωτικών Φορέων στο Δημόσιο, η οποία μπορεί να αξιοποιηθεί αργότερα και σε άλλους τομείς, και στην αξιοποίηση των ανθρώπινων και οικονομικών πόρων των Δημοσίων Φορέων.
- Στην παροχή υπηρεσιών με συνολικά χαμηλότερο κόστος για το δημόσιο, εφόσον η σύμβαση έχει δομηθεί και εφαρμοσθεί σωστά, παρότι υπάρχει επιπρόσθετο κόστος για τη χρηματοδότηση του έργου με ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς το κόστος δανεισμού του ιδιωτικού τομέα είναι συνήθως υψηλότερο από το κόστος δανεισμού του Δημοσίου. Το κόστος αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από τις συνέργειες που αναπτύσσονται από το συνδυασμό σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του έργου από τον ίδιο προμηθευτή και τον καλύτερο έλεγχο άλλων στοιχείων κόστους.

B. ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΑΦΟΡΟΥΝ:

- Στην Εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος: Εξαιτίας της εξειδίκευσης και εμπειρίας που διαθέτει ο ιδιωτικός τομέας σε αντίστοιχα έργα, μειώνεται το κόστος και ο χρόνος παράδοσης αυτών, ενώ επιτυγχάνεται βελτίωση του λειτουργικού σχεδιασμού, κατασκευής και διαχείρισης των διαδικασιών, (σχήμα 2). Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το ΝΑΟ (National Audit Office) της Μεγάλης Βρετανίας, το 76% των έργων παραδίδονται στον συμβατικό χρόνο παράδοσης (έναντι μόλις 27% με τον παραδοσιακό τρόπο) ενώ το 78% των έργων

⁶ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ – ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ – ΣΧΟΛΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΑΚ, ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ. ΗΡΑΚΛΕΙΟ, «ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ) Αυτοχρηματοδοτούμενα – Συγχρηματοδοτούμενα έργα Συμβάσεις Παραχώρησης», Μάρτιος 2005.

ολοκληρώνονται εντός του προβλεπόμενου προϋπολογισμού (έναντι μόλις 30% με τον παραδοσιακό τρόπο)

- Στην καλύτερη κατανομή κινδύνων (σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνολογικών αλλαγών, χρηματοδότησης, αγοράς, νομικούς, κλπ), καθώς οι επενδυτικοί κίνδυνοι μοιράζονται μεταξύ του δημόσιου και των ιδιωτικών φορέων.

Αυτός ο επιμερισμός των κινδύνων ανάμεσα στον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, με βάση το ποιος μπορεί να τους χειριστεί και να τους ελέγξει καλύτερα, θεωρείται το σημαντικότερο όφελος από τις ΣΔΙΤ (σχήμα 1).

- Σε ευρύτερα οικονομικά οφέλη. Με την ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σημαντικού αριθμού έργων σε περιόδους όπου υπάρχουν περιορισμοί στους κρατικούς προϋπολογισμούς, η ανάπτυξη τέτοιων συμβάσεων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τον ιδιωτικό τομέα να συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη της οικονομίας.
- Στη διαφοροποίηση υπηρεσιών. Επιτυγχάνεται αύξηση του ανταγωνισμού και δυνατή η σύγκριση της ποιότητας και του κόστους παραγωγής των παρεχομένων υπηρεσιών με αντίστοιχες υπηρεσίες στην αγορά με την θεσμοθέτηση βάσεων σύγκρισης, γεγονός που συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποτελεσματικότητας.

Γ. ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΑΦΟΡΟΥΝ :

- Σε υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού, της καινοτομίας, του κινήτρου της αποδοτικότητας και την προσχεδιασμένη συντήρηση για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.
- Στη βελτίωση υποδομών - ευελιξία (ύδρευση, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, οδικοί άξονες, μεταφορές, νοσοκομεία, σχολεία, φυλακές, στέγαση γραφείων και υπηρεσιών, μουσεία κλπ, καθώς και στους τομείς ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας του). Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να βελτιωθεί η καινοτομία, η ποιότητα και η ποσότητα των παραγόμενων αγαθών / υπηρεσιών / παγίων.

- Στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων υπηρεσιών. Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν ένα σαφές κίνητρο για την παράδοση των έργων εντός χρονοδιαγράμματος και χωρίς υπερβάσεις κόστους και τη διασφάλιση της τήρησης των επιθυμητών προδιαγραφών των υπηρεσιών για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Το δημόσιο καταβάλλει ολόκληρο το ποσό των πληρωμών μόνο όταν οι παρεχόμενες υπηρεσίες καλύπτουν πλήρως το επιθυμητό επίπεδο και τις προδιαγραφές. Αντίθετα, στις συμβάσεις του δημοσίου, η συντήρηση και η λειτουργία του αγαθού εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων του προϋπολογισμού του κράτους για τη συντήρηση και τη λειτουργία του αγαθού και από την αποτελεσματική εφαρμογή σχετικών προγραμμάτων από φορείς που δεν έχουν πάντα την απαιτούμενη υποδομή.
- Στη σαφή προσήλωση στον πελάτη / πολίτη. Το δημόσιο αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών και των απαιτήσεων του σε σχέση με τις ζητούμενες υπηρεσίες και όχι στη διαχείριση των υφιστάμενων διαδικασιών παροχής υπηρεσιών.
- Στη δυνατότητα χαμηλότερων φορολογικών επιβαρύνσεων. Από τη στιγμή που τα έργα δε γίνονται με κρατικά κονδύλια δεν επιβαρύνονται φορολογικά οι πολίτες για αυτά.

Δ. ΓΙΑ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΑΦΟΡΟΥΝ:

- Στη συμμετοχή σε έργα δημοσίου και κοινή «ιδιοκτησία» επί των παγίων. Μέσω των ΣΔΙΤ διευρύνεται η αγορά στην οποία μπορούν να δραστηριοποιηθούν ιδιωτικές εταιρείες, αφού δραστηριότητες που ασκούνταν αποκλειστικά από το κράτος μπορούν πλέον να αποτελέσουν αντικείμενο απασχόλησης ιδιωτών.
- Σε ελκυστικά περιθώρια κέρδους. Κύριο χαρακτηριστικό των έργων αυτών είναι η μακρά περίοδος εκμετάλλευσης από τις ιδιωτικές εταιρίες που τις κατασκεύασαν, και άρα και η δυνατότητα μεγάλων αποδοχών από αυτή την εκμετάλλευση.
- Σε μεγάλης διάρκειας συμβάσεις

Είναι σαφές ότι υπάρχει καλύτερος προγραμματισμός εργασιών των ιδιωτικών εταιρειών αφού πλέον δραστηριοποιούνται σε εργασίες μακρόχρονες που επί πλέον αποτελούν μόνιμη πηγή εσόδων και άρα εξασφαλίζουν τις εταιρείες σε περιόδους οικονομικής ύφεσης.

Δημόσιο: Ανάληψη κινδύνων

Μεταφορά ή Ανάληψη κινδύνων

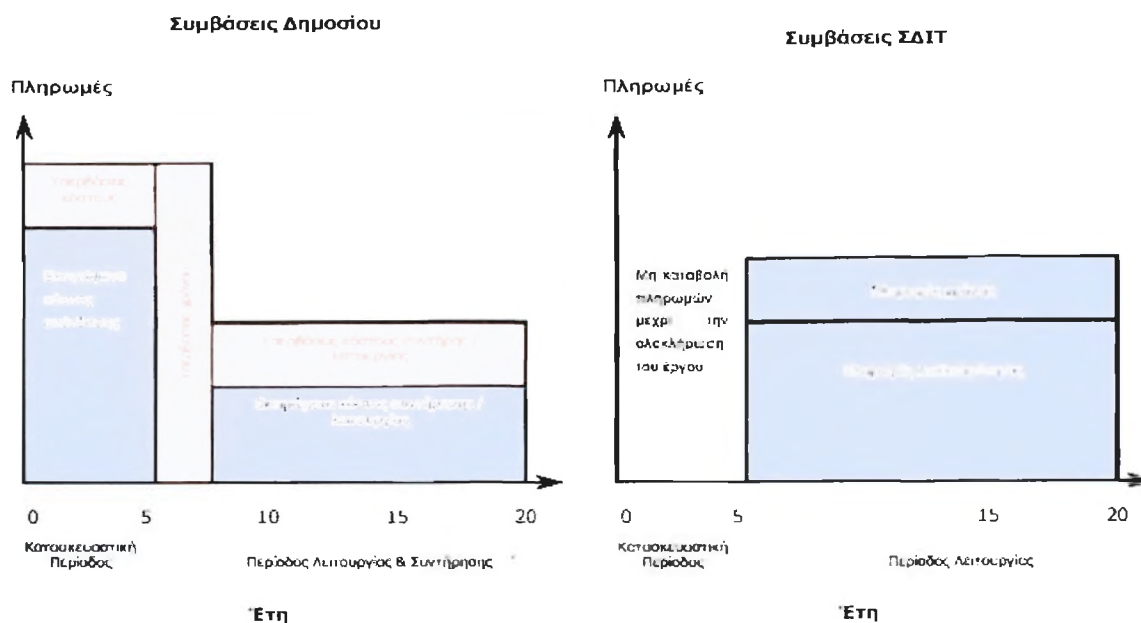
Ιδιώτης: Μεταφορά κινδύνων

Απαιτούμενες άδειες
Θεσμικό πλαίσιο
(φόροι, χωροτεξικός
σχεδιασμός κλπ)

Ελιθωρισμός
Ζήτηση (χρήση / μέγεθος)
Υπολειμματική αξία
Γεγονότα ανωτέρας βίας

Σχεδιασμός
Κατασκευή
Λειτουργία
Χρηματοδότηση
Τεχνολογία

Σχήμα 1: Σχηματικό διάγραμμα μεταφοράς κινδύνων



Σχήμα 2

Διαφορές συμβάσεων δημοσίων έργων με συμβάσεις ΣΔΙΤ
ως προς το χρόνο και το κόστος

1.2.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΔΙΤ

Από τα πρώτα έτη της εφαρμογής του και παρά τα ποικίλα πλεονεκτήματα και σημαντικά οφέλη που παρουσιάζει, η μέθοδος των συμπράξεων έγινε και στόχος κριτικής. Οι επικριτές εστιάζουν τα επιχειρήματά τους στην πολυπλοκότητα υλοποίησης των έργων, στα υψηλά κόστη δόμησης σύμπραξης, στα υψηλά κόστη δανεισμού, στην αναποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης, στην έλλειψη ανταγωνισμού και στο δημοσιονομικό κόστος. Πιο αναλυτικά, τα πιθανά μειονεκτήματα που μπορεί να εμφανίσουν τα έργα ΣΔΙΤ είναι τα εξής:

Πολυπλοκότητα και μακρύς χρόνος υλοποίησης. Τα ΣΔΙΤ παρουσιάζουν αυξημένη πολυπλοκότητα στην υλοποίησή τους λόγω του μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων μερών και, ιδίως, λόγω των μηχανισμών που χρησιμοποιούνται για τον μετριασμό των κινδύνων που μεταφέρονται στον ιδιωτικό τομέα. Επιπλέον ένα έργο με αυτή τη μέθοδο απαιτεί πολύ χρόνο για την υλοποίησή του.

Υψηλά κόστη δόμησης σύμπραξης. Το κόστος που συνδέεται με την ανάπτυξη τέτοιων μορφών σύμπραξης κατά το στάδιο διαμόρφωσής τους, μπορεί λόγω πολυπλοκότητας να είναι αρκετά υψηλότερο από τα αντίστοιχα που προκύπτουν με το συμβατικό τρόπο προμήθειας των παγίων και υπηρεσιών. Κατά την προετοιμασία μιας πρότασης, είναι τυπικά απαραίτητο να προετοιμαστούν ολοκληρωμένα αρχιτεκτονικά και δομικά σχέδια για το έργο, τιμολογώντας συνολικά κάθε στοιχείο, έτσι ώστε ο προτείνων να μπορεί να είναι βέβαιος ότι η προσφορά που γίνεται είναι ρεαλιστική. Είναι προφανές ότι δεν είναι δυνατό να επιτυγχάνεται κάθε επιδιωκόμενη σύμβαση και γι' αυτό υπάρχει μεγάλο μέρος κόστους που σπαταλιέται στα πλαίσια της επιλογής ενός εργολήπτη για μία ΣΔΙΤ. Το κόστος αυτό πρέπει με κάποιο τρόπο να ανακτηθεί και προστίθεται, με το πέρασμα του χρόνου, στο γενικό επίπεδο πληθωρισμού του κατασκευαστικού κόστους. Έτσι τίθεται το ερώτημα τού κατά πόσο στις ΣΔΙΤ το επιπρόσθετο αυτό κόστος αντισταθμίζεται από οφέλη σε όρους ποιότητας και/ή όγκου. Λόγω της πολυπλοκότητας και της κλίμακας των σχεδίων των ΣΔΙΤ, είναι πολύ δαπανηρό να προετοιμαστεί μια πρόταση για να γίνει σύμβαση ΣΔΙΤ.

Έλλειψη ανταγωνισμού. Εξαιτίας του υψηλού κόστους δόμησης σύμπραξης ένας μεγάλος φορέας έχει την πολυτέλεια να χάσει μόνο μερικές προσφορές κι έτσι, με το πέρασμα του χρόνου, οι μεγάλοι και πολύ μεγάλοι φορείς είναι εκείνοι που καταλήγουν να κάνουν τις προσφορές ενώ όλοι οι μικροί και μεσαίοι φορείς βγαίνουν εκτός αγοράς. Αυτό οδηγεί στο να υπάρχουν τόσο λίγοι φορείς στην αγορά για τις ΣΔΙΤ, ώστε οι αρχές του δίκαιου ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς, που τόσο πολύ υποστηρίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να παύουν να λειτουργούν. Επιπλέον η έλλειψη ανταγωνισμού έχει πενιχρά αποτελέσματα και επιφέρει ζημιά στον φορολογούμενο πολίτη.

Υψηλότερα κόστη δανεισμού. Το κόστος δανεισμού του ιδιωτικού φορέα είναι κατά κανόνα υψηλότερο από αυτό του δημοσίου και δεδομένου ότι ο ιδιωτικός φορέας θα επιδιώξει υψηλό ποσοστό δανεισμού, το χρηματοοικονομικό κόστος του έργου ενδέχεται να επιβαρυνθεί.

Αναποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης. Ενδέχεται να μην υπάρχει η κατάλληλη παρακολούθηση και ο απαιτούμενος έλεγχος της σύμβασης με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνονται τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Δημοσιονομικό κόστος. Ορισμένες κατηγορίες ΣΔΙΤ, αν και βραχυπρόθεσμα ανακουφίζουν τον προϋπολογισμό, είναι δυνατόν να έχουν σημαντικές μεσομακροπρόθεσμες δημοσιονομικές επιπτώσεις, δεδομένου ότι συνεπάγονται μακροχρόνιες δημοσιονομικές δεσμεύσεις, που ενδέχεται να είναι δύσκολο να αντιμετωπιστούν δεόντως στο πλαίσιο του παραδοσιακού ετήσιου οικονομικού προγραμματισμού του κράτους. Αρνητικές δημοσιονομικές επιπτώσεις είναι επίσης δυνατόν να προκύψουν από άστοχο καταμερισμό των κινδύνων μεταξύ των δημόσιων και των ιδιωτών εταίρων, όχι διότι οι κανόνες είναι λανθασμένοι, αλλά διότι οι κανόνες αυτοί ενδέχεται να αλλάξουν υπό ορισμένες συνθήκες και η πραγματική κατανομή των κινδύνων να διαφέρει από τη συμβατική. Για παράδειγμα: όλες οι συμβάσεις προβλέπουν ότι οι κίνδυνοι του σχεδιασμού και της κατασκευής αναλαμβάνονται από τον παραχωρησιούχο, ενώ ο δημόσιος τομέας διατηρεί την ευθύνη για τις καθυστερήσεις στην απόκτηση της γης και για τις αλλαγές που επιβάλλονται από περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Δεδομένου ότι τα χρονοδιαγράμματα απαλλοτριώσεων είναι συχνά υπεραισιόδοξα και οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις αυξάνονται διαρκώς, οι κίνδυνοι που αναλαμβάνει τελικά ο δημόσιος τομέας ενδέχεται να είναι υψηλότεροι από τους προβλεπόμενους στις συμβάσεις.

Χρήση κακής ποιότητας υλικών. Καθώς το διάστημα για το οποίο ο ιδιωτικός φορέας πρόκειται να είναι υπεύθυνος για την λειτουργία και την διατήρηση του ολοκληρωμένου κτίσματος καθορίζεται από την αρχή, οι προδιαγραφές των υλικών και του εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή συχνά έχουν διάρκεια ζωής ίση ή λίγο μεγαλύτερη από αυτό το προκαθορισμένο διάστημα. Συνεπώς, η μακροπρόθεσμη χρησιμότητα των κτισμάτων δεν είναι εξασφαλισμένη και, αρκετές φορές, χρησιμοποιούνται κακής ποιότητας υλικά.

Μη δυνατότητα εφαρμογής τους στα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη λόγω έλλειψης τεχνογνωσίας. Για να είναι αποτελεσματικό ένα έργο ΣΔΙΤ πρέπει ο ιδιωτικός φορέας

που θα το υλοποιήσει να έχει τεχνογνωσία, κάτι που δεν υφίσταται στα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη.

1.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΣΔΙΤ

Οι κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας των ΣΔΙΤ συνοψίζονται ως εξής:

- Πολιτική βούληση για ανάπτυξη έργων με ΣΔΙΤ. Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να προσανατολίζονται στην υιοθέτηση αυτής της νέας μεθόδου και να δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την καλύτερη λειτουργία της.
- Κατάλληλο Νομοθετικό και Οικονομικό πλαίσιο⁷. Ένα αναλυτικό και ακριβές νομοθετικό και οικονομικό πλαίσιο θα βοηθήσει στην καλύτερη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και κατά συνέπεια στην καλύτερη αποπεράτωση των έργων που αυτοί θα αναλάβουν.
- Ικανότητα του Δημοσίου να ανταποκριθεί θετικά στην πολυπλοκότητα των συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ. Σε μια ΣΔΙΤ η σχέση ανάμεσα στα δύο μέρη καθορίζεται από σχετικές συμβάσεις, τις οποίες υπογράφουν και οι οποίες περιλαμβάνουν μεταξύ των άλλων : τις προδιαγραφές των υπηρεσιών / αγαθών, τον μηχανισμό πληρωμών και κυρώσεων, τον επιμερισμό των κινδύνων κλπ. Το δημόσιο θα πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει την πολυπλοκότητα αυτών των συμβάσεων και γι αυτό αναγκαία είναι η σωστή εκ των προτέρων εκτίμηση των θεμάτων που θα προκύψουν από τις συμβάσεις αυτές.
- Τυποποίηση διαδικασιών για την μείωση του διαχειριστικού κόστους του διαγωνισμού. Η διαδικασία του διαγωνισμού, όπως τα κείμενα, η αξιολόγηση, η επίλυση των ενστάσεων θα πρέπει να είναι απλοποιημένα και να μην διαρκούν πολύ, έτσι ώστε να υπάρχει όσο τον δυνατόν μεγαλύτερος αριθμός συμμετεχόντων σε αυτόν και να είναι πιο εύκολη η διαδικασία υλοποίησής του.

⁷ www.ypetho.gr

- Εκδήλωση ενδιαφέροντος από μέρος του ιδιωτικού τομέα. Κατάλληλα κίνητρα θα πρέπει να δίνονται για να είναι εφικτή η εκδήλωση ενδιαφέροντος από αρκετές εταιρίες του ιδιωτικού τομέα.
- Οικονομική βιωσιμότητα του έργου (θετική σχέση κόστους /οφέλους). Σε μία ΣΔΙΤ η βιωσιμότητα του έργου στηρίζεται στη δυνατότητα των προβλεπομένων μελλοντικών χρηματορροών να καλύψουν τα λειτουργικά έξοδα και την εξυπηρέτηση των ιδίων και ξένων κεφαλαίων. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει οικονομική βιωσιμότητα για να μπορέσει να είναι επιτυχές το έργο.
- Οριοθέτηση και σαφής προσδιορισμός του έργου από το Δημόσιο. Στο πλαίσιο μιας ΣΔΙΤ ο δημόσιος τομέας καθορίζει τις προδιαγραφές του παραγόμενου αποτελέσματος (υπηρεσία ή αγαθό ή πλαίσιο επενδυτικού σχεδίου) και ο ιδιωτικός τομέας αποφασίζει για τις διαδικασίες, τους πόρους και το τρόπο με τον οποίο θα επιτύχει το επιθυμητό επίπεδο του παραδοτέου. Δεν συνιστάται στο δημόσιο να θέτει μη αναγκαίους περιορισμούς στον τρόπο με τον οποίο ο ιδιωτικός τομέας θα επιτύχει το ζητούμενο αποτέλεσμα, αλλά να του παρέχει σε μεγάλο βαθμό ευελιξία κινήσεων, ώστε να είναι δυνατή η ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων, τόσο στο σχεδιασμό και στην κατασκευή, όσο και στη λειτουργία.
- Βελτιστοποίηση του Επιμερισμού του Ρίσκου. Η μεταφορά του μεγαλύτερου μέρους του κινδύνου στους ιδιώτες έχει ως αποτέλεσμα είτε την χρέωση εξαιρετικών αμοιβών είτε την αποδοχή των κινδύνων. Στη δεύτερη περίπτωση υπάρχει ο σημαντικός κίνδυνος να φτάσει ο ιδιώτης, ο οποίος θα αναλάβει το έργο, σε σημείο να μην μπορεί να υλοποιήσει πλήρως το έργο ή να αναγκασθεί να το υλοποιήσει με τρόπο που δεν θα έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Γι' αυτό το λόγο χρειάζεται να επιμερίζεται το ρίσκο προς τους ιδιώτες με ορθολογικά κριτήρια, ώστε τα έργα των ΣΔΙΤ να έχουν τις περισσότερες πιθανότητες να ολοκληρωθούν και να φέρουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Επίσης, ένας σημαντικός παράγοντας, που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, είναι ότι όταν ένα έργο του ιδιωτικού Τομέα καταλήξει να μην υλοποιείται με τον τρόπο που είχε αρχικά σχεδιασθεί, τότε η ομάδα του Έργου ή οι υπεύθυνοι ενδέχεται να αλλάξουν και αυτό, από μόνο του, δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα. Σε

ιδανικές περιπτώσεις ο κίνδυνος θα πρέπει να μεταφέρεται στον φορέα που έχει τη δυνατότητα να το ελέγξει και να το διαχειρισθεί. Επιπρόσθετα, θα πρέπει, κατά την περίοδο εκμετάλλευσης των υποδομών του έργου, να γίνεται από κοινού προγραμματισμός και κατανομή τόσο των κινδύνων όσο και των απολαβών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτών, στο πλαίσιο μία υγιούς και μακροχρόνιας συνεργασίας.

- Σύσταση Κατάλληλων Ομάδων Εργασίας από το Δημόσιο⁸

Το Δημόσιο, και ειδικότερα το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, που κατά πάσα πιθανότητα θα αναλάβει και τον σχεδιασμό των πιλοτικών ΣΔΙΤ, αλλά και τα άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία, θα πρέπει είτε να οργανώσουν Ομάδα Εργασίας η οποία να στελεχωθεί με άτομα από τον Ιδιωτικό Τομέα τα οποία να διαθέτουν τις απαιτούμενες δεξιότητες που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση των ΣΔΙΤ είτε να προσλάβουν Ειδικούς Συμβούλους. Παρόμοιες Ομάδες Εργασίας) συστάθηκαν, κατά την διάρκεια υλοποίησης των πρώτων ΣΔΙΤ, στη Βρετανία (στο υπουργείο Οικονομίας), την Ολλανδία, την Ιταλία, την Ιρλανδία, τη Νότια Αφρική και την Ιαπωνία. Οι αρμοδιότητες της συγκεκριμένης ομάδας θα μπορούσαν μακροπρόθεσμα να εκχωρηθούν σε ΣΔΙΤ, όπως έχει γίνει στην Βρετανία από το 2001 με τον οργανισμό «Partnerships UK», ο οποίος είναι μία ΣΔΙΤ, στην οποία το Δημόσιο συμμετέχει με μειωψηφικό ποσοστό.

- Διάχυση των έργων σε τοπικό-περιφερειακό επίπεδο

Η εξάπλωση των ΣΔΙΤ μπορεί να επιταχυνθεί εφόσον δοθεί η δυνατότητα να ανατεθούν έργα από δημόσιους φορείς υπό την ευρεία έννοια, συμπεριλαμβανομένων, δηλαδή, και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΟΤΑ και σε πεδία όπως η εκπαίδευση με τη χρήση της πληροφορικής κ.ά. Στη Βρετανία, η οποία υπήρξε η πρωτοπόρος χώρα όσον αφορά την υλοποίηση ΣΔΙΤ,

⁸ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Χ., ΜΠΑΚΑΛΗ Ν., ΑΥΓΟΥΛΕΑ Α., «Παράγοντες επιτυχίας της συγχρηματοδότησης», εφημερίδα «Καθημερινή», Κυριακή 24 Ιουλίου 2005.

αυτές άρχισαν ως κεντρική κυβερνητική πρωτοβουλία και εν συνεχεία συνεχίστηκαν σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο με κεντρικό φορέα την Τοπική Αυτοδιοίκηση και εκτεταμένες εφαρμογές, πέραν των μεταφορών που παραμένουν ο ηγεμονικός τομέας υποδομών και ο δημοφιλέστερος για εφαρμογές ΣΔΙΤ, στον τομέα της Παιδείας, της Υγείας, της Δικαιοσύνης (π.χ. φυλακές), της Υδρευσης, των Απορριμμάτων, της Ενέργειας κ.ά. Πρέπει βέβαια να ληφθεί υπόψη ο τύπος των έργων που επιθυμεί να εκτελέσει ο Ιδιωτικός Τομέας και να μην εξετασθούν μόνο οι ανάγκες του Δημοσίου, οι οποίες ίσως να μην έχουν την αναμενόμενη ανταπόκριση από τους Ιδιωτικούς Φορείς.

- Έγκαιρη εμπλοκή των τραπεζών για την αποφυγή καθυστερήσεων από τους επιπρόσθετους όρους που θέτουν. Ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια που πρέπει να αντιμετωπίσει ένα έργο ΣΔΙΤ είναι η χρηματοδότηση από τις τράπεζες, διότι προκειμένου αυτές να κατοχυρώσουν τα δάνεια που πρόκειται να προσφέρουν θέτουν αρκετούς όρους και έτσι οι καθυστερήσεις είναι αναπόφευκτες. Σημαντική λοιπόν είναι η έγκαιρη εμπλοκή των τραπεζών προκειμένου να μειωθεί ο χρόνος υλοποίησης του έργου.

Οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις, παρότι όχι οι μόνες, αποτελούν τις πιο σημαντικές παραμέτρους για την επιτυχή εφαρμογή των ΣΔΙΤ, και ειδικά σε τομείς πολύ ευαίσθητους για την εξυπηρέτηση του πολίτη (π.χ. Έργα στο χώρο της Υγείας κ.ά.), αλλά και σε τομείς υψηλού επιπέδου τεχνογνωσίας (π.χ. Έργα Πληροφορικής και Επικοινωνιών κ.ά.). Επομένως, η στρατηγική επιλογή του σωστού έργου, υπό τις πλέον πρόσφορες συνθήκες και η σωστή επιλογή και χρήση συμβούλων με διεθνή εμπειρία στο χώρο των ΣΔΙΤ, συντελεί σημαντικά στη δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών επιτυχίας τέτοιων συμπράξεων για τον Ιδιώτη εταίρο και τον Δημόσιο τομέα, εντάσσοντας έτσι το εργαλείο των ΣΔΙΤ στο αίτημα της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας.

1.4 ΜΟΡΦΕΣ ΣΔΙΤ

Για να κατανοήσει κανείς τις πολλές μορφές και τους διαφόρους τύπους ΣΔΙΤ δεν έχει παρά να σχηματίσει όλες τις δυνατές συνθέσεις των παρακάτω όρων :

Σχεδιασμός (Design), Κατασκευή (Built), Χρηματοδότηση (Finance), Λειτουργία (Operate), Ιδιοκτησία (Own), Μεταβίβαση-Μεταφορά (Transfer), Εγγύηση (Guarantee), Αγορά (Buy), Χρηματοδοτική μίσθωση (Leasing), Αποεπένδυση (Divestiture), Παραχώρηση εκμετάλλευσης (Concession), Παροχή Υπηρεσιών (Service delivery), Διαχείριση (Management) κ.ά.

Με άλλα λόγια οι τύποι και οι μορφές είναι άπειροι. Ο ενδιαφερόμενος (κράτος ή φορέας) αξιολογεί και επιλέγει τον τύπο εκείνο που αρμόζει και συμφέρει στην κάθε περίπτωση, ανάλογα και με τα δεδομένα της στιγμής και ανάλογα με τον φορέα. Έχει συνήθως να επιλέξει μεταξύ των πλέον διαδεδομένων τύπων που είναι :

1. Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία – Μεταβίβαση / B.O.O.T (Build, Own, Operate, Transfer)

Πρόκειται για το πλέον διευρυμένο μοντέλο παραχώρησης, όπου ο ιδιωτικός τομέας καθίσταται υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση του έργου και αναλαμβάνει και τους εμπορικούς κινδύνους που σχετίζονται με αυτό. Ο ιδιωτικός φορέας έχει στην κυριότητά του το αγαθό καθ' όλη τη διάρκεια της παραχώρησης και το επιστρέφει στο δημόσιο στη λήξη της σύμβασης, συνήθως χωρίς πρόσθετο κόστος.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ⁹:

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ/ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΠΕΙ ΣΤΟΝ ΚΑΝΑΔΑ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση του Καναδά αναζήτησε μία κοινοπραξία προκειμένου να κατασκευάσει, λειτουργήσει και να αποκτήσει μία γέφυρα για

⁹Trottier Michael and Maguire Jeffrey «V Case Studies», 04/2006.

- μία συγκεκριμένη περίοδο, με τον όρο μετά το τέλος της περιόδου αυτής να μεταφερθεί ο τίτλος της γέφυρας στην κυβέρνηση.
- Η σύμβαση υπογράφηκε μεταξύ της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, της επαρχίας Atlantic (PEI, Nova Scotia και New Brunswick) και της ιδιωτικής εταιρίας Strait Crossing Development Inc (SCDI). Την ευθύνη για την εύρεση πόρων για το έργο είχε η Strait Crossing Finance Inc, η οποία ήταν ιδιοκτησία της κυβέρνησης του New Brunswick.
 - Το συνολικό κόστος του έργου υπολογίστηκε στο 1 εκατομμύριο δολάρια. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση απαίτησε ένα πακέτο ασφαλείας¹⁰ από τον ανάδοχο, το οποίο περιλάμβανε εγγυητικές επιστολές.
 - Ξεκινώντας στις 31 Μαΐου του 1997, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έπρεπε να πραγματοποιεί ετήσιες πληρωμές των 41.9 εκατομμυρίων δολαρίων για μία περίοδο 35 ετών. Αν η γέφυρα δεν λειτουργούσε μέχρι τις 31 Μαΐου του 1997, η SCDI θα ήταν υπεύθυνη για τη χρηματοδότηση της υπηρεσίας των ferry του ακρωτηρίου Tormentine – Borden, η οποία θα διαρκούσε το πολύ 3 χρόνια.
 - Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ανέλαβε τις άμεσες δαπάνες για ανάπτυξη έργου και περιφερειακή ανάπτυξη στην PEI και την περιοχή «New Brunswick».
 - Με την ολοκλήρωση της κατασκευής, ο κατασκευαστής λαμβάνει έσοδα με τη μορφή διοδίων για 35 χρόνια. Οι αυξήσεις στα διόδια δεν θα ξεπερνούσαν το 75% των αυξήσεων του δείκτη τιμής καταναλωτή.
 - Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ενοικίασε τον παράκτιο χώρο στον κατασκευαστή καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής του έργου και την περίοδο λειτουργίας για κτίρια διοδίων και άλλων λειτουργιών.
 - Η ασφάλεια και η καθημερινή συντήρηση της γέφυρας – συμπεριλαμβανομένης της καθαριότητας και της απομάκρυνσης χιονιού – είναι αποκλειστικά ευθύνη του διαχειριστή.
 - Στο τέλος της 35ετούς σύμβασης, η ιδιοκτησία της γέφυρας μεταφέρεται στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση.

¹⁰ «Report of the Auditor General of Canada», κεφάλαιο 15, έκθεμα 6.

- Η SCDI είναι εκτεθειμένη στους κινδύνους που σχετίζονται με την κατασκευή, ενώ η κυβέρνηση είναι εκτεθειμένη μόνο σε «κινδύνους από γεγονότα ανωτέρας βίας»

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Υπήρξε σημαντική μείωση του χρόνου που χρειάζεται για τη μετάβαση από την ΡΕΙ στην ενδοχώρα.
- Αυξήθηκε η επιχειρησιακή ανταγωνιστικότητα στην περιοχή, καθώς και ο τουρισμός του νησιού.
- Κατά τη διάρκεια του έργου περιορίστηκαν οι δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι εργάτες λόγω μείωσης της απασχόλησης από την πτώση στην αλιευτική βιομηχανία.
- Παρόλο που η κυβέρνηση προέβλεψε αρχικά ότι η συναλλαγή θα γίνονταν «εκτός προϋπολογισμού», ο γενικός ελεγκτής αποφάνθηκε ότι η ομοσπονδιακή κυβέρνηση θα πρέπει να καταγράψει την ροή των πληρωμών «εντός προϋπολογισμού». Παρά το γεγονός ότι η εγγύηση δεν ήταν υποχρέωση της κυβέρνησης του Καναδά, η ροή των πληρωμών στην χρηματοδοτούσα εταιρία θα εξακολουθούσε να αποτελεί μία υποχρέωση μέχρι τον τερματισμό της συμφωνίας.
- Μαζί με τη συμφωνία η ομοσπονδιακή κυβέρνηση να αποδέχεται τις ετήσιες πληρωμές, η Northumberland Strait Crossing Act είχε την δικαιοδοσία να κάνει συμφωνίες και να ενοικιάζει την γη της ομοσπονδιακής κυβέρνησης για τις ανάγκες του έργου (για παράδειγμα την περιοχή που χρησιμοποιούν τα κτίρια των διοδίων).

2. Συνεργασίες Παροχής Υπηρεσιών (Service Delivery Partnership)

Οι συνεργασίες αυτές αναπτύσσονται μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και περιλαμβάνουν την παροχή μεμονωμένων υπηρεσιών από τον ιδιωτικό τομέα. Οι υπηρεσίες αυτές δεν σχετίζονται απλά με την παροχή υπηρεσιών (π.χ. καθαρισμού ή εστίασης), που συνάπτονται μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικών εταιριών για λόγους περιορισμού του κόστους, αλλά αναφέρονται στην παροχή ευρύτερων και πιο

πολύπλοκων υπηρεσιών (outsourcing), που σχετίζονται με μια συγκεκριμένη δραστηριότητα ή διαδικασία, όπως για παράδειγμα η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών διοίκησης, ή τα ολοκληρωμένα συστήματα παροχής πληροφοριών.

Κύριο χαρακτηριστικό αυτού του τύπου σύμπραξης είναι η μεταφορά κάποιου μέρους του κινδύνου στον ιδιωτικό τομέα. Το ζητούμενο είναι η προμήθεια αγαθών ή υπηρεσιών προκαθορισμών προδιαγραφών.

Ο τύπος αυτός σύμπραξης μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί μορφή ΣΔΙΤ, όταν δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και οι συμβάσεις έχουν διάρκεια τουλάχιστον 5 έτη. Ο δημόσιος τομέας έχει την ευθύνη και παρέχει την κύρια υπηρεσία, ενώ ο ιδιωτικός φορέας, μέσω σχετικής επένδυσης, του παρέχει συγκεκριμένες επιμέρους λειτουργικές υπηρεσίες, έναντι μιας προσυμφωνηθείσας αμοιβής.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ¹¹:

ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΣΕΝΕΓΑΛΗ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Το 1995, μόνο το 54% του πληθυσμού της Σενεγάλης είχε πρόσβαση σε ασφαλές πόσιμο νερό. Υπήρχε επείγουσα ανάγκη για αποκατάσταση του δικτύου.
- Το 1994, η κυβέρνηση δημιούργησε μία οργανωτική επιτροπή υπουργών κάθε κρατικής υπηρεσίας που ενδιαφερόταν για την παροχή ύδρευσης και αποχέτευσης.
- Αποφασίστηκε ότι ένας επαγγελματίας διαχειριστής θα κατείχε τουλάχιστον το 51% του κεφαλαίου· το άλλο 49% θα το είχαν στην κατοχή τους μία ομάδα Σενεγαλέζων επενδυτών, παλαιότεροι εργαζόμενοι της Societe Nationale d'Exploitation des Aux (SONEES) και του κράτους.

¹¹ UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COUNCIL, ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA. «Public – Private Partnerships for service delivery: water and sanitation», Third meeting of the Committee on Human Development and Civil Society, 13/04/2005, Addis Ababa, Ethiopia.

- Η 10 χρονη σύμβαση τύπου «Service Delivery Partnership», που αφορά στο σύστημα υπογράφηκε μεταξύ 3 συμβαλλόμενων μερών: της Δημοκρατίας της Σενεγάλης, η οποία αντιπροσωπεύονταν από τον Υπουργό της Hydraulique, τη SONEES, και μιας ιδιωτικής διαχειρίστριας εταιρίας που δημιουργήθηκε ειδικά γι αυτό το σκοπό, την Senegalaise des Eaux (SDE).
- Η οικονομική βοήθεια που θα παρείχε η πολιτεία δεν θα είχε τη μορφή δανείου ή δωρεάς' ούτε τη μορφή επιχορήγησης της λειτουργίας
- Δεν θα υπήρχαν υπερβολικές αυξήσεις στα κόμιστρα του νερού' οι αυξήσεις θα γίνονταν σταδιακά, οριζόμενες στην αρχή σε ένα σταθερό ποσοστό αλλά θα προσαρμόζονταν προς τα πάνω ή προς τα κάτω σύμφωνα με την πρόοδο στην στοχεύσιμη οικονομική ισορροπία
- Το κοινωνικό κόμιστρο (ο επιδοτούμενος πρώτος φραγμός του κομίστρου για την κατανάλωση κάτω από 10 κυβικά μέτρα το μήνα) θα παρέμενε, προκειμένου να διασφαλιστεί η δυνατότητα προσέγγισης.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

- **Περισσότερη οικονομική ευημερία**
Η κυβέρνηση συμφώνησε να εφαρμόσει, μέσω των συνδεδεμένων προγραμμάτων δράσης, διορθωτικά μέτρα προκειμένου να μειώσει την υψηλή χρήση του νερού σε πελάτες του δημοσίου τομέα, να προβλέψει την ετήσια κατανάλωση των κρατικών υπηρεσιών, και να πληρώσει τους λογαριασμούς ύδρευσης της κυβέρνησης μέσα σε δύο μήνες από την έκδοσή τους.
- **Περισσότερο νερό για περισσότερους ανθρώπους**
Από τότε που ξεκίνησε η διαδικασία αποκατάστασης, ο όγκος του νερού που παραγόταν για χρήση στον τομέα της ύδρευσης αυξάνονταν συνεχώς.
- **Υπηρεσίες προς τους φτωχούς**
Οι επιχορηγήσεις για τους στους φτωχούς στον τομέα ύδρευσης έχουν 3 μορφές:
Α) Επιδοτούμενες συνδέσεις μέσω ενός κοινωνικού προγράμματος, που χρηματοδοτείται από την κυβέρνηση (μερικές από τις οποίες συντηρούνται από την Παγκόσμια Τράπεζα).

Β) Κατασκευή κολώνων σε περιοχές όπου υπάρχουν άνθρωποι χωρίς ιδιωτικές συνδέσεις, οι οποίες χρηματοδοτούνται από την κυβέρνηση και με κεφάλαια από την Παγκόσμια Τράπεζα, και παροχή ύδρευσης σε αυτές τις κολώνες σε χαμηλή τιμή (η διαχείριση των κολώνων αυτών γίνεται από ιδιώτες που στρατολογούνται από την SDE σε συνεννόηση με την τοπική κοινωνία)

Γ) Επιχορηγήσεις για χαμηλού επιπέδου κατανάλωση

3. Σχεδιασμός - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία / D.B.F.O (Design, Built, Finance, Operate)

Πρόκειται για συμβάσεις, που συνάπτονται μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση νέων δημοσίων υποδομών ή επενδυτικών σχεδίων. Ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την ευθύνη του σχεδιασμού, της κατασκευής, της λειτουργίας και της χρηματοδότησης του παγίου και επανακτά την αξία των επενδεδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το δημόσιο για τις υπηρεσίες, που του παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο δημόσιο. Το μοντέλο DBFO είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του δημοσίου με την μέθοδο PFI, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ¹²:

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΡΟΜΟΥ Α5 ΣΤΗΝ ANGLESEY

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Το έργο είχε χαρακτηριστεί ως απαραίτητως αναγκαίο εδώ και αρκετά χρόνια, εξαιτίας του ότι ο αρχικός δρόμος Α5 ήταν πολύ στενός και δημιουργούνταν

¹²

GARWOOD ROBERT, LOGAN SUSAN, MILLES KATE, WILLOUGHBY NIGEL, «Sustainability lessons from PFI and similar private initiatives», June 1996.

κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η απόφαση ήταν να κατασκευαστεί ένας νέος δρόμος διπλής κατεύθυνσης κατά μήκος της περιοχής Anglesey.

- Ο διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου διήρκησε από τον Ιούλιο του 1996 ως τον Δεκεμβρίου του 1998 και νικήτρια ανακηρύχθηκε η εταιρία «UK Highways» στην οποία παραχωρήθηκε η σχεδίαση, κατασκευή και λειτουργία του A55 από την περιοχή «Llandegai» έως την περιοχή «Holyhead». Η UK Highways ανέθεσε την μελέτη και την κατασκευή σε μία κοινοπραξία των εταιριών «Carillion» και «Laing».
- Η συντήρηση ήταν χρέος της κατασκευαστικής εταιρίας.
- Ο τρόπος λειτουργίας του δρόμου είναι με διόδια τύπου “shadow toll”¹³.
- Οι κυρώσεις που αφορούσαν περιβαλλοντικά θέματα τέθηκαν σε υψηλότερο επίπεδο από άλλα αντίστοιχα. Αν ο κατασκευαστής δεχόταν κυρώσεις θα απαιτούνταν να διορθώσει την κατάσταση. Αν οι κυρώσεις ήταν πολλές τότε ο κατασκευαστής θα αναγκαζόταν να σταματήσει και να επανεξετάσει την κατασκευή, και πιθανόν να έχανε και τη σύμβαση.
- Εμπειρίες από παρόμοια έργα που κατασκευάστηκαν με τη μορφή DBFO λήφθηκαν υπόψη.
- Η υπηρεσία όρισε έναν αντιπρόσωπο, ο οποίος θα επέβλεπε τη φάση κατασκευής.
- Η φάση συντήρησης θα διαρκήσει 28 χρόνια.
- Τα διόδια τύπου «shadow tolls» τοποθετήθηκαν στον δρόμο προκειμένου να υπολογίζεται η κίνηση, και τα έσοδα που θα λαμβάνει η κοινοπραξία εξαρτώνται από τον αριθμό των οχημάτων.
- Ο κατασκευαστής θα πληρώνεται με τον μήνα, βάση της υπολογιζόμενης κίνησης των οχημάτων, και οι τυχόν διαφορές που θα εμφανίζονται θα λύνονται στο τέλος του χρόνου.

13

Στην μέθοδο «shadow toll» ο διαχειριστής πληρώνει τον κατασκευαστή σε ετήσια βάση ανάλογα με την κίνηση που έχει ο δρόμος. Ο όρος («σκιερά διόδια») χρησιμοποιείται για να δηλώσει την απουσία καμπίνας διοδίων καθώς οι χρήστες δεν πληρώνουν στην πραγματικότητα κόμιστρα στον κατασκευαστή

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

- Το έργο τελείωσε δύο χρόνια νωρίτερα από όταν είχε προβλεφθεί. Κόστισε λιγότερα από ότι θα κόστιζε αν κατασκευάζονταν με τον παραδοσιακό τρόπο, αλλά θα λειτουργήσει με κόμιστρο από τους χρήστες για 25 χρόνια.
- Η ποιότητα είναι σαφώς καλύτερη από αυτή που θα είχε ο δρόμος αν κατασκευάζονταν με τον παραδοσιακό τρόπο, διότι η κατασκευαστική εταιρία έχει αναλάβει την υποχρέωση να τον συντηρήσει για 25 χρόνια.
- Ένα πρόβλημα για τη σχέση κόστος οφέλους ήταν ο μακρύς χρόνος και το μεγάλο κόστος της διαδικασία πλειοδοτικού διαγωνισμού (υπολογίστηκε ότι ήταν πέντε φορές πιο ακριβή από τις αντίστοιχες παραδοσιακές διαδικασίες).
- Με το νέο δρόμο παρακάμπτονται όλα τα χωριά των περιοχών Caergeiliog και Valley, και έτσι βελτιώθηκε η ποιότητα της ζωής των κατοίκων εξαιτίας της μείωσης της κυκλοφορίας σε τοπικό επίπεδο, καθώς και η ποιότητα του αέρα από τη μείωση των καυσαερίων των αυτοκινήτων και τη μείωση του θορύβου.
- Ο ταξιδιωτικός χρόνος μειώθηκε σημαντικά
- Ενισχύθηκε η οικονομία στη γύρω περιοχή.
- Βελτιώθηκε η ασφάλεια των δρόμων και μειώθηκαν τα οδικά ατυχήματα.
- Συρρικνώθηκαν τα προβλήματα που σχετίζονταν με την κυκλοφοριακή κίνηση σε περιοχές που βρίσκονται κατά μήκος της A5.

4. Παραχώρηση Εκμετάλλευσης¹⁴ (Concession)

Αυτός ο τύπος ΣΔΙΤ εφαρμόζεται όταν υπάρχει επαρκής ζήτηση για το έργο ή τις υπηρεσίες, με αποτέλεσμα τα έσοδα από την εκμετάλλευση του παγίου να διασφαλίζουν τη βιωσιμότητά του, χωρίς να υπάρχουν αντιδράσεις από την κοινή γνώμη για την εκμετάλλευση αυτή.

Ως προς το περιεχόμενο της ΣΔΙΤ, το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η εκχώρηση στον ιδιώτη του δικαιώματος εκμετάλλευσης των οικονομικών - εμπορικών δυνατοτήτων ενός

¹⁴ RIDOLFI ROBERTO, «*RECOURSE BOOK ON PPP CASE STUDIES*», EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE – GENERAL REGIONAL POLICY. Brussels, June 2004.

Εν τούτοις, η ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας
αποδεικνύει ότι η χρήση του διαδικτύου για την ενημέρωση
των πολιτών σχετικά με τις δραστηριότητες των
οργανισμών είναι πολύ υψηλή. Αυτό οφείλεται
στην ευκολία πρόσβασης στην πληροφορία και στην
αυξημένη χρήση του διαδικτύου στην κοινωνία.

δημόσιου παγίου ή αγαθού, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Στην περίπτωση αυτή ο δημόσιος τομέας μεταφέρει την πλήρη ευθύνη για την παράδοση των υπηρεσιών υποδομής στον ιδιωτικό τομέα, μέσω διαδικασιών διαγωνισμών. Οι ευθύνες αυτές περιλαμβάνουν τόσο κάποιες τεχνικές εργασίες (κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και επέκταση του συστήματος), όσο και κάποιες χρηματοοικονομικές (συλλογή εσόδων, ανεύρεση κεφαλαίων) και διαχειριστικές εργασίες. Ο δημόσιος τομέας παραχωρεί στον ιδιωτικό το πάγιο για μια περίοδο συνήθως 20-30 ετών, αλλά η ιδιοκτησία του παγίου παραμένει στο δημόσιο. Ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί το έργο και έχει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία και την συντήρηση. Ο δημόσιος τομέας έχει την ευθύνη του να θέσει στόχους αποδοτικότητας (όπως π.χ. το ζητούμενο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών), η επίτευξη των οποίων αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τον ιδιωτικό τομέα για την ανάπτυξη καινοτομικών τεχνολογικών λύσεων, αφού η βελτίωση της αποδοτικότητας συνδέεται άμεσα με αύξηση των κερδών.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ¹⁵:

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΔΡΕΥΣΗ ΤΟΥ ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

- Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης για το σύστημα ύδρευσης του Βουκουρεστίου ξεκίνησε το 1996, μετά από συστάσεις της παγκόσμιας τράπεζας (World Bank) και οδήγησε σε μία συμφωνία παραχώρησης μεταξύ της Vedia και του δήμου του Βουκουρεστίου για την διαχείριση του συστήματος ύδρευσης.
- Το 2000, η Apa Nova, η οποία τότε ελέγχονταν από την γαλλικών συμφερόντων εταιρία Vivendi, και αργότερα αναδιαρθρώθηκε κάτω από την Veolia Environnement, κέρδισε την μειοδοτική προσφορά για την παραχώρηση της διαχείρισης του συστήματος ύδρευσης του Βουκουρεστίου, συμπεριλαμβανομένης και της ανάπτυξης των εγκαταστάσεων της περιοχής

¹⁵ RIDOLFI ROBERTO, «*RECOURSE BOOK ON PPP CASE STUDIES*», EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE – GENERAL REGIONAL POLICY. Brussels, June 2004.

«Crivina». Η Apa Nova είναι μία επιχείρηση που ιδρύθηκε σε μία ήδη υπάρχουσα σύνδεση μεταξύ της Vedia και του δήμου του Βουκουρεστίου.

- Ο ανάδοχος θα πληρωνόταν μέσω ενός μηχανισμού τιμών τιμολογίου. Αυτό εξασφάλιζε κίνητρα για μειώσεις δαπανών, οι οποίες θα μοιράζονταν με τους καταναλωτές υπό μορφή χαμηλότερων τιμών και ή υψηλότερων επιπέδων ποιότητας υπηρεσιών.
- Η Apa Nova Bucuresti, το 85% της οποίας ανήκε στην Vivendi Universal, θα διαχειριζόνταν το δίκτυο ύδρευσης του δήμου για την περίοδο των 25 ετών.
- Η συμφωνία συνεργασίας απαιτούσε ο ιδιώτης εταίρος να παρέχει οικονομικούς πόρους προκειμένου να αναβαθμιστεί το σύστημα. Το Βουκουρέστι θα πρόσφερε την υπάρχουσα υποδομή και θα είχε στην κατοχή του τη νέα υποδομή, ενώ ο ιδιώτης διαχειριστής θα είχε το δικαίωμα να χειρίζεται και να συντηρεί το σύστημα ύδρευσης.
- Το κόμιστρο ύδατος αποφασίστηκε την ώρα που υπογράφηκε το συμβόλαιο, με τη συμφωνία ότι θα προσαρμόζεται συχνά. Η Apa Nova είναι, σύμφωνα με τη σύμπραξη, υπεύθυνη για τη συλλογή των κομίστρων και όταν χρειάζεται πληρώνει μέρος σε όλους τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένης και της πόλης του Βουκουρεστίου.
- Ο συντονισμός μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων μερών - της Apa Nova και του Βουκουρεστίου - και οι αποφάσεις που λαμβάνονται, ρυθμίζονται από μια επιτροπή, στην οποία αντιπροσωπεύονται η πόλη του Βουκουρεστίου και η Vivendi. Επιπλέον, ένας Γενικός Διευθυντής είναι αρμόδιος για την καθημερινή διαχείριση και τις λειτουργίες.
- Για να χρηματοδοτήσουν το πρόγραμμα της εγκαταστάσεων της Crivina, η Vivendi και το Βουκουρέστι υπέβαλαν αίτηση για ένα δάνειο ΕΤΑΑ που προσέφερε καλύτερους όρους από άλλες εμπορικές πηγές κεφαλαίου. Οι όροι του δανείου απαιτήσαν η Vivendi να επέμβει αν θεωρηθεί απαραίτητο και να αναλάβει την ευθύνη για την απόδοση της Nova Apa στην επιστροφή του δανείου. Το Βουκουρέστι έχει επίσης το δικαίωμα, ως μέτοχος, να ελέγχει τις λειτουργίες της Apa Nova.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Η «δοκιμασμένη» φύση του μοντέλου αποδείχθηκε κερδοφόρα στο Βουκουρέστι δεδομένου του αβέβαιου περιβάλλοντος των ΣΔΙΤ που επικρατούσε στην Ρουμανία την εποχή εκείνη.
- Το συγκεκριμένο έργο ΣΔΙΤ ωφελεί και τις δύο πλευρές. Το Βουκουρέστι λαμβάνει αξιόπιστη χρηματοδότηση για αναβάθμιση και βελτίωση της ποιότητας του συστήματος ύδρευσης. Επιπλέον, είναι δυνατή η πρόσβαση σε απαιτούμενες σύγχρονες τεχνολογίες και μπορεί να προσβλέπει σε μοίρασμα κερδοφόρου μερίσματος. Το μέγεθος του μερίσματος ή της ικανότητας του διαχειριστή να επιφέρει κέρδη σχετίζεται με την αυξανόμενη αποδοτικότητα από τον μηχανισμό τιμών. Αυτό εξασφαλίζει ένα βαθμό προστασίας του καταναλωτή. Ο ιδιώτης διαχειριστής ελπίζει σε οικονομικά οφέλη, τα οποία θα επέλθουν με τη βελτιωμένη αποδοτικότητα διαχείρισης και με τη διασφάλιση ότι τα έσοδα από το κόμιστρο για την ύδρευση θα συλλεχθούν αποτελεσματικά.
- Υπάρχει κάποιος κίνδυνος όσον αφορά στις ροές εισοδήματος καθώς η συλλογή κομίστρων είναι αρμοδιότητα του διαχειριστή και το συμβόλαιο δεν προβλέπει αλλαγές κομίστρων βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα. Αυτό υπονοεί ένα βαθμό κινδύνου για τον διαχειριστή καθώς οι λειτουργίες, ακόμη και αν είναι αποτελεσματικές, δεν θα φέρουν απόδοση για ένα μικρό χρονικό διάστημα.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται διάφορες παραλλαγές των βασικών μοντέλων παραχώρησης, που διαφοροποιούνται ως προς το τρόπο συνεργασίας του ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο, στις φάσεις κατασκευής και λειτουργίας.

5. Κατασκευή - Λειτουργία - Μεταφορά / B.O.T. (Build, Operate, Transfer) ή Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / B.O.O. (Build, Own, Operate)

Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το δημόσιο, συντηρεί και λειτουργεί το έργο που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) ή στον ίδιο για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στην συνέχεια μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T) είτε την ιδιοκτησία του στο δημόσιο. Στις περισσότερες

περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Στην κατασκευαστική περίοδο ο ιδιωτικός φορέας παρέχει τα απαιτούμενα κεφάλαια και ο δημόσιος τομέας εγγυάται την αγορά των παρεχομένων υπηρεσιών, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευαστικής περιόδου και τη θέση σε λειτουργία του παγίου. Η λειτουργική περίοδος έχει συνήθως μεγάλη διάρκεια, ώστε ο ιδιώτης να μπορέσει να αναλάβει το κόστος κατασκευής και να πραγματοποιήσει και κάποιο κέρδος. Αυτό εξασφαλίζεται με την αμοιβή που λαμβάνει, για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών στο χρήστη.

Την μορφή αυτή, η οποία θεωρείται ως η πλέον διαδεδομένη, υιοθέτησε η Ελλάδα για την κατασκευή των έργων υποδομής, αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», Αττική Οδός, Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού και ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ¹⁶:

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΜΕ ΔΙΟΔΙΑ (SR – 91) ΣΤΗΝ ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Αυτό το έργο κατασκευής εθνικής οδού είναι μία συμφωνία τύπου BOT μεταξύ της περιοχής «Orange County» στην California και της «The California Transportation Company». Ένα ενδιαφέρον χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτού της εθνικής οδού είναι ότι θα χτιστεί παράλληλα με την ήδη υπάρχουσα εθνική οδό χωρίς διόδια, αφήνοντας τον ταξιδιώτη να αποφασίσει ποια εθνική οδό θα χρησιμοποιήσει.
- Ο ωφέλιμος χρόνος στον δρόμο με τα διόδια στην περίοδο αιχμής υπολογίζεται γύρω στα 50 λεπτά για 10 μίλια.
- Αυτό το σχέδιο παρέχει τον πρώτο ιδιωτικό δρόμο με διόδια στις Ηνωμένες Πολιτείες του 20^{ου} αιώνα.
- Είναι ο πρώτος δρόμος με διόδια χωρίς ύπαρξη θαλάμων διοδίων

¹⁶ Trottier Michael and Maguire Jeffrey «V Case Studies», 04/2006.

- Είναι η πρώτη εθνική οδός στις Ηνωμένες Πολιτείες η οποία θα χρησιμοποιήσει τιμές ανάλογα με την κίνηση (για παράδειγμα αν είναι μεγάλη η κυκλοφοριακή κίνηση θα είναι ακριβότερα τα διόδια)
- Η Ιδιωτική εταιρία μεταφορών της Καλιφόρνιας (CPTC) ξεκίνησε την κατασκευή του έργου τον Ιούλιο του 1993 και η ολοκλήρωση του υπολογίστηκε στο τέλος του 1995.
- Το συμβόλαιο παραχώρησης υπογράφηκε για 35 έτη.
- Η χρηματοδότηση είναι 100% ιδιωτική και δεν υπάρχουν κυβερνητικές εγγυήσεις.
- Μόλις ολοκληρωθεί, το έργο θα περάσει στην κυριαρχία της πολιτείας προκειμένου να αντιμετωπίσει ενδεχόμενες υποχρεώσεις.
- Ο βαθμός σχεδιασμού, λειτουργίας και η συντήρησης εξαρτώνται από την πολιτεία.
- Δεν υπάρχουν εγγυήσεις επιστροφής χρημάτων, παρόλο που ορίστηκε ένα ανώτατο όριο επιστροφής.
- Η πολιτική και δημόσια αντίδραση για υψηλότερα διόδια λήφθηκε υπόψη.
- Η CPTC θα πρέπει να αποζημιώσει το Υπουργείο Μεταφορών για συντήρηση διοδίων και την Κρατική Περίπολο Εθνικών Οδών για επίβλεψη των οδών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Προκαταρκτικά αποτελέσματα έδειξαν μία πρόωρη επιτυχία
- Η πιο πρόσφατη έρευνα έδειξε ικανοποιητικά επίπεδα έγκρισης ύψους 50 – 60%.
- Υπήρξε μία σαφής επίδραση εισοδήματος (επειδή οι χαμηλόμισθοι δυσκολεύονταν να τον χρησιμοποιήσουν), αλλά δεν θεωρήθηκε τόσο σημαντική όσο αρχικά είχε υπολογιστεί.

6. Αγορά – Κατασκευή – Λειτουργία / B.B.O. (Buy-Build-Operate)

Στο πλαίσιο προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, το δημόσιο πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και η ανάδειξη της σημαντικής οικονομικής αξίας των υφισταμένων έργων υποδομής. Έκτοτε, ο ιδιώτης λειτουργεί τις εν λόγω εγκαταστάσεις ως ένα εποπτευόμενο από το κράτος κερδοφόρο κοινωνοφελές έργο.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ¹⁷:***ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΜΕΣΩ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΑΝΑΔΑ***

Αυτή η συνεργασία περιλαμβάνει τη δημιουργία μίας μη κερδοσκοπικής εταιρίας (της Nav Canada) προκειμένου να διασφαλιστεί η ύπαρξη ενός συστήματος εναέριας πλοήγησης (αεροπλοΐας) από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση και να χρηματοδοτηθεί, αναπτυχθεί και λειτουργήσει η υπάρχουσα υπηρεσία σε αντάλλαγμα του δικαιώματος υποβολής κομίστρου στους χρήστες.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Το Νοέμβρη του 1998 η κρατική υπηρεσία συστήματος εναέριας πλοήγησης μεταφορών (αεροπλοΐας) του Καναδά (ANS) πωλήθηκε στην Nav Canada, μία ιδιωτική και μη κερδοσκοπική εταιρία, έναντι του ποσού των 1,5 δις δολαρίων, προκειμένου να εκμηδενιστούν οι φόροι.

¹⁷ Trotter Michael and Maguire Jeffrey «V Case Studies», 04/2006.

- Η Nav Canada απέκτησε τα κατάλληλα κεφάλαια για την αγορά της ANS από την Transport Canada χρησιμοποιώντας μία τραπεζική συμφωνία μέσω της Royal Bank of Canada.
- Η ANS Act έλαβε 1,44 δις για πληρωμές στην Nav Canada στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου δύο ετών. Ανεξάρτητα από τον όγκο εναέριας κυκλοφορίας, το ποσό αυτών των πληρωμών ήταν 58,3 εκατομμύρια για κάθε μήνα στη διάρκεια του πρώτου έτους και 61,7 εκατομμύρια το μήνα στη διάρκεια του δεύτερου έτους.
- Οι λειτουργίες της Nav Canada θα επιθεωρούνται από ένα 15μελές συμβούλιο όπου οι χρήστες θα διόριζαν 5 συμβούλους, η κυβέρνηση τρεις, και η ένωση υπαλλήλων δύο. Οι υπόλοιποι 5 σύμβουλοι θα εκλέγονταν από τους παραπάνω δέκα, αποτελώντας μία CEO και 4 ανεξάρτητους συμβούλους.
- Η Nav Canada έχει το δικαίωμα να επιβάλλει κόμιστρο στους χρήστες σε εγχώριες και ξένες εμπορικές μεταφορές, όπως για παράδειγμα τέλη αεροδρομίου και επίναυλους.
- Η Nav Canada θα αναλάβει το μεγαλύτερο κομμάτι του κόστους παρακολούθησης της απόδοσης, δεδομένου ότι θα πρέπει να παρέχει δεδομένα απόδοσης και αναφορές στο Υπουργείο Μεταφορών του Καναδά, ενώ το υπουργείο αναλαμβάνει το κόστος επιθεώρησης του προγράμματος.
- Οι αβέβαιες αναφορές σε μελλοντικές κατευθύνσεις για το μέγεθος της εναέριας κίνησης πέρασαν στην Nav Canada επιπροσθέτως με τις διακυμάνσεις των εσόδων και τις δαπάνες για εκσυγχρονισμό τεχνολογίας..
- Σε περίπτωση που κλείσει η εταιρία, όλα τα περιουσιακά στοιχεία αυτής που θα απομείνουν μετά την πληρωμή όλων των υποχρεώσεων, θα περιέλθουν στην κυβέρνηση.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Στο πλαίσιο της νέας συμφωνίας, ο ρόλος του Υπουργείου Μεταφορών έχει αλλάξει, και ενώ πριν απλώς παρείχε την ANS, τώρα είναι μία κρατική υπηρεσία που ελέγχει την απόδοση της Nav Canada προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωσή της με την απαραίτητη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου και του

νόμου της αεροναυτικής. Αυτό το καταστατικό δίνει το δικαίωμα στον Υπουργό Μεταφορών του Καναδά, στο πλαίσιο της ασφάλειας, να απαιτήσει αύξηση του επιπέδου των υπηρεσιών της Nav Canada.

- Η αποτελεσματικότητα της Nav Canada έχει ως συνέπεια τη χαμηλή κοστολόγηση του εναέριου εισιτηρίου στους πελάτες της. Οι επιβάτες της αεροπορικής εταιρίας έχουν εξοικονομήσει περίπου 25 δολάρια για κάθε εισιτήριο σε σύνολο 70 εκατομμυρίων δολαρίων, από την 1^η Νοεμβρίου του 1998, όταν δηλαδή η Nav Canada ξεκίνησε να λειτουργεί ανεξάρτητα από την κυβέρνηση.
- Παρόλη την έλλειψη οικονομικής υποστήριξης από την κυβέρνηση, η Nav Canada κατάφερε να πετύχει βαθμολογία τεσσάρων ΑΑ.
- Η κυβέρνηση σκόπευε να υποστηρίξει οικονομικά την Nav Canada για 2 χρόνια μετά την μεταφορά της ANS. Η Nav Canada κατάφερε να πετύχει πλήρη οικονομική ανεξαρτησία όταν η ομοσπονδιακή κυβέρνηση κατήργησε τον Φόρο Εναέριας Μεταφοράς.
- Παρόλο που η Nav Canada είναι μία μη κερδοσκοπική εταιρία, οι διευθυντές της έχουν δύο σημαντικά κίνητρα να παρέχουν τις υπηρεσίες όσο πιο αποτελεσματικά γίνεται: Πρώτον, οι διευθυντές κάθε μη κερδοσκοπικού μονοπωλίου δεν έχουν τα ίδια κίνητρα με αυτά των συναδέλφων τους στις κερδοσκοπικές εταιρίες που προσπαθούν να «ορίσουν τη σωστή τιμή» ή ηθελημένα να παρέχουν μία υπηρεσία προκειμένου να πετύχουν τα υψηλότερα κέρδη (για παράδειγμα η Nav Canada είναι αποτελεσματική στον καταμερισμό των υπηρεσιών). Δεύτερον, επειδή οι διευθυντές της Nav Canada είναι «συντελεστές» για τους μετόχους της υπηρεσίας, έχουν το κίνητρο να παρέχουν την υπηρεσία σε όσο πιο αποτελεσματικό κόστος γίνεται (για παράδειγμα η Nav Canada είναι αποτελεσματική στην παραγωγή της υπηρεσίας).

7. Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Μίσθωση – Μεταφορά / B.O.L.T. (Build-Own-Lease-Transfer)

Με την μέθοδο B.O.L.T. ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στο δημόσιο. Το δημόσιο από πλευράς του

καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητά του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ¹⁸

Για τη σιδηροδρομική γραμμή 3 (LRT3) στη Μανίλα, η κοινοπραξία που επιλέχθηκε χρειάστηκε να χρηματοδοτήσει και να κατασκευάσει την απαραίτητη υποδομή για το έργο. Μετά την περάτωσή της, η υποδομή ενουικιάστηκε στην κυβέρνηση. Η συντήρησή της, παρόλα αυτά, είναι ευθύνη της κοινοπραξίας. Στο τέλος της σύμβασης, η υποδομή θα μεταφερθεί στην κυβέρνηση.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Η λεωφόρος Epifanio de los Santos στη Μανίλα είναι μία από τις λεωφόρους που χρησιμοποιούνται περισσότερο στον κόσμο, με μία εκτιμώμενη καθημερινή χρήση της τάξης των 300.000 οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν περισσότερους από 2.8 εκατομμύρια επιβάτες. Η κυβέρνηση έχει σχεδιάσει από το 1989 να κατασκευάσει το τρίτο σύστημα σιδηροδρομικής γραμμής μετρό (LRT 3) με την ελπίδα ότι θα αποσυμφορίζε την κίνηση των οχημάτων μεταφέροντας περισσότερους από 600.000 επιβάτες τη μέρα.
- Στις 31 Οκτώβρη του 1996, το υπουργείο μεταφορών και επικοινωνιών των Φιλιππίνων ζήτησε προσφορές για το σχέδιο της LRT3 και η νικήτρια κοινοπραξία αποφασίστηκε να είναι η MRTC, η οποία αποτελούνταν εξ' ολοκλήρου από τοπικούς εταίρους.

¹⁸ «The Philippines: Consolidating The Gains», *Asiamoney*. Sept 1997:55-58, Tirol, Stella et al.

- Η MRTC έκανε μία επένδυση της τάξης των 190 εκατομμυρίων δολαρίων στην LRT 3, και ζήτησε τη βοήθεια της JP Morgan για αύξηση 465 εκατομμυρίων δολαρίων, λόγω χρέους προς τις τράπεζες.
- Η MRTC σύναψε μία συμφωνία με ανάδοχη εταιρία – μια κοινοπραξία μεταξύ της Sumitomo Corp και την Mitsubishi Heavy Industries Inc- δύο εβδομάδες πριν από την υπογραφή της B.O.L.T συμφωνίας με την κυβέρνηση. Οι δαπάνες κατασκευής των διαδρόμων και των σταθμών ανέρχονταν στα 361 εκατομμύρια δολάρια.
- Η Sumitomo και η Mitsubishi απαιτούνταν να παρέχουν τραπεζικές εγγυήσεις που θα δεσμεύονταν σε περίπτωση παραβίασης της σύμβασης, ή σε περίπτωση αποτυχίας, η οποία οριζόταν ως την ανάγκη συμβολής της κυβέρνησης προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο.
- Η κυβέρνηση των Φιλιππίνων εγγυήθηκε μία επιστροφή της τάξης του 15% των μετοχών στην κοινοπραξία.
- Ύστερα από την αποπεράτωση του έργου, η κυβέρνηση θα παρείχε την υπηρεσία και λειτουργία του συστήματος, ενώ θα πλήρωνε ένα συγκεκριμένο ενοίκιο στη MRTC για χρήση της γραμμής LRT 3.
- Σε αντάλλαγμα για την λήψη ενοικίου (που καλύπτει το χρέος, τις δαπάνες συντήρησης και της συγκεκριμένης επιστροφής του 15% των μετοχών), πάνω από μία 25χρονη περίοδο, η κοινοπραξία θα έπρεπε να συντηρεί τους σταθμούς, τα βαγόνια, και 16,8 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής.
- Στο τέλος της 25 χρονης περιόδου, η κοινοπραξία θα πρέπει να δώσει τους τίτλους του έργου της γραμμής LRT 3 στην κυβέρνηση των Φιλιππίνων.
- Από τη στιγμή που η κυβέρνηση παρείχε την υπηρεσία, δέχτηκε όλους τους κινδύνους που σχετίζονταν με αβεβαιότητα σε όγκο, τιμές εισιτηρίων, μεταβλητές δαπάνες εισαγωγής (καύσιμα και εργατικό δυναμικό) και συνεπώς και την αποδοτικότητα.
- Η MRTC επίσης αποδέχθηκε τους κινδύνους που σχετίζονταν με την λειτουργία του συστήματος σε όρους αβεβαιότητας λόγω κόστους συντήρησης της υποδομής.

- Στις διαπραγματεύσεις της συμφωνίας, η κυβέρνηση παρείχε ένα «εγγυητικό γράμμα», το οποίο έδινε ικανοποιητικό ποσό ενοικίου προκειμένου να καλυφθεί η επιστροφή του 15% σε μετοχές και να συντηρηθεί το χρέος στην κοινοπραξία, ανακουφίζοντας με αυτόν τον τρόπο την κοινοπραξία από τον κίνδυνο του οικονομικού χρέους. Η κυβέρνηση συνεπώς δεν επωφελήθηκε της ευκαιρίας να μεταφέρει τους κινδύνους χρηματοδότησης στους εταίρους του ιδιωτικού τομέα

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Μετά την αποπεράτωση του έργου τον επόμενο χρόνο, η LTR 3 θα παρέχει στους κατοίκους της Μανίλα ένα εναλλακτικό αποτελεσματικό, οικονομικό και ασφαλές μέσο μεταφοράς
- Τα μέλη της κοινοπραξίας πρόκειται να έχουν συμπληρωματικά οφέλη από την εκμετάλλευση ακινήτων. Για παράδειγμα, η συμφωνία προβλέπει ένα έργο οικιστικής ανάπτυξης στη συνδεδεμένη πόλη.
- Ο ιδιώτης εταίρος επίσης ανακοίνωσε μία επένδυσης ύψους 5,2 δις Ps (η οποία δεν απαιτούνταν στη συμφωνία) σε εμπορικές δομές κατά μήκος του νέου σιδηροδρομικού συστήματος προκειμένου να αυξηθεί η οικονομική βιωσιμότητα του έργου.
- Ύστερα από την εμπειρία της κατασκευής LRT 3, ο δημόσιος τομέας δέχτηκε να χρησιμοποιήσει μία συμφωνία B.O.L.T για την επέκταση της γραμμής.

8. Χρηματοδοτική μίσθωση - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / L.O.O (Leasing, Own, Operate)

Στη μορφή L.O.O. ο ιδιώτης ενοικιάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το δημόσιο, επενδύει ίδια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και στην συνέχεια αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευσή τους για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο σύμβασης με το δημόσιο, το οποίο είναι ιδιοκτήτης του έργου.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ¹⁹:**ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ KARVINA ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΑΣ****ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ**

- Η SMVak ήταν αρχικά μία εταιρεία που βρισκόταν υπό την κατοχή της πολιτείας και η οποία ήταν υπεύθυνη για την περιοχή «North Moravia» της Τσεχίας, συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής «Karvina». Τον Μάιο του 1991, η SMVak ιδιωτικοποιήθηκε και μετατράπηκε σε μία μετοχική εταιρία, της οποίας οι μετοχές διανεμήθηκαν χωρίς κόμιστρα σε όλες τις πόλεις και τους δήμους της περιοχής ανάλογα με τον αριθμό των κατοίκων τους. Σχεδόν το 92% των μετοχών μεταφέρθηκαν με αυτόν τον τρόπο και το υπόλοιπο 8% μοιράστηκε σε ιδιώτες και κεφάλαια ιδιωτικοποίησης.
- Τον Οκτώβρη του 2000 υπογράφηκε η σύμβαση για την παροχή πόσιμου νερού και καθαρισμού ομβρίων μεταξύ του δήμου «Karvina» σε παραδοσιακό ρόλο πελάτη, και με χωρίς χρέος ανάληψης κινδύνου, και της SMVak η οποία ανέλαβε τη λειτουργία του έργου.
- Μία επιτροπή έχει δημιουργηθεί για να διευκολύνει το συντονισμό από κοινού και την διαδικασία λήψης αποφάσεων ανάμεσα στις πόλεις και τους δήμους που εξυπηρετούνται από την SMVak. Στο βασικό σώμα της SMVak οι δήμοι αντιπροσωπεύονται από 5 από τα 9 μέλη στην επιτροπή και 6 από τα 9 μέλη στην εποπτική επιτροπή.
- Οι αυξήσεις στις δαπάνες ύδατος αποφασίζονται από κοινού, ύστερα από τους υπολογισμούς που προτείνουν οι Δήμοι.
- Η ΕΕ ενίσχυσε οικονομικά το έργο μετά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Η επιχορήγηση ζητήθηκε προκειμένου να επεκταθεί το δίκτυο αποχέτευσης πέρα από το δήμο της Karvina.
- Η SMVak θα πληρώσει ένα ετήσιο ενοίκιο για τις υποδομές, που υπολογίζεται ως τη διαφορά μεταξύ των εσόδων από τη χρέωση των καταναλωτών και του

¹⁹ RIDOLFI ROBERTO, «RESCOURCE BOOK ON PPP CASE STUDIES», EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE – GENERAL REGIONAL POLICY. Brussels, June 2004.

κόστους που σχετίζεται με τη σύνδεση του νερού. Στην περίπτωση που τα έσοδα υπερβαίνουν τις δαπάνες, το αποτέλεσμα θα θεωρείται ως κέρδος.

- Ο δήμος δεν μπορεί να πουλήσει αυτές τις υποδομές χωρίς να συμβουλευτεί την SMVak, και μπορεί να χρησιμοποιήσει το εισόδημα από τις χρεώσεις μόνο για επένδυση στις ίδιες τις υποδομές. Η SMVak αναλαμβάνει τον κίνδυνο για το αν οι υποδομές θα λειτουργούν σύμφωνα με τους υπάρχοντες κανονισμούς και τα τεχνικά πρότυπα, καθώς και τον κίνδυνο για τη συντήρηση.
- Ο δήμος της Karvina είναι αρμόδιος για όλες τις δαπάνες, πλην αυτής της συντήρησης και των επισκευών.
- Η SMVak επιλέγει το κόμιστρο που θα πληρώσουν οι καταναλωτές και τη διαδικασία για τον ορισμό αυτού.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Η συγκεκριμένη σύμβαση τύπου L.O.O απαιτεί ένα πολύ καλά σχεδιασμένο σύστημα επίβλεψης και μέτρησης απόδοσης, μηχανισμού πληρωμών και επιβολής κυρώσεων προκειμένου να ενθαρρυνθεί και ίσως να αμοιωθεί η βελτιωμένη αποτελεσματική λειτουργία. Ο δημόσιος εταίρος παραχωρεί τις δραστηριότητες λειτουργίας, αλλά διατηρεί τη νομική ευθύνη. Συνεπώς ο δημόσιος εταίρος πρέπει να έχει υπό την κατοχή του σε μόνιμη βάση τις απαραίτητες πληροφορίες και τα μέσα προκειμένου να διασφαλίσει ότι συντηρείται η ικανοποιητική λειτουργία και ότι σε περίπτωση ανεπάρκειας θα ληφθούν διορθωτικά μέτρα.
- Η βασική διαφορά μεταξύ των δημόσιων – ιδιωτικών συνεργασιών με τη συμβατική δημόσια σύμβαση είναι η μεταφορά του κατάλληλου κινδύνου προς τον ιδιώτη εταίρο. Συνεπώς είναι σημαντικό ότι αυτός ο κίνδυνος αντανακλάται σε μηχανισμούς συμβάσεων.
- Η πιθανότητα των πρόσθετων αδικαιολόγητων οφειλών σαν αποτέλεσμα της συμβολής της ΕΕ μειώνεται εξαιτίας του κινδύνου που μεταφέρεται και των αποτελεσματικών κερδών λειτουργίας στη σύμβαση.
- Η συγκεκριμένη σύμβαση είναι ιδιαίτερα δυσμενής προς το δήμο, ο οποίος δεν θα έχει ουσιαστικά καμιά επιρροή πέρα από αυτήν της απόδοσης της SMVak.

Οι τύποι ΣΔΙΤ, που παρουσιάστηκαν πιο πάνω, αποτελούν μερικές μόνο από τις εναλλακτικές λύσεις καθώς υπάρχουν σε πολλές παραλλαγές. Στον πίνακα που ακολουθεί (πίνακας 1) παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των κυριότερων μορφών ΣΔΙΤ, ενώ στο ακόλουθο σχήμα (Σχήμα 3) απεικονίζεται ο βαθμός επιμερισμού κινδύνου μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού φορέα σε κάθε μία από τις μορφές.

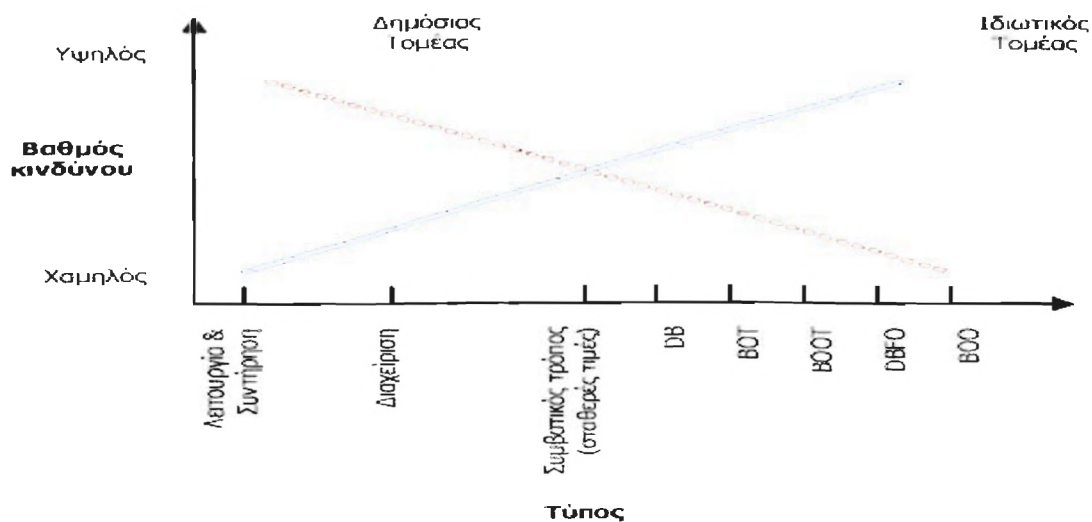
ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΜΟΡΦΩΝ ΣΔΙΤ

ΜΟΡΦΗ ΣΔΙΤ	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ
BOO	- Τεχνολογία ιδιωτικού τομέα, ειδίκευση και γνώση - Όλη η χρηματοδότηση για το νέο έργο παρέχεται από τον ιδιωτικό τομέα - Η μεταφορά όλου του εμπορικού κινδύνου της ανάπτυξης της υποδομής, της λειτουργίας και της χρηματοδότησης στον ιδιωτικό τομέα	- Τα νομικά και χρηματοδοτικά κόστη της συμφωνίας μπορεί να είναι υψηλά - Δεν αφορά οργανισμούς
SERVICE DELIVERY PARTNERSHIP	- Πρόσβαση σε τεχνολογία	- Δεν υπάρχει συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε νέα έργα
LEASO	- Βραχυχρόνια δέσμευση	- Ο περιορισμένος χρόνος σημαίνει και περιορισμένη δέσμευση

CONNECTION	- Μπορεί να καλύψει ολόκληρο το σύστημα ύδρευσης και αποχέτευση καθώς και δίκτυα - Πρόσβαση σε εξειδίκευση και γνώση - Πρόσβαση σε κεφάλαια' όλη η χρηματοδότηση της βελτίωσης του συστήματος/ επέκτασης παρέχεται από τον ιδιωτικό τομέα - Αφορά πολλούς οργανισμούς - Μεταφορά σχεδόν όλων των κινδύνων του συστήματος ανάπτυξης (σχεδιασμός, κατασκευή, λειτουργία και χρηματοδότηση στον ιδιωτικό τομέα	- Η εκπαίδευση των μετόχων είναι απαραίτητη - Τα νομικά και χρηματοδοτικά κόστη μπορεί να είναι υψηλά
DOU	- Πρόσβαση σε τεχνολογία - Πρόσβαση σε επιδεξιότητα και γνώση - Μεταφορά εμπορικού κινδύνου, κατασκευής και λειτουργίας στον ιδιωτικό τομέα - Ο ιδιωτικός τομέας παρέχει χρηματοδότηση μέχρι την ολοκλήρωση του έργου	- Δεν είναι κατάλληλη σε ανάπτυξη συστημάτων που αποτελούνται από διαφορετικά έργα - Δεν αφορά οργανισμούς
LEASING	- Πρόσβαση σε τεχνολογία - Πρόσβαση σε επιδεξιότητα και γνώση - Πρόσβαση σε κάποιο κεφάλαιο (περιορισμένο) - Μεταφορά εμπορικού κινδύνου λειτουργιών στον ιδιωτικό τομέα	- Δεν υπάρχει συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε νέα έργα

Σχήμα 3:

Βαθμός επιμερισμού κινδύνων μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα



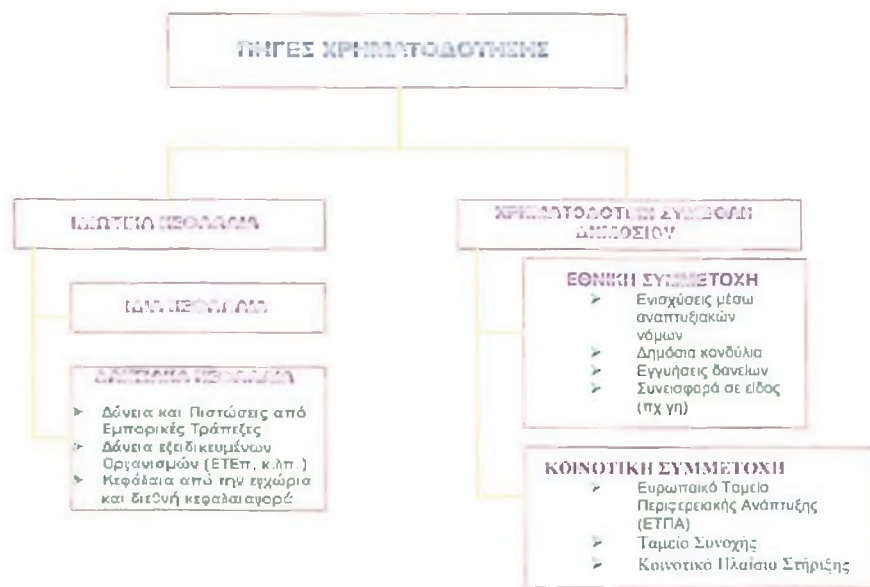
1.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΔΙΤ

Οι πηγές χρηματοδότησης έργων ΣΔΙΤ²⁰ (σχήμα 4) προέρχονται από ιδιωτικά ή δημόσια κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα:

²⁰ ΔΗΜΟΓΛΟΥ ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ, «Διαχείριση Έργων με Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης», 2002.

Σχήμα 4. Πηγές Χρηματοδότησης ΣΔΙΤ

>



Αναλυτικότερα, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής:

Α. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Α.1 Ίδια συμμετοχή της Εταιρίας Ειδικού Σκοπού :

Ο ιδιώτης-επενδυτής καλύπτει ένα σχετικά μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους του έργου (15-20%), υπό τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, το οποίο συνήθως ανακτά σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα.

Α.2 Δανειακά κεφάλαια και δομή χρηματοδότησης

Ο τραπεζικός δανεισμός αποτελείται από δάνεια αυξημένης εξασφάλισης, τα οποία χορηγούνται από κοινοπραξία τραπεζών. Το ύψος και οι όροι των δανείων αυτών εξαρτώνται από τον πιστωτικό κίνδυνο κάθε έργου, ο οποίος συναρτάται με τις εξής παραμέτρους:

α) Αξιοπιστία του επιμερισμού των κινδύνων, που συνίσταται στην επάρκεια των νομοθετικών ρυθμίσεων και των συμβατικών όρων που υπογράφονται μεταξύ του ιδιώτη-επενδυτή και της αναθέτουσας δημόσιας αρχής και επιτρέπουν στους χρηματοδότες τη διαχείριση των κινδύνων στην πορεία του έργου.

β) Ροές εσόδων του έργου, δηλαδή βιωσιμότητα του έργου και επάρκεια των εσόδων να διασφαλίσουν την αποπληρωμή των δανείων.²¹ Η φάση της Μελέτης Βιωσιμότητας ενός έργου δεν πρέπει να είναι γενικά μακρόχρονη δεδομένου ότι στοιχεία και παραδοχές είναι φυσικό να μεταβάλλονται μακροπρόθεσμα, οι δε συνθήκες της Τραπεζικής αγοράς να διαφοροποιούνται. Εντούτοις, η φάση αυτή πρέπει να είναι σοβαρή και να εμβαθύνει και να καθοδηγεί και τον Αναθέτοντα και τον Ανάδοχο σε έναν αληθινό και καλόπιστο διάλογο. Το συμφέρον και των δύο συμβαλλομένων είναι η σύναψη της συμφωνίας τους πάνω σε ένα έργο που έχουν μελετήσει ο καθένας ξεχωριστά και σε συνεργασία, και έχουν καταλήξει σε κοινό συμπέρασμα, ότι το έργο είναι βιώσιμο.

γ) Ποιότητα και εύρος των εγγυήσεων και φερεγγυότητα των φορέων που τις χορηγούν.²² Στα έργα της Παραχώρησης, το Δημόσιο παραμένει γενικά ο ιδιοκτήτης του παραχωρηθέντος αγαθού, που ενσωματώνεται στον Δημόσιο Τομέα, όσο προχωρεί η κατασκευή του. Συνεπώς, οι μόνες εγγυήσεις που ο Ανάδοχος διαθέτει στους Δανειστές του, είναι Νομικές Εγγυήσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση και αναφέρονται, φυσικά, στην Περίοδο Λειτουργίας του έργου. Αυτές οι Εγγυήσεις είναι αναντικατάστατες, προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση από τις Τράπεζες.

Η φύση των Εγγυήσεων αυτών είναι ποικίλη:

- Μπορεί να είναι καθαρά Τραπεζικές Εγγυήσεις. Σε αυτή την περίπτωση ο Αναθέτων μπαίνει εγγυητής. Αυτό σημαίνει ότι υποχρεώνεται σε περίπτωση αδυναμίας του Αναδόχου, να αναλάβει την εξόφληση των δανείων του. Φυσικά προϋποτίθεται ότι το έργο έχει περατωθεί και τεθεί σε λειτουργία.

²¹ ΔΗΜΟΓΛΟΥ ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ, «Διαχείριση Έργων με Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης», 2002.

²² ΔΗΜΟΓΛΟΥ ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ, «Διαχείριση Έργων με Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης», 2002.

- Μπορεί να αναφέρονται σε δικαίωμα των Δανειστών για υποκατάσταση του Αναδόχου κατά την περίοδο της εκμετάλλευσης του έργου. Αυτή η υποκατάσταση θα μπει σε πράξη σε περίπτωση αδυναμίας του Αναδόχου να εξοφλήσει τους δανειστές του.
- Μπορεί να αναφέρονται σε άλλες σημαντικές δεσμεύσεις του Αναθέτοντα. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του τούνελ της Μάγχης, το Γαλλικό Κράτος δεσμεύτηκε να ευνοήσει την κυκλοφορία του τούνελ, δημιουργώντας προς αυτό σιδηροδρομικές και οδικές προσβάσεις.
- Είναι γεγονός ότι η οικονομική και νομική σταθερότητα ενός κράτους είναι μία σημαντική Εγγύηση για τον Ανάδοχο και φυσικά για τις Τράπεζες που τον δανειοδοτούν.

δ) Διάρκεια των δανείων, που συνήθως στα έργα ΣΔΙΤ κυμαίνεται από 15-25 χρόνια.

ε) Χρηματοδοτική συνδρομή από το δημόσιο τομέα (ενισχύσεις, επιχορηγήσεις κεφαλαίων, Ταμεία, κλπ) ή δυνατότητα του έργου και του επενδυτή να αναπτύξει παράλληλες δραστηριότητες που αποφέρουν επιπλέον έσοδα.

Στην κατάρτιση της χρηματοδοτικής δομής έργων, τα οποία έχουν τόσο μεγάλη διάρκεια ζωής, η συμβολή των χρηματοδοτών έχει διττό στόχο: το σωστό υπολογισμό του πιστωτικού κινδύνου που αναλαμβάνουν μέχρι την αποπληρωμή των δανείων, αλλά και τον καθορισμό ενός συνολικού κόστους χρηματοδότησης που δεν θα αποβεί εις βάρος της βιωσιμότητας του έργου.

Η περίπλοκη χρηματοοικονομική δομή των έργων ΣΔΙΤ και οι δυνατότητες που υπάρχουν για την αξιοποίηση νέων, σύγχρονων επενδυτικών εργαλείων και τεχνικών χρηματοδότησης απαιτούν ιδιαίτερα εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία για την εκπόνηση του χρηματοοικονομικού πλάνου ενός έργου. Η εμπεριστατωμένη αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των επερχόμενων κινδύνων και στην άμβλυνση των επιπτώσεών τους. Οι τράπεζες και οι λοιποί πιστωτικοί οργανισμοί έχουν αποκλειστικό και καθοριστικό ρόλο στην προκειμένη περίπτωση.

Στα έργα ΣΔΙΤ²³ ο ρόλος των τραπεζών είναι τόσο συμβουλευτικός όσο και χρηματοδοτικός. Οι τράπεζες θεωρούν ότι έχουν το υψηλότερο ρίσκο καθώς αναλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης του έργου. Για τον λόγο αυτόν παρέχεται η δυνατότητα στις τράπεζες να αντικαταστήσουν την κατασκευάστρια εταιρεία σε περίπτωση που κρίνουν ότι η σύμβαση δεν εκτελείται κανονικά και προτού το Δημόσιο καταγγείλει τη σύμβαση. Στην ουσία η εταιρεία ειδικού σκοπού ελέγχεται από την τράπεζα. Κατά κύριο λόγο οι τράπεζες συνεκτιμούν τρεις βασικούς παράγοντες στην επιλογή των έργων που θα χρηματοδοτήσουν.

- Πρώτον, αν υπάρχει ανάγκη για το έργο.
- Δεύτερον, εξετάζουν κατά πόσον τα έσοδα από την εκμετάλλευση του έργου είναι διατηρήσιμα σε βάθος χρόνου.
- Τρίτον, προσπαθούν να δημιουργήσουν μια ισοβαρή κατανομή του κινδύνου μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

Για τις τράπεζες το ενδιαφέρον εστιάζεται κατά πρώτο λόγο σε έργα τη χρήση των οποίων αποπληρώνει το Δημόσιο, όπως είναι τα νοσοκομεία, τα σχολεία κτλ. Οι τραπεζίτες θεωρούν ότι στα έργα αυτά το ρίσκο είναι χαμηλότερο, εφόσον η εταιρεία που έχει τη διαχείριση είναι συνεπής στις συμβατικές υποχρεώσεις της. Στα έργα όπου πληρώνει ο ιδιώτης πελάτης ανάλογα τη χρήση, όπως είναι οι αυτοκινητόδρομοι, ο κίνδυνος θεωρείται μεγαλύτερος καθώς τα έσοδα εξαρτώνται από τον βαθμό ευχαρίστησης του χρήστη.

Όσον αφορά στα κέρδη των τραπεζών, αυτά μπορούν να προέλθουν από δύο πηγές.

A) Οι τράπεζες εισπράττουν μια αμοιβή από την οργάνωση της χρηματοδότησης, η οποία είναι κάτω από το 1% του έργου. Όσον αφορά στη χρηματοδότηση, το περιθώριο είναι 1%-2,5% ανάλογα με τον κίνδυνο, τη δυσκολία και το ύψος του έργου.

B) Οι τράπεζες για να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους μπορούν να συμμετάσχουν με ένα ποσοστό στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ειδικού σκοπού ώστε να κερδίζουν και από τη χρήση του έργου. Με την ολοκλήρωση του έργου μπορεί να γίνει

²³ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Γ., «Ποια έργα μπορούν να «σηκώσουν» οι τράπεζες. Η σύμπραξη του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για την κατασκευή δημοσίων έργων», εφημερίδα «Το Βήμα», 5 Ιουνίου 2005.

αναχρηματοδότηση και ο τραπεζικός δανεισμός να μετατραπεί σε ομόλογο, στο οποίο θα τοποθετηθούν επενδυτές. Ακόμη η εταιρεία μπορεί να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο.

B1. Χρηματοδοτική Συνδρομή του Δημοσίου

Μία επιπλέον πηγή χρηματοδότησης, ανάλογα με το μέγεθος, το είδος και την ιδιαιτερότητα του έργου είναι η επιχορήγηση του Δημοσίου.

Το είδος και οι μορφές της συνδρομής του Δημοσίου στις ΣΔΙΤ καθορίζονται στη Σύμβαση Σύμπραξης, όπου ο εκάστοτε δημόσιος φορέας παρέχει κάθε συνδρομή που κρίνεται αναγκαία, ώστε ο Ιδιωτικός Φορέας να δύναται να εισπράττει απρόσκοπτα τα ποσά που αποτελούν το συμβατικό του αντάλλαγμα.

Πιο συγκεκριμένα, το δημόσιο μπορεί να συμμετέχει στο έργο με τους εξής τρόπους:

- **Ενισχύσεις μέσω Αναπτυξιακών Νόμων**

Οι ενισχύσεις που παρέχονται μέσω κάποιων συγκεκριμένων νόμων αφορούν επιχορηγήσεις, φορολογικές απαλλαγές και επιδότηση του κόστους της δημιουργούμενης απασχόλησης.

- **Δημόσια κονδύλια**

Το δημόσιο μπορεί να χρηματοδοτήσει ένα μέρος του έργου από τα δημόσια κονδύλια.

- **Εγγυήσεις Δανείων**

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το δημόσιο μπορεί να παρέχει στην ανάδοχο εταιρία εγγυήσεις διαφόρων μορφών, προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο.

- **Συνεισφορά σε είδος**

Το δημόσιο προκειμένου να διευκολύνει την ολοκλήρωση ενός έργου μπορεί να προσφέρει και σε είδος, όπως για παράδειγμα διάφορες εγκαταστάσεις ή ακόμα και γη, την οποία είναι σε θέση να απαλλοτριώσει, αν χρειαστεί.

B2. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

- **Κοινοτικοί Πόροι**

Το έργο δύναται να χρηματοδοτηθεί και από κοινοτικούς πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) ή του Ταμείου Συνοχής.

- **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ)**

Σημαντική πηγή χρηματοδότησης στα έργα ΣΔΙΤ είναι η ΕΤΕπ, η συμμετοχή της οποίας λειτουργεί συμπληρωματικά με άλλους χρηματοδότες (εμπορικές τράπεζες και κεφαλαιαγορές) και επηρεάζει θετικά την απόφαση των εμπορικών τραπεζών για τη συμμετοχή τους στη χρηματοδότηση των έργων. Η συμμετοχή αυτή έχει δύο μορφές :

α) Το δάνειο χορηγείται με την εγγύηση των εμπορικών τραπεζών και η εγγύηση αποδεσμεύεται με την αποπεράτωση και την αποδεδειγμένη ικανότητα λειτουργίας του έργου. Σημειωτέον, ότι η ΕΤΕπ δεν δεσμεύεται μέχρι την ανάδειξη προσωρινού αναδόχου.

Τα χορηγούμενα δάνεια είναι σημαντικού ύψους, έχουν μεγάλη διάρκεια και ανταγωνιστικά επιτόκια. Εκτός των βασικών τραπεζικών κριτηρίων, η ΕΤΕπ αξιολογεί και τη γενικότερη συμβολή των έργων στην Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Ανάπτυξη (π.χ. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών) και την προστασία του περιβάλλοντος (Αειφόρος Ανάπτυξη).

Σημαντικό κριτήριο για την ΕΤΕπ παραμένει ο τρόπος κατανομής των κινδύνων κατασκευής, διαθεσιμότητας και ζήτησης στις Συμβάσεις Παραχώρησης και ποιος φορέας τους αναλαμβάνει.

β) Η ΕΤΕπ χορηγεί δάνεια και για έργα ΣΔΙΤ μικρότερου προϋπολογισμού (από €50-100 εκ.) στα οποία αναλαμβάνει εξολοκλήρου τον πιστωτικό κίνδυνο. Τα έργα μπορεί να είναι μεμονωμένα ή ομαδοποιημένα, για να έχουν ικανό μέγεθος για χρηματοδότηση. Οι ΣΔΙΤ δεν ενδείκνυνται για έργα μικρού προϋπολογισμού, λόγω του υψηλού κόστους που απαιτεί η προετοιμασία των μελετών και οι διαδικασίες δημοπράτησης και σύναψης της σύμβασης.

Τα τρέχοντα δάνεια για έργα ΣΔΙΤ από την ΕΤΕ ²⁴χωρίζονται σε:

- Δάνεια κατά είδος

Το 2003, η Τράπεζα χορήγησε δάνεια συνολικού ύψους 2,7 δις ευρώ σε 17 νέα έργα ΣΔΙΤ. Βάσει του χαρτοφυλακίου της, αυτές οι συναλλαγές αύξησαν το συνολικό ύψος των δανείων της ΕΤΕ για έργα ΣΔΙΤ σε 14,7 δις ευρώ (ονομαστική αξία) ή 5,9 δις ευρώ (σταθμισμένη αξία συναρτήσει των κινδύνων). Τα κυριότερα ποσά του χαρτοφυλακίου ΣΔΙΤ παρατίθενται στον πίνακα 1.

- Δάνεια κατά χώρα

Όσον αφορά τα δάνεια κατά χώρα, τα σχετικά ποσά παρατίθενται στον πίνακα 2. Το σταθμισμένο ύψος των δανείων συγκεντρώνεται σήμερα, κατά κύριο λόγο, στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Πορτογαλία, και την Ισπανία.

Στο σύνολό τους τα δάνεια για έργα ΣΔΙΤ χαρακτηρίζονται από μακρά περίοδο χρεολυτικής αποπληρωμής (πίνακας 4).

Στις 31 Δεκεμβρίου 2003, τα δάνεια για έργα ΣΔΙΤ ήταν διάρκειας άνω των 20 ετών σε ποσοστό 83% σε ονομαστικές τιμές και 87% σε σταθμισμένες τιμές συναρτήσει των κινδύνων. Οι πλέον μακρινές ημερομηνίες λήξης αφορούσαν υποδομές κοινωνικού χαρακτήρα (κυρίως νοσοκομεία, τα οποία χαρακτηρίζονται από μακρά διάρκεια οικονομικής ζωής και πάγια ενίσχυση από τον δημόσιο τομέα) καθώς και τους τομείς της πολεοδομίας και των τοπικών συγκοινωνιών για τους οποίους η διάρκεια των δανείων κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 25 και 30 ετών. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι λόγω της μακράς διάρκειας ισχύος των δανείων προβλέπεται να υπάρξουν εύλογες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των πρώτων ΣΔΙΤ²⁵.

²⁴ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, «Ο ρόλος της ΕΤΕ στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και ο αντίκτυπος στην προβληματική της ανάπτυξη», Βρυξέλλες, 10/03/2005.

²⁵ Η ΕΟΚΕ, στη γνωμοδότησή της σχετικά με τις "Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης " CESE 1440/2004 (INT/239), τάχθηκε υπέρ της εξέτασης των εμπειρίας σε μακροχρόνια βάση.

Γενικότερα διακρίνεται τάση αύξησης της διάρκειας των δανείων για έργα ΣΔΙΤ²⁶. Η έως τώρα εμπειρία καταδεικνύει τα πλεονεκτήματα της πρώιμης έναρξης του διαλόγου μεταξύ της Τράπεζας και των εμπλεκόμενων δημόσιων αρχών προκειμένου να εντοπισθούν τα πλέον κατάλληλα έργα, ώστε η Τράπεζα να επικεντρώσει μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων της σχετικά με τις ΣΔΙΤ στους τομείς προτεραιότητας (διευρωπαϊκά δίκτυα, εκπαίδευση και υγεία) και στις ζώνες περιφερειακής ανάπτυξης. Οι ΣΔΙΤ συνεπάγονται αυξημένες απαιτήσεις από την Τράπεζα στους τομείς της αξιολόγησης, της διάρθρωσης και της διαπραγμάτευσης.

Η ικανότητα της ΕΤΕπ²⁷ να προσφέρει, ήδη από το προεπενδυτικό στάδιο, συμβουλευτικές υπηρεσίες σε δημόσιους οργανισμούς, σχετικά με την εκπόνηση προγραμμάτων ΣΔΙΤ ή μεμονωμένων, σημαντικών έργων προτεραιότητας, είτε άμεσα είτε έμμεσα (π.χ. μέσω ανταλλαγών εμπειριών ή μέσω αποσπάσεων), έχει επίσης εκτιμηθεί ιδιαίτερα από τον δημόσιο τομέα, σε όσες περιπτώσεις εφαρμόστηκε έως σήμερα. Η Τράπεζα έχει επιτελέσει αυτό το έργο, τόσο με εθνικούς φορείς όσο και με μικρότερες, περιφερειακές ή δημοτικές διοικήσεις, που διέθεταν περιορισμένη ή και μηδενική εμπειρία στον τομέα των ΣΔΙΤ.

²⁶ Η περίοδος χρεολυτικής αποπληρωμής του 30% σχεδόν αυτών των δανείων υπερβαίνει τα 30 έτη.

²⁷ GENUARDI GERLANDO, «Όταν το δημόσιο συνεργάζεται...», ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΣ, 01/12/2005

Πίνακας 2/ ΣΔΙΤ – ΔΑΝΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ

Τομέας	Συμφωνηθέντα δάνεια (ονομαστικά) (σε εκατ. €)	% του συνόλου	Μέση διάρκεια δανείων
Οδοί και αυτοκινητόδρομοι	5 701	39%	25
Σήραγγες και γέφυρες	3 228	22%	21
Ανάπτυξη, ανακαίνιση και αστικές συγκοινωνίες	2 538	17%	26
Αερολιμένες	997	7%	19
Τρένα συμβατικά και μεγάλης ταχύτητας	936	6%	20
Κοινωνικές υποδομές (εκπαίδευση και υγεία)	819	5%	29
Πόσιμο νερό και αποχέτευση	265	2%	19
Παραγωγή, μεταφορά και διανομή ηλεκτρικού ρεύματος	237	2%	13
ΣΥΝΟΛΟ	14 721	100%	

Πηγή: ΕΤΕ – Τέλος 2003

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 / ΣΔΙΤ – ΔΑΝΕΙΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ

Χώρα	Συμφωνηθέντα δάνεια (ονομαστικά) (εκατ. €)	% του συνόλου
Αυστρία	40	0,27%
Δανία	1 532	10,41%
Γερμανία	682	4,63%
Ελλάδα	2 150	14,61%
Ιρλανδία	146	0,99%
Κάτω Χώρες	525	3,57%
Πολωνία	315	2,14%
Πορτογαλία	2 804	19,05%
Ισπανία	2 618	17,79%
Σουηδία	311	2,11%
Ηνωμένο Βασίλειο	3 598	24,44%
ΣΥΝΟΛΟ	14 721	100%

Πηγή: ΕΤΕ – Τέλος 2003

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4 / ΣΔΙΤ – ΔΑΝΕΙΑ
ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ**

Διάρκεια δανείου	Συμφωνηθέντα δάνεια (ονομαστικά) (εκατ. €)	% του συνόλου
Έως 19 έτη	2 490	17%
20-25 έτη	8 580	58%
26-30 έτη	3 339	23%
Άνω των 30 ετών	312	2%
ΣΥΝΟΛΟ	14 721	100%

Πηγή: ΕΤΕ – Τέλος 2003

2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Τον 19ο αιώνα²⁸, το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Εκτός από τους σιδηροδρόμους, αντικείμενο συμβάσεων παραχώρησης αποτέλεσαν οι δημοτικές δημόσιες υπηρεσίες όπως το νερό, το φωταέριο, το ηλεκτρικό, η αποκομιδή των οικιακών απορριμμάτων, το τηλέφωνο κλπ. Στον 20ό αιώνα, οι συμβάσεις παραχώρησης επιτρέπουν την κατασκευή όχι μόνο αυτοκινητοδρόμων και χώρων στάθμευσης αλλά, επίσης, δικτύων ύδρευσης, μουσείων, αερολιμένων, γραμμών τραμ ή υπόγειου σιδηροδρόμου, αστικών υποδομών ή ακόμη την πλήρη ανακαίνιση σχολείων και νοσοκομείων.

Στην Ευρώπη, οι νέες επενδύσεις που σχετίζονται με υποδομές υλοποιούνται όλο και συχνότερα στα πλαίσια διαφόρων ειδών ΣΔΙΤ που βασίζονται στην αρχή της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα με κατανομή του κινδύνου, στην παροχή δημόσιων υποδομών, στην καταβολή πληρωμής από τον χρήστη ή την χρέωση των δημοσίων πόρων ανάλογα με την παρεχόμενη υπηρεσία ή/και τον κίνδυνο που μεταβιβάζεται στον ιδιωτικό τομέα. Οι δημόσιες αυτές υποδομές περιλαμβάνουν, ενδεικτικά, αερολιμένες, σιδηροδρομικές γραμμές, οδούς, γέφυρες, σήραγγες, περιβαλλοντικές εγκαταστάσεις (π.χ., για την αποτέφρωση των απορριμμάτων ή την επεξεργασία των υδάτων), δημόσια κτίρια, ιδίως γραφεία που στεγάζουν διοικητικές υπηρεσίες, σχολεία, νοσοκομεία και φυλακές.

Ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει το τρέχον στάδιο εξέλιξης, στο τέλος του 2003, των προγραμμάτων ΣΔΙΤ, των σχετικών νομικών συστημάτων και των εμπλεκόμενων δημόσιων φορέων στην ΕΕ των 25, ενώ στο παρακάτω γράφημα (σχήμα 5) απεικονίζεται η κατανομή έργων ΣΔΙΤ ανά τον κόσμο.

²⁸ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, «Ο ρόλος της ΕΤΕ στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και ο αντίκτυπος στην προβληματική της ανάπτυξης», Βρυξέλλες, 10/03/2005.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.

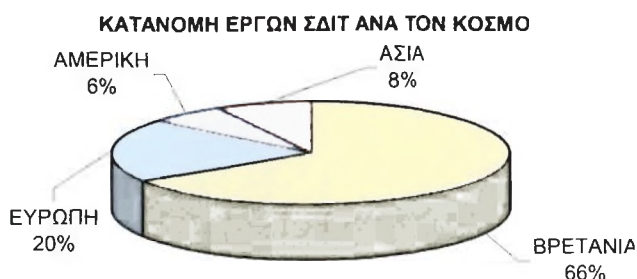
ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ - ΕΥΡΩΠΗ ΤΩΝ 25

Κράτη μέλη	Μονάδα ΣΔΙΤ	Νομοθεσία ΣΔΙΤ
Αυστρία	▲ ▲ ▲	-
Βέλγιο	▲	■
Κύπρος	-	-
Τσεχία	▲ ▲	■ ■
Δανία	▲ ▲	-
Εσθονία	▲	-
Φινλανδία	-	■
Γαλλία	▲	■ ■
Γερμανία	▲ ▲	■ ■
Ελλάδα	▲	■ ■
Ουγγαρία	▲ ▲	■
Ιρλανδία	▲ ▲ ▲	■ ■ ■
Ιταλία	▲ ▲	■
Λετονία	▲ ▲	■
Λιθουανία	-	-
Λουξεμβούργο	-	-
Μάλτα	▲	-
Κάτω Χώρες	▲ ▲ ▲	-
Πολωνία	▲ ▲	■ ■
Πορτογαλία	▲ ▲	■ ■ ■
Σλοβακία	-	-
Σλοβενία	-	-
Ισπανία	-	■ ■ ■
Σουηδία	-	-
Ηνωμένο Βασίλειο	▲ ▲ ▲	-

Επεξήγηση

- ▲ Ανάγκη εντοπισμού μονάδας ΣΔΙΤ και λήψης μέτρων (ή ύπαρξη μιας μόνο περιφερειακής μονάδας ΣΔΙΤ)
- ▲ ▲ Μονάδα ΣΔΙΤ υπό ίδρυση (ή ήδη έτοιμη αλλά με αποκλειστικά συμβουλευτικό ρόλο)
- ▲ ▲ ▲ Μονάδα ΣΔΙΤ έτοιμη (με ενεργό ρόλο στην προώθηση των ΣΔΙΤ)
- Νομοθετικές προτάσεις
- ■ Γενική νομοθεσία στη φάση της κατάρτισης / εν μέρει θεσπισμένη τομεακή νομοθεσία
- ■ ■ Θεσπισμένη γενική νομοθεσία

Πηγή : Pricewaterhouse Coopers και ΕΤΕ - 2003

Σχήμα 5

Πηγή: HM Treasury

2.2 Η ΑΓΓΛΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ²⁹

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 στη Μεγάλη Βρετανία ξεκίνησε μια νέα διερεύνηση και εφαρμογή διαφόρων τύπων Συμπράξεων Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), προσαρμοσμένων στο σύγχρονο οικονομικό, κοινωνικό, θεσμικό κλπ περιβάλλον, ως αποτέλεσμα της αναζήτησης εναλλακτικών μεθόδων πρόσθετης χρηματοδότησης των αναγκαίων προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων, καθώς οι σχετικές ανάγκες της χώρας αυξάνονταν, ενώ ταυτόχρονα τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό δημοσίων οργανισμών ήταν αρκετά περιορισμένα. Μέχρι τότε η ανάπτυξη των έργων υποδομής στηρίζονταν κατά κανόνα στη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό των αρμόδιων δημόσιων οργανισμών. Το παράδειγμα της Μ. Βρετανίας ακολούθησαν, με κάποια καθυστέρηση, και άλλες χώρες. Η εμπειρία της Αγγλίας είναι από τις πιο αξιόλογες, εξαιτίας της σοβαρής και συστηματικής ενασχόλησης των αρμοδίων δημοσίων αρχών με τους όρους και στόχους της εμπλοκής των ιδιωτών και της

²⁹ JBR HELLAS, «PPP IN EUROPE- LESSONS FROM THE UK», APRIL 2003.

σχολαστικής εξέτασης των επενδυτικών σχεδίων, με τρόπο ώστε να προβάλλονται οι δυσκολίες και οι τρόποι που επιχειρείται να αντιμετωπιστούν στην πράξη. Συγκεκριμένα, το Ηνωμένο Βασίλειο είναι η χώρα με τη μεγαλύτερη εμπειρία στον εν λόγω τομέα και υπολογίζεται ότι μέχρι το 2004 είχαν υλοποιηθεί συνολικά πάνω από 626 συμφωνίες τέτοιου τύπου, συνολικής αξίας περί τα 58 δισ. ευρώ (40 δισ. δολάρια).

Η ιδέα της ιδιωτικοποίησης στις δημόσιες μεταφορές στην Αγγλία έχει τις ρίζες της στα οικονομικά προβλήματα της δεκαετίας του '70. Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, το κόμμα των Εργατών κρατικοποίησε πολλές από τις μεγαλύτερες Βρετανικές βιομηχανίες, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρόμων. Τα λεωφορεία και το μετρό ήδη βρίσκονταν στα χέρια των τοπικών αρχών.

Η δημόσια κατοχή έγινε η κοινότυπη φρόνηση και για τα δύο κόμματα για το επόμενο τέταρτο του αιώνα. Η δημόσια επένδυση σε μεταφορές, δρόμους και σιδηροδρόμους μειώθηκε δραματικά, ακολουθώντας τη διεθνή πετρελαϊκή κρίση του 1973. Η κυβέρνηση προσπάθησε να βρει πηγές για να συμβιβαστεί με τις αυξανόμενες τιμές του πετρελαίου.

Τρία χρόνια αργότερα, η κυβέρνηση των Εργατών αναγκάστηκε να ζητήσει από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο δάνεια, για να αποτρέψει την οικονομική καταστροφή. Ικανοποιητικά ποσά για να συντηρηθούν οι δημόσιες υποδομές δεν μπορούσαν πλέον να βρεθούν.

Όταν η Margaret Thatcher ήρθε στην κυβέρνηση το 1979, πίστεψε ότι η πολιτεία δεν μπορούσε πλέον να λειτουργήσει τις δημόσιες υπηρεσίες. Η British Airways και η British Airports Authority ήταν από τις πρώτες μεγάλες επιχειρήσεις που πουλήθηκαν το 1987. Τα λεωφορεία και τα τρένα πουλήθηκαν επίσης, όπως και οι υπηρεσίες του γκαζιού, του νερού των τηλεφώνων και του ηλεκτρισμού.

Η ιδιωτικοποίηση των μεταφορών και των χρήσεων, μπορεί να θεωρηθεί ως την πιο επαναστατική πολιτική της Θάτσερ. Αλλά η ιδιωτικοποίηση δεν μπορούσε να σώσει τους καταστρεμμένους δρόμους, ούτε το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80, μελέτες έδειξαν την επιδείνωση της κατάστασης του οδικού δικτύου της χώρας. Το 1989, η κυβέρνηση διπλασίασε το μέγεθος του προγράμματος για τους δρόμους, σε 12 δις λίρες. Επίσης πρότεινε μία νέα μορφή «ιδιωτικοποίησης», ανακοινώνοντας ότι μερικοί δρόμοι θα μπορούσαν να

χρηματοδοτηθούν, να κατασκευαστούν και να λειτουργήσουν από τον ιδιωτικό τομέα. Η γέφυρα του Dartford αποτέλεσε το πρώτο παράδειγμα.

Με τη νέα μέθοδο οι κατασκευαστές θα έβγαζαν τα χρήματά τους κρατώντας στην κατοχή τους τα διόδια. Άλλα σχέδια ακολούθησαν, μεταξύ των οποίων ήταν και η γέφυρα του Skye. Οι νέοι σιδηροδρομικοί συρμοί θα πληρώνονταν από τους φόρους, και το ίδιο σύστημα ακολουθήθηκε και για το Metrolink του Μάντσεστερ. Οι γραμμές επεκτάθηκαν, συμπεριλαμβανομένων και των γραμμών του τούνελ του Channel, του Heathrow Express και του σιδηροδρόμου του Docklands Light στο Λονδίνο.

Η εμπειρία από αυτά τα έργα οδήγησαν στα PFI, που ανακοινώθηκαν από τον Norman Lamont το 1992. Αυτός ήταν ο τρόπος με τον οποίο η κυβέρνηση θα παρείχε μεταφορές και άλλες δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες θα κατασκευάζονταν και θα λειτουργούσαν από ιδιωτικές εταιρίες, όπως δρόμους, νοσοκομεία, φυλακές και έργα αμύνης.

Το πλεονέκτημα αυτής της νέας μεθόδου ήταν ότι η κυβέρνηση θα μπορούσε να αποφύγει να πληρώσει τα πολυδάπανα αυτά έργα. Αντί για αυτό, οι κοινοπραξίες θα πρόσφεραν 25 ή 30 χρόνια παραχωρήσεις, και θα λάμβαναν δημόσιες πληρωμές ανάλογα με το βαθμό επιτυχίας τους. Οι κριτικοί συμφωνούσαν ότι αυτή ήταν μια πολιτική του «αγοράζω τώρα, πληρώνω μετά», και σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη μορφή αγοραπωλησίας με δόσεις, αυτή θα ήταν πιο δαπανηρή μακροχρόνια. Από τότε τα PFI έχουν υπάρξει θέμα πολλών συζητήσεων ως προς το αν είναι θετικά ή όχι.

Σε αντίθεση με τις γέφυρες και τα τούνελ, δεν χρησιμοποιήθηκαν διόδια σε δρόμους που χρηματοδοτούνται από τον ιδιωτικό φορέα. Αντί για αυτό, η κυβέρνηση αποφάσισε να πληρώσει τους κατασκευαστές με τα λεγόμενα «shadow tolls», τα οποία βασίζονται στον βαθμό της κίνησης που έχει ο δρόμος ή ανάλογα με το ποσό που χρειάζεται για την συντήρησή του - ένα σύστημα που δεν έχει αποδειχθεί πάντα θετικό για τους φορολογούμενους.

Μία μελέτη του Εθνικού Ελεγκτικού Μηχανισμού το 1998 έδειξε ότι η αποταμίευση ήταν 40% λιγότερη από ότι είχε προβλεφτεί, και ότι 2 από τους 4 δρόμους θα στοίχιζαν λιγότερο αν είχαν χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου από την κυβέρνηση. Η συντήρηση των δρόμων έχει ιδιωτικοποιηθεί επίσης.

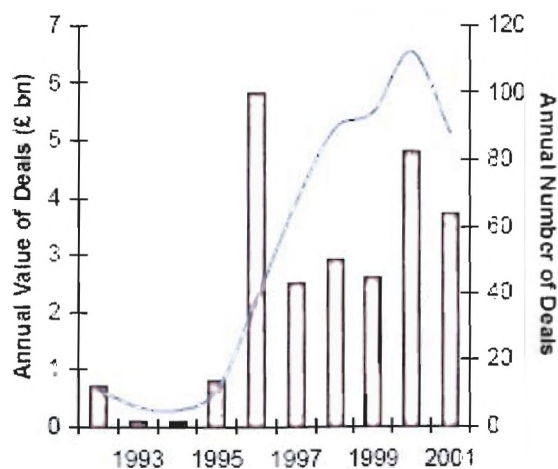
Όταν το κόμμα των Εργατών ήρθε στην εξουσία το 1997, υιοθέτησε ευρέως την πολιτική των PFI, γνωστή πλέον ως PPP, ή σύμπραξη δημόσιου – ιδιωτικού τομέα.

Η βασική διαφορά είναι ότι στα πλαίσια των PPP, η κυβέρνηση των Εργατών επιθυμούσε να διατηρήσει τον έλεγχο των δημόσιων υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα αναζητούσε νεωτεριστικές επενδύσεις ιδιωτών. Η πρώτη επίμαχη κίνηση ήταν η «εν-μέρει ιδιωτικοποίηση» του National Air Traffic Services, τη βοηθητική υπηρεσία του Civil Aviation Authority που απασχολεί ένα μεγάλο ποσοστό των ελεγκτών αέριας κυκλοφορίας.

Πριν από τις εκλογές, το κόμμα των Εργατών δήλωνε ότι «ο αέρας μας δεν είναι για πούλημα». Επί κυβέρνησης συντηρητικών οι συνδικαλιστές, πολέμησαν την πώληση θεωρώντας ότι το κίνητρο του κέρδους θα αντιτίθετο στην ασφάλεια, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Επτά Βρετανικές αεροπορικές εταιρίες εξαγόρασαν το 46% της εταιρίας χωρίς στόχο κέρδους. Το προσωπικό έλαβε το 5% των μετοχών, και η κυβέρνηση διατήρησε το 49%. Και το κόμμα των Εργατών ενίσχυσε μέσω PPP με 13 δις λίρες το μετρό του Λονδίνου το οποίο είναι τώρα η ναυαρχίδα της πολιτικής για την αναβίωση των δημόσιων υπηρεσιών με τη βοήθεια του ιδιωτικού τομέα.

Εικοσιδύο χρόνια αφότου η ιδιωτικοποίηση παρουσιάστηκε από τους συντηρητικούς, αυτή η τελευταία εκδοχή της ιδιωτικής συμμετοχής σε δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών εμφανίζεται αμφισβητούμενη. Παρόλα αυτά σήμερα ο θεσμός αυτός λειτουργεί ευρέως.

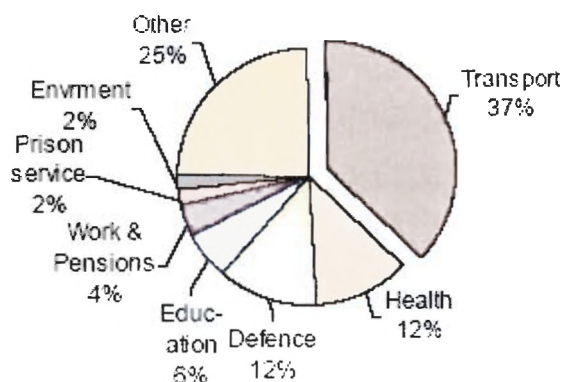
Σχήμα 6. ΥΠΟΓΡΑΦΟΜΕΝΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ PFI ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑ



Συνολικά, τα σχέδια PFI που έχουν υπογραφεί από τις αρχές του '90 υπολογίζονται γύρω στις 24 δις λίρες. Από τα έργα αυτά, πάνω από τα 2/3, γύρω στα 17 δις, έγιναν μετά το 1997 (σχήμα 6). Τα σχέδια που ανατέθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών αφορούσαν πάνω από το 1/3 των συμφωνιών, ενώ και τα Υπουργεία Υγείας, Άμυνας και Εκπαίδευσης έπαιξαν σημαντικό ρόλο (Σχήμα 7).

Πάνω από 530 συμφωνίες με σχέδια PPP είχαν υπογραφεί μέχρι τον Ιούλιο του 2002. Αρχικά, η συνολική αξία των συμφωνιών επηρεάστηκε σημαντικά από μερικά μεγάλα σχέδια, όπως το 4 δις λιρών σιδηροδρομικό δίκτυο Channel Tunnel, το 1996. Η γοργή όμως ανάπτυξη των υπογραφόμενων συμφωνιών μετά το 1997 δείχνει το πώς τα PPP έχουν μεταφερθεί και σε τοπικό επίπεδο. Εξήντα εφτά (67) συμφωνίες υπογράφηκαν το 1997, περισσότερες δηλαδή και από όσες είχαν υπογραφεί μέχρι τότε. Από εκείνη τη χρονολογία και μετά, πάνω από 80 συμφωνίες υπογράφονται κάθε χρόνο.

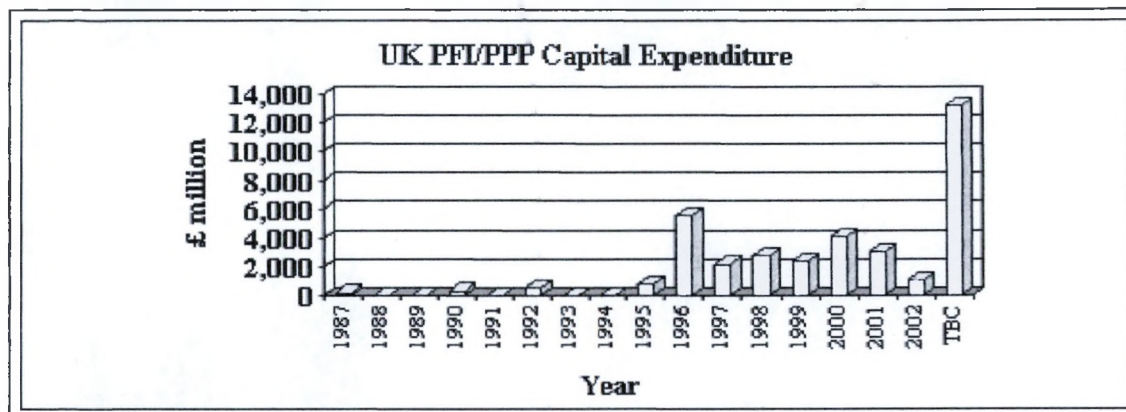
Σχήμα 7. ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ PFI ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑ ΜΕ ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟΓΡΑΦΟΜΕΝΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟ ΤΟΥ 2002 ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ



Κατά το τέλος του 2002 ένα σύνολο 524 συνεργασιών στην Αγγλία με αξία κεφαλαίου 13 δις λιρών υπογράφηκε – αυτές περιλάμβαναν 8 ιδιωτικές φυλακές, μεγάλα σχέδια δρόμου (όπως το πέρασμα του Τάμη και ο δρόμος για την αποσυμφόρηση του Μπάκιγχαμ), 6 μεγάλα τελειωμένα NHS σχέδια PFI, με 17 νοσοκομεία και άλλες λειτουργίες και 45 ακόμα βρίσκονται σε φάση σχεδιασμού. Η πολυπλοκότητα των PFI/PPP και τα πολιτικά εμπόδια για μεγάλα, αντικρουόμενα σχέδια, όπως το τεράστιο

έργο PPP για το μετρό του Λονδίνου το 2003, σημαίνει ότι η πρόοδος σε μερικές περιοχές είναι μικρή, αλλά ο Οργανισμός των Δημοσίων Μελετών τονίζει ότι τα PFI ήδη αντιπροσωπεύουν το 10.3% των δημοσίων επενδύσεων.

Σχήμα 8. ΕΞΟΔΑ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΤΗ.



Πηγή: Office of Government Commerce, 2002

Η κυβέρνηση φαίνεται πρόθυμη να επεκτείνει τα PPP ως μέσο διασφάλισης της βελτίωσης των δημόσιων υπηρεσιών που το κόμμα των Εργατών υποσχέθηκε την προεκλογική περίοδο.

Οι υπερασπιστές των PFI/PPP λένε ότι πολλά νοσοκομεία και σχολεία μπορεί να μην είχαν χτιστεί καθόλου αν δεν συνέβαλλε ο ιδιωτικός τομέας – ο δημόσιος προϋπολογισμός δεν επαρκούσε. Οι ποινές που αναφέρονται στις συμβάσεις των PFI/PPP διασφαλίζουν μία συνεχή βελτίωση, πολύ μεγαλύτερη από αυτή που θα μπορούσε να προσφέρει ο δημόσιος τομέας. Και οι φόροι δε θα χρειάζεται να αυξηθούν.

Οι κριτικοί αυτής της μεθόδου στηρίζονται στα αποτυχημένα έργα PFI/PPP, αν και είναι γνωστό ότι και αρκετά δημόσια έργα έχουν αποτύχει. Η έκθεση του Εθνικού Ελεγκτικού Μηχανισμού (ΝΑΟ) σύγκρινε 37 μεγάλα έργα PFI με αντίστοιχα έργα που είχαν κατασκευαστεί εξ ολοκλήρου από το δημόσιο: 22% από τα έργα αυτά είχαν υπερβεί τον αρχικό προϋπολογισμό, αλλά ο ΝΑΟ ανέφερε ότι από παρόμοια έργα που κατασκεύασε

ο δημόσιος τομέας το 73% είχαν υπερβεί και αυτά τον αρχικό προϋπολογισμό. Εξίσου σημαντική πρόοδος υπήρξε και στους χρόνους παράδοσης. Από την άλλη, η έρευνα της Audit Commission για τα PFI στα σχολεία, έδειξε ότι η ποιότητα των σχολείων που κατασκευάστηκαν από το δημόσιο ήταν καλύτερη από αυτή που είχαν τα σχολεία που κατασκευάστηκαν μέσω PFI.

Η πιο ηχηρή θέση έχει έρθει από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις. Οι συνδικαλιστές πιστεύουν ότι οι εταιρίες κερδίζουν από τη μείωση των μισθών των εργατών τους και των οφελών τους. Τα άτομα που δουλεύουν σε αυτές τις εταιρίες, έχουν λιγότερα δικαιώματα, όπως μικρότερες συντάξεις και φροντίδα παιδιών.

Σύμφωνα με την έρευνα που διεξήχθη από το Εργατικό Τμήμα, το «ενοίκιο» για έργα PFI στον τομέα της υγείας θα είναι 13 δισεκατομμύρια λίρες. Οι συνδικαλιστές λένε ότι τα κέρδη για τις εταιρίες που εμπλέκονται θα κυμανθούν μεταξύ του 1.5 – 3.4 δις λίρες για τα επόμενα 30 χρόνια, περίπου 5 λίρες τον χρόνο για κάθε φορολογούμενο στην χώρα.

Συμπερασματικά αυτό που πρέπει να ειπωθεί είναι ότι κανένα από τα σχέδια PPP δεν απεικονίζει ένα ειδικό πρότυπο για τον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, συμπεριλαμβανομένου και του αγγλικού μοντέλου της μορφής του PFI. Σε γενικές γραμμές τα PFI θεωρούνται καλά και για τον ιδιωτικό και για τον δημόσιο τομέα και ειδικά για τον δημόσιο τομέα έχουν βοηθήσει στο να αποκτηθούν υπηρεσίες που υπό άλλες συνθήκες η Αγγλία δεν θα μπορούσε να έχει για αρκετό καιρό.

Στα πλαίσια του ιδιωτικού τομέα υπάρχει αισιοδοξία και αρκετή πρόοδος έχει επιτευχθεί στο να προωθηθούν τα PPP στην Αγγλία. Η κύρια ανησυχία που συνεχίζει να υπάρχει παρόλα αυτά έγκειται στο γεγονός του ότι το κόστος δημοπρασίας παραμένει αρκετά υψηλό και η διαδικασία δημιουργίας συμβολαίων είναι αρκετές φορές αργή και διαρκεί μεγάλο χρονικό διάστημα. Επιπλέον, είναι δύσκολο για μικρότερες εταιρίες να προσεγγίσουν την αγορά εξαιτίας του υψηλού κόστους σε περίπτωση αποτυχίας, του μεγάλου μεγέθους των έργων και της έλλειψης κατάλληλων ικανοτήτων και αξιοπιστίας στην αγορά. Ακόμα, ο κατάλληλος καταμερισμός ρίσκου και η επικοινωνία μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι περιοχές που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή.

Αυτά τα θέματα αποδεικνύουν ότι το πλαίσιο για τις ανάγκες των PPP χρειάζεται συνεχώς να εκτιμάται και να αναπτύσσεται. Όντως, καθώς η αγορά των PPP στην

Αγγλία ωριμάζει είναι πιθανόν αυτές οι νέες πολιτικές προτεραιότητες να επαναπροσδιορίζονται, συμπεριλαμβάνοντας:

- την ανάπτυξη νέων μοντέλων για τομείς που δεν ωφελούνται στην παρούσα φάση από τα PPP όπως τα κέντρα υγείας.
- την ανάπτυξη του πλαισίου για εύρεση λύσεων στα συμβόλαια. Οι κύριοι λόγοι διένεξης στα συμβόλαια αυτά είναι :
 1. η ερμηνεία του συμβολαίου
 2. η ποιότητα των υπηρεσιών
 3. η αποτυχία στην συμφωνία της τιμής για επιπλέον υπηρεσίες
 4. οι καθυστερήσεις και οι χαμένες προθεσμίες
 5. οι αλλαγές στις απαιτήσεις
 6. οι διαφωνίες για τις ευθύνες
- την εγκαθίδρυση μίας βάσης δεδομένων η οποία θα αναλύει τα αποτελέσματα των σχεδίων, παρέχοντας μία πηγή πληροφοριών που θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αναπτυχθούν μελλοντικά τα PPP
- την ανάπτυξη πολιτικών που θα σχεδιάζονται για να αποθαρρύνουν τη δημιουργία του εργατικού δυναμικού «διπλού διαζώματος». Εξαιτίας της μεταφοράς κινδύνων ένα μέρος των εργαζομένων μεταφέρονται στον ιδιωτικό τομέα, όπου ισχύουν διαφορετικές συνθήκες για αυτούς. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις πιστεύουν ότι οι μεταφερόμενοι εργαζόμενοι προστατεύονται λιγότερο στη δουλειά που μεταφέρονται από ότι στην προηγούμενη εργασία τους. Γι αυτό το λόγο είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν κάποιες πολιτικές.

Τέλος, πρέπει να ειπωθεί ότι αρκετές Βρετανικές εταιρίες ήδη παρέχουν την εμπειρία και τη γνώση τους στην Πολωνία, την Αυστραλία και την Ιαπωνία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6. Κόστος και χρονοδιαγράμματα έργων ΣΔΙΤ στη Βρετανία

Συμβατικές μεθοδοί δημοπράτησης		Έργα ΣΔΙΤ
Εργα με υπέρβαση προϋπολογισμού	73%	20%
Εργα με καθυστέρηση	73%	20%

Πηγή: Αποτελέσματα Έρευνας National Audit Office

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ³⁰ : ΚΑΝΑΛΙ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Το κανάλι της Μάγχης αποτελείται από μία σιδηροδρομική σήραγγα 31 μιλίων που βρίσκεται στο Αγγλικό Κανάλι (μέρος του Ατλαντικού ωκεανού που διαχωρίζει το νησί της Μεγάλης Βρετανίας από τη βόρεια Γαλλία) στον πορθμό (στενό) του Ντόβερ, και συνδέει την περιοχή Folkestone στην Αγγλία με την Coquelles κοντά στην Calais της βόρειας Γαλλίας. Η κατασκευή του έργου κράτησε πολλά χρόνια και το κόστος του ήταν πολύ υψηλό, ενώ αντιμετώπισε και αρκετές αποτυχίες στο ξεκίνημά του, μέχρις ότου ολοκληρωθεί τελικά το 1994. Είναι η δεύτερη μακρύτερη σιδηροδρομική σήραγγα στον κόσμο, αλλά το υποθαλάσσιο κομμάτι της, που έχει μήκος 39 χιλιόμετρα, την κατατάσσει στο μακρύτερο στον κόσμο. Το έργο διαχειρίζεται από την εταιρία Eurotunnel.

Η σύνδεση μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και του εσωτερικού τμήματος της Ευρώπης είχε προταθεί στο παρελθόν με πολλούς τρόπους, αλλά η σκέψη εδραιώθηκε κυρίως μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Το 1957 δημιουργήθηκε η ομάδα μελέτης le Tunnel sous la Manche, η οποία το 1960 έκανε την αναφορά της και πρότεινε 2 μεγάλες σιδηροδρομικές σήραγγες και μία μικρότερη υπηρεσία σήραγγας. Οι διαδικασίες για την κατασκευή του έργου ξεκίνησαν το 1973 αλλά το 1975 διεκόπησαν λόγω οικονομικών

³⁰ NOULTON JOHN, SEMINAR ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS (PPPs) IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE FINANCING, Paris, 12/01/1999 «Lessons from the Channel Tunnel Experience»

προβλημάτων, μετά την κατασκευή μιας δοκιμαστικής σήραγγας 250 μέτρων. Το 1984 η ιδέα ξανασυζητήθηκε με το κοινό αίτημα της βρετανικής και της γαλλικής κυβέρνησης για προτάσεις που θα αφορούσαν στην κατασκευή μίας σύνδεσης την οποία θα χρηματοδοτούσε ο ιδιωτικός τομέας. Υπήρξαν 4 προτάσεις: 2 σιδηροδρομικές σήραγγες, μία οδική σήραγγα και μία γέφυρα. Από τις τέσσερις προτάσεις επιλέχθηκε αυτή που βρισκόταν πιο κοντά στο σχέδιο που είχε γίνει το 1973, και η ανακοίνωση για την έναρξη των έργων έγινε στις 20 Ιανουαρίου 1986. Η γαλλο – αγγλική συμφωνία σιδηροδρομικής σήραγγας υπογράφηκε από τις δύο κυβερνήσεις στην Canterbury στις 12 Φεβρουαρίου 1986 και επικυρώθηκε το 1987. Η σχεδιασμένη διαδρομή της σήραγγας ήταν από το Calais στο Folkestone, ενώ το βάθος της κάτω από τη θάλασσα άγγιζε τα 40 μέτρα, με το νότιο τμήμα να είναι βαθύτερο από το βόρειο.

Ο αρχικός κατασκευαστής ήταν η αγγλογαλλική TransManche Link (TML), μία κοινοπραξία 10 κατασκευαστικών εταιριών και 5 τραπεζών και από τις 2 χώρες. Η κατασκευή της κυρίως σήραγγας ξεκίνησε στις 22 Μαΐου 1991 και το τμήμα ολοκληρώθηκε το 1994. Το μήκος σήμερα είναι 50 χιλιόμετρα, τα 39 από τα οποία είναι υποθαλάσσια. Το 2004 7.276.675 επιβάτες ταξίδεψαν μέσω της σήραγγας με το Eurostar (το σιδηρόδρομο που χρησιμοποιήθηκε), ενώ τον ίδιο χρόνο το Eurotunnel μετέφερε 2.101.323 αυτοκίνητα, 1.291.207 φορτηγά και 63.467 λεωφορεία. Το σιδηροδρομικό φορτίο μέσω του καναλιού της Μάγχης αυξήθηκε κατά 8% το 2004, ενώ ο χρόνος μεταφοράς από την αρχή ως το τέλος του τούνελ διαρκούσε 20 λεπτά. Το συνολικό κόστος του έργου κυμάνθηκε στα 10 δις λίρες, μαζί με τα επιπλέον κόστη που εμφανίστηκαν στη διάρκεια του έργου. Η σήραγγα λειτούργησε με σημαντικές απώλειες, και οι μετοχές με τις οποίες χρηματοδοτήθηκε το έργο έχασαν το 90% της αξίας τους μεταξύ του 1989 και του 1998. Η εταιρία ανακοίνωσε απώλειες 1,33 δις λιρών το 2003 και 570 εκατομμύρια λιρών το 2004, ενώ βρίσκεται σε συνεχή διαπραγματεύσεις με τους κατασκευαστές της. Στην προσπάθειά της να αμυνθεί, η Eurotunnel αναφέρει έλλειψη χρήσης της υποδομής, ανικανότητα να ελκύσει επιχειρήσεις εξαιτίας των υψηλών χρεώσεων πρόσβασης, μεγάλο χρέος που δημιουργεί με τη σειρά του μεγάλο βάρος πληρωμής τόκου, και έναν όγκο κίνησης επιβατών και φορτίων 38% και 24% αντιστοίχως, ο οποίος είχε προβλεφτεί. Η αμερικανική κοινότητα πολιτικών μηχανικών έχει δηλώσει ότι η σήραγγα αυτή είναι ένα από τα 7 θαύματα του μοντέρνου κόσμου.

Το κανάλι της Μάγχης είναι ένα καλό παράδειγμα για όποιον σχεδιάζει ένα έργο όπου ο ιδιωτικός τομέας συμβάλει στην ανάπτυξη δημοσίων υποδομών. Το βασικό μήνυμα για κάποιον που θέλει να δημιουργήσει μία τέτοια συνεργασία είναι ότι το έργο πρέπει να δομηθεί από την αρχή έτσι ώστε οι ρόλοι και οι ευθύνες των εταίρων να είναι προσδιορισμένες πλήρως και αποδεκτές από όλους τους εμπλεκόμενους.

Το έργο αυτό αντιμετώπισε πολλά προβλήματα από την αρχή. Το πρώτο πρόβλημα που εμφανίστηκε ήταν ότι οι κυβερνήσεις δεν ήθελαν το κανάλι τόσο πολύ ώστε να πληρώσουν γι αυτό. Στην πραγματικότητα αυτό ήταν το πιο μεγάλο πρόβλημα από όλα τα υπόλοιπα.

Μετά από αρκετές απατηλές ενάρξεις, το έργο ξεκίνησε το 1973. Το Heath / Pompidou έργο περιλάμβανε ιδιωτική ισοτιμία και δάνεια τα οποία θα εγγυείτο η κυβέρνηση. Ήταν μία συμφωνία η οποία ενέπνεε κύμα βεβαιότητας βεβαιότητα ότι οι ιδιώτες επενδυτές θα ξεπλήρωναν τα χρέη τους, και βεβαιότητα ότι ο δημόσιος τομέας θα σταματούσε τη χρηματοδότηση, πράγμα το οποίο έγινε μετά από 2 χρόνια. Δέκα χρόνια μετά η γαλλική και η βρετανική κυβέρνηση συμφώνησαν τελικά να διευκολύνουν την κατασκευή αυτού του έργου (το οποίο σήμερα ονομάζεται Eurotunnel), υπό έναν όρο – δεν θα υπήρχε καμία δημόσια χρηματοδότηση. Για να αποφευχθεί κάθε οικονομική συμμετοχή, επέτρεψαν σε μία Αγγλογαλλική κοινοπραξία να σχεδιάσει, να χρηματοδοτήσει οικονομικά, να κατασκευάσει και να λειτουργήσει το τούνελ δίνοντας το ρίσκο αποκλειστικά και μόνο στους κατασκευαστές. Επιπλέον απομόνωσαν τους εαυτούς τους από κάθε ευθύνη για επιτυχία ή αποτυχία.

Αυτή η ενέργεια οδήγησε στο δεύτερο πρόβλημα επειδή στην ουσία δεν υπάρχει έτοιμος φυσικός ιδιοκτήτης ενός σχεδίου υποδομής μεταφορών, αν ο δημόσιος τομέας αποσύρει τη συμμετοχή του. Είναι κατ' αναλογία ευκολότερο να βρεθεί ένας ιδιοκτήτης για ένα έργο ενέργειας ή τηλεπικοινωνίας, αλλά για τις δημόσιες μεταφορές είναι διαφορετικά τα πράγματα.

Το τρίτο πρόβλημα σαν αποτέλεσμα ήταν ότι η παραχώρηση δόθηκε σε εκείνους που προώθησαν το έργο και όχι σε κάποιον που αντιπροσώπευε τον μελλοντικό ιδιοκτήτη και χειριστή. Αυτοί που προώθησαν το τούνελ ήταν μία ομάδα τραπεζιτών και κατασκευαστών. Αμέσως μετά την ανακοίνωση, οι περισσότεροι από τους κατασκευαστές της κοινοπραξίας αποσύρθηκαν για να δημιουργήσουν την TML, την

εταιρία κατασκευής της σήραγγας. Οι τραπεζίτες δημιούργησαν ένα συνδικάτο δανεισμού. Και οι 2 ομάδες εντωμεταξύ έκαναν συμβόλαιο ή συμφωνίες με τον ιδιοκτήτη. Υπήρχε ένας φορέας επονομαζόμενος Maitre d' Oeuvre ο οποίος ανέλαβε να προστατεύσει τα ενδιαφέροντα της κυβέρνησης και των τραπεζών.

Επιπλέον, οι μεγάλες στρατηγικές αποφάσεις που πάρθηκαν από τις τράπεζες και τους κατασκευαστές για το συμβόλαιο άφηναν την Eurotunnel με ένα τέταρτο πρόβλημα. Με δεδομένο τον κερδοσκοπικό χαρακτήρα των προτάσεων κανείς από τους προμηθευτές δεν ήταν διατεθειμένος να ρισκάρει χρήματα για το σχεδιασμό του έργου. Το κόστος και ο υπολογιζόμενος χρόνος μπορούσαν μόνο να προβλεφθούν, αλλά μόνο στα χαρτιά. Κάτω από την πίεση των τραπεζών, οι κατασκευαστές ανέλαβαν την κατασκευή του τούνελ μέσα σε 6,5 χρόνια ακόμα κι αν ήξεραν ότι θα χρειαζόντουσαν τουλάχιστον 7. Εναντία σε όλες τις εξειδικευμένες συμβουλές το πιο αβέβαιο μέρος του έργου (ο πολύπλοκος εξοπλισμός για τον οποίο δεν υπήρχε διευκρίνιση παρά μόνο μία σειρά συγκεκριμένων προτύπων) αφέθηκε σε μία εφάπαξ βάση, προφανώς με την πεποίθηση ότι αυτή η βάση σήμαινε ένα συγκεκριμένο ποσό. Αυτή η απόφαση δημιούργησε πρόβλημα στο μέλλον, όταν οι κατασκευαστές αντέδρασαν και ζήτησαν να μειωθούν τα προσυμφωνημένα κόστη, ενώ ο ιδιοκτήτης αντιδρούσε για τα εφ' όρου ζωής κόστη και τις αντιλήψεις των πελατών. Ο ιδιοκτήτης, προφανώς, δεν είχε ευκαιρία να λάβει μεγάλες τιμές μέσω ανταγωνιστικής προσφοράς.

Το πέμπτο πρόβλημα εμφανίστηκε μετά. Εξαιτίας των εκτεταμένων απαιτήσεων για διαφάνεια λόγω της συμμετοχής εταιρίας εισηγμένης σε 3 χρηματιστήρια, καθώς και την εντελώς δημόσια πλατφόρμα που προσφέρθηκε στους αντιπάλους από το κοινοβούλιο και τον τύπο, υπήρξαν ελάχιστα μυστικά. Οι αντίπαλοι προσπάθησαν να το εκμεταλλευτούν και να καταστρέψουν το έργο και, με διάφορους τρόπους, σχεδόν το πέτυχαν.

Το έκτο πρόβλημα ήταν η «ρηγή τσέπη». Το Eurotunnel δεν είχε ιστορικό εσόδων, ούτε κερδών, και ούτε χειροπιαστά περιουσιακά στοιχεία να χρησιμοποιήσει ως εγγύηση για τα δάνειά του. Το κύριο τμήμα των οικονομικών του έργου γι αυτό το λόγο θα έπρεπε να εμφανιστεί με τη μορφή πολύ ακριβών δανείων. Πριν απελευθερωθούν τα δάνεια, το Eurotunnel έπρεπε να ξοδέψει ισότιμα σημαντικά κεφάλαια. Αυτό, σε καιρούς που

δεχόταν αδυσώπητη επίθεση από τους ανταγωνιστές και ήταν αρκετά μη δημοφιλές σε μεγάλο αριθμό ατόμων στην Αγγλία.

Το έβδομο πρόβλημα ήταν ότι το έργο ήταν εγκλωβισμένο σε περιορισμένα, μακροχρόνια και μεγάλα δάνεια ακόμα και όταν το ρίσκο άλλαξε προς το καλύτερο. Μετά από 4,5 χρόνια λειτουργίας έγινε δυνατή η συμφωνία μόνο για επαναπροσδιορισμό μικρού μέρους του δανείου.

Η κοινοπραξία τραπεζών ήταν δυσκίνητη. Πέρασαν αρκετά χρόνια προκειμένου να εξασφαλιστούν χρήματα από τις τράπεζες που ήταν επιφυλακτικές. Πρόβλημα νούμερο οκτώ.

Το ένατο πρόβλημα αναφέρεται στις κυβερνήσεις. Παρόλο που απείχαν οικονομικά, ήταν έτοιμες να επηρεάσουν το σχεδιασμό και το κόστος του έργου με τη δικαιολογία της δημόσιας ασφάλειας. Ένα παράδειγμα ειδικά περιλάμβανε τις πόρτες που υπήρχαν για την πρόσβαση στα βαγόνια. Τα τρένα είχαν σχεδιαστεί και βρισκόνταν ήδη υπό κατασκευή. Οι έξοδοι κινδύνου μεταξύ των βαγονιών είχαν πλάτος 60 cm. Σε αυτό το σημείο η Intergovernmental Commission η οποία ήλεγχε το έργο επέμενε οι έξοδοι να πλατύνουν στα 70 cm, μέγεθος κατάλληλο για τα επίπεδα που επικρατούσαν τότε. Αυτή η απόφαση από μόνη της κόστισε 40 εκατομμύρια λίρες παραπάνω και 9 μήνες καθυστέρηση. Οι κυβερνήσεις άλλωστε ήταν προστατευμένες από οικονομική ανάμειξη, ακόμα και όταν αυξάνονταν το κόστος εξαιτίας δικών τους αποφάσεων.

Το μοντέλο του καναλιού της Μάγχης δεν έχει τα ίδια αποτελέσματα παντού. Για τη σιδηροδρομική γραμμή του καναλιού υπήρχε ένας υπολογισμός προκειμένου να αποφευχθούν οι δυσκολίες που αντιμετώπισε το Eurotunnel. Ο αρχικός σχεδιασμός έγινε από τις κυβερνήσεις. Τα έσοδα από τη Eurostar και τα κεφάλαια προσφέρθηκαν από την κυβέρνηση προκειμένου να υπάρξει βοήθεια στη χρηματοδότηση. Οι κατασκευαστές επιλέχθηκαν ύστερα από διαγωνισμό. Παρά τα οφέλη, το σχέδιο κατέρρευσε και μετατράπηκε σε επένδυση δημόσιου τομέα.

Η ιστορία χωρίς αμφιβολία θα προσφέρει μία πλήρη εξήγηση γιατί το έργο απέτυχε. Μία πιθανή εξήγηση είναι ότι η επιλογή των κατασκευαστών, μέσω της διαδικασίας έντονου ανταγωνισμού, ανάγκασε τους διεκδικητές να κάνουν ουτοπικές προβλέψεις τόσο κόστους όσο και εσόδων, τα οποία, στο τέλος, δεν μπορούσαν να επιτευχθούν. Η επιλογή

των αναδόχων θα πρέπει να βασίζεται αποκλειστικά στο βαθμό επιχορήγησης που απαιτείται από κάθε συμμετέχοντα ανταγωνιστή.

Οι προσπάθειες να λυθούν τα προβλήματα οδήγησαν στη μείωση του αριθμού των τρένων κάθε ώρα καθημερινά από 4 στα 2, στη μείωση του προσωπικού και στην εκσυγχρόνιση της επιχείρησης. Το 2005, η βρετανική και η γαλλική κυβέρνηση διερεύνησαν την πιθανότητα κατασκευής μίας δεύτερης σήραγγας μέσα στο κανάλι, όπως απαιτούσε η αρχική συμφωνία, αλλά η απόφαση δεν έχει ακόμα ληφθεί λόγω οικονομικής κατάστασης.

Αν όντως προχωρήσει η κατασκευή αυτή, θα πρέπει, προκειμένου να αποφευχθούν οι δυσκολίες, να διασφαλιστεί ότι:

- Οι ρόλοι και οι ευθύνες των κυβερνήσεων θα είναι καθορισμένοι από την αρχή και θα παραμείνουν όπως συμφωνηθεί μέχρι το τέλος
- Θα υπάρχει ένας ισχυρός ιδιοκτήτης από την αρχή
- Οι κατασκευαστές θα επιλεγθούν ύστερα από διαγωνισμό, αφού όμως έχει προηγηθεί ένα ουσιαστικό προ-σχέδιο
- Η χρηματοδότηση θα αυξάνεται με τη μορφή και την τιμή που θα αντανakλά ακριβώς τα ρίσκα

2.3 Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ³¹

Η εμπειρία της Γαλλίας στα συστήματα παραχώρησης αφορούν κυρίως στην κατασκευή, συντήρηση λειτουργία και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων. Ήδη από το 1955 η χώρα χρησιμοποιεί το σύστημα, ενώ σήμερα διαθέτει το τρίτο μεγαλύτερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων παγκοσμίως (μετά τις ΗΠΑ και τη Δυτική Γερμανία). Η γαλλική εμπειρία διαρθρώνεται σε έξι χρονικές περιόδους εφαρμογής διαφορετικών συστημάτων παραχώρησης:

³¹ ΕΠΙΣΗΜΗ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ CAN (CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES), <http://www.cna-autoroutes.com/>

1955 – 1969: Εισαγωγή του συστήματος διοδίων και δημιουργία των δημόσιων οργανισμών

Την περίοδο αυτή κατασκευάστηκαν 1.560 χλμ. αυτοκινητοδρόμου, 1.060 από τα οποία πραγματοποιήθηκαν από παραχώρηση.

Η προσπάθεια της γαλλικής κυβέρνησης και του Υπουργείου Δημοσίου Έργων ήταν να αξιοποιηθεί το πλεονέκτημα του μηχανισμού παραχώρησης εκτιμώντας ότι αποτελεί έναν από τους καλύτερους μηχανισμούς εξεύρεσης πόρων για την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων. Η εξεύρεση πρόσθετων ιδιωτικών πόρων για την κατασκευή του γαλλικού οδικού δικτύου έδωσε δυνατότητα μείωσης των κρατικών δαπανών για την κατασκευή των έργων.

Οι δημόσιες αρχές είχαν πέραν της ευθύνης χρηματοδότησης ρυθμιστικό ρόλο την προστασία του κοινωνικού συνόλου σε θέματα περιβάλλοντος, ασφάλειας και προστασίας του καταναλωτή.

Η Αρχή Παραχώρησης έπρεπε να εξασφαλίσει την σταθερότητα του νομικού πλαισίου.

Προϋπολογιστικοί περιορισμοί οδήγησαν σε ένα μηχανισμό, σύμφωνα με τον οποίο ο χρήστης των οδών θα στήριζε το κόστος της χρηματοδότησης για τις περισσότερες απαραίτητες μοντέρνες οδικές υποδομές. Επειδή οι παραχωρησιούχοι αυτοκινητοδρόμων δεν ήταν δυνατό να ανταποκριθούν χρονικά στον δανεισμό, το κράτος επιδότησε τις πρώτες συνδέσεις αυτοκινητοδρόμων σε ποσοστά μεταξύ 30 – 50% και σε κάποιες περιπτώσεις παρείχε και προκαταβολές. Όταν η οικονομική κατάσταση των παραχωρησιούχων αυτών εταιριών θα σταθεροποιούνταν, το κράτος θα έπρεπε να αποπληρωθεί για τις ενισχύσεις που πρόσφερε.

Η παραχώρηση των αυτοκινητοδρόμων αφορούσε σε μια περίοδο 30 ετών περίπου. Οι χρονικές σειρές όμως των εσόδων – εξόδων δεν ήταν θετικές για την πρώτη ημιπερίοδο εκμετάλλευσης, αφού οι χρεώσεις από δανεισμό αφορούσαν στα πρώτα 15 έτη, ενώ τα μεγαλύτερα έσοδα άρχιζαν να γίνονται ορατά τα τελευταία 15 έτη.

Εξαιτίας των αυξημένων εξόδων στην αρχή της περιόδου παραχώρησης, στην οποία τα έσοδα ήταν περιορισμένα αφού ο φόρτος της οδού παρέμενε χαμηλός, η πρώτη περίοδος θεωρήθηκε κρίσιμη για τον παραχωρησιούχο. Η οικονομική στήριξη από τον δημόσιο τομέα ήταν σημαντική σε αυτό το πρώτο στάδιο.

Η από τις 18 Απριλίου 1955 πράξη σχετικά με τους αυτοκινητοδρόμους επέτρεψε στην κυβέρνηση να παραδώσει την κατασκευή και τη λειτουργία των τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων της χώρας σε επιχειρήσεις στις οποίες το Κράτος κατείχε ένα σημαντικό μερίδιο μετοχών. Πέντε τέτοιες ημικρατικές επιχειρήσεις, που ήταν γνωστές ως Παραχωρησιούχες Εταιρίες Αυτοκινητοδρόμων Μεικτής Οικονομίας (Sociétés d'Économie Mixte Concessionnaires d'Autoroutes - SEMCAs), δημιουργήθηκαν μεταξύ του 1956 και του 1963. Οι εταιρείες αυτές ήταν οι εξής:

Société de l'autoroute Estérel - Côte d'Azur, Alpes (ESCOTA) in 1956

Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF, ex-SAVR) in 1957

Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR, ex-SAPL) in 1961

Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN) in 1963

Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) in 1963

Ουσιαστικά λουπόν, στην περίοδο αυτή το σύστημα των παραχωρήσεων ήταν στα χέρια φορέων του Δημοσίου, με το σχήμα, όχι την ουσία, των εταιριών μεικτής οικονομίας με κύριο μέτοχο το Δημόσιο.

1970 – 1981: Εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα και ενδυνάμωση της προσέγγισης συνεργασίας

Την περίοδο αυτή κατασκευάστηκαν 4.920 χλμ. αυτοκινητοδρόμων, 3.730 από τα οποία πραγματοποιήθηκαν από παραχώρηση.

Στόχος αυτής της περιόδου ήταν η διεύρυνση της προσπάθειας κατασκευής έργων κινητοποιώντας το ιδιωτικό κεφάλαιο και αναπτύσσοντας την αποδοτική διαχείριση. Η ώθηση δόθηκε κυρίως μέσω της:

- Παροχής ενίσχυσης στον ιδιωτικό τομέα (χρηματοδότηση και διαχείριση)
- Παροχής αυτονομίας στους υφιστάμενους οργανισμούς
- Διατήρησης της κρατικής οικονομικής στήριξης

Η στενότερη ανάμιξη του ιδιωτικού τομέα σε έργα υποδομών απέτέλεσε σημαντικό παράγοντα για την επιτυχία. Σε αντίθεση με παλαιότερα, όπου η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα αφορούσε μόνο στην κατασκευή, σε αυτή τη φάση οι ιδιωτικές εταιρίες διαχειρίζονται επιτυχώς την κατασκευή, αλλά και τη συντήρηση και τη λειτουργία δραστηριοτήτων.

Την περίοδο αυτή η οικονομική στήριξη του κράτους ήταν ακόμη απαραίτητη. Παρόλα αυτά, οι πρώτες εταιρίες αναλάμβαναν καινούργια τμήματα αυτοκινητοδρόμων με πολύ μικρή ή καμία οικονομική ενίσχυση, μέσω του συστήματος υποθήκης παλαιότερων τμημάτων. Το κράτος συνέχισε να παίζει ενεργό ρόλο, ιδιαίτερα στην παρακολούθηση της παραχώρησης. Η ενδυνάμωση της θέσης του παραχωρησιούχου τροποποίησε τον κρατικό ρόλο, χωρίς όμως να τον αποδυναμώνει.

Το 1970, η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε να πραγματοποιήσει παραχωρήσεις σε ιδιωτικές εταιρίες που συστάθηκαν από κατασκευαστικές εταιρίες και τράπεζες. Τέσσερις ιδιωτικές εταιρίες δημιουργήθηκαν στο διάστημα 1970 – 1973:

Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes (Cofiroute)

Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA)

Société de l'Autoroute de la Côte Basque (ACOBA)

Société des Autoroutes Paris - Est - Lorraine (APEL).

Το νέο εγχείρημα δεν ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένο, και αιτία ήταν οι πετρελαϊκές κρίσεις την περίοδο αυτή. Σημαντικό ήταν και το γεγονός του ότι οι ιδιώτες που πραγματοποίησαν τα έργα είχαν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για το κατασκευαστικό μέρος της σύμβασης παρά για τη λειτουργία, ενώ το δημόσιο φρόντιζε να ανταποκρίνεται στον παραδοσιακό του ρόλο.

3) 1982 – 1994: Επιχορήγηση σε όλη την επικράτεια της χώρας προκειμένου να ξεπεραστεί η κρίση

Την περίοδο αυτή κατασκευάστηκαν 6.975 χλμ. αυτοκινητοδρόμων, 5.490 από τα οποία πραγματοποιήθηκαν από παραχώρηση.

Η περίοδος σηματοδεύτηκε από:

- Μικρότερες περιόδους δανεισμού
- Αύξηση των επιτοκίων
- Αύξηση στο κόστος κατασκευής
- Μείωση των τιμών αύξησης της κίνησης

Το αποτέλεσμα ήταν μια μεγάλη κρίση ταμειακών ροών για τις περισσότερες ιδιωτικές εταιρίες που είχαν συμβάσεις παραχώρησης. Οι δημόσιοι οργανισμοί αντίθετα που είχαν

εμπλακεί στην κατασκευή του οδικού δικτύου, είχαν το πλεονέκτημα της εκμετάλλευσης του παλαιότερου δικτύου και κάποιοι από αυτούς είχαν τη δυνατότητα να αποπληρώσουν τις προκαταβολές, που όφειλαν στο κράτος. Αυτές οι προκαταβολές μεταφέρθηκαν σε ένα κρατικό ίδρυμα «*Autoroutes de France*» στο οποίο ανατέθηκε η επαναχρηματοδότηση των ζημιολόγων δημόσιων οργανισμών. Με την οικονομική αποκατάσταση των παραχωρησιούχων εταιριών, η γαλλική κυβέρνηση το 1988 αποφάσισε οι καινούργιες συνδέσεις των αυτοκινητοδρόμων να κατασκευαστούν, χωρίς καμία κρατική οικονομική συνεισφορά.

Η μέθοδος της υποθήκης νέων οδικών τμημάτων από παλιά, από μια μεμονωμένη εταιρία ή ομάδα εταιριών είχε ως συνέπεια να ξεπεραστούν τα οικονομικά προβλήματα και να σταματήσει η παροχή της αρχικής κρατικής οικονομικής στήριξης. Παρόλα αυτά το σύστημα αυτό θα μπορούσε να αμφισβητηθεί για την παροχή προτεραιότητας στις παραχωρήσεις.

Οι οικονομικές συνθήκες άρχισαν να χειροτερεύουν το 1973 αναγκάζοντας τις αρχές να αναδιαρθρώσουν το σύστημα αυτοκινητοδρόμων. Το κράτος πήρε τον έλεγχο τριών ζημιολόγων ιδιωτικών εταιριών (APEL, ACOBA, APEL) και δημιούργησε έναν μηχανισμό για την εξεύρεση πόρων ανάμεσα στις SEMCAs. Το σύστημα αυτό διαχειριζόταν από μια δημόσια αρχή, την «Αυτοκινητόδρομοι Γαλλίας» (*Autoroutes de France – ADF*), που ιδρύθηκε το 1983.

Οι SANEF και APEL συγχωνεύτηκαν για να δημιουργήσουν τη SANEF στο τέλος του 1985, μειώνοντας τον αριθμό των λειτουργουσών επιχειρήσεων σε εννέα. Οκτώ από αυτές ήταν SEMCAs (συμπεριλαμβανομένου της ATMB, η οποία δεν χρηματοδοτείται από την CNA).

Το 1987, η κυβέρνηση αποφάσισε να ενισχύσει τις SEMCAs παρέχοντας ενίσχυση με τη μορφή μετοχικού κεφαλαίου. Συγχρόνως, κατήργησε το σύστημα προκαταβολής μετρητών.

Την 1η Ιανουαρίου 1991, η Société de l'Autoroute de la Côte Basque (ACOBA) συγχωνεύτηκε με την Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) για να διαμορφωθεί μια ενιαία εταιρία, την ASF. Το 1992, το ADF απέκτησε ένα 49% μεριδίου της SFTRF.

Από το τέλος του 1993, κάποιες λειτουργούσες εταιρίες είχαν επιστρέψει όλες τις προκαταβολές στο Κράτος, αφού η αύξηση των εσόδων από τη συλλογή τελών διοδίων είχε ως αποτέλεσμα την παραγωγή πλεονάσματος ταμειακών ροών.

Αυτή η κατάσταση υπογράμμισε τις διαφορές σχετικά με την οικονομική θέση των εταιριών. Η μεταρρύθμιση του συστήματος αυτοκινητοδρόμων έδειχνε απαραίτητη, λαμβάνοντας υπόψη την υποχρέωση της γαλλικής κυβέρνησης να επιταχύνει το πρόγραμμα κατασκευής αυτοκινητόδρομων από το 1994.

1994 - 1997: Τάση προς ένα πολυπλοκότερο οδικό δίκτυο

Την περίοδο αυτή κατασκευάστηκαν 8.940 χλμ. αυτοκινητοδρόμων, 6.490 από τα οποία πραγματοποιήθηκαν από παραχώρηση.

Από το 1994, ο τομέας των παραχωρησιούχων περιλαμβάνει

- 6 δημόσιους οργανισμούς ομαδοποιημένους σε 3 περιφερειακές μονάδες: SANEF/SAPN, SAPRR/AREA, ASF/ESCOTA, όπου ο πρώτος από κάθε ομάδα να είναι η μητρική εταιρία της δεύτερης. Το κράτος, το κρατικό ίδρυμα «*Autoroutes de France*» και το «*Caisse des Dépôts et Consignations*» κατέχουν το 99% περίπου του κεφαλαίου των μητρικών εταιριών, που έχουν ισοδύναμο μερίδιο στην θυγατρική τους. Το υπόλοιπο του κεφαλαίου αποτελείται από τοπικά μερίδια.
- 2 μικτού χαρακτήρα οργανισμούς, ένας από τους οποίους λειτουργεί το τούνελ του Mont – Blanc (ATMB) και ο άλλος το τούνελ του Fréjus (AFTRF).
- 1 ιδιωτική εταιρία, την COFIROUTE

Με τα έσοδα από παλιότερους αυτοκινητόδρομους χρηματοδοτείται η κατασκευή των νέων, οι οποίοι δεν έχουν μεγάλη κίνηση στα πρώτα έτη λειτουργίας τους. Τα ρευστά περιουσιακά στοιχεία των 6 μικτού χαρακτήρα οργανισμών επιχορηγούνται από κάθε ομάδα με προκαταβολές από τις μητρικές εταιρίες στις θυγατρικές, με προνομιακούς όρους. Το κράτος που είναι η αρχή παραχώρησης καθορίζει τα τελικά σχέδια των οδών και τις προτεραιότητες.

Οι χρηματοδοτικές ρυθμίσεις για τους αυτοκινητόδρομους, που πραγματοποιήθηκαν στη Γαλλία, με την από 18 Απριλίου 1955 πράξη, έδωσαν στο κράτος τη δυνατότητα να δημιουργήσει ένα σύγχρονο σύστημα αυτοκινητόδρομων, χωρίς ουσιαστικά συμβολή από τον κρατικό προϋπολογισμό. Σήμερα, το σύστημα πρέπει να μεταρρυθμιστεί, προκειμένου να προσαρμοστεί στο παρόν νομικό περιβάλλον και να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα στο νέο πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο.

Η μεταρρύθμιση που προωθήθηκε το 2000 είχε τρεις στόχους:

- Να εντείνει τον ανταγωνισμό για την παροχή των νέων παραχωρήσεων αυτοκινητόδρομων.
- Να δώσει στο σύστημα αυτοκινητόδρομων τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους για την ολοκλήρωση των προγραμμάτων κατασκευής.
- Να εξασφαλίσει μεγαλύτερη ουδετερότητα, όσον αφορά στις επιλογές μεταξύ των τύπων επένδυσης και μεταξύ των συστημάτων μεταφοράς.

Αυτά τα μέτρα έχουν αποφέρει θετικές επιπτώσεις στο εισόδημα από τη λειτουργία και στην πληρωμή των μερισμάτων από τις SEMCAs στους μετόχους τους, κυρίως στο γαλλικό κράτος. Αποτέλεσμα είναι η κυβέρνηση να έχει νέους πόρους, ώστε να συμβάλει στη χρηματοδότηση της επέκτασης οδικών τμημάτων και του σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι γαλλικές αρχές συμβουλευτήκαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις νέες ρυθμίσεις της μεταρρύθμισης, και κυρίως για την διεύρυνση των παραχωρήσεων των SEMCA. Στις 24 Οκτωβρίου 2000, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανήγγειλε ότι ήταν σύμφωνη με την προγραμματισμένη μεταρρύθμιση της γαλλικής κυβέρνησης στο λειτουργών σύστημα παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων. Έτσι η γαλλική κυβέρνηση προχώρησε στον καθορισμό των αναγκαίων όρων για την εφαρμογή της μεταρρύθμισης αυτοκινητόδρομων.

Με την εναρμόνιση του νομικού και οικονομικού καθεστώτος των SEMCAs, με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, η γαλλική κυβέρνηση ήταν σε θέση να αναγγείλει, στις 16 Οκτωβρίου 2001, τη διάθεση μειοψηφικού πακέτου μετοχών της ASF, σε δημόσια εγγραφή. Αυτή ήταν η πρώτη ιδιωτικοποίηση τέτοιου είδους.

Η ιδιωτικοποίηση αφορούσε στην τοποθέτηση της πλειοψηφίας των μετοχών στην ASF, που ανήκαν στην ADF στην αγορά, με στόχο την αύξηση κεφαλαίου της ASF κατά €

800 εκατομμύρια. Η διαδικασία περιελάμβανε ανοιχτή δημόσια προσφορά στη Γαλλία, διεθνή εισαγωγή μέρους των μετοχών και μια ειδική προσφορά για τους υπαλλήλους.

Τα € 1,8 δισεκατομμύρια από την πώληση μεριδίων της ASF μεταβιβάστηκαν στο γαλλικό κράτος, υπό τον όρο του άρθρου 34 της πράξης προϋπολογισμών του 2002 την 28η Δεκεμβρίου 2001. Το κράτος δέσμευσε 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ του συνόλου του κεφαλαίου στο ταμείο συνταξιοδότησης, για να χρηματοδοτήσει τον τομέα αεροπορίας, και για να ενισχύσει την τράπεζα για την ανάπτυξη των μικρών και μέσου μεγέθους επιχειρήσεων (BDPME). Το υπόλοιπο των 300 εκατομμυρίων ευρώ χρησιμοποιήθηκε ως κεφάλαιο για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, υπό τον όρο του άρθρου 3 του νόμου της 3ης Ιανουαρίου 2002, για την ασφάλεια των συστημάτων υποδομής και μεταφορών.

2.4 Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ³²

Η εμπειρία των ΣΔΙΤ στην Πορτογαλία αποδεικνύει την αποτελεσματικότητά τους στα διαρκώς αναπτυσσόμενα έργα υποδομής και στην καλυτέρευση της ποιότητας των δημοσίων υπηρεσιών. Ο τελικός σκοπός βέβαια δεν είναι απλώς η αποτελεσματικότητα, αλλά και η οικονομική αποδοτικότητα. Από αυτή τη σκοπιά τα ΣΔΙΤ στην Πορτογαλία δεν πέτυχαν όσο θα μπορούσαν. Σε κάποιο βαθμό, αυτό ήταν αναπόφευκτο, αφού όταν η Πορτογαλία ξεκίνησε να ασχολείται με τα ΣΔΙΤ, μια δεκαετία πριν, δεν υπήρχε κανένα επιτυχημένο πρότυπο που θα μπορούσε να ακολουθήσει. Εξαιτίας αυτού, πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο για τα ΣΔΙΤ – ειδικά μια πιο αυστηρή αξιολόγηση τους, οι μακροπρόθεσμες δημοσιονομικές συνέπειες, και οι συμβατικοί μηχανισμοί που τις υποστηρίζουν – στοχεύουν στο να διασφαλίσουν την αποτελεσματικότητα στην παροχή των υπηρεσιών στις υποδομές.

Η Πορτογαλία κέρδισε σημαντική εμπειρία στα ΣΔΙΤ. Αυτές οι συμπράξεις τυπικά βασίζονται σε μακρόχρονα συμβόλαια – συχνά για μια περίοδο 30 ετών – μεταξύ ενός δημοσίου σώματος και μιας ιδιωτικής κοινοπραξίας. Απαιτούν ο ιδιωτικός σύνεταρος να

³² MONTEIRO RUI SOUSA, «Public-Private Partnerships Some lessons from Portuguese experience», Luxembourg, 20/01/2205, Conference on Economics & Finance.

παρέχει μια δημόσια υπηρεσία – χρησιμοποιώντας μια υπάρχουσα κρατική περιουσία – ή να σχεδιάσει, να κατασκευάσει, να διατηρήσει και να λειτουργήσει τις υποδομές. Η χρηματοδότηση τους προήλθε από ιδιωτικούς και δημόσιους πόρους. Στην αρχή, οι ΣΔΙΤ επικεντρώθηκαν στις μεταφορές –ειδικά στους αυτοκινητόδρομους – αλλά ύστερα από λίγο το μοντέλο επεκτάθηκε και σε άλλους τομείς, ιδιαίτερα στον τομέα της υγείας.

Η Πορτογαλία προφανώς δεν είναι η μόνο χώρα της ΕΕ που εφαρμόζει τη μέθοδο των ΣΔΙΤ. Παρόλα αυτά, ο βαθμός που αυτές σχετίζονται με τις συνολικές επενδύσεις και ειδικά με το ΑΕΠ, είναι ο υψηλότερος σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Σε σχέση με χώρες που έχουν υψηλότερο εισόδημα ανά κάτοικο – όπως η Μεγάλη Βρετανία – οι ΣΔΙΤ στην Πορτογαλία συχνά υποδηλώνουν περισσότερο μια μεγάλη επέκταση των πάγιων υποδομών, αντί για μια μικρή προσθήκη σε υφιστάμενες υποδομές. Αυτό το χαρακτηριστικό, που εμφανίζεται περισσότερο στο οδικό δίκτυο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη όταν αναλύεται η εμπειρία τους στην Πορτογαλία.

Αρχικά, όπως προαναγγέλθηκε, οι ΣΔΙΤ εφαρμόστηκαν κυρίως στον τομέα των μεταφορών (σε αυτοκινητόδρομους, σιδηρόδρομους και γραμμές τραμ). Αντανακλώντας την αποτελεσματικότητά τους σε γρήγορα αναπτυσσόμενες υποδομές και στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών, έγιναν δεκτές από τους χρήστες και το κοινό γενικά. Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι η γέφυρα Vasco da Gama, η οποία δόθηκε σε λειτουργία κάτω από αυστηρό χρονοδιάγραμμα εξαιτίας της Παγκόσμιας Έκθεσης το 1998. Γενικότερα, το οδικό πρόγραμμα τους, παρόλο που υπέφερε από καθυστερήσεις εξαιτίας εγκρίσεων που αφορούσαν το περιβάλλον, βελτίωσε τους ρυθμούς ανάπτυξής του. Αλλά η επιτυχία δεν περιορίστηκε στον τομέα των οδικών δικτύων: η σιδηροδρομική υπηρεσία Fertagus, για παράδειγμα, μπορεί να θεωρηθεί υποδειγματική σε ότι αφορά την εμπιστοσύνη σε υπηρεσίες και την ποιότητα. Ο πίνακας 7 αναφέρει τα μεγαλύτερα έργα ΣΔΙΤ που λειτούργησαν τα τελευταία χρόνια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7. ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ (PPPs) ΣΤΗΝ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

ΕΡΓΑ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΓΟΥ	ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ	ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟ ΤΟΜΕΑ
		(σε εκατομ. ευρώ)	(σε εκατομ. ευρώ)
Lusoponte (Γέφυρα Vasco de Gama)	τελειωμένο	1 027	503
AENOR (αυτοκινητόδρομοι με διόδια)	κατασκευάζεται	846	372
AEA (αυτοκινητόδρομοι με διόδια)	τελειωμένο	1 554	86
Shadow toll programme (7 μέρη)	κατασκευάζεται	3 428	7 616
Litoral Centro (αυτοκινητόδρομοι με διόδια)	κατασκευάζεται	156	-45
Grande Lisboa (αυτοκινητόδρομοι με διόδια)	φάση προσφοράς	—	--
Douro Litoral (αυτοκινητόδρομοι με διόδια)	φάση προσφοράς	—	--
Fertagus suburban rail service επιπλέον διαπραγματεύσεις	τελειωμένο,	39	--
Metro Sul do Tejo tram system	κατασκευάζεται	269	269
Metro Ligeiro Do Mondego	προετοιμασία προσφορών	—	--
High speed railways	αρχικές μελέτες	—	--
Hospital programme (10 ξενοδοχεία)	τα 2 σε φάση προσφοράς	—	--

Όσον αφορά στις μεταφορές, δύο νέοι αυτοκινητόδρομοι πρόκειται να δημιουργηθούν, ενώ άλλοι είναι ήδη έτοιμοι: ορισμένες γραμμές τραμ και σιδηροδρόμων βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση ή ετοιμάζονται: μερικά μεγάλα δημόσια έργα, όπως το σύστημα τραμ Porto, κόστους 3 εκατομμυρίων ευρώ, θα κατασκευαστεί με χρήση ΣΔΙΤ. Επίσης, το ταχύ σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να έχει ένα στοιχείο ΣΔΙΤ και η πιθανότητα της μετατροπής των υπηρεσιών δημόσιου τομέα σε ΣΔΙΤ θεωρείται πολύ πιθανό.

Εκτός από τον τομέα μεταφορών, το μοντέλο ΣΔΙΤ εφαρμόζεται και στον τομέα της υγείας, ενώ μελέτες ασχολούνται με τη διαχείριση των υδάτων και αποβλήτων, την στέγαση φοιτητών και τις φυλακές. Ειδικά, ένα μεγάλο νοσοκομειακό πρόγραμμα ΣΔΙΤ τίθεται σε λειτουργία, αποτελούμενο από 10 νοσοκομεία, 3 στα οποία έχουν ήδη υποβληθεί προσφορές. Τα εξέχοντα χαρακτηριστικά αυτών των ΣΔΙΤ βασίζονται στο γεγονός του ότι ο ιδιωτικός τομέας όχι μόνο θα διαχειρίζεται τις νοσοκομειακές εγκαταστάσεις (όπως έχει παραδοσιακά γίνει στην περίπτωση των νοσοκομειακών ΣΔΙΤ στη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα) αλλά θα παρέχει και κλινικές υπηρεσίες. Επιπροσθέτως με το νοσοκομειακό αυτό πρόγραμμα, υπάρχουν σχέδια για μικρότερα

έργα όπως η αποκατάσταση κλινικών και κέντρων βοήθειας, που θα παρέχουν υπηρεσίες υγείας.

Ενώ οι ΣΔΙΤ στην Πορτογαλία ήταν αποτελεσματικές στο να βελτιώσουν την ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών ποιότητας, δεν είναι σίγουρο ότι ήταν αποτελεσματικές από τη γενικότερη οικονομική άποψη. Αρχικά, ενώ παρείχαν βραχύχρονη δημοσιονομική απαλλαγή, μερικά προγράμματα και έργα ΣΔΙΤ είχαν σημαντική μέση ή μακροχρόνια δημοσιονομική επίπτωση. Το πρόβλημα εδώ είναι ότι ο παραδοσιακός ετήσιος κυβερνητικός προϋπολογισμός ήταν ανεπαρκής στο να αντιμετωπίσει μακροχρόνιες δημοσιονομικές δεσμεύσεις τις οποίες η κυβέρνηση έχει εισάγει στις ΣΔΙΤ.

Οι δυσμενείς δημοσιονομικές επιπτώσεις ανέκυψαν ως αποτέλεσμα μη βέλτιστου καταμερισμού ρίσκου. Κατά κύριο λόγο, αυτό δεν συνέβη επειδή οι επίσημοι κανόνες καταμερισμός ρίσκου ήταν ανεπαρκείς, αλλά γιατί, στην πράξη, τέτοιοι κανόνες μπορεί να αλλάξουν κάτω από ειδικές συνθήκες για το όφελος του ανάδοχου.

Όταν η πιθανότητα τέτοιων συνθηκών που σχετίζονται με τα υλικά δεν εκτιμώνται προσεκτικά, η αποτελεσματικότητα του καταμερισμού κινδύνου διαφέρει από αυτόν που αρχικά συμφωνήθηκε. Για παράδειγμα, παρόλο που όλες οι συμφωνίες κατένημαν ρίσκα για σχεδιασμό και κατασκευή στους ανάδοχους, ο δημόσιος συνέταιρος ήταν υπεύθυνος για καθυστερήσεις απαλλοτριώσεων και σημαντικές αλλαγές σε έργα που επιβλήθηκαν από περιβαλλοντικούς κανονισμούς ή μονόπλευρες αποφάσεις δημόσιου τομέα. Όντως, τα σχέδια απαλλοτριώσεων ήταν πολύ αυστηρά, και οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, οι αποφάσεις από τις τοπικές αρχές, και η πετυχημένη άσκηση πολιτικής πίεσης από ομάδες πίεσης εξανάγκασαν στις αλλαγές σημαντικών έργων, αφότου οι συμβάσεις υπογράφηκαν. Σαν αποτέλεσμα, οι κίνδυνοι που είχαν αναληφθεί από τον δημόσιο εταίριο ήταν πολύ μεγαλύτεροι από αυτούς που προβλέφθηκαν στη σύμβαση. Γενικώς, οι αλληπάλληλες καθυστερήσεις απαλλοτριώσεων και οι αλλαγές των έργων δεν δημιούργησαν τα κατάλληλα κίνητρα για να δημιουργηθούν κοινοπραξίες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τα αναμενόμενα κόστη και σχέδια, καθώς οι εταιρίες βρήκαν ευκαιρία να μεταφέρουν τα υπερβαίνοντα κόστη στην κυβέρνηση και να αποζημιωθούν για καθυστερήσεις αφού τις παρουσίασαν ως αποτέλεσμα αποφάσεων του δημόσιου τομέα (πχ καθυστερήσεις λόγω απαλλοτριώσεων).

Μία άλλη πρόκληση για τον δημόσιο τομέα ήταν να βελτιώσει την ικανότητα και την γνώση προκειμένου να εφαρμόσει τα ΣΔΙΤ και, πιο σημαντικά, να διαχειριστεί τις σχέσεις συμβολαίου μακροχρόνια. Εκ των υστέρων, η πρόοδος του δημόσιου τομέα δεν συγχρονίζεται με αυτή του ιδιωτικού. Ενώ αυτό έχει ίσως συμβάλλει στη συνολική αύξηση της παραγωγικότητας, έχει κάνει τον στόχο της δημιουργίας πλούτου μέσω των ΣΔΙΤ πιο προκλητικό.

Η έλλειψη αποτελεσματικού συναγωνισμού για ΣΔΙΤ είναι ένας άλλος λόγος του γιατί οι ΣΔΙΤ δεν ήταν ίσως τόσο αποτελεσματικές όσο θα μπορούσαν να είναι, με την ανεπάρκεια στον ανταγωνισμό και την αποτελεσματικότητα που αποδεικνύονται από τα υψηλά κόστη χρηματοδότησης και κατασκευής τα οποία διαφαίνονται στις προσφορές για ΣΔΙΤ. Οι προσφορές αυτές κοστίζουν πιο πολύ από τις προσφορές για παραδοσιακά έργα, γεγονός που τείνει να περιορίσει το νούμερο των εταιριών που δίνουν προσφορά και φυσικά να μειώσει τον ανταγωνισμό. Σε μερικές περιπτώσεις, δύσκαμπτοι κανόνες προσφοράς εμποδίζουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό· επιπλέον, δεν επιτρέπουν να εισαχθούν καινοτομικές και αποτελεσματικές προτάσεις.

Γενικά, όμως, οι ΣΔΙΤ παρέχουν κάποια πλεονεκτήματα τα οποία είναι εμφανή στην πορτογαλική εμπειρία:

- έχουν καλύτερη τύχη από τα παραδοσιακά έργα στο να παραδίδουν υπηρεσίες υποδομών στην ώρα τους και πιο οικονομικά.
- έχουν πιθανότητα να παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες πιο αποτελεσματικά και αν επιλεγθούν για αυτό το σκοπό, παρουσιάζουν έναν τρόπο διευκόλυνσης της ανάπτυξης των υποδομών και δημόσιων υπηρεσιών σε ένα περιβάλλον αυστηρού, περιορισμένου προϋπολογισμού.
- έχουν θετική επίδραση στην υιοθέτηση ανταγωνισμού διαφόρων κυβερνητικών τμημάτων για εδραίωση καλύτερης πρακτικής στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών σε χρήστες.
- αποτελούν μία καλή πρακτική, η οποία είναι να εφαρμοστούν σε αυτές τις υπηρεσίες που ο δημόσιος τομέας θα συνεχίζει να εφοδιάζει. Για παράδειγμα, περισσότερα νοσοκομεία που διαχειρίζονται από το δημόσιο, που παραδοσιακά η πληρωμή τους εξαρτάται από τις ανάγκες τους (το προσωπικό, τα μηχανήματα

κλπ), τώρα πληρώνονται ανάλογα με αυτά που παράγουν, και καινούργια κίνητρα επινοούνται από τους διαχειριστές τους και το προσωπικό. Φυσικά, θα μπορούσε να υπάρχει μία θετική ανατροφοδότηση από νοσοκομεία που διαχειρίζονται αποτελεσματικά από το κράτος σε νοσοκομεία ΣΔΙΤ, καθώς η παρουσία των δεύτερων είναι μέτρο σύγκρισης για τα πρώτα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Συμπερασματικά, η Πορτογαλική εμπειρία δείχνει ότι η αποτελεσματικότητα των ΣΔΙΤ αυξάνει ταχύτατα τις υποδομές και βελτιώνει την ποιότητα των δημόσιων υπηρεσιών. Έτσι, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα στην παροχή υποδομών και, στη χρησιμότητα, η Πορτογαλία υιοθέτησε πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο – ειδικά μια πιο σχολαστική ακρίβεια, τις συνέπειές τους στον μακροχρόνιο προϋπολογισμό, και τους κανονισμοί συμβολαίων που τις υποστηρίζουν. Σαν εθνική μονάδα ΣΔΙΤ και κέντρο γνώσης, η οργάνωση *Parpública* βλέπει καθαρά την ανάγκη για ευρωπαϊκή και διεθνή αλλαγή θεώρησης των ΣΔΙΤ προκειμένου να γίνει κατανοητό το τι αλλαγές χρειάζεται να γίνουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

2.5 Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ³³

Στην Ιταλία λειτουργεί επίσης το σύστημα παραχώρησης για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων. Στη χώρα αυτή όμως πρακτικά υπάρχει μονοπωλιακή θέση της εταιρείας Autostrade SpA.

Στην Ιταλία υπάρχουν 18 παραχωρησιούχες εταιρίες που ανήκουν στο Δημόσιο, λειτουργώντας το 97% του οδικού δικτύου με διόδια και μια ιδιωτική παραχωρησιούχος εταιρία, που λειτουργεί την οδό μεταξύ Μιλάνου και Τορίνου. Από αυτές που ανήκουν στο Δημόσιο, η Autostrade SpA. είναι η μεγαλύτερη, λειτουργώντας το 55% του οδικού δικτύου με διόδια, μήκους πάνω από 3.000 χλμ. Ο πρώτος μοντέρνος αυτοκινητόδρομος με διόδια, που έγινε στο κόσμο ήταν στην Ιταλία το 1924 και το μήκος του ανερχόταν σε

³³ ΕΠΙΣΗΜΗ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ AUTOSTRADE, www.autostrade.it

48 χλμ., από το Μιλάνο έως τις Λίμνες. Την περίοδο 1950 – 1960, εμφανίστηκε στην Ιταλία, η ιδέα της εγκαθίδρυσης ενός δικτύου παραχώρησης, για τη διαχείριση κερδοφόρων ή μη τμημάτων αυτοκινητοδρόμων και σύμφωνα με την οποία ιδρύθηκε η Autostrade SpA., υπό την κηδεμονία του Κρατικού Ιδρύματος Βιομηχανικής Αναδόμησης.

Η ιταλική κυβέρνηση δραστηριοποιείται για την προσέλκυση και συμμετοχή περισσότερων ιδιωτικών εταιριών στην ιδιοκτησία και διαχείριση έργων υποδομών, τα οποία ανήκαν και διαχειρίζονταν από τον δημόσιο τομέα.

Το Νομικό Πλαίσιο για τις PFI/PPPs βασίζεται κυρίως στον Νόμο N.109, γνωστός ως «Νόμος Merloni», ο οποίος συντάχθηκε το 1994 και τροποποιήθηκε αρκετές φορές μέχρι το 1998. Ο νόμος αυτός:

- δίνει μεγαλύτερη έμφαση στη φάση της κατασκευής από της λειτουργίας του έργου. Η διαδικασία διέπεται από αυστηρούς κανονισμούς, γεγονός που κάποιες φορές εμποδίζει την αποδοτικότητα των διαπραγματεύσεων δίνοντας μεγαλύτερη σημασία στην παραχωρησιούχο αρχή. Όλα αυτά τα στοιχεία κατατάσσουν τα έργα λιγότερο ελκυστικά στον ιδιωτικό τομέα.
- προβλέπει μια περίοδο παραχώρησης, όχι πάνω από 30 χρόνια και με καταβολή αποζημίωσης στον παραχωρησιούχο μόνο στην περίπτωση που η παροχή σχετικών υπηρεσιών αφορά σε κανονισμούς δασμών. Στην περίπτωση κάποιων τομέων, όπως για παράδειγμα των τοπικών μεταφορών απαιτείται μεγαλύτερη διάρκεια παραχώρησης, με στόχο την πλήρη ανάκαμψη των συνολικών επενδύσεων από τους δασμούς.

Η σύμβαση παραχώρησης των 900 εκατομμυρίων ευρώ για την αναδόμηση, συντήρηση και λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων A25 και A24 δόθηκε σε μια κοινοπραξία που πραγματοποιήθηκε από την Autostrade S.p.A Toto και την Construzioni S.p.A. Για το έργο του αυτοκινητοδρόμου Μιλάνο – Brescia (€816 εκατομμύρια) υποβλήθηκαν δύο προτάσεις, μία από την Autostrade S.p.A και η άλλη από την κοινοπραξία BRE.BE.MI.

Οι παραχωρησιούχες εταιρίες αυτοκινητοδρόμων στην Ιταλία είναι:

Autostrade S.p.A (2.854,6 χλμ)

T1: Societa Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (5.8 χλμ)

A5: Raccordo Autostradale Valle d' Aosta S.p.A (27 χλμ)

A6: Autostrada Torino – Savona S.p.A (130.9 χλμ)

A12: Societa Autostrada Tirrenica p.A (36.6 χλμ)

Tangenziale di Napoli S.p.A (20.2 χλμ)

A3: Societa Autostrade Meridionali p.A (51.6 χλμ)

A24/25: Strada dei Parchi S.p.A (281.4 χλμ)

Η **Autostrade** ιδρύθηκε τον Σεπτέμβριο του 1950 και τον Απρίλιο – Μάιο του 1956 πραγματοποιήθηκε η πρώτη συμφωνία με την ANAS και άρχισαν οι εργασίες του σημαντικότερου οδικού άξονα της Autostrada del Sole (Ρώμη-Μιλάνο).

Το 1982 ο νόμος 531/82 οδήγησε στην δημιουργία του Ομίλου **Autostrade**, ενώ στις 23 Φεβρουαρίου 1987 δημιουργείται η **Autostrade IPO**. Τον Σεπτέμβριο του 1991 εισάγεται το σύστημα διόδων Telepass και τον Αύγουστο του 1997 πραγματοποιείται νέα συμφωνία με την ANAS και η παραχώρηση εκτείνεται ως το 2038. Η **Autostrade** ιδιωτικοποιείται το 1999 – 2000

Μετά από προσφορά για δημόσιο διαγωνισμό, που τελείωσε τον Μάρτιο του 2003, η Newco28 S.p.A., η οποία ανήκε 100% στην Schemaventotto S.p.A, απέκτησε ένα 54% του κεφαλαίου της Autostrade S.p.A, αυξάνοντας το συνολικό μετοχικό κεφάλαιο από 30% στο 84%, ενώ ταυτόχρονα αναλαμβάνει το «Progetto Mediterraneo». Το σχέδιο συγχώνευσης της Autostrade με την Newco28 εγκρίθηκε τον Μάρτιο του 2003. Η Schemaventotto θα κατέχει το 64,7% της Autostrade στο τέλος της συγχώνευσης αυτής. Το υπόλοιπο 35,3% θα παραμένει στο χρηματιστήριο.

Η **Autostrade per l' Italia SpA** είναι μέτοχος σε εργοληπτικές και σε άλλες εταιρίες λειτουργίας αυτοκινητοδρόμων, σε δημόσιους φορείς και σε χρηματοδοτικά ιδρύματα, που λειτουργούν στη χώρα και αναπτύσσουν και διαχειρίζονται νέους αυτοκινητοδρόμους και διόδους, με την εφαρμογή εργαλείων χρηματοδοτικού σχεδιασμού. Οι σημαντικότερες συμμετοχές της εταιρείας σε άλλες εταιρείες είναι:

- Pedemontana Lombarda SpA, παραχωρησιούχος της παράκαμψης του αυτοκινητοδρόμου στο Βόρειο Μιλάνο.
- Brebemi SpA. Προωθεί την κατασκευή και διαχείριση των διόδων για την νέα οδό Μιλάνο Brescia. Τον Απρίλιο του 2003 η εταιρία βραβεύτηκε στο πλαίσιο

της λειτουργίας της σύμβασης παραχώρησης της κατασκευής του αυτοκινητοδρόμου.

- Tangenziale Esterna di Milano (TEM). Προωθεί την κατασκευή της περιφερειακής οδού, που αποτελεί εξωτερική της υφιστάμενης περιφερειακής οδού του Μιλάνου.
- Pedemontana Veneta. Προωθεί την κατασκευή και διαχείριση της εθνικής οδού και των διοδίων ανάμεσα στη Dueville (Vicenza) και στο Spreciano (Treviso).

2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Παρατηρώντας την μέχρι πρότινος πορεία των ευρωπαϊκών χωρών σε σχέση με τις ΣΔΙΤ φαίνεται ότι αυτές έχουν αποφέρει σημαντικά οφέλη και γι αυτό προωθούνται ολοένα και περισσότερο. Παρά το γεγονός του ότι τα περισσότερα έργα ΣΔΙΤ αποδείχθηκαν επιτυχημένα δεν παύει να υπάρχει και ένα ποσοστό αποτυχίας καθώς και η ανησυχία για το τι μέλλει γενέσθαι. Αυτό που σίγουρα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι κάθε έργο είναι ξεχωριστό και γι αυτό δεν υπάρχει κάποιο πρότυπο το οποίο πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου να υπάρξει σίγουρη επιτυχία. Απαραίτητες είναι ορισμένες ρυθμίσεις προκειμένου να υπάρξουν πιο αποτελεσματικές υποδομές και παροχές καλύτερων υπηρεσιών προς τους πολίτες ενός κράτους. Ειδικότερα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- Κάθε χώρα έχει διαφορετικές ανάγκες και δυνατότητες καθώς και διαφορετική ιστορία και παράδοση, η οποία φυσικά επηρεάζει τον τρόπο που αυτή λειτουργεί. Έτσι, οι δημόσιες αρχές κάθε χώρας οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες της κάθε χώρας για την υιοθέτηση των μορφών συνεργασίας που θα δημιουργηθούν.
- Σε ό, τι αφορά την υλοποίηση των ΣΔΙΤ αναγκαία προϋπόθεση είναι η ύπαρξη μιας ισχυρής, κατάλληλα και επαρκώς στελεχωμένης εκπαιδευτικής δημόσιας διοίκησης, παράλληλα με ένα σαφές και ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο που θα έχει την ικανότητα να προκαλέσει το ενδιαφέρον των επενδυτών, καθώς επίσης και να συμπράξει, να κατευθύνει και να ελέγξει την ιδιωτική

δραστηριότητα, χωρίς να αφήνει περιθώρια παρερμηνειών, δυσλειτουργιών και ακυρώσεων του επιδιωκόμενου αποτελέσματος.

- Οι ΣΔΙΤ με κανέναν τρόπο δεν θα πρέπει να θεωρηθούν πανάκεια και να εναποτεθεί σ' αυτές και μόνον η ελπίδα για την ταχύρρυθμη δημιουργία υποδομών και προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών, ώστε να αντιμετωπιστούν τα πολλά και οξυμένα σχετικά προβλήματα, αλλά και να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη της κάθε χώρας. Η αυτοχρηματοδότηση υποδομών πρέπει να εντάσσεται πάντα στο πλαίσιο μιας ιδιαίτερης αναπτυξιακής προσπάθειας, όπως συμβαίνει με τις επενδύσεις μακροχρόνιας δέσμευσης και απόδοσης.

Γενικότερα, γεγονός είναι ότι μεγαλύτερη ανάγκη υποδομών έχουν οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, όχι μόνο για την ικανοποίηση άμεσων αναγκών αλλά και ως μέσο αλλαγής οικονομικού κλίματος και προσέλκυσης παραγωγικών επενδύσεων. Οι ήδη αναπτυγμένες χώρες έχουν ήδη καλύψει μεγάλο μέρος των βασικών τους υποδομών και επιπλέον διαθέτουν μηχανισμούς θεσμοθετημένου διαλόγου και διαφάνειας για τα πολιτικά και οικονομικά τους δεδομένα, γεγονός που τις βοηθάει στο να έχουν μεγαλύτερη επιτυχία.

3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ιδέα των συμπράξεων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση κοινωφελών έργων και υπηρεσιών, είναι πολύ παλιά. Πριν 81 χρόνια, στις 17 Οκτωβρίου του 1925³⁴, η κυβέρνηση Παγκάλου έδωσε σε έναν αγγλοελληνικό όμιλο με επικεφαλής την περίφημη αγγλική εταιρία «Power & Traction», που συνεργαζόταν με την Εθνική Τράπεζα, το μονοπώλιο παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, ηλεκτρικός σιδηρόδρομος, τραμ), «σε ακτίνα 20 χιλιομέτρων από την πλατεία Ομονοίας», για 60 χρόνια. Η σύμβαση αυτή, η οποία καθόρισε την πορεία τόσο της ηλεκτρικής ενέργειας μέχρι τη δεκαετία του '50 (οπότε ιδρύθηκε η ΔΕΗ), όσο και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου μέχρι τη δεκαετία του 70, προέβλεπε μεταξύ άλλων την απαλλαγή της εταιρίας κατά την περίοδο της εκχωρήσεως από πάσης οιασδήποτε φορολογίας, είτε υφισταμένης ήδη είτε επιβληθείσας. Μετά την αποκατάσταση της δημοκρατίας, η Βουλή το 1927, με εισηγητή τον τότε υπουργό Συγκοινωνιών Ι. Μεταξά, επικύρωσε την σύμβαση της Power.

Στα μέσα της δεκαετίας του '20, επίσης, την ύδρευση της Αττικής ανέλαβε η αμερικανική ιδιωτική εταιρία «Ούλεν». Αργότερα βέβαια, το 1974, όταν σημειώνεται τεράστια αύξηση του πληθυσμού στην Αττική και απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις για τη δημιουργία και ανάπτυξη των υποδομών (συλλογή νερού, λίμνες, εξωτερικά υδραγωγεία), η εταιρία περνά στο κράτος και μετονομάζεται σε Ελληνική Εταιρεία Υδρευσης (ΕΕΥ). Το 1980, μετά από συγχώνευση της ΕΕΥ και του Οργανισμού Αποχέτευσης Πρωτεύουσας ιδρύεται η ΕΥΔΑΠ, η οποία δημιουργεί τις βασικές υποδομές της ύδρευσης και της αποχέτευσης (κεντρικοί αποχετευτικοί αγωγοί, κεντρικοί αγωγοί ύδρευσης, το δευτερεύον δίκτυο, ολοκληρώθηκε το φράγμα του Μόρνου, εκτροπή του ποταμού Εύηνου κ.ά.).

³⁴ Σχολικό εγχειρίδιο ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ, σελ. 55: «Το πολεοδομικό...στο Μαραθώνα.»

Κατά τα τελευταία χρόνια υπήρξε σχετική δραστηριότητα συμμετοχής ιδιωτών στην κατασκευή ή και διαχείριση έργων, που είτε αφορούσαν σε πολύ μεγάλες υποδομές, είτε σε συγκεκριμένα έργα και πάντως σε περιορισμένο αριθμό τομέων. Η στροφή προς έργα ΣΔΙΤ, πραγματοποιήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90, λόγω έλλειψης δημοσίων πόρων και πίεσης για την ιδιωτική συμμετοχή από την ΕΕ.

Στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων, αφού εξασφαλίστηκαν μακροχρόνια δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, τρία (3) βασικά έργα συντελέστηκαν στην Ελλάδα με ιδιωτική συμμετοχή,:

- Το Αεροδρόμιο των Σπάτων «Ελευθέριος Βενιζέλος»
- Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και
- Η Αττική Οδός

Τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν με επιτυχία και μάλιστα σε ταχύτερο χρόνο από ότι είχε αρχικώς προβλεφθεί.

3.2 ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ³⁵

Ιστορικό

Η ιστορία του Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας ξεκινά το 1938, με την κατασκευή του «Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών» (ΚΑΑ) ή, πιο απλά, του «Αεροδρομίου του Ελληνικού», στην περιοχή «Ελληνικό» της νότιας Αθήνας. Την πρώτη χρονιά λειτουργίας του εξυπηρέτησε 8.500 επιβάτες και 1 τόννο φορτίου, ενώ ο διάδρομος προσγειώσεως εκτείνονταν μόλις στα 1.800 μέτρα .

Στην δεκαετία του '70 η κίνηση στο Ελληνικό αυξανόταν με ρυθμό 13% ετησίως, έναντι αντίστοιχου διεθνούς ρυθμού 5%, και παρά τις προσωρινές βελτιώσεις που έγιναν για να αντιμετωπιστεί η συμφόρηση (κατασκευή συμπληρωματικών κτιρίων στο Δυτικό και εγκαταστάσεις αναχωρήσεως στο Ανατολικό αεροδρόμιο), στις αρχές της δεκαετίας του

³⁵ ΕΝΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, *«Ιστορία του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών»*

’90 αποφασίστηκε η υλοποίηση της προτάσεως για τη μεταφορά του αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων.

Ο πρώτος μειοδοτικός διαγωνισμός για κατασκευή και λειτουργία ξεκίνησε τον Ιούνιο του 1991. Η κοινοπραξία που επιλέχθηκε βρισκόταν υπό την ηγεσία της Hochtief AG και οι διαπραγματεύσεις ξεκίνησαν αμέσως. Τον Σεπτέμβριο του 1993, η ελληνική κυβέρνηση άλλαξε, λόγω εκλογών, και ο διαγωνισμός ακυρώθηκε. Οι τελικοί συμμετέχοντες από τον πρώτο διαγωνισμό ζήτησαν να ξαναυποβάλλουν τις προσφορές τους και μία διαδικασία διαπραγμάτευσης ξεκίνησε μεταξύ της κυβέρνησης και των μειοδοτών. Οι αλλαγές στο νέο διαγωνισμό έδιναν το δικαίωμα στην ελληνική κυβέρνηση να κρατήσει το 55% των μετοχών, αντί του προηγούμενου 40% που είχε συμφωνηθεί. Τον Δεκέμβριο του 1994, επιλέχθηκε ο νικητής πλειοδότης, ο οποίος ήταν πάλι η κοινοπραξία Hochtief. Η συμφωνία παραχώρησης υπογράφηκε τον Ιούλιο του 1995.

Στη διάρκεια του διαγωνισμού η ελληνική κυβέρνηση δέχθηκε συμβουλές για οικονομικά θέματα από την εταιρία Salomon Brothers. Ένας άλλος οικονομικός σύμβουλος για την ελληνική κυβέρνηση ήταν η ETEBA, η οποία συγχωνεύτηκε με την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας το 2002. Μαζί με κάποια άλλες δραστηριότητες η ETEBA συμμετείχε και στην προετοιμασία της αίτησης για χρηματοδότηση στην ΕΕ. Οι νομικοί σύμβουλοι της ελληνικής κυβέρνησης ήταν οι Linklaters, οι τεχνικοί σύμβουλοι ήταν οι PARSONS U.K, και οι σύμβουλοι ασφάλειας οι Sedgwick Bankrisk Ltd.

Στο έργο αυτό εμπλοκή της ΕΕ θεωρήθηκε απαραίτητη. Η ελληνική κυβέρνηση ήθελε να κατασκευάσει το αεροδρόμιο ως έργο ΣΔΙΤ, έτσι ώστε να μην ήταν υπεύθυνη για τους κινδύνους, ενώ ταυτόχρονα να μπορεί να διατηρήσει τον έλεγχο του «Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε» (την εταιρία που ήταν υπεύθυνη για την λειτουργία του αεροδρομίου). Επιπλέον, εξαιτίας του μεγάλου ελλείμματος της Ελλάδας (16,2% του ΑΕΠ το 1991, όταν ξεκίνησε ο πρώτος διαγωνισμός) και τα κριτήρια του Μάαστριχτ (τα οποία επέτρεπαν μέγιστο έλλειμμα το 3% του ΑΕΠ), οι πόροι ήταν περιορισμένοι για ένα έργο που θα κόστιζε πάνω από 2 δις εκατομμύρια ευρώ. Η ΕΕ παρείχε απευθείας χρηματοδότηση μέσω του ταμείου της. Η δημόσια εισφορά βοήθησε να κατασκευαστεί το έργο αφού πρόσφερε ένα σημαντικό ποσό στους ιδιώτες ανάδοχους (15% επιστροφή του κεφαλαίου) και μείωσε το ποσό χρηματοδότησης που ο ιδιωτικός τομέας έπρεπε να

προσφέρει. Αυτό έλυσε ένα από τα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο ιδιωτικός τομέας, καθώς είχαν εμφανιστεί δυσκολίες στο να μπορέσει να προσφέρει το 100% της χρηματοδότησης. Η συνεισφορά του Ευρωπαϊκού Ταμείου βοήθησε στο να κλείσει το οικονομικό χάσμα μεταξύ του ποσού που πρόσφερε η ελληνική κυβέρνηση, μέσω του ποσού ανάπτυξης αεροδρομίου (έναν ειδικό φόρο που επέβαλε στους ταξιδιώτες) και τις δημόσιες παροχές, και του ποσού που παρείχε ο ιδιωτικός τομέας.

Επιπλέον, η EIB παρείχε το μεγαλύτερο μέρος εξωτερικής χρηματοδότησης που χρειαζόνταν, ποσό που αφορούσε στο 47% του κόστους του έργου. Η χρηματοδότηση της EIB ήταν επίσης απαραίτητως αναγκαία διότι ενώ οι εμπορικές τράπεζες χρηματοδότησαν το έργο για 13 χρόνια, το δάνειο της EIB ήταν για πάνω από 25 χρόνια, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στους αναδόχους να αυξήσουν το κέρδος της επένδυσής τους καθώς τα δάνεια θα επιστρέφοντο μετά την πάροδο μεγαλύτερου χρόνου.

Η περίοδος εκχώρησης ξεκίνησε το 1996 με τη δημιουργία της «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε» (Athens International Airport SA), ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, που ιδρύθηκε ως ανώνυμη εταιρεία, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, υπό την εμπορική επωνυμία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε» (ΔΑΑ), και η οποία «διοικείται και λειτουργεί ως εταιρεία του ιδιωτικού τομέα». Σε αυτήν την εταιρία το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών (το οποίο εκπροσωπείται από κοινού από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και τον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών), ενώ ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει μέσω τριών μετόχων που έχουν στην κατοχή τους συνολικά το 45% των μετοχών (κοινοπραξία η οποία ηγείται από την Hochtief AG). Η κατασκευή του έργου διήρκησε 5 χρόνια, ενώ το αεροδρόμιο θα το λειτουργεί η ανάδοχος εταιρία για 25 χρόνια. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, οι περισσότεροι κίνδυνοι μεταφέρονται στον ιδιωτικό τομέα, χωρίς ο ίδιος να μπορεί να προσφύγει στην ελληνική κυβέρνηση. Αυτό υποδηλώνει πλήρη μεταφορά κατασκευαστικών κινδύνων στους ιδιωτικούς χρηματοδότες. Οι λειτουργικοί κίνδυνοι σχεδόν εξ ολοκλήρου μεταφέρθηκαν στον ανάδοχο όπως και οι κίνδυνοι κίνησης, χωρίς μάλιστα να υπάρχει ένα μέγιστο επίπεδο κίνησης που να εγγυάται στη σύμβαση.

Παρόλα αυτά, υπήρξε η παραχώρηση μίας αποκλειστικής περιοχής 40-100 χιλιομέτρων και ειδικά δικαιώματα στα κόμιστρα των υπόλοιπων ελληνικών αεροδρομίων (για μια συγκεκριμένη περίοδο ή μέχρι ο αριθμός των επιβατών του Αθηναϊκού αεροδρομίου

φτάσει σε ένα συμφωνημένο επίπεδο). Το γεγονός του ότι δεν υπάρχει άμεσα εναλλακτικό αεροδρόμιο μειώνει τον ανταγωνισμό και συντελεί σε πιο ανελαστική ζήτηση από αυτή που υπό άλλες συνθήκες θα υπήρχε.

Οικονομικά

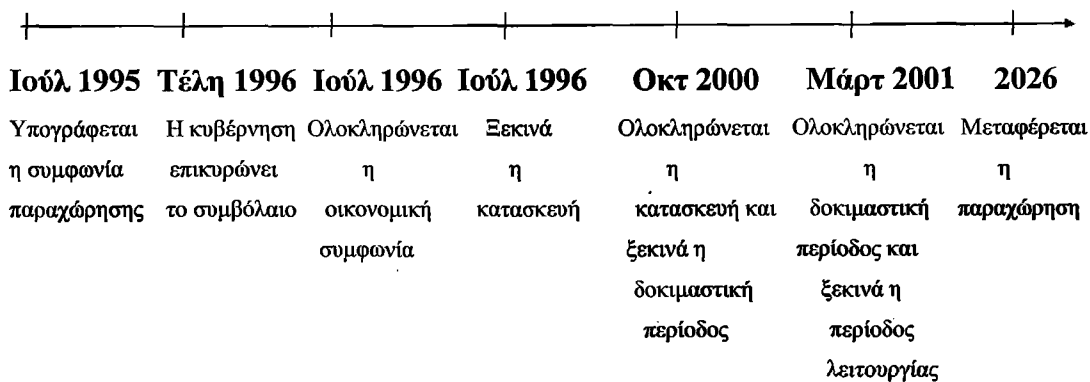
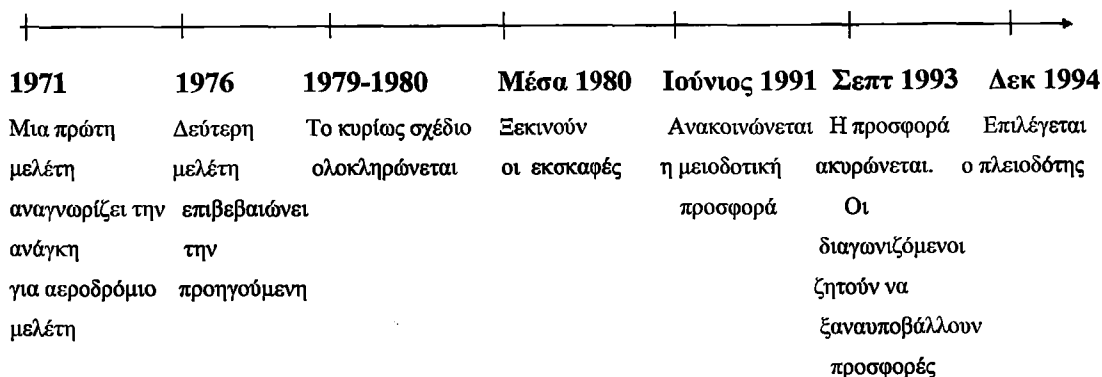
Το συμφωνημένο τελικό κόστος του έργου στη διάρκεια της κατασκευής υπολογίστηκε στα 2,109 Μ ευρώ, ενώ από τον συνολικό προϋπολογισμό ο καταμερισμός ήταν ο εξής: 47% ήταν δάνεια ΕΙΒ (European Investment Bank), το 15% προήλθε από τις εμπορικές τράπεζες, το 12% από χρηματοδότηση ελληνικής ανάπτυξης αεροδρομίου, το 11% από παροχές της ΕΕ, και το 7% από την ελληνική κυβέρνηση. Η χρηματοδότηση από τον ανάδοχο ανερχόταν στο 8%.

Το ποσό των 250 εκατομμυρίων ευρώ προήλθε από την ΕΕ. Μετά όμως την έναρξη των έργων αυτό το ποσό μειώθηκε στα 12,7 εκατομμύρια ευρώ, λόγω παραβίασης κανονισμών από την ελληνική κυβέρνηση και από κόστη που δεν είχαν υπολογιστεί.

Τα έσοδα από τις μη εμπορικές δραστηριότητες του αεροδρομίου (τη ζώνη των duty free, τα εστιατόρια, το εμπορικό κέντρο, κλπ) θα αποτελούν το 20% των τελικών εσόδων του έργου ενώ τα κόμιστρα θα παρέχουν το υπόλοιπο 80%.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του έργου

- Το έργο χρηματοδοτήθηκε τόσο από την ΕΕ όσο και από ιδιώτες, παρόλο που το 50% προήλθε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank).
- Είναι ένα από τα μεγαλύτερα νέα αεροδρόμια που κατασκευάστηκαν τα τελευταία χρόνια.
- Ο δημόσιος τομέας είναι ο μεγαλύτερος χρηματοδότης.

Σχήμα 9. Ιστορία του έργου σε χρονοδιάγραμμα**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

- ΣΧΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΟΦΕΛΟΥΣ**

Η οικονομική συμμετοχή της Ε.Ε δημιούργησε αξία για την κυβέρνηση καθώς μείωσε την οικονομική υποχρέωση που υπό άλλες συνθήκες θα είχε προς τους χρηματοδότες. Αυτό το γεγονός μείωσε το ποσό του έργου που θα προέρχονταν από τον εθνικό προϋπολογισμό.

Οι μεγάλοι κίνδυνοι εκείνο τον καιρό για την Ελλάδα ήταν υψηλοί, εφόσον η Ελλάδα δεν είχε ακόμα συμμετάσχει στο ευρώ το 2001, και ούτε είχε προβλεφτεί ότι αυτό θα γίνει. Η διαθεσιμότητα της χρηματοδότησης από την Ε.Ε μετρίασε τον κίνδυνο της ελληνικής κυβέρνησης να μην μπορεί να βρει τους πόρους στο μέλλον προκειμένου να εκπληρώσει τη δημόσια εισφορά. Εξαιτίας αυτής της κατάστασης, οι χρηματοδότες έκαναν καλύτερη προσφορά στην ελληνική κυβέρνηση. Η οικονομική βοήθεια της Ε.Ε

επιπλέον, ανάγκασε την ελληνική κυβέρνηση να επιληφθεί περισσότερο τα περιβαλλοντικά θέματα. Αυτό μετρίασε τους περιβαλλοντικούς κινδύνους που είχε αναλάβει η ελληνική κυβέρνηση και παρείχε μία υψηλότερη σχέση κόστους – οφέλους.

- **ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Η διαδικασία έγκρισης απαιτούσε το κοινοβούλιο να κυρώσει νόμο. Αυτός ο νόμος περιλάμβανε διάφορες άλλες μέριμνες οι οποίες διευκόλυναν την εφαρμογή του έργου. Επιπλέον, εκδόθηκε ένα προεδρικό μέτρο που αφορούσε στην έγκριση της χρηματοδότησης ξένων ιδιωτών μετόχων (που παρέχει «επιπλέον προστασία» σε ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα), προκειμένου να υπάρξει μεγαλύτερη ασφάλεια για τους χρηματοδότες και τους οικονομικούς επενδυτές. Η έλλειψη ενός σταθερού και δοκιμασμένου πλαισίου σήμαινε ότι η διαδικασία έγκρισης θα ήταν μακρύτερη και θα υπήρχε αβεβαιότητα, η οποία και τελικά ανάγκασε το δημόσιο τομέα να προσφέρει εγγυήσεις στον ιδιωτικό τομέα.

- **ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ**

Εκτός από βραχυχρόνιες δεσμεύσεις, η ελληνική κυβέρνηση έκανε και μακροχρόνιες δεσμεύσεις μέχρι και 50% του κόστους του έργου, για παράδειγμα πάνω από 1 δις ευρώ, με το να εγγυάται τα δάνεια ΕΙΒ στην ανάδοχο εταιρία. Αν η ανάδοχος δεν πραγματοποιούσε πληρωμές στις αρχές του 2000, η ελληνική κυβέρνηση θα αντιμετώπιζε σημαντικά έξοδα και θα περιοριζόταν η διαθεσιμότητα προϋπολογισμού.

- **ΜΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ**

Ο κατάλληλος έλεγχος προφανώς δεν εφαρμόστηκε, καθώς η Ε.Ε μείωσε το ποσό που πρόσφερε επειδή διεκδικούνταν κόστη δαπανών που δεν ήταν επιλέξιμα και οι απαιτήσεις δεν ακολουθήθηκαν όπως έπρεπε. Καθώς ο ιδιωτικός τομέας ανέλαβε αυτόν τον κίνδυνο, η ελληνική κυβέρνηση έπρεπε να αυξήσει την οικονομική συνεισφορά στους χρηματοδότες.

- ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ³⁶

Παρά τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στη διάρκεια κατασκευής του, το αεροδρόμιο κατόρθωσε να διαγράψει μια επιτυχημένη πορεία από την ημέρα λειτουργίας του. Σύμφωνα με διεθνείς αναφορές, ο αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος» κατατάσσεται ανάμεσα στα ταχύτερα αναπτυσσόμενα αεροδρόμια στην Ευρώπη, με ιδιαίτερα θετικά αποτελέσματα σε όλους τους άξονες της αναπτυξιακής στρατηγικής του και με την επιβατική κίνηση να αυξάνεται κάθε χρόνο (6,5% κατά μέσο όρο), και κατέγραψε θετικό απολογισμό τα 2 τελευταία χρόνια. Το 2005, η εταιρεία κατόρθωσε να συγκεράτησε τις λειτουργικές δαπάνες της επιτυγχάνοντας μείωση 2,8% σε σχέση με το 2004. Τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) σημείωσαν αύξηση της τάξης του 4,1%, φθάνοντας τα 224,1 εκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, η εταιρεία προχώρησε το 2005 στη μείωση του δανεισμού της, αποπληρώνοντας το σύνολο του κεφαλαίου (45 εκατομμύρια ευρώ) του δανείου που είχαν διαθέσει οι ιδιώτες μέτοχοι στο ΔΑΑ, επιτυγχάνοντας έτσι να μειώσει τα χρηματοοικονομικά της έξοδα για την περίοδο αυτή, καθώς και για τα επόμενα χρόνια. Τα κέρδη προ φόρων το 2005 ανήλθαν σε 61,8 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 31% σε σχέση με το 2004.

³⁶ Δελτίο Τύπου, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. «Θετικός οικονομικός απολογισμός για το 2005», 8/11/2006

3.2.2 ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ³⁷

Εισαγωγή

Η Αττική Οδός στην Αθήνα, αποτελεί ένα από τα πιο τυπικά παραδείγματα επιτυχούς εφαρμογής οδικών έργων που έχουν κατασκευαστεί με τη μέθοδο της παραχώρησης, σε διεθνές επίπεδο. Η ανάπτυξη του συγκεκριμένου δρόμου έχει λειτουργήσει ως μοντέλο για κατασκευή άλλων υποδομών και μία πραγματική περίπτωση μελέτης που δείχνει τον τρόπο με τον οποίο τα επιτυχημένα έργα προάγουν ανάπτυξη και δημιουργούν την ανάγκη για κατασκευή περαιτέρω οδικών έργων.

Ιστορική αναδρομή

Η Αττική Οδός είναι ένας μοντέρνος αυτοκινητόδρομος μήκους 65 χιλιομέτρων ο οποίος έχει σχήμα πετάλου και βρίσκεται περιμετρικά της Αθήνας και της μητροπολιτικής της περιοχής. Ιστορικά, ο σχεδιασμός της Αττικής οδού ξεκίνησε τη δεκαετία του '60 με σκοπό να κατασκευαστεί ένας αυτοκινητόδρομος ταχείας κυκλοφορίας που θα διέσχιζε την περίμετρο της Αθήνας. Η έλλειψη χρηματοδότησης όμως ήταν ο λόγος που το έργο δεν κατασκευάστηκε εδώ και αρκετές δεκαετίες. Όταν τελικά το έργο δημοπρατήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90, τέθηκε και το θέμα κατασκευής διοδίων, τα οποία θεωρήθηκαν απαραίτητα προκειμένου να αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση που σίγουρα θα δημιουργούνταν από την πρώτη κιόλας μέρα. Η ανάγκη δημιουργίας διοδίων άλλαξε το σχέδιο του έργου και έτσι αυτό αποφασίστηκε να γίνει με διαγωνισμό ακολουθώντας τη μέθοδο παραχώρησης. Η κατασκευή του δρόμου ξεκίνησε το 1997' το έργο κατασκευάστηκε τμηματικά, με το πρώτο τμήμα να τίθεται σε λειτουργία τον Μάρτιο του 2001, λίγες μέρες πριν το μεγάλο άνοιγμα του νέου διεθνούς αερολιμένα, ενώ το τελευταίο τμήμα να παραδίνεται τον Ιούνιο του 2004, την ίδια περίοδο που ξεκίνησαν και οι ολυμπιακοί αγώνες. Η ανάδοχος εταιρία «Αττική Οδός SA» συμμετείχε

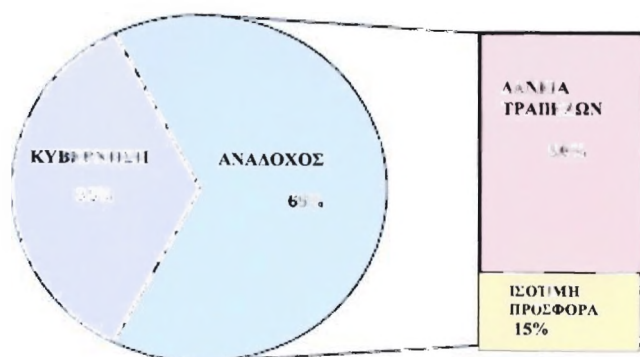
³⁷ KOUTRAS DIMITRIOS, HALKIAS BILL., «*Concessions and Tolling as means for Motorway Development and basis for future Expansions. The example of ATTICA TOLLWAY in Athens – Greece*», ASECAP, Pula 2006.

στο έργο που εφάρμοσε τον τύπο DBFO με την «Attiki Odos Contruction Joint Venture», μία κοινοπραξία που αποτελούνταν αρχικά με 14 έλληνες κατασκευαστές, καθοδηγούμενη από την Aktor SA, οι οποίοι και κατέληξαν μέσω συγχωνεύσεων να αντιπροσωπεύουν τις 4 μεγαλύτερες κατασκευαστικές ομάδες στη χώρα. Η ανάδοχος εταιρία, στην οποία ανατέθηκε η εύρεση πόρων για την κατασκευή του έργου κατάφερε να διασφαλίσει τα δάνεια με τον πολύ ριψοκίνδυνο τρόπο της προσφοράς των χρημάτων για την κατασκευή του έργου πριν από την ολοκλήρωση της οικονομικής συμφωνίας, αφού έπρεπε να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που σχετίζονταν με την έλλειψη εμπειρίας τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα πάνω σε τέτοια θέματα. Στο τέλος, τα δάνεια ΕΙΒ, που εγγυήθηκε ένας όμιλος ιδιωτικών τραπεζών εξασφαλίστηκαν, και η οικονομική συμφωνία ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2000.

Χαρακτηριστικά έργου

Το διάγραμμα που ακολουθεί (σχήμα 10) απεικονίζει τον τρόπο χρηματοδότησης του έργου.

Σχήμα 10. ΤΡΟΠΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ



Σύμφωνα με το παραπάνω σχήμα η ανάδοχος εταιρία που επιλέχθηκε για τη χρηματοδότηση, κάλυπτε το 65% του κατασκευαστικού κόστους (μέσω δανείων από τράπεζες για το 50% του έργου και ισότιμη προσφορά που κάλυπτε το 15% του κόστους του έργου), ενώ το υπόλοιπο 35% επενδύθηκε από την ελληνική κυβέρνηση σε μορφή επιχορήγησης, η οποία περιλάμβανε και πόρους από διάφορες παροχές της ΕΕ.

Το έργο δόθηκε σε λειτουργία όπως είχε προγραμματιστεί, παρά τις διάφορες δυσκολίες που αντιμετώπισε, όπως περιβαλλοντικές και νομικές προκλήσεις οι οποίες απαιτούσαν εκ νέου διατάξεις των κρίσιμων τομέων των σιηράγγων, που έγιναν αργότερα στην κατασκευαστική φάση.

Επιπλέον ο σχεδιασμός που περιλάμβανε η πρόσκληση των υποψηφίων διαγωνιζομένων έθετε ως προϋπόθεση ότι η κίνηση που θα εμφανιζόταν στην είσοδο του αυτοκινητοδρόμου θα ελεγχόταν πλήρως από την ύπαρξη σταθμών διόδων με μπάρες. Ένα ποσό ανεξάρτητο από το μήκος διαδρομής συμφωνήθηκε ότι θα δίνονταν στην είσοδο του αυτοκινητοδρόμου, ενώ οι οδηγοί αυτοκινήτων θα πλήρωναν εφάπαξ για ολόκληρη την ημερήσια διαδρομή τους σε κάθε από τους 38 σταθμούς διόδων. Ηλεκτρονικά διόδια (ETC) τοποθετήθηκαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Οι «Αττικές διαδρομές SA» που δημιουργήθηκαν προκειμένου να διαχειριστούν την καθημερινή λειτουργία και να συντηρήσουν τον αυτοκινητόδρομο, ανέπτυξαν εμπορικές πολιτικές δίνοντας σημασία στις ανάγκες των οδηγών. Σήμερα ο αυτοκινητόδρομος (με στοιχεία του 2005) εξυπηρετεί μεταφορές αυτοκινήτων που κυμαίνονται σε μέσο όρο 250.000 καθημερινά, με 280.000 τις καθημερινές και μέσο όρο 300.000 τις ημέρες αιχμής. Το ποσό των 2.7 ευρώ αποφασίστηκε για τους χρήστες που πληρώνουν με μετρητά, ενώ ειδικό εκπτώτικό ποσό θα έδιναν οι χρήστες που πληρώνουν με ηλεκτρονικό εισιτήριο. Με αυτόν τον τρόπο ο αυτοκινητόδρομος θα μπορούσε να απευθυνθεί σε άτομα διαφόρων κοινωνικών επιπέδων. Αυτή η πολιτική έχει συντελέσει στην διανομή περισσότερων από 150.000 ηλεκτρονικών συσκευών για διόδια (μέχρι το τέλος του 2005) αντιπροσωπεύοντας έτσι μία σταθερή αύξηση των συνδρομητών σε διάφορα επίπεδα συνδρομής. Ένα σύστημα ελέγχου κίνησης, βασισμένο σε τοποθέτηση καμερών τύπου CCTV VMS σε όλες τις εισόδους του αυτοκινητοδρόμου και κατά μήκος του έχει τοποθετηθεί, το οποίο και παρέχει μηνύματα στους οδηγούς. Οι οδηγοί που χρειάζονται βοήθεια εξυπηρετούνται από τις περιπόλους των Αττικών Διαδρομών, οι οποίες φτάνουν σε κάθε περιστατικό μέσα σε 5 λεπτά και αυτή η υπηρεσία παρέχεται δωρεάν. Το υψηλό επίπεδο υπηρεσίας που παρέχεται στους χρήστες σε συνδυασμό με τον αξιόπιστο χρόνο μετακίνησης, έχει μετατρέψει τον αυτοκινητόδρομο ως τον πιο σημαντικό άξονα της πρωτεύουσας και το κύριο μέρος ολόκληρου του οδικού δικτύου,

καθώς το 67% των μετακινήσεων γίνεται από τους οδηγούς με σκοπό να μεταφερθούν στη δουλειά τους.

Μελλοντικές επεκτάσεις και δραστηριότητες

Επιπλέον προσιτότητα στην περιοχή συντηρείται από την ανάπτυξη των επεκτάσεων στο οδικό δίκτυο που συνδέονται με τη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου. Αυτές οι επεκτάσεις θα είναι δύο φορές περισσότερες από το μήκος του σημερινού αυτοκινητόδρομου με την προσθήκη άλλων 78 χιλιομέτρων στο δίκτυο. Μία τεκμηριωμένη τεχνική και οικονομική ανάλυση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι μόλις ολοκληρωθούν οι επεκτάσεις, θα πολλαπλασιαστούν τα οφέλη της λειτουργίας του υπάρχοντος αυτοκινητοδρόμου, θέτοντας τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών – στην πρωτεύουσα- κάτω από μία τελείως καινούργια προοπτική.

Η Αττική οδός έχει αποδείξει πρακτικά ότι προκειμένου να είναι αποτελεσματική για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου μία σύμβαση παραχώρησης, οι τιμές των διοδίων μπορεί και πρέπει να περιέχουν το μέσο για οικονομικές δραστηριότητες και δραστηριότητες ανάπτυξης, που με τη σειρά τους θα φέρουν πολλαπλά οφέλη για τον Δημόσιο Τομέα και την ιδιωτική οικονομία. Το βασικό θέμα που ενδιαφέρει τις ανάδοχες εταιρίες που εμπλέκονται σε τέτοιες συμφωνίες είναι αν η συγκεκριμένη επένδυση θα επιφέρει αποτελέσματα, μαζί με προοπτική δραστηρικής εξέλιξης. Σε αυτή την περίπτωση, η πληρωμή του ποσού των διοδίων δεν είναι μόνο το κύριο μέσο της εξασφάλισης εσόδων, αλλά και μία θεμελιώδης κατάσταση για συντήρηση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών λειτουργίας και επαρκούς συντήρησης για το όφελος των οδηγών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Αττική Οδός επέδρασε σημαντικά στην κίνηση, και πέτυχε να αλλάξει τη ζωή των Αθηναίων, καθώς μείωσε σημαντικά τους χρόνους μετακίνησης. Σύμφωνα με έρευνες οι οδηγοί γλιτώνουν περίπου 35 λεπτά σε κάθε διαδρομή όταν χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο. Αυτός ο χρόνος σε συνδυασμό με τη μείωση κατανάλωσης βενζίνης βοήθησε τους οδηγούς στο να εξοικονομήσουν 400 εκατομμύρια ευρώ κάθε χρόνο. Απευθείας οφέλη δημιουργούνται από τη χρήση της Αττικής Οδού σε σχέση με το

περιβάλλον τα οποία είναι επίσης πολύ σημαντικά, καθώς έχει σημειωθεί μία μείωση καυσαερίων από οχήματα της τάξης των 9.000 τόνων κάθε χρόνο.

Τα σημαντικότερα οφέλη που παρέχει η Αττική Οδός είναι:

- Πρόσβαση σε μεγάλες κατοικημένες και περιοχές και περιοχές εργασίας
- Σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητας της μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών
- Χωρική συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και επίτευξη σημαντικών οικονομικών αποτελεσμάτων
- Επέκταση της αγοράς σε όρους παραγωγικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που προσφέρονται
- Βελτίωση των σχέσεων εργασίας που ήδη υπήρχαν και δημιουργία νέων σχέσεων μεταξύ διαφόρων περιοχών της Αθήνας
- Συγκεντρωτική και αστική αναδιοργάνωση, καθώς η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου οδήγησε σε ρυθμίσεις αστικών θεμάτων και σε σημαντικές αλλαγές στις χρήσεις γης σε περιοχές που εξυπηρετεί ο αυτοκινητόδρομος.

Η Αττική Οδός δημιούργησε τεράστιες ευκαιρίες ανάπτυξης σε πολλές περιοχές της Αθήνας. Το έργο θεωρείται από όλους ως μία επιτυχημένη περίπτωση παραχώρησης. Για να υπάρξει όμως περαιτέρω ανάπτυξη θα πρέπει να γίνει επέκταση της υπάρχουσας υποδομής. Καθώς ο όγκος της κίνησης μεγαλώνει σταδιακά, είναι προφανές ότι σε συγκεκριμένες μέρες και ώρες θα εμφανιστεί κυκλοφοριακή συμφόρηση. Αυτό δείχνει ότι η ανάπτυξη κι άλλων οδικών υποδομών πρέπει να συνεχιστεί, προκειμένου να παραμένει το έργο αποτελεσματικό και η περιοχή να εκμεταλλευτεί πλήρως τα πλεονεκτήματα που αυτό έχει να προσφέρει.

3.2.3 ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ³⁸

Εισαγωγή

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και με δεδομένη τη ραγδαία οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης έκαναν έντονα τα σημάδια της εμφάνισής τους τα πρώτα σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα. Οι τοπικοί φορείς στην προσπάθειά τους να αποθαρρύνουν τη χρήση των Ι.Χ. - όπως γίνεται εξάλλου σε όλα τα προηγμένα κράτη - αποφάσισαν να ενισχύσουν τις μαζικές συγκοινωνίες. Δυστυχώς τα λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. εγκλωβισμένα στο μποτιλιάρισμα, τα διπλοπαρκάρια, τα φανάρια, την έλλειψη χώρων στάθμευσης και την άσχημη αρχιτεκτονική των δρόμων δεν κατάφεραν να καλύψουν τις ανάγκες του επιβατικού κοινού. Δεν είναι τυχαίο ότι τα ποσοστά των μέσων μεταφοράς στην Θεσσαλονίκη είναι 70% με Ι.Χ. και μόλις 30% με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Την ίδια στιγμή τα αντίστοιχα ποσοστά στις σοβαρές και οργανωμένες πόλεις της Ευρώπης κυμαίνονταν στο 35% για τα Ι.Χ. και 65% για τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το πρόβλημα από τη δεκαετία του '80 έως και την απογραφή του 2002 είχε τριπλασιαστεί. Χαρακτηριστικό ήταν το γεγονός ότι ο μέσος χρόνος μετάβασης στο κέντρο της πόλης από 20 λεπτά εκτινάχτηκε στη 1 ώρα, ενώ τις ώρες αιχμής αυξάνονταν σημαντικά. Στην πόλη πλέον υπάρχουν παραπάνω από 850.000 αυτοκίνητα ενώ η συμπρωτεύουσα κατέχει και το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης των αγορών νέων αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Ο πληθυσμός της Θεσσαλονίκης ανέρχεται κοντά στους 1.500.000 κατοίκους, ενώ οι συγκοινωνιακές υποδομές του πολεοδομικού της συγκροτήματος επαρκούν οριακά για 700.000 κατοίκους.

Για την επίλυση του θέματος αυτού ο Οργανισμός Ρυθμιστικού της πόλης σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς (Δήμος, Νομαρχία, ΤΕΕ) άρχισαν να μελετούν τις πιθανές προτάσεις με προοπτική σε βάθος χρόνου. Από όλες τις συζητήσεις το κοινό συμπέρασμα για τα μέσα μαζικής μεταφοράς ήταν η ανάγκη δημιουργίας ενός μέσου σταθερής τροχιάς. Οι κύριες προτάσεις ήταν δύο: α) Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου Τραμ, β) Η δημιουργία Μετρό. Ύστερα από εμπεριστατωμένη μελέτη που παρουσίασε ο Δήμος Θεσσαλονίκης, η κυβέρνηση αποφάσισε ότι λύση στο πρόβλημα της πόλης

³⁸ <http://metrothessalonikis.tk/>

μπορεί να επιφέρει μόνο η κατασκευή Μετρό και έτσι στις 16-8-1993 διεξήχθη με το σύστημα μελέτη - κατασκευή - χρηματοδότηση, η δημοπρασία του έργου.

Ιστορική αναδρομή

Μετά από μια μικρή καθυστέρηση λόγω πολιτικών αλλαγών (αλλαγή κυβέρνησης), στις 26-6-1994 η επιτροπή του υπουργείου ανακηρύσσει ως μειοδότες του διαγωνισμού την εταιρία «ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε». Έως τις 2-10-1995 γίνονταν οι διαπραγματεύσεις για τον τρόπο χρηματοδότησης του έργου, ενώ στις 29-2-1996 συστήθηκε η επιτροπή επεξεργασίας και οριστικοποίησης του σχεδίου παραχώρησης. Στις 29-11-1996 το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ανακοίνωσε τη λήξη των διαπραγματεύσεων με την εταιρεία ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και την πρόσκληση σε διαπραγματεύσεις της δεύτερης μειοδότης ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Οι λόγοι της «αποπομπής» της ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ήταν η αδυναμία της εταιρείας να χρηματοδοτήσει τα παράλληλα έργα, και η μη ενσωμάτωση του ΦΠΑ στο εισιτήριο, όροι που προβλεπόταν από τα τεύχη δημοπράτησης. Η Θεσσαλονίκη απογοητεύεται από την έκβαση της υπόθεσης ενώ παράλληλα ο πρόεδρος της ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ (κυρίου μετόχου της κοινοπραξίας ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε) καταφεύγει στα ελληνικά δικαστήρια, στην ευρωπαϊκή ένωση και στον ευρωπαϊκό διαμεσολαβητή. Αυτό όπως είναι φυσικό οδηγεί σε περαιτέρω καθυστερήσεις μέχρι να αποφανθούν τα αρμόδια όργανα. Το αποτέλεσμα των προσφυγών της πρώτης μειοδότης ήταν καταδικαστικό για αυτήν και με την παράλληλη διαπραγμάτευση της σύμβασης με το δεύτερο μειοδότη, (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕΤΡΟ) τον Απρίλιο του 1999 η σύμβαση επικυρώνεται από τη Βουλή. Αξίζει να σημειωθεί ότι το αρχικό κόστος του έργου σε τιμές 1992 ήταν 110 δις δρχ. ενώ με την επικυρωμένη σύμβαση παραχώρηση και σε τιμές 1999 το κόστος ανέρχεται σε 220 δις δρχ. Από αυτό το ποσό τα 59 δις δρχ. επρόκειτο να καταβληθούν από το ελληνικό δημόσιο, τα 29 δις δρχ. από την ανάδοχο κοινοπραξία και 132 δις δρχ. από την η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ) μαζί με εμπορικές τράπεζες. Την ίδια χρονιά ξεκινούν και οι πρόδρομες εργασίες που αφορούσαν πάνω από 70 γεωτρήσεις κατά μήκος της διαδρομής. Τα αποτελέσματα αυτών των γεωτρήσεων έδειξαν ότι είναι αναγκαία η διάνοιξη της γραμμής κάτω από τα 7.5 μέτρα λόγω της ύπαρξης αρχαιοτήτων, η καθ' ολοκλήρου χρήση του μετροπόντικα λόγω των δυσκολιών που

δημιουργούσαν οι υποδομές της πόλης (στενοί δρόμοι, υπόγεια δίκτυα) και η αλλαγή της μελέτης για τον σταθμό του Ευκλείδη λόγω του κεντρικού αποχετευτικού αγωγού της πόλης που ανακαλύφθηκε εκεί και ο οποίος δεν υπήρχε στα χαρτιά της υπηρεσίας. Αυτά τα στοιχεία είχαν σαν αποτέλεσμα αφενός την αύξηση του κόστους του έργου και αφετέρου την ανάγκη επανακύρωσης της τροποποιημένης σύμβασης από τη Βουλή.

Και ενώ όλα έδειχναν ότι επιτέλους το καλοκαίρι του 2000 θα ερχόταν ο μετροπόντικας στη Θεσσαλονίκη και θα ξεκινούσαν τα έργα, η ΕΤΕ έδειξε «κόκκινη κάρτα» στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και διέκοψε την ομαλή έκβαση του έργου. Παρόλο που στην αρχή της παρουσίασης του σχεδίου δημοπράτησης (1994) φάνηκε ιδιαίτερα πρόθυμη να χρηματοδοτήσει το έργο με την ολοκλήρωση των πρόδρομων εργασιών (Φεβρουάριος του 2000) ζήτησε περαιτέρω εγγυήσεις για τη βιωσιμότητα του έργου. Τον Ιανουάριο του 2001 ο υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε δίνει μια εκτενή συνέντευξη τύπου με θέμα το Μετρό Θεσσαλονίκης, αναφέροντας πως ετοιμάζεται ο φάκελος για την ΕΤΕ και αναλύοντας μεθοδικά την όλη υπόθεση λειτουργίας του. Η ΕΤΕ με μεγάλη επιμονή ζητά να ενημερωθεί για τις προοπτικές επέκτασης του Μετρό Θεσσαλονίκης διότι κρίνει ότι με τη παρούσα μορφή και έκταση του δεν είναι βιώσιμο έργο. Το υπουργείο ξεκινάει μελέτες για την επέκτασή του προς τις δυτικές συνοικίες, το αεροδρόμιο και την Καλαμαριά, μέσω γραμμών τραμ. Παράλληλα ορίζει ένα ξεχωριστό ταμείο το οποίο από το εισιτήριο θα παρακρατεί ένα ποσοστό (αφορολόγητο). Το υπουργείο μέσα σε 20 χρόνια φιλοδοξεί να μαζέψει περί τα 146 δις δρχ. Ο υπουργός μάλιστα προσωπικά εγγυείται ότι θα στείλει πολύ σύντομα το φάκελο που ζητάει η ΕΤΕ.

Τέλη του 2001 και συγκεκριμένα 21 Δεκεμβρίου μετά από συνεχόμενα και ανύστηρά δημοσιεύματα του τοπικού τύπου αποδεικνύεται πως τα στοιχεία που απέστειλε η ελληνική κυβέρνηση ήταν ελλιπέστατα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητάει να της κατασταθεί σαφής η νομική πλευρά του έργου. Είναι αναγκαίο οι εθνικές αρχές να υποβάλουν στην Επιτροπή αίτηση επιβεβαίωσης του ποσοστού συγχρηματοδότησης του έργου.

Παραμονές της 1^{ης} Απριλίου, μέρας που έληγε η προθεσμία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την υλοποίηση της σύμβασης, η κοινοπραξία παρουσίασε έγγραφο με το οποίο αναλαμβάνει να πάρει δάνεια από εμπορικές τράπεζες για να καλύψει το δική της συμμετοχή στο έργο. Η ανάδοχος εταιρεία ως όφειλε, ετοίμασε το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο το οποίο

απαιτούσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να εκδώσει το απαραίτητο clearance ότι δεν υπάρχουν παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Στις 30 Απριλίου 2003 η Ευρωπαϊκή επιτροπή αποφασίζει ότι η σύμβαση του Μετρό Θεσσαλονίκης δεν παραβιάζει το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και καλεί την Ελληνική κυβέρνηση να καταθέσει το χρηματοοικονομικό σχέδιο της σύμβασης. Παράλληλα η κοινοπραξία ξεκίνησε τις διαπραγματεύσεις με την Ε.Τ.Επ. και τις εμπορικές τράπεζες. Αξίζει να αναφερθεί ότι λόγω των τροποποιήσεων που επέφεραν οι πρόδρομες εργασίες (μεγαλύτερο βάθος, ολική διάτρηση κτλ) το κόστος του έργου από τα 220 δις δρχ εκτινάχτηκε στα 400 δις δρχ. Λόγω όμως της ιδιομορφίας του διαγωνισμού, της έλλειψης χρημάτων - για τη Θεσσαλονίκη - και του φόβου νέων προσφυγών η συμμετοχή του δημοσίου παρέμεινε η ίδια (59 δις δρχ). Το γεγονός αυτό δυσκόλεψε ακόμη περισσότερο την προσπάθεια σύναψης δανείων. Αν το έργο κρίθηκε μη ανταποδοτικό όταν κόστιζε 220 δις μπορεί εύκολα να φανταστεί κάποιος πόσο ανταποδοτικό θα ήταν όταν θα κόστιζε 400 δις. Όπως ήταν αναμενόμενο οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της κοινοπραξίας, της Ε.Τ.Επ. και του ομίλου των εμπορικών τραπεζών απέβησαν άκαρπες. Ένας από τους λόγους της άτυχης κατάληξης ήταν ότι η Bombardier που συμμετείχε στην κοινοπραξία διαφωνούσε με την πλήρη χρηματοδότηση του έργου με όρους αγοράς από τις εμπορικές τράπεζες, έστω και με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Αξίωνε την επιδότηση της κατασκευής του έργου από το κράτος. Όταν οι διαπραγματεύσεις με την Ε.Τ.Επ. περιήλθαν σε αδιέξοδο και ειδικά τον Αύγουστο του 2003, η Ανάδοχος Εταιρία ενημέρωσε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ότι προτίθεται να παρουσιάσει εναλλακτικό σχήμα χρηματοδότησης, όχι πλέον μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, αλλά μέσω ενός Ομίλου Εμπορικών Τραπεζών. Καμία όμως εναλλακτική χρηματοδοτική πρόταση δεν παρουσιάστηκε, οπότε οι εξελίξεις ήταν αναπόφευκτες. Στις 29/9/2003 η κ. Παπανδρέου παραχώρησε συνέντευξη τύπου κατά την οποία ανακοίνωσε την ακύρωση της κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης από την κοινοπραξία Θεσσαλονίκη Μετρό Α.Ε. και την δημοπράτηση του έργου χρηματοδοτούμενου από τις δημόσιες επενδύσεις. Υποσχέθηκε ότι το Μετρό της Θεσσαλονίκης θα είναι έτοιμο για τη διεθνή έκθεση EXPO 2008 την οποία διεκδικεί η Θεσσαλονίκη.

Τον Ιούνιο του 2004, η κυβέρνηση αποφάσισε τη διακήρυξη Διαγωνισμού, στον οποίο υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος πέντε κοινοπραξίες με σημαντικές ελληνικές και ξένες τεχνικές εταιρείες.

Η πρώτη φάση του Διαγωνισμού ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 2004, όπου τέσσερις από τις πέντε κοινοπραξίες συνέχισαν στη δεύτερη φάση και τον Ιανουάριο του 2005 έλαβαν τα τεύχη δημοπράτησης και την νέα προμελέτη του έργου.

Με ένα δελτίο τύπου³⁹ που παρουσιάστηκε στην Αθήνα στις 12 Μαΐου 2005 ο Υπουργός ΥΠΕΧΩΔΕ ανακοίνωσε ότι έχει γίνει η κατάθεση Τεχνικών και Οικονομικών Προσφορών από τις κοινοπραξίες. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα από εκείνη την ημέρα μπήκε στην τελική ευθεία ο διαγωνισμός για το METPO Θεσσαλονίκης με στόχο να αναδειχθεί ο προσωρινός μειοδότης του έργου μέσα στον Ιούλιο του ίδιου χρόνου.

Αναλυτικότερα, κατατέθηκαν οι τεχνικές και οικονομικές προσφορές από τις 4 κοινοπραξίες που συμμετέχουν στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού. Συγκεκριμένα κατέθεσαν προσφορά:

* Η κοινοπραξία «THESSMETRO», αποτελούμενη από τις εταιρείες J & P - ΑΒΑΞ, F.C.C. CONSTRUCCION, CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, DIMETRONIC, ELECNOR, INSTALACIONES INABENSA.

* Η κοινοπραξία «ΑΕΓΕΚ, IMPREGILO, ANSALDO T.S.F., SELI, ANSALDOBREDA».

* Η κοινοπραξία «ΑΚΤΩΡ, SIEMENS, VINCI, ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ».

* Η κοινοπραξία «BILFINGER BERGER, ΑΘΗΝΑ, ΑΤΤΙ-ΚΑΤ, ROTEM COMPANY, ALCATEL CANADA, TPF CHAPEAUX INTERNATIONAL».

Οι τεχνικές και οικονομικές προσφορές αξιολογήθηκαν από τη σχετική Επιτροπή της Αττικό Μετρό ΑΕ και η ανάδειξη του προσωρινού Αναδόχου αναμενόταν εντός του Ιουλίου.

³⁹ ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ, «ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», 12/12/2005.

Στις 7/4/2006⁴⁰, σύμφωνα με δήλωση του υπουργού ΥΠΕΧΩΔΕ, κ. Σουφλιά, υπογράφηκε η σύμβαση για τη μελέτη, κατασκευή και θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης με την Ανάδοχο κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO - ANSALDO T.S.F. -SELI -ANSALDOBREDA. Τελικά ξεπεράστηκαν οι δυσκολίες στο διαγωνισμό, αφού υποβλήθηκαν συνολικά 34 ενστάσεις, προσφυγές και καταγγελίες στην Αναθέτουσα Αρχή, τα ελληνικά δικαστήρια και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Χαρακτηριστικά έργου

Ο συνολικός προϋπολ. του έργου είναι 1,1 δις. ευρώ. Η χρηματοδότησή του εξασφαλίστηκε πλήρως από το Γ' ΚΠΣ (250.000.000 ευρώ) και από εγκεκριμένο δάνειο (550.000.000 ευρώ) με ευνοϊκούς όρους που έδωσε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων., ενώ η κατασκευή του έργου προβλέπεται να ολοκληρωθεί, εκτός απροόπτου, σε 6,5 χρόνια.

Το Μετρό⁴¹ Θεσσαλονίκης, μήκους 9,6 χλμ. με 13 σύγχρονους Σταθμούς, σήμερα αποτελεί μια από τις βασικότερες προτεραιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ καθώς είναι το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο που έχει ποτέ εκτελεστεί στην πόλη. Η διαδικασία του Διαγωνισμού ολοκληρώνεται με πλήρη σεβασμό όλων των Εθνικών και Κοινοτικών Κανόνων και μάλιστα σε χρόνο πολύ σύντομο με βάση τη διεθνή εμπειρία σε Διαγωνισμούς ανάθεσης τόσο μεγάλων έργων.

Παράλληλα, έχει ξεκινήσει και η μελέτη της πρώτης φάσης των επεκτάσεων του Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά και Σταυρούπολη (10,8 επιπλέον χλμ. Γραμμής Μετρό με 10 νέους Σταθμούς), ώστε σταδιακά να δημιουργηθεί ένα πλήρες δίκτυο Μετρό που θα εξυπηρετεί τις περισσότερες περιοχές της Θεσσαλονίκης.

⁴⁰ ΔΗΛΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ με θέμα το Μετρό Θεσσαλονίκης.

⁴¹ <http://metrothessalonikis.tk/>

3.2.4 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ

Στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ (Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς) 2007-13 σχεδιάζονται να προχωρήσουν με σύμβαση παραχώρησης 6 μεγάλα οδικά έργα, τα οποία θα περιλαμβάνουν τις εξής διαδρομές (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ):

Α. ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ.

Η Ιονία Οδός⁴² αποτελεί έναν σημαντικότερο δρόμο για τους κατοίκους της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου, ο οποίος πρόκειται να κατασκευαστεί με τη μέθοδο παραχώρησης. Για τον διαγωνισμό αυτού του έργου είχαν προεπιλεγεί 4 όμιλοι, 2 εκ των οποίων κατέθεσαν τις προσφορές τους στο ΥΠΕΧΩΔΕ: ο όμιλος ΑΙΑΣ και ο όμιλος Hellenic Autopistas. Βάσει των οικονομικών προσφορών που έκαναν οι εταιρίες, στις 8/5/2006 επιλέχθηκε ο όμιλος «Hellenic Autopistas», στον οποίο συμμετείχαν οι εταιρίες: CINTRA S.A., ΓΕΚ ΑΕ, DRAGADOS S.A., ΤΕΡΝΑ Α.Ε., κ.α. Βάσει της προσφοράς του προσωρινού αναδόχου, το κατασκευαστικό κόστος του έργου, σε τρέχουσες τιμές, ανέρχεται σε 1,075 δις ευρώ και το συνολικό κόστος στα 1,392 δις ευρώ. Στο συνολικό κόστος περιλαμβάνονται επιπλέον οι τόκοι κατασκευαστικής περιόδου, το κόστος λειτουργίας κατά την κατασκευή κ.α. Η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είναι 330 εκατομμύρια ευρώ, τα μισά εκ των οποίων θα προέλθουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ ο προβλεπόμενος χρόνος κατασκευής είναι 5 χρόνια.

Το συνολικό μήκος της οδού είναι 382 χλμ., με 42 ανισόπεδους κόμβους και περιλαμβάνει: α) τον αυτοκινητόδρομο «Ιόνια Οδός» μήκους περίπου 196 χλμ. από **Αντίρριο έως Ιωάννινα**, β) τμήμα του αυτοκινητόδρομο ΠΑ.ΘΕ μήκους περίπου 175 χλμ. από τον **Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης έως τη Σκάρφεια** και γ) τον συνδετήριο κλάδο του ΠΑ.ΘΕ **Σχηματάρι-Χαλκίδα** μήκους 11 χλμ.

Η σύμβαση έχει διάρκεια 30 χρόνια και η συνολική προθεσμία για την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων που περιλαμβάνονται στην σύμβαση παραχώρησης είναι 72 μήνες.

⁴² ΥΠΕΧΩΔΕ, Ανακοίνωση Τύπου με θέμα «Δρόμοι Ανάπτυξης», 8/5/2006.

Β. ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΤΡΙΠΟΛΗ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ & ΛΕΥΚΤΡΟ - ΣΠΑΡΤΗ

Ο συγκεκριμένος δρόμος⁴³ είναι εξίσου σημαντικός για τους κατοίκους της Πελοποννήσου. Για τον διαγωνισμό αυτού του έργου είχαν προεπιλεγεί 3 όμιλοι, 2 εκ των οποίων κατέθεσαν τις προσφορές τους στο ΥΠΕΧΩΔΕ: ο όμιλος ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ και ο όμιλος ΜΩΡΕΑΣ. Βάσει των οικονομικών προσφορών που έκαναν οι εταιρίες, στις 8/5/2006 επιλέχθηκε ο όμιλος «ΜΩΡΕΑΣ», στον οποίο συμμετείχαν οι εταιρίες: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε., IMPREGILO SpA., ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε. Βάσει της προσφοράς του προσωρινού αναδόχου, το κατασκευαστικό κόστος του έργου, σε τρέχουσες τιμές, ανέρχεται στα 844 εκατομμύρια ευρώ και το συνολικό κόστος στα 1,044 δις ευρώ. Στο συνολικό κόστος περιλαμβάνονται επιπλέον οι τόκοι κατασκευαστικής περιόδου, το κόστος λειτουργίας κατά την κατασκευή κ.α. Η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είναι 330 εκατομμύρια ευρώ, τα μισά εκ των οποίων θα προέλθουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ ο προβλεπόμενος χρόνος κατασκευής είναι 4,5 χρόνια. Το Έργο Παραχώρησης έχει συνολικό μήκος 205 χλμ. με 26 ανισόπεδους κόμβους και περιλαμβάνει :

α) τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα, β) τον αυτοκινητόδρομο Λεύκτρο - Σπάρτη

Γ. ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΛΕΙΔΙ⁴⁴

Πρόκειται για έργο ιδιαίτερα στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας, αφού αφορά στον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας, τον ΠΑΘΕ, που ο κυκλοφοριακός του φόρτος είναι μεγαλύτερος από το φόρτο του υπόλοιπου οδικού δικτύου. Το σύνολο του έργου, με τη μελέτη και κατασκευή σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου στα προαναφερθέντα τμήματα και τις ουσιαστικές βελτιώσεις στα υπάρχοντα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου, συνολικού μήκους 229.5 χιλ προκηρύχθηκε με το σύστημα της σύμβασης παραχώρησης τον Ιανουάριο του 2001. Τα τεύχη δημοπράτησης παραδόθηκαν στους υποψηφίους στις 4/3/2005. Στη συνέχεια, σύμφωνα με τη διακήρυξη, στις

⁴³ ΥΠΕΧΩΔΕ, Ανακοίνωση Τύπου με θέμα «Δρόμοι Ανάπτυξης», 8/5/2006.

⁴⁴ <http://doc.texnikoi.gr/texnikoi/cgi-bin/neadetails.asp?id=460>

18/5/2005 υπέβαλαν τις τελικές προσφορές τους οι δύο από τους τέσσερις ομίλους που συμμετείχαν στο διαγωνισμό.

Συγκεκριμένα, οι όμιλοι που υπέβαλαν προσφορές είναι ο όμιλος AEGEAN MOTORWAY GROUP και ο όμιλος ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ.

Το έργο περιλαμβάνει:

α) Την κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου **Τέμπη - Σκοτίνα**, συνολικού μήκους 26 χλμ., β) Συμπληρωματικές εργασίες σε υφιστάμενα τμήματα, μήκους 203,5 χλμ από τις Ράχες στο Μαλιακό μέχρι το Κλειδί, γ) Ανάπτυξη Κέντρων Λειτουργίας και Συντήρησης Αυτοκινητοδρόμων και υποχρέωση της παραχωρησιούχου να διαθέσει κτίρια στέγασης της Πυροσβεστικής και της Τροχαίας και το σχετικό εξοπλισμό.

Η σύμβαση παραχώρησης έχει διάρκεια 30 χρόνια. Ο χρόνος κατασκευής ορίζεται στα 4,5 χρόνια, με ενδιάμεσες αποκλειστικές προθεσμίες για την υφιστάμενη Εθνική Οδό. Προσωρινός ανάδοχος του έργου Μαλιακός - Κλειδί αναδείχθηκε η κοινοπραξία AEGEAN MOTORWAY GROUP, στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες Bilfinger Berger (34,5%), Hochtief Projectentwicklung GMBH (34,5%), Lamda development AE (10%), ΑΕΓΕΚ Α.Ε. (9%), ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ (7%) και Ευκλείδης Α.Ε. (5%). και το έργο θα γίνει με σύμβαση παραχώρησης. Η υλοποίηση του έργου θα ξεκινήσει μετά την διευθέτηση των ενστάσεων που έχουν γίνει και αυτό υπολογίζεται να γίνει στο πρώτο εξάμηνο του 2007.

Δ. ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ – ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ

Το έργο⁴⁵ αυτό είναι επίσης στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου και έργο ζωής και ασφάλειας για τους πολίτες των περιοχών αυτών. Είναι το δυσκολότερο από τα επτά έργα του Προγράμματος «Δρόμοι Ανάπτυξης» και το μεγαλύτερο σε οικονομικούς και κατασκευαστικούς όρους, που προωθήθηκε ποτέ στην Ελλάδα και που θα κατασκευασθεί με την μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης. Για το έργο αυτό τον Νοέμβριο του 2005 οι υποψήφιοι όμιλοι παρέλαβαν

⁴⁵ Βίκυ Σαντοριναίου, «Τρεις μηνστήρες για το οδικό πακέτο – μαμούθ», εφημ. Κέρδος, 6/12/2006

τις μελέτες και το προσχέδιο της σύμβασης παραχώρησης και το Δεκέμβριο του 2006 υπέβαλαν τις προσφορές τους. Στο διαγωνισμό συμμετείχαν τρεις όμιλοι εταιρειών: η «Απιον Κλέος», η «Απόλλων», και η «Hellenic Autopistas». Ο οδικός άξονας **Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα και Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα** έχει συνολικό μήκος 365,4 χλμ. και το έργο παραχώρησης περιλαμβάνει την κατασκευή νέων τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου συνολικού μήκους 283,7 χλμ. και τη συμπλήρωση και βελτίωση υφιστάμενων τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου συνολικού μήκους 81,7 χλμ. Συγκεκριμένα, ο ανάδοχος θα πρέπει να κατασκευάσει 120 χλμ. του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα, 87,5 χλμ. του τμήματος Πάτρα - Πύργος - Αλφειός και 76,2 χλμ. του τμήματος Αλφειός - Καλό Νερό - Τσακώνα. Επίσης θα αναλάβει τη βελτίωση και εκμετάλλευση των υφιστάμενων τμημάτων Ελευσίνα - Κόρινθος μήκους 63,4 χλμ. και Παράκαμψη Πάτρας μήκους 18,3 χλμ. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 1.8 δις ευρώ και ο χρόνος κατασκευής του αναμένεται στα 6.5 χρόνια.

Ε. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ⁴⁶

Το έργο αυτό αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εθνικά οδικά έργα, αφού θα συνδέσει με αξιόπιστο και ασφαλή τρόπο την Ανατολικής με τη Δυτική Ελλάδα και σημαντικές περιφερέρειες μεταξύ τους.

Τα τελικά τεύχη δημοπράτησης εγκρίθηκαν στα τέλη Νοεμβρίου του 2005 και προσφορές κατέθεσαν οι όμιλοι: «Ελληνικές Διαδρομές» και «HELLENIC AUTOPISTAS». Μέσα στο 2007 αναμένεται να ανακηρυχθεί η νικήτρια ανάδοχος εταιρία. Το έργο του οδικού άξονα Κεντρικής Ελλάδος (E-65) περιλαμβάνει:

- α) Την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του **Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας**, από την ΠΑΘΕ (ημικόμβος κοντά στη Σκάρφεια) έως τον Α/Κ Παναγιάς της Εγνατίας Οδού μήκους 175 χλμ.
Ο E65 θα είναι δρόμος σύγχρονος, ευρωπαϊκών προδιαγραφών και θα κατασκευασθεί εξ ολοκλήρου από την αρχή.

⁴⁶ ΥΠΕΧΩΔΕ, Ανακοίνωση Τύπου με θέμα «ΔΡΟΜΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ», 30/5/2006.

- β) Τη λειτουργία, αναβάθμιση και συντήρηση τμημάτων που κατασκευάζονται ως δημόσια έργα (δηλαδή με δαπάνη του Δημοσίου) στο Πέταλο του Μαλιακού της ΠΑΘΕ, από Σκάρφεια μέχρι Ράχες, μήκους 57χλμ.

Η προθεσμία περαίωσης είναι εξήντα έξι (66) μήνες για το σύνολο του έργου. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας 24 μηνών ο Παραχωρησιούχος οφείλει να έχει ολοκληρώσει το τμήμα από ΠΑΘΕ μέχρι Ε.Ο Καρπενησίου, ενώ σε προθεσμία 45 μηνών το τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα- Εγνατία.

ΣΤ. ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ⁴⁷

Είναι ένα αναγκαίο και σημαντικό έργο που αποτελεί το συμπλήρωμα του περιφερειακού δακτυλίου της Θεσσαλονίκης προς το θαλάσσιο μέτωπο, που σε συνδυασμό με το ΜΕΤΡΟ θα συμβάλλει στην ανακούφιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης αλλά και στη βελτίωση περιβάλλοντος και της καθημερινότητας των κατοίκων της.

Τον Μάιο του 2005 αναδείχθηκε προσωρινός ανάδοχος, αφού ολοκληρώθηκε το στάδιο των προσφυγών οι οποίες και απορρίφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η υπογραφή της σύμβασης για την κατασκευή της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας έγινε στις 31/10/2006 και οι εργασίες του έργου αναμένεται να ξεκινήσουν τον Μάρτιο του 2007.

Το έργο της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας θα συνδέει το δυτικό με το ανατολικό τμήμα της πόλης, σε μεγάλο μήκος υποθαλάσσια, παρακάμπτοντας το Κέντρο. Η παραλιακή Λεωφόρος Νίκης, από οδό Σαλαμίνας μέχρι Λευκό Πύργο, μήκους 1.500 μ καταργείται και δημιουργείται στη θέση της ένα παραλιακό μέτωπο ικανού πλάτους, ως χώρος αναψυχής. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 472 εκατ. €, και θα έχει μήκος 6,5 χλμ, τα 4,0 χλμ εκ των οποίων υπόγειο (2,5 χλμ σήραγγες και 1,5 χλμ Cut ant Cover). Η κατασκευή του έργου θα ολοκληρωθεί σε 4 χρόνια.

⁴⁷ ΥΠΕΧΩΔΕ, ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΠΕΧΩΔΕ Για την υπογραφή της σύμβασης για την Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης.

3.3. ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

3.3.1 ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, αναγνωρίζοντας τα οφέλη των ΣΔΙΤ και θέλοντας να προωθήσει ευρύτερα το θεσμό τους, προχώρησε στην προετοιμασία και την ψήφιση ενός νόμου ο οποίος διευκολύνει την υλοποίηση τέτοιων συμπράξεων εντός ενός πλαισίου διαφάνειας, ευελιξίας και ασφάλειας τόσο για τον δημόσιο όσο και για τον ιδιωτικό τομέα. Έδωσε μάλιστα την ευκαιρία σε όλους τους εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους φορείς να συμμετάσχουν στη διαμόρφωση του νόμου αυτού μέσα από τη διαδικασία ενός ευρύτερου διαλόγου σε 2 φάσεις.

Το θέμα των συμπράξεων, άλλωστε, αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων για πολλά χρόνια. Αρκετοί ήταν εκείνοι, οι οποίοι, είτε λόγω της εμπλοκής τους στα έργα παραχώρησης, είτε παρακολουθώντας τις εξελίξεις στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης αλλά και διεθνώς, επισήμαιναν την ανάγκη διαμόρφωσης ενός νομικού πλαισίου το οποίο θα επέτρεπε την ευρύτερη υλοποίηση τέτοιου είδους συμπράξεων.

Οι αγκυλώσεις⁴⁸ και οι καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν κατά το διαγωνιστικό στάδιο και οι δυσχέρειες που ανέκυπταν στις διαπραγματεύσεις για τη χρηματοδότηση των έργων που έχουν υλοποιηθεί στην Ελλάδα, αλλά και προβλήματα έργων που απλά έμειναν στο στάδιο της προκήρυξης, ανέδειξαν την ανάγκη επεξεργασίας και υιοθέτησης ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα ρύθμιζε το σύνολο των προβλημάτων, λαμβάνοντας υπόψη και την ευρωπαϊκή νομοθεσία αλλά και τις ειδικές ανάγκες των έργων αυτών.

Προβλήματα αλλά και καθυστερήσεις προξενούν και δυσχέρειες που συνδέονται με την έγκαιρη χορήγηση των πάσης φύσεως αδειών που απαιτούνται από διοικητικές αρχές και δημόσιους οργανισμούς για την υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ.

Ένας ακόμα παράγοντας που επέβαλε την ψήφιση ενός ενιαίου νομοθετικού πλαισίου ήταν και το γεγονός ότι η κύρωση των συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ στη Βουλή, αν και στοχεύει στη διευκόλυνση και την επίσπευση της εκτέλεσής τους, σε καμία περίπτωση δεν θα βοηθούσε στην ευρύτερη ανάπτυξη του θεσμού των συμπράξεων, αφού δεν είναι

⁴⁸ Forum «Αγορά Ιδεών», Ετήσια ειδική έκδοση 2006 «26 Παρεμβάσεις για την Ελλάδα της εξωστρέφειας».

δυνατόν για όλα τα έργα ακόμα και για εκείνα των οποίων ο προϋπολογισμός είναι χαμηλός, να απαιτείται η κύρωση των συμβάσεών τους από τη Βουλή. Αυτό θα είχε ως συνέπεια τη γενικευμένη αναγόρευση συμβάσεων σε νόμους του ελληνικού κράτους.

Τα παραπάνω προβλήματα, καθώς και μια σειρά άλλων νομικών δυσχερειών που έθεταν σε κίνδυνο την ομαλή υλοποίηση και ανάπτυξη των συμπράξεων στη χώρα μας, έπρεπε να είχαν προ πολλού αντιμετωπιστεί. Ωστόσο, αν και η ανάγκη αυτή αποτέλεσε κοινό τόπο, καμία προσπάθεια ψήφισης ενός αντίστοιχου νομοθετικού πλαισίου δεν στέφθηκε με επιτυχία.

Ο νέος νόμος έρχεται, λοιπόν, να επιλύσει σε μεγάλο βαθμό αρκετά από τα προβλήματα αυτά. Είναι δεδομένο όμως ότι ο νόμος λειτουργεί ως πλαίσιο. Δεν εξειδικεύει όλα τα ζητήματα, αφού δεδομένης της μοναδικότητας και ιδιαιτερότητας κάθε έργου ΣΔΙΤ, η ενιαία αντιμετώπισή τους θα δημιουργούσε περισσότερα προβλήματα απ' όσα έρχεται να επιλύσει. Δεν θα μπορούσε, άλλωστε, ένας νόμος να προδιαγράψει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ορισμένων μόνο κατηγοριών έργων ή υπηρεσιών.

Οι προδιαγραφές, για παράδειγμα, τόσο κοινοτικές όσο και εθνικές, βάσει των οποίων τα έργα ΣΔΙΤ θα υλοποιούνται, προδιαγραφές που σε καμία περίπτωση δεν θα είναι κατώτερες από εκείνες ενός έργου που υλοποιείται με τον «παραδοσιακό» τρόπο, αλλά και άλλα χαρακτηριστικά που διαφέρουν ανάλογα με το αντικείμενο των έργων ή υπηρεσιών, θα περιγράφονται αναλυτικά στα τεύχη προκήρυξής τους.

Ωστόσο, αν η θέσπιση του νομικού πλαισίου αποτελεί τη βασική προϋπόθεση για την εφαρμογή των συμπράξεων, ο τρόπος με τον οποίο η εφαρμογή αυτή θα πραγματοποιηθεί, αλλά και κυρίως η οργανωτική προετοιμασία του Δημοσίου γι' αυτήν, αποτελούν τα βασικά στοιχεία για την επιτυχία τους.

Για την υλοποίηση των συμπράξεων πέρα από την οικοδόμηση ενός περιβάλλοντος μέσα στο οποίο ο ιδιωτικός τομέας θα αισθάνεται ασφάλεια για τα κεφάλαια, το χρόνο και το ανθρώπινο και υλικό δυναμικό που επενδύει, πρέπει να υιοθετηθεί και μια διαδικασία μέσα από την οποία και οι δημόσιοι φορείς θα διασφαλίζονται για τη σκοπιμότητα της εφαρμογής συμπράξεων στους τομείς της αρμοδιότητάς τους.

Αυτήν την ανάγκη έρχονται να καλύψουν οι διατάξεις του νέου νόμου, βάσει των οποίων σε κυβερνητικό επίπεδο συστήνονται δύο όργανα, η Διυπουργική Επιτροπή και η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.

Η Διυπουργική Επιτροπή⁴⁹, η οποία συνεστήθη με τον Νόμο 3389/2005, είναι ένα κυβερνητικό όργανο αρμόδιο για την έγκριση της υπαγωγής μιας προτεινόμενης σύμπραξης στις διατάξεις του νόμου, καθώς και για την έγκριση της ένταξης στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του τμηματικά καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς συμβατικού ανταλλάγματος. Στην ΔΕΣΔΙΤ (Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ) συμμετέχουν, ως τακτικά μέλη, ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, ο Υπουργός Ανάπτυξης και ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Στις αρμοδιότητες της ΔΕΣΔΙΤ εμπίπτουν:

- α) η έγκριση της υπαγωγής συμπράξεων στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
- β) η ανάκληση τέτοιων εγκρίσεων, σε περίπτωση που οι δημόσιοι φορείς που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του ανωτέρω νόμου δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους να: (αα) ακολουθούν τις υποδείξεις της ΕΓΣΔΙΤ, ως προς τη διαδικασία ανάθεσης, (ββ) επεξεργάζονται κάθε κείμενο που σχετίζεται με τη διαδικασία ανάθεσης (Τεύχη Δημοπράτησης, ειδική και τεχνική συγγραφή υποχρεώσεων, πρόσκληση υποβολής προσφορών, σχέδιο σύμβασης κλπ) σύμφωνα με τις οδηγίες, τροποποιήσεις και αλλαγές που εισηγείται η ΔΕΣΔΙΤ, στην οποία και κοινοποιούνται πριν από τη διανομή ή τη δημοσίευση όλα τα κείμενα και η αλληλογραφία που αφορούν στη διαδικασία ανάθεσης και (γγ) μεριμνούν για τη συμμετοχή εκπροσώπου της ΕΓΣΔΙΤ στις επιτροπές αξιολόγησης ή και σε άλλα όργανα που συνιστώνται στα πλαίσια της Διαδικασίας Ανάθεσης για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη.
- γ) η απόφαση για την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς ανταλλάγματος,
- δ) η απόφαση για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης,
- ε) η λήψη κάθε άλλης συναφούς απόφασης.

Η διυπουργική επιτροπή συμπράξεων, η οποία και έχει κεντρικό ρόλο στην προώθηση των συμπράξεων, συνεπικουρείται από ένα εξειδικευμένο μηχανισμό εντός του

⁴⁹ <http://www.sdit.mnec.gr/el/sdit/comitee/>

υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, την **Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού τομέα**⁵⁰, ο ρόλος της οποίας στα πρότυπα άλλων αντίστοιχων μονάδων σε άλλες χώρες της Ευρώπης είναι πολυδιάστατος.

Βασικό έργο της ΕΓΣΔΙΤ είναι:

- α) ο εντοπισμός των έργων ή υπηρεσιών που μπορούν να εκτελεσθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
- β) η εν γένει προώθηση της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων,
- γ) η διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημοσίων Φορέων στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης που προβλέπονται στο Ν. 3389/2005 για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων που θα αναλάβουν την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών στα πλαίσια των Συμπράξεων,
- δ) η παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης και των παρεπομένων συμφώνων, η τακτική ενημέρωση της ΔΕΣΔΙΤ και η επεξεργασία και υποβολή εισηγήσεων για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων και
- ε) η σύνταξη ετήσιας έκθεσης και η παρουσίασή της στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής.

Η ΕΓΣΔΙΤ έχει εξοπλισθεί με αρμοδιότητες που της επιτρέπουν να παρέχει ουσιαστική συνδρομή στη Διωπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ. Αν και η αποφασιστική αρμοδιότητα για την υπαγωγή ή μη στις διατάξεις του νόμου 3389/2005 παραμένει στη Διωπουργική Επιτροπή, η ΕΓΣΔΙΤ, ως αποδέκτης της σχετικής πληροφόρησης, έχει την πρωτοβουλία της κίνησης και του συντονισμού της διαδικασίας αυτής.

Συγκεκριμένα, η ΕΓΣΔΙΤ έχει την αρμοδιότητα της κατάρτισης και συμπλήρωσης του «Καταλόγου των Προτεινομένων Συμπράξεων», των σχετικών κοινοποιήσεων στους ενδιαφερόμενους φορείς προκειμένου αυτοί να προβούν σε υποβολή αίτησης προς τη Διωπουργική Επιτροπή. Πιο συγκεκριμένα, η ΕΓΣΔΙΤ μπορεί:

- α) να ζητά και να λαμβάνει στοιχεία σχετικά με έργα ή υπηρεσίες, την εκτέλεση ή την παροχή των οποίων προωθούν ή σχεδιάζουν Δημόσιοι Φορείς,

⁵⁰ <http://www.sdit.mnec.gr/el/sdit/sdit/>

- β) να ζητά και να λαμβάνει από οποιοδήποτε Δημόσιο ή Ιδιωτικό Φορέα κάθε πληροφορία ή στοιχείο που απαιτείται για να διαγνωσθεί, εάν η εκτέλεση ενός έργου ή η παροχή μιας υπηρεσίας μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της Σύμπραξης Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού,
- γ) να επεξεργάζεται τα στοιχεία που λαμβάνει από επαγγελματικούς και επιχειρηματικούς φορείς όπως, ενδεικτικά, από την Ελληνική Ένωση Τραπεζών, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το Σύνδεσμο Εργοληπτικών Εταιρειών,
- δ) να μελετά ολοκληρωμένες προτάσεις που επεξεργάζονται Δημόσιοι ή Ιδιωτικοί Φορείς για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών ή να καλεί Δημόσιους ή Ιδιωτικούς Φορείς να επεξεργασθούν τέτοιες προτάσεις και να παρέχει σε αυτούς κάθε εύλογη συνδρομή,
- ε) σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, αλλά και τις αρμόδιες υπηρεσίες των εμπλεκόμενων Δημοσίων Φορέων, να παρακολουθεί το σύνολο των οικονομικών υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι Δημόσιοι Φορείς, ιδιαίτερα τη μελλοντική επιβάρυνση που προκύπτει ή μπορεί να προκύψει για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τις πληρωμές που διενεργούνται για Συμπράξεις που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
- στ) να συντάσσει και να διανέμει έντυπο υλικό με πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις Συμπράξεις και τους σκοπούς που αυτές εξυπηρετούν, τις διεθνώς διαδεδομένες μεθόδους εφαρμογής τους και τις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
- ζ) να τυποποιεί έγγραφα που μπορούν να χρησιμεύσουν για τις ανάγκες των διαδικασιών ανάθεσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 8 του Ν. 3389/2005,
- η) να τυποποιεί κάθε είδους Συμβάσεις Σύμπραξης ή παρεπόμενα σύμφωνα προς το σκοπό της διευκόλυνσης των Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων στη διαμόρφωση των όρων των Συμβάσεων Σύμπραξης,
- θ) να υποβάλλει στη ΔΕΣΔΙΤ προτάσεις για τη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου των Συμπράξεων και
- ι) να συντονίζει την εκπόνηση μελετών και την εν γένει παροχή υποβοηθητικών του έργου της υπηρεσιών σε πρόσωπα που προσλαμβάνονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του Ν. 3389/2005

Σύμφωνα με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών⁵¹, τα 12 βασικά σημεία του νόμου είναι:

1. Ορίζονται οι δημόσιοι φορείς (Υπουργεία, ΟΤΑ, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ) που μπορούν να προχωρούν σε συμβάσεις σύμπραξης με ιδιωτικούς φορείς, μέσα από τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών ειδικού σκοπού για κάθε τέτοια συνεργασία σε τομείς αρμοδιότητάς τους ή δραστηριότητάς τους.
2. Το αντικείμενο των συμπράξεων αυτών είναι η δημιουργία υποδομών και η παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα των ως άνω δημοσίων φορέων.
3. Προβλέπεται ότι οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, τη διαθεσιμότητα και την κατασκευή των αναγκαίων υποδομών ή την παροχή της υπηρεσίας έναντι ανταλλάγματος, που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους δημόσιους φορείς ή τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών.
4. Επίσης, η χρηματοδότηση εν' όλω ή εν μέρει της υλοποίησης των υποδομών για την παροχή υπηρεσιών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι ιδιωτικοί φορείς.
5. Το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος εκτέλεσης του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσόν των 200 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός αν η Διυπουργική Επιτροπή αποφασίσει ομόφωνα να εντάξει και μία σύμπραξη μεγαλύτερου προϋπολογισμού.
6. Οι Συμπράξεις Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν κεντρική κυβερνητική επιλογή για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής δημόσιας ωφέλειας μέσα από την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και ανταγωνιστικού κόστους. Με τις συμπράξεις ενσωματώνει το δημόσιο την καινοτομία και την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα.
7. Δεν αποτελούν αντικείμενο ΣΔΙΤ η άσκηση δημόσιας εξουσίας και γενικά οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν αποκλειστικά και άμεσα στο Κράτος (π.χ., έννομη τάξη, εθνική άμυνα, απονομή δικαιοσύνης, ευθύνη σωφρονισμού).

⁵¹ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, Δελτίο Τύπου, 4/8/2005

8. Συστήνεται Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ), η οποία χαράσσει την κυβερνητική πολιτική για τη δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.

9. Συστήνεται Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με σκοπό:

- τον εντοπισμό των υπηρεσιών και των αναγκαίων υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου,
- την προώθηση της ανάπτυξής τους,
- τη διευκόλυνση και υποστήριξη των δημοσίων φορέων στο πλαίσιο των διαδικασιών ανάθεσης για την επιλογή των ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίηση.

10. Καθορίζονται στον Νόμο οι υποχρεώσεις των δημοσίων φορέων που θα υπαχθούν στις διατάξεις του.

11. Ο Νόμος προσδιορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων σύμπραξης, όπου περιλαμβάνεται σαφής και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλομένων σε σχέση με το αντικείμενο της σύμπραξης. Καθορίζονται θέματα:

- χρηματοδότησης και συμμετοχής των δημοσίων φορέων σε αυτήν,
- διαδικασιών είσπραξης συμβατικών ανταλλαγμάτων,
- εκδόσεων αδειών,
- προστασίας περιβάλλοντος,
- αρχαιολογικών ευρημάτων,
- απαλλοτριώσεων,
- εμπλοκής δημοσίων υπηρεσιών και ΔΕΚΟ.

12. Ο Νόμος με σαφήνεια ορίζει τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις συμπράξεις, όπως είναι η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών, οι εταιρικοί μετασχηματισμοί, τα φορολογικά ζητήματα και η επίλυση διαφορών (διαιτησία).

ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΝΟΜΟΥ

Η υλοποίηση των συμπράξεων⁵² απαιτεί ιδιαίτερη τεχνογνωσία και στελέχη που να μπορούν να καλύψουν ένα ευρύ φάσμα γνωστικών αντικειμένων. Δεν είναι δυνατόν όμως άμεσα όλοι οι φορείς του Δημοσίου να αποκτήσουν τα στελέχη αυτά. Το υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών σε κεντρικό επίπεδο μέσω της σύστασης της Ειδικής Γραμματείας αναλαμβάνει να συγκεντρώσει σε ένα κεντρικό μηχανισμό στελέχη με εξειδικευμένη γνώση και εξασφαλίζει με τον τρόπο αυτό ότι η γνώση αυτή θα είναι διαθέσιμη για όλους τους φορείς.

Έτσι, μέσω της τεχνογνωσίας που συγκεντρώνει, η Ειδική Γραμματεία, είναι σε θέση να τους κατευθύνει και να τους συνδράμει σε όλα τα στάδια της υλοποίησης μιας σύμπραξης, από τον εντοπισμό ενός πιθανού έργου, τη διαδικασία της προκήρυξής του, της ανάθεσης, μέχρι και εκείνη της σύναψης της συμβάσεώς του.

Στο πλαίσιο αυτό, ήδη προχωρεί στην πληροφόρηση των δημοσίων φορέων ως προς τις δυνατότητες που ο νέος νόμος τους προσφέρει, ενώ άμεση προτεραιότητα είναι η σύνταξη και η διανομή εντύπων με πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με την υλοποίηση συμπράξεων, η τυποποίηση εγγράφων που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των διαδικασιών ανάθεσης, αλλά και η τυποποίηση συμβάσεων σύμπραξης σε συγκεκριμένους τομείς.

Σε τεχνικό επίπεδο και επειδή η διυπουργική επιτροπή που εγκρίνει τις συμπράξεις και εντάσσει στον δημόσιο προϋπολογισμό τις ετήσιες πληρωμές πρέπει να είναι σίγουρη ότι οι υπηρεσίες που πρόκειται να παράσχει ο ιδιωτικός τομέας είναι βιώσιμες και ότι τα οικονομικά στοιχεία τους είναι ρεαλιστικά και συμφέροντα για το Δημόσιο σε σχέση με το αποτέλεσμα το οποίο παράγουν, τόσο κατά τη διαδικασία έγκρισης μιας προτεινόμενης σύμπραξης, αλλά και κατά τη διάρκεια της προκήρυξής της η Ειδική Γραμματεία αξιολογεί μια σειρά παραμέτρων που τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της.

Εξετάζεται η βιωσιμότητα του έργου, η δυνατότητα χρηματοδότησής του, καθώς και το μέγεθος της ανταποδοτικότητάς του για τους ιδιώτες χρηματοδότες του.

⁵² Forum «Αγορά Ιδεών», Ετήσια ειδική έκδοση 2006 «26 Παρεμβάσεις για την Ελλάδα της εξωστρέφειας».

Επίσης εξετάζεται το ύψος της δαπάνης που θα βαρύνει τον δημόσιο φορέα αν το έργο εκτελεστεί μέσω σύμπραξης συγκρινόμενο με το αντίστοιχο κόστος εάν το έργο αυτό εκτελεστεί ως κλασικό δημόσιο έργο (σε περίπτωση, βέβαια, που υπάρχει συγκρισιμότητα).

Προσδιορίζονται, υπολογίζονται και διαχωρίζονται ανάμεσα στον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα οι κίνδυνοι του έργου.

Επειδή όμως η έγκριση και η υλοποίηση συμπράξεων δημιουργούν μελλοντικές υποχρεώσεις για το Δημόσιο, η Ειδική Γραμματεία σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών πρέπει να τις παρακολουθεί έτσι ώστε το Δημόσιο να γνωρίζει ακριβώς τη μελλοντική επιβάρυνση που η υλοποίηση ΣΔΙΤ από κάθε ένα φορέα του Δημοσίου μπορεί να προκαλέσει.

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι υπάρχουν έργα σύμπραξης ανταποδοτικά για κάποιο ιδιώτη, όπου μέσα από την εκμετάλλευση τους και την είσπραξη κάποιου τέλους χρήσης αποπληρώνεται η ιδιωτική χρηματοδότηση και έργα σύμπραξης κοινωνικού χαρακτήρα, τα οποία επειδή ακριβώς προσφέρονται δωρεάν στους πολίτες, δεν είναι ανταποδοτικά. Ο νόμος μπορεί να λειτουργήσει και στις δύο κατευθύνσεις. Και γι' αυτό γίνεται αναφορά σε μελλοντική επιβάρυνση του Δημοσίου και σε τμηματικά ετήσια καταβολή τιμήματος από το Δημόσιο στους ιδιώτες για να καλυφθούν και οι περιπτώσεις έργων μη ανταποδοτικών.

Η σε ετήσια βάση καταβολή χρηματικού ανταλλάγματος από πλευράς Δημοσίου στους ιδιώτες χρηματοδότες του έργου ή της υπηρεσίας αποτελεί βασικό σημείο του νόμου και αλλάζει τα δεδομένα που ως σήμερα γνωρίζαμε στα έργα παραχώρησης στην Ελλάδα. Σε αυτά οι τελικοί χρήστες των έργων με την καταβολή τελών, όπως για παράδειγμα τα διόδια, έρχονταν ουσιαστικά να αποπληρώσουν τα κεφάλαια που ο ιδιωτικός τομέας κατέβαλε για την κατασκευή τους.

Με το νέο νόμο και τη δυνατότητα μελλοντικής τμηματικής αποπληρωμής των έργων απ' ευθείας από το Δημόσιο με τις επονομαζόμενες «πληρωμές διαθεσιμότητας» (availability payments), το Δημόσιο εξασφαλίζει ότι κοινωνικού χαρακτήρα υπηρεσίες, όπως η υγεία, η παιδεία και πολλές άλλες, θα συνεχίσουν να προσφέρονται δωρεάν στους πολίτες, ανεξάρτητα από το εάν η κατασκευή και η συντήρησή των απαραίτητων για την παροχή τους υποδομών χρηματοδοτούνται και πραγματοποιούνται από ιδιώτες.

Με τον τρόπο αυτό σημαντικός αριθμός έργων, το κόστος κατασκευής και λειτουργίας των οποίων δεν καλύπτεται από τυχόν επιβάρυνση των τελικών χρηστών τους και άρα δεν θα ήταν χρηματοδοτήσιμα για τους ιδιώτες, μπορούν να πραγματοποιηθούν ως έργα σύμπραξης, αρκεί οι ιδιώτες να αναλαμβάνουν την αρχική χρηματοδότησή τους και τους κινδύνους που συνδέονται με αυτήν, καθώς και με την κατασκευή αλλά και τη διαθεσιμότητα του έργου.

Έτσι, το Δημόσιο εξασφαλίζει την ταυτόχρονη δημιουργία περισσότερων και καλύτερων υποδομών και την παροχή περισσότερων και ποιοτικότερων υπηρεσιών προς τους πολίτες, οι οποίοι απολαμβάνουν τα έργα και τις υπηρεσίες αυτές χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση.

Ταυτόχρονα, όμως, η ετήσια αυτή αποπληρωμή εξασφαλίζει και την ποιότητα των παρεχομένων υποδομών και υπηρεσιών από τους ιδιώτες, αφού η πληρωμή που αυτοί λαμβάνουν είναι άμεσα συνδεδεμένη με αυτήν. Χαμηλές ποιοτικά υπηρεσίες ή υποδομές από πλευράς ιδιώτη συνεπάγονται και μειωμένες απολαβές γι' αυτόν.

Η ψήφιση του νόμου για τις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα δημιουργεί νέες ευκαιρίες για επενδύσεις, νέες ευκαιρίες για την επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Η χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων συμπληρωματικών προς τα διαθέσιμα δημόσια μπορεί να βοηθήσει στην πραγματοποίηση των απαραίτητων επενδύσεων σε υποδομές και υπηρεσίες. Οι συνθήκες για την κινητοποίηση των ιδιωτικών αυτών κεφαλαίων είναι πλέον ώριμες, ενώ και η κοινωνία είναι έτοιμη να αποδεχθεί τη συνεργασία του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα.

Ο νέος νόμος έρχεται να λειτουργήσει συμπληρωματικά τόσο ως προς τα παραδοσιακά δημόσια έργα, τα οποία σε καμιά περίπτωση δεν σταματούν ή περιορίζονται, αλλά και ως προς τις άλλες μορφές συνεργασίας κράτους και ιδιωτών όπως τα μοντέλα των συμβάσεων παραχώρησης του ΥΠΕΧΩΔΕ για μεγάλα έργα ή οι συνεργασίες των ΟΤΑ με ιδιώτες που θα συνεχίζουν να εφαρμόζονται. Άλλωστε, στόχος του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών είναι να προσφέρει στους φορείς ένα επιπλέον χρηματοδοτικό ^{ο εργαλείο,} λείο, το οποίο είναι πλέον διαθέσιμο και το οποίο έγκειται στην ευχέρειά τους αν θα το χρησιμοποιήσουν ή όχι.

Η θεσμοθέτηση διατάξεων σύμφωνων με τις κοινοτικές διαδικασίες που καθορίζουν ότι οι αναθέσεις των έργων θα γίνονται μέσα από διαγωνιστικές διαδικασίες σε συνδυασμό

με την παρακολούθηση των διαδικασιών αυτών από την Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων και την τακτική ενημέρωση της διυπουργικής επιτροπής καθώς και του Κοινοβουλίου, θα επιτρέψουν τη δημιουργία συνθηκών διαφάνειας και υγιούς ανταγωνισμού.

Η υποστήριξη που η Ειδική Γραμματεία θα παρέχει στους δημόσιους φορείς, αλλά και οι διευκολύνσεις και τα κίνητρα που παρέχονται μέσω του νόμου στους ιδιώτες που θα συναλλάσσονται με το Δημόσιο, μπορούν να επισπεύσουν τις διαδικασίες δημοπράτησης και να εξασφαλίσουν το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα. Περαιτέρω, η δυνατότητα ένταξης των σχετικών υποχρεώσεων στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων παρέχει στους ενδιαφερόμενους ιδιώτες επενδυτές τη βεβαιότητα της έγκαιρης και προσήκουσας αποπληρωμής τους.

Από εδώ και πέρα, το Δημόσιο πρέπει να προχωρήσει με πολύ προσεκτικά βήματα στην εφαρμογή μιας σειράς πιλοτικών έργων σε διάφορους τομείς, έργων σωστά δομημένων και σχεδιασμένων. Πιλοτικών έργων, που η ορθή υλοποίησή τους θα οδηγήσει σταδιακά στην ευρύτερη ανάπτυξη του θεσμού και στη χώρα μας. Ήδη η Ειδική Γραμματεία συνεργάζεται με αρκετούς φορείς ούτως ώστε τα πρώτα έργα να προχωρήσουν το ταχύτερο δυνατόν.

3.3.2 ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΝΟΜΟ

Παρά το γενικό αίτημα για σχεδιασμό νόμου που αφορούν στα ΣΔΙΤ, η ψήφισή του από το ελληνικό κοινοβούλιο, εκτός από θετικά σχόλια προκάλεσε και αντιδράσεις. Οι βασικότερες προήλθαν από 2 οργανισμούς: το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και τη ΓΣΣΕ (Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος).

Σύμφωνα με το ΤΕΕ⁵³, οι βασικότερες ελλείψεις του νέου νόμου συνοψίζονται στα εξής: Λείπει η εθνική στρατηγική, ο εθνικός σχεδιασμός και ο κοινωνικός έλεγχος, απουσιάζουν διατάξεις που να διασφαλίζουν αποτελεσματικά το δημόσιο συμφέρον, όπως ικανοποιητικές ελάχιστες απαιτήσεις του Δημοσίου για τη συμμετοχή των διαγωνιζομένων στους διαγωνισμούς, δεν προβλέπει ότι ο ανάδοχος αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους κατασκευής, αντίθετα από την διεθνή πρακτική, δεν απαιτεί οποιαδήποτε δέσμευση κατά την υποβολή της προσφοράς των διαγωνιζομένων σε σχέση με τη διασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου ή και της υπηρεσίας, δεν προβλέπει συγκεκριμένη υποχρέωση ασφάλισης του έργου, δεν θέτει μέτρα προστασίας των μικρότερων επιχειρήσεων που δεν μπορούν να διεκδικήσουν την ανάληψη συμβάσεων σύμπραξης.

Για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών, μεταξύ άλλων, το ΤΕΕ προτείνει: να προβλέπεται ως ελάχιστη απαίτηση του Δημοσίου η συμμετοχή νομικού ή φυσικών προσώπων με την προβλεπόμενη για τα δημόσια έργα τεχνική επάρκεια, οι ΣΔΙΤ να αναφέρονται σε έργα που υπερβαίνουν σε κόστος τα 10 εκατομμύρια ευρώ, να είναι ενταγμένο το έργο/υπηρεσία στον Εθνικό ή Περιφερειακό Σχεδιασμό, να προβλέπεται και να γίνεται μεταφορά εμπειρίας και τεχνογνωσίας προς του δημόσιους φορείς και σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να καταβάλλονται στα ασφαλιστικά ταμεία και του φορείς από τον παραχωρησιούχο οι πάσης φύσης κρατήσεις και εισφορές, όπως αυτές προβλέπονται από τη νομοθεσία.

⁵³ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, Δελτίο Τύπου με θέμα: «ΣΔΙΤ: Θετικές ως εργαλείο για την ανάπτυξη ανεπαρκές το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου», 25/8/2005.

Οι αντιδράσεις της Γ.Σ.Ε.Ε.⁵⁴ έγιναν αμέσως μετά την δημοσίευση του νέου νομοσχεδίου. Σύμφωνα με τη διεύθυνση της, η Γ.Σ.Σ.Ε έχει κάποιες ενστάσεις αναφορικά με τον νέο νόμο οι βασικότερες των οποίων συνοψίζονται στα εξής: Η δημιουργία «Εταιρείας Ειδικού Σκοπού» αυξάνει τη γραφειοκρατία και δημιουργεί νομικό πρόβλημα αν το κράτος, σε περίπτωση δυσλειτουργίας, θα πρέπει να στραφεί εναντίων της, η συνιστώμενη Ειδική Γραμματεία των ΣΔΙΤ (ΕΓΣΔΙΤ) αποκτά ανεπίτρεπτες υπερεξουσίες και οι προβλεπόμενες από το άρθρο 29 παρ. 1 και 4 του νομοσχεδίου, φορολογικές απαλλαγές υπέρ του ιδιωτικού φορέα κρίνονται υπερβολικές. Οι παραπάνω αρνητικοί σχολιασμοί, αναδεικνύουν τις ελλείψεις που μπορεί να έχει ο νέος νόμος, οι οποίοι και πρέπει να ληφθούν υπόψη από τα αρμόδια όργανα έτσι ώστε, με την πάροδο του χρόνου να γίνουν βελτιώσεις και διορθώσεις. Σε γενικές γραμμές, πάντως, αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι όλοι οι φορείς είναι σύμφωνοι με τη καθιέρωση του θεσμού των ΣΔΙΤ και τις θεωρούν ως ένα πολύ σημαντικό μέσο για βελτίωση υποδομών και υπηρεσιών καθώς και την ανάπτυξη διαφόρων τομέων της εθνικής οικονομίας.

⁵⁴ Περιοδικό ΙΝΕ, «Απόψεις ΓΣΕΕ για το σχέδιο νόμου Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα», Τεύχος Ιουλίου – Αυγούστου 2005.

3.3.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ

Το έτος 2006 ξεκίνησε η διαδικασία έγκρισης νέων έργων με τη μέθοδο ΣΔΙΤ. Μέχρι το Σεπτέμβριο του 2006 στην αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών – την ειδική γραμματεία ΣΔΙΤ – είχαν εξετασθεί προτάσεις συνολικού ύψους 1,4 δις ευρώ, ενώ η αρμόδια διυπουργική επιτροπή ενέκρινε προτάσεις της τάξεως των 800 εκατομμυρίων ευρώ.

Οι επενδυτικοί σχεδιασμοί,⁵⁵ έτσι όπως έχουν καταγραφεί μέχρι στιγμής, αφορούν:

1. την υλοποίηση 58 νέων σχολικών υποδομών στην Αττική και στην Κεντρική Μακεδονία
2. τη δημιουργία διεθνούς συνεδριακού κέντρου στην Αθήνα
3. τη δημιουργία τριών νέων καταστημάτων κράτησης στη Θεσσαλονίκη, στο Βόλο και την Κόρινθο, και δύο μεγάλων στην Πάτρα και το Ηράκλειο
4. τη δημιουργία επτά νέων πυροσβεστικών σταθμών στην Αλεξανδρούπολη, στη Βέροια, στη Λευκάδα, στα Γιαννιτσά, στο Μεσολόγγι, στους Γαργαλιάνους και στη Θεσσαλονίκη
5. τη δημιουργία επτά νέων κτιρίων για τις ανάγκες της πλήρους λειτουργίας του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου στην Τρίπολη, στη Σπάρτη, στο Ναύπλιο, στην Καλαμάτα και στην Κόρινθο.

Μάλιστα για ορισμένα από τα εγκεκριμένα έργα οι αρμόδιες αρχές σε συνεργασία με τεχνικούς, νομικούς και χρηματοοικονομικούς συμβούλους ετοιμάζουν τους διαγωνισμούς για την επιλογή των ιδιωτών. Αντιστοίχως για κάποια άλλα έργα έχουν ήδη δημοσιευθεί οι διαγωνισμοί για την επιλογή τεχνικών, νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων. Για τα υπόλοιπα, μέσα σε αυτόν τον μήνα θα δημοσιευθούν και οι τελευταίοι διαγωνισμοί για την επιλογή συμβούλων.

⁵⁵ ΣΠ.ΚΤ. «Έργα 1,4 δις ευρώ με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα», εφημερίδα «Το Βήμα», 10 Σεπτεμβρίου 2006

Σύμφωνα με τον Λ. Κορρές, τον ειδικό γραμματέα ΣΔΙΤ του υπουργείου Οικονομίας, η Ελλάδα με την ταχύτατη εφαρμογή του θεσμού των συμπράξεων μπορεί να γίνει πόλος έλξης επενδυτών από όλη την Ευρώπη, αλλά και επίκεντρο για την περαιτέρω εφαρμογή του θεσμού αυτού στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων αφού μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα από την ψήφιση του Νόμου 3389/2005 δημιουργείται μια νέα αγορά έργων υποδομής και παροχής υπηρεσιών. Με αυτόν τον τρόπο η χώρα αποκτά μια ηγετική θέση στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και των Βαλκανίων, μια θέση που θα επιτρέψει τη διάχυση τεχνογνωσίας σε γειτονικές χώρες, αλλά και την ενεργό συμμετοχή ελληνικών επιχειρήσεων σε έργα σύμπραξης που θα υλοποιηθούν στις περιοχές αυτές.

Ειδικότερα λοιπόν η διωπουργική επιτροπή ΣΔΙΤ έχει εγκρίνει τέσσερα έργα συνολικού ύψους 274 εκατομμυρίων ευρώ. Πρόκειται για τα εξής:

- **Κατασκευή 27 σχολείων**

Κατασκευή 27 νέων σχολικών μονάδων στην Αττική. Το έργο της κατασκευής των σχολείων αυτών αναμένεται να προκηρυχθεί σε δύο διαγωνισμούς. Οι ιδιωτικοί φορείς – ανάδοχοι των δύο έργων θα αναλάβουν την κατασκευή και τη χρηματοδότηση του έργου, καθώς και τη συντήρηση αυτών των σχολείων με βάση συγκεκριμένα κριτήρια ποιότητας για χρονική περίοδο 25 ετών. Η αποπληρωμή των ιδιωτικών φορέων θα γίνεται από τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ) με ετήσιες πληρωμές μετά την έναρξη λειτουργίας των σχολείων. Το ύψος των πληρωμών θα εξαρτάται από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης, με βάση τα κριτήρια ποιότητας που θα ορισθούν εκ των προτέρων.

Το ενδεικτικό προϋπολογιζόμενο κόστος κατασκευής των σχολείων ανέρχεται στα 105, 4 εκατομμύρια ευρώ και το κόστος συντήρησης σε 45 εκατομμύρια ευρώ για την περίοδο των 25 ετών. Στο ποσό αυτό δεν έχει συμπεριληφθεί το κόστος ασφάλισης καθώς και το κόστος βαριάς συντήρησης των υποδομών, το οποίο υπολογίζεται σε 20% του κόστους κατασκευής.

- **Συνεδριακό κέντρο**

Δημιουργία διεθνούς συνεδριακού κέντρου. Αντικείμενο της σύμπραξης για τη δημιουργία του διεθνούς συνεδριακού κέντρου θα είναι η μελέτη, χρηματοδότηση και ανακατασκευή του Κλειστού Γυμναστηρίου στον Ολυμπιακό Πόλο Φαλήρου. Περαιτέρω, ο ιδιωτικός φορέας που θα επιλεγεί θα αναλάβει και την παροχή όλων των αναγκαίων υπηρεσιών συντήρησης και τεχνικής διαχείρισης για 25 έτη από την έναρξη της λειτουργίας του. Η στρατηγική απόφαση για τον τρόπο εκμετάλλευσης και λειτουργίας του συνεδριακού κέντρου, καθώς και οι διαδικασίες για την επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης αναμένεται να ξεκινήσουν άμεσα και θα εξελιχθούν παράλληλα με τις διαδικασίες επιλογής ιδιωτικού φορέα στο πλαίσιο της παρούσας σύμπραξης. Σε συνεργασία με τον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης, η αναθέτουσα αρχή θα καθορίσει αναλυτικά τις προδιαγραφές διαθεσιμότητας του διεθνούς συνεδριακού κέντρου, τις οποίες και θα συμπεριλάβει στα τεύχη προκήρυξης της προτεινόμενης σύμπραξης.

Το νέο συνεδριακό κέντρο θα έχει, σύμφωνα με την αρχική μελέτη, συνολική επιφάνεια 28.000 τ.μ και θα φιλοξενεί και θα διεξάγει μεγάλες διοργανώσεις. Η δημιουργία του αποσκοπεί στην προσέλκυση επισκεπτών υψηλού επιπέδου, στη δικτύωση των ελληνικών επιχειρήσεων με ξένους φορείς και οργανισμούς, στην προβολή του επιστημονικού έργου που συντελείται στην Ελλάδα και εν τέλει στην τοποθέτηση της Αθήνας στον παγκόσμιο χάρη του συνεδριακού τουρισμού, μετά την επιτυχή διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων.

Το ενδεικτικό προϋπολογιζόμενο κόστος μετασκευής, συντήρησης και λειτουργίας, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΓΓΟΑ, ανέρχεται στα 54 εκατομμύρια ευρώ, σε σημερινές τιμές, μη συμπεριλαμβανομένου του κόστους βαριάς συντήρησης και ασφάλισης, το οποίο υπολογίζεται σε 20% επί του συνολικού προϋπολογισμού του έργου. Η διυπουργική επιτροπή ενέκρινε επίσης τη χρηματοδότηση της δαπάνης για την πρόσληψη χρηματοοικονομικών, νομικών και τεχνικών εξωτερικών συμβούλων.

- **Πυροσβεστικοί σταθμοί**

Κτιριακές υποδομές του Πυροσβεστικού Σώματος. Το αντικείμενο της σύμπραξης για την κατασκευή των επτά νέων πυροσβεστικών σταθμών θα αφορά στη μελέτη, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη συντήρηση και την τεχνική διαχείριση των κτιριακών τους υποδομών. Η σύμπραξη αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο των στρατηγικών στόχων του υπουργείου Δημόσιας Τάξης για την επίλυση του στεγαστικού προβλήματος του Πυροσβεστικού Σώματος και την αναβάθμιση των εγκαταστάσεών του. Παράλληλα, κατά την 25ετή διάρκεια της σύμπραξης, θα επιχειρηθεί να επιτευχθεί καλύτερη διαχείριση και συντήρηση των υποδομών που θα κατασκευαστούν, μέσα από τον καθορισμό υψηλών προδιαγραφών συντήρησης και λειτουργίας.

Το ενδεικτικό προϋπολογιζόμενο κόστος κατασκευής ανέρχεται σε 23 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το συνολικό κόστος συντήρησης ανέρχεται σε 6,5 εκατομμύρια ευρώ. Στο κόστος αυτό πρέπει να προστεθεί και το κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης των υποδομών, το οποίο υπολογίζεται σε 20% του συνολικού προϋπολογισμού.

Ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος της ΚΕΔ (HVB – Εμπορική Τράπεζα) εργάζεται ήδη για τη σύνταξη των τευχών προκήρυξης του διαγωνισμού για την επιλογή του ανάδοχου φορέα, ενώ θα συμμετάσχει και στη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών των ιδιωτικών φορέων, κατά τη σύνταξη των συμβατικών κειμένων και κατά τη σύνταξη της μεθοδολογίας για την παρακολούθηση της υλοποίησης του συμβατικού αντικειμένου του έργου και την εξασφάλιση της ποιότητάς του.

- **Κτίρια της Αστυνομίας**

Τεχνική διαχείριση ακινήτων Ελληνικής Αστυνομίας. Το αντικείμενο της σύμπραξης για την τεχνική διαχείριση τεσσάρων κτιριακών συγκροτημάτων της Ελληνικής Αστυνομίας θα είναι η παροχή υπηρεσιών για την προληπτική και διορθωτική συντήρηση του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού των οικονομικών στοιχείων των κτιρίων, την υποστήριξη της λειτουργίας μέσα από την εφαρμογή συστήματος Building Management System, την ενεργειακή διαχείρισή τους με την επιβολή υποχρεωτικών ρητρών για την εξοικονόμηση δαπανών σε συγκεκριμένα ποσοστά,

την τεχνολογική αναβάθμιση κρίσιμων εγκαταστάσεων και τον καθαρισμό και την υγιεινή του για χρονική περίοδο 15 ετών.

Ο ενδεικτικός προϋπολογισμός για τις υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΚΕΔ, ανέρχεται στα 36 εκατομμύρια ευρώ για την προτεινόμενη διάρκεια σύμβασης 15 ετών.

Η ΚΕΔ έχει ήδη δρομολογήσει τις διαδικασίες για την πρόσληψη του τεχνικού συμβούλου που θα τη βοηθήσει στη σύνταξη των τευχών προκήρυξης του διαγωνισμού για την επιλογή του ανάδοχου φορέα, στην αξιολόγηση των προσφορών των ιδιωτικών φορέων, στη σύνταξη των συμβατικών κειμένων και της μεθοδολογίας για την παρακολούθηση της υλοποίησης του συμβατικού αντικειμένου του έργου και την εξασφάλιση της ποιότητάς του.

Και στα τέσσερα έργα το οριστικό ποσό που θα κληθεί να καταβάλει το Δημόσιο θα καθορισθεί μετά την ολοκλήρωση των διαγωνισμών για την ανάθεσή τους.

Στις επόμενες συνεδριάσεις της η διωπουργική επιτροπή ΣΔΙΤ θα αξιολογήσει και άλλα έργα συνολικού προϋπολογισμού 514 εκατομμυρίων ευρώ».

4. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ⁵⁶

Η ζεύξη του δυτικού στομίου του Κορινθιακού Κόλπου με μία γέφυρα που ενώνει την αιτωλική γη με τη δυτική Πελοπόννησο αποτελεί ένα θαυμαστό επίτευγμα τεχνικής και τεχνογνωσίας στην Ελλάδα του 21 αιώνα. Αποτελεί ακόμα την πραγματοποίηση του οράματος του μεγάλου μεσολογγίτη πολιτικού, του Χαρίλαου Τρικούπη, στον οποίο η χώρα οφείλει τα πρώτα μεγάλα έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού της που την έφεραν πλησιέστερα στην Ευρώπη στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Στη σκέψη του τότε πρωθυπουργού, το έργο αυτό θα αποτελούσε μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου της Δυτικής Ελλάδας με επέκταση της γραμμής Αργίνιο – Κρυονέρι ως το Αντίρριο και τη σύνδεσή του με το δίκτυο της Πελοποννήσου. Όμως η σύνδεση αυτή δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, το ίδιο και το όραμα της ζεύξης, που έμελλε να μείνει μόνο στα χαρτιά, και ο λόγος ήταν η ανυπαρξία κατάλληλης τεχνολογίας για την υλοποίησή του την εποχή εκείνη. Σαν αντιστάθμισμα, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η βόρεια και νότια ακτή του Πατραϊκού Κόλπου συνδέθηκε μέσω πλοίων, που άρχισαν να πραγματοποιούν τακτικά δρομολόγια. Το πρώτο πλοίο που εξυπηρέτησε τη γραμμή ήταν το ατμόπλοιο «Θεμιστοκλής». Το πρώτο φέρι – μποτ για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου περάσματος δρομολογήθηκε το 1945 και ονομαζόταν «Σωκράτης Ιασεμίδης», ενώ μετά από λίγο καιρό αναπτύχθηκε μια σειρά οχηματαγωγών (27 προέβλεπε η αρχική άδεια) που μετέφεραν ιδιωτικά αυτοκίνητα, λεωφορεία και φορτηγά στις εκατέρωθεν αποβάθρες, δίπλα στα κάστρα του Ρίου και του Αντιρρίου, ακολουθώντας, ανάλογα με τον άνεμο και τα θαλάσσια ρεύματα, τη συντομότερη γραμμή πλεύσης ανάμεσα στις δύο ακτές. Η διαδρομή δεν διαρκούσε ιδιαίτερα πολύ (κυμαινόταν μεταξύ 15-20 λεπτών, ανάλογα με την ταχύτητα που ανέπτυσσε το εκάστοτε φέρι - μποτ), ωστόσο ο χρόνος που χρειαζόνταν να περάσει κάποιος από το ένα μέρος στο άλλο αυξανόταν χρόνο με τον χρόνο λόγω της παλαιότητας του τύπου των φέρι – μποτς και του πλήθους των οχημάτων. Ιδιαίτερα αισθητή ήταν η παραμονή των επιβατών στις προβλήτες σε περιόδους διακοπών, ή κατά

⁵⁶ ΣΛΑΒΗΣ ΛΕΑΝΔΡΟΣ, «η Περιπέτεια μιας Γέφυρας», ΚΑΠΟΝ, Αθήνα 2005.

τη διάρκεια άσχημων καιρικών συνθηκών, η οποία μπορεί και να έφτανε και τη μία ώρα. Προς τα τέλη του 20^{ου} αιώνα δρομολογήθηκαν τα πρώτα οχηματαγωγά με είσοδο και έξοδο από την πλώρη και την πρύμνη χωρίς αυτό όμως να βελτιώσει ουσιαστικά την κατάσταση. Ο μόνος τρόπος για να ανατραπούν αυτά τα δεδομένα ήταν μία δραστική λύση, μία γέφυρα ή σύραγγα που θα έκανε την διαδρομή συντομότερη και ασφαλέστερη. Η πρώτη φορά που αναφέρθηκε η ανάγκη κατασκευής μιας τέτοιας κατασκευής, προκειμένου να ενωθεί η Πελοπόννησος με τη Στερεά Ελλάδα, ήταν τον Οκτώβρη του 1986 από τον τότε Υπουργό Ευάγγελο Κουλουμπή, στα πλαίσια ενός προγράμματος συγχρονισμού των υποδομών της χώρας, που παρουσίαζε στους Γάλλους εκπροσώπους της GTM. Στην αρχή ένα τέτοιο έργο φάνηκε ανέφικτο για τεχνικούς λόγους, παρόλα αυτά κίνησε το ενδιαφέρον των Γάλλων, οι οποίοι το 1987 ύστερα από μια συνοπτική μελέτη αποφάνθηκαν ότι αυτό το έργο μπορεί να πραγματοποιηθεί, γεγονός που ανακοίνωσαν στην ελληνική κυβέρνηση. Έτσι, ύστερα από την προτροπή των γάλλων, οι ελληνικές Αρχές στις αρχές του 1987 ξεκίνησαν τις διαδικασίες της επιλογής των υποψηφίων αναδόχων στο πλαίσιο ενός διεθνούς διαγωνισμού υποβολής προσφορών για τη μελέτη και κατασκευή μιας γέφυρας, αφού λόγω έντονης σεισμικότητας στην περιοχή, η εναλλακτική λύση της σύραγγας απορρίφθηκε. Τον Μάρτιο του 1988 κατατέθηκαν στο Υπουργείο πέντε συνολικά προσφορές. Οι δύο απορρίφθηκαν γιατί δεν ήταν συμβατές με τους όρους του διαγωνισμού, ενώ από τις υπόλοιπες 3 (του ελληνογαλλικού ομίλου «ΓΕΦΥΡΑ», του γερμανικού «Krupp – Thyssen», και ενός ελληνοϊταλικού ομίλου) πιο συμφέρουσα αποδείχθηκε αυτή του ομίλου «ΓΕΦΥΡΑ». Τα τρία επόμενα χρόνια κύλησαν χωρίς καμία ενέργεια, λόγω των πολιτικών διαταραχών (μη ανάδειξης αυτοδύναμης κυβέρνησης), ενώ τον Ιανουάριο του 1991 ο τότε αναπληρωτής Υπουργός Αχιλλέας Καραμανλής ανακοίνωσε την απόφαση ακύρωσης της διαδικασίας που είχε ξεκινήσει το 1988, λόγω επιφυλάξεων για την εκπλήρωση των διαδικασιών, και την προκήρυξη νέου διαγωνισμού με τη μέθοδο του λεγόμενου «συστήματος παραχώρησης». Το Νοέμβρη του 1991 προεπιλέχθηκαν 6 υποψήφιοι, χωρίς όμως να είναι εξασφαλισμένη η χρηματοδότηση του έργου. Από τις συνολικές προσφορές αυτή που παρουσίασε το μεγαλύτερο ενδιαφέρον, με πρόταση καλωδιωτής γέφυρας που στηρίζονταν σε 4 πυλώνες, ήταν η προσφορά του ομίλου «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε», και έτσι ύστερα από διεξοδικό έλεγχο των τεχνικών σημείων της, το φθινόπωρο του ίδιου έτους,

αυτή ανακυρήχθηκε ως τη νικήτρια εταιρία που ανέλαβε τελικά το έργο με το ρόλο του «Προσωρινού Ανάδοχου». Η επόμενη περίοδος χαρακτηρίστηκε από διαρκείς καθυστερήσεις λόγω προβλήματος σύνταξης της σύμβασης μεταξύ των δύο πλευρών και κυρίως εύρεσης χρηματοδοτικών πόρων, καθώς η ΕΤΕπ, η μόνη τράπεζα που θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει το έργο, δεν είχε πειστεί για την αξιοπιστία του έργου. Ύστερα όμως από συνεχείς διαπραγματεύσεις, στις 3 Ιανουαρίου 1996 υπογράφηκε η σύμβαση παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο και τη νεοσύστατη παραχωρησιούχο εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., ενώ η ΕΤΕπ έδωσε τελικά την έγκρισή της για δάνειο ύψους 370 εκατομμυρίων ευρώ με περίοδο αποπληρωμής 25 χρόνια. Στη συνέχεια, ακολούθησαν σκληρές διαπραγματεύσεις προκειμένου να επιτευχθεί η τραπεζική εγγύηση για το δάνειο της ΕΤΕπ, εξαιτίας του ότι ο όμιλος τραπεζών που θα την έδινε θεωρούσε ότι το έργο ενέχει πολλούς κινδύνους, και γι αυτό προσπαθούσαν να ελαχιστοποιήσουν όσο το δυνατόν περισσότερο το εύρος της εγγύησής τους προς την ΕΤΕπ. Η λύση βρέθηκε από το Δημόσιο, το οποίο αποδέχθηκε την ανάληψη ορισμένων κινδύνων (όπως λχ της κάλυψης του κινδύνου ενός μεγάλου σεισμού κατά την περίοδο λειτουργίας του), κι έτσι στις 17 Δεκεμβρίου του 1997 υπογράφηκαν με επισημότητα οι χρηματοδοτικές συμβάσεις. Στις 19 Ιουλίου 1998 με μία τελετή, στην οποία παραβρέθηκαν ο τότε πρωθυπουργός της χώρας και οι αρμόδιοι υπουργοί, σηματοδοτήθηκε η έναρξη των εργασιών, οι οποίες έμελλαν να διαρκέσουν 6 χρόνια, δηλαδή μέχρι τις 12 Αυγούστου του 2004, όπου και έγιναν τα επίσημα εγκαίνια της γέφυρας.

4.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ⁵⁷

Τα βασικά χαρακτηριστικά της σύμβασης παραχώρησης συμφωνίας του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου είναι τα εξής:

4.2.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Με τη Σύμβαση Παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει στον Ανάδοχο, ο οποίος και αποδέχεται έναντι του Δημοσίου, τις εξ αυτής αντίστοιχες υποχρεώσεις, και ο Ανάδοχος αναλαμβάνει τα Δικαιώματα Παραχώρησης συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος χρηματοδότησης, μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης της Γέφυρας καθώς και επιβολής και είσπραξης για ίδιο λογαριασμό διοδίων τελών από τους Χρήστες κατά τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης, δηλαδή για χρονική περίοδο σαράντα δύο (42) ετών από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ, υπό τους όρους και προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης. Τα Δικαιώματα Παραχώρησης ανήκουν αποκλειστικά στον Ανάδοχο και το Ελληνικό Δημόσιο συμφωνεί να μην κάνει ο,τιδήποτε που θα παραβιάσει την εν λόγων αποκλειστικότητα.

4.2.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ

Ο ανάδοχος υποχρεούται να εκτελέσει το έργο και αναλαμβάνει μεταξύ άλλων τις παρακάτω υποχρεώσεις:

- Να εκπονήσει τη μελέτη και να διενεργήσει τις συναφείς έρευνες που είναι αναγκαίες για την κατασκευή της Γέφυρας σύμφωνα με τις προδιαγραφές
- Να λάβει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως προβλέπεται στις προδιαγραφές
- Να πραγματοποιήσει όλες τις εργασίες κατά την περίοδο κατασκευής, σύμφωνα με τις προδιαγραφές

⁵⁷ ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου και της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων», 24/4/1996

- Να λειτουργεί και να συντηρεί τη Γέφυρα με ίδιο κίνδυνο και δαπάνες του κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας σύμφωνα με τα εγχειρίδια συντήρησης
- Να χρηματοδοτήσει το έργο μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις που έχουν συμφωνηθεί
- Να προσλαμβάνει με δαπάνες του τον ελεγκτή και τον επιβλέποντα,
- Να συνάπτει συμβάσεις ασφαλιστικής κάλυψης
- Να καταρτίσει τα εγχειρίδια συντήρησης και λειτουργίας ενημερώνοντάς τα κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας
- Να συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς ασφαλείας
- Να εκπαιδεύσει προσωπικό συντήρησης και λειτουργίας που θα διατεθεί από το ελληνικό δημόσιο κατά τη διάρκεια των 2 τελευταίων ετών προ της λήξης της περιόδου παραχώρησης
- Να παραδώσει τη Γέφυρα στο ελληνικό δημόσιο σε πλήρη λειτουργία με τη λήξη της περιόδου λειτουργίας.

Ο ανάδοχος θα απολαμβάνει το αποκλειστικό και αδιατάρακτο δικαίωμα μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης της Γέφυρας και επιβολής και είσπραξης διοδίων από τους χρήστες καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Επιπλέον θα μπορεί να εκπληρώσει οποιαδήποτε από τις υποχρεώσεις του μέσω τρίτων χωρίς να απαλλάσσεται με οποιοδήποτε τρόπο από οποιοδήποτε από τα καθήκοντά και τις ευθύνες του.

4.2.3 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

- Το ελληνικό δημόσιο αναγνωρίζει τη σημασία της επένδυσης του αναδόχου για τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευσης της γέφυρας και αναλαμβάνει την υποχρέωση να μην κατασκευάσει καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης, και να μην επιτρέψει την κατασκευή άλλης οδικής ζεύξης του Κορινθιακού ή του Πατραϊκού Κόλπου στην ευρύτερη περιοχή της γέφυρας που εκτείνεται 80 χιλιόμετρα ανατολικά και 60 χιλιόμετρα δυτικά από το κάστρο του Ρίου. Η ανώτερη

δέσμευση δεν απαγορεύει τη σιδηροδρομική ζεύξη, ζεύξη καλωδίων ηλεκτρικής ενέργειας κ.λ.π.

- Το ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση της μη παροχής κρατικών ενισχύσεων για αγορά ή λειτουργία ή επιχείρηση πορθμειακών συνδέσεων στο Κορινθιακό ή Πατραϊκό Κόλπο, αλλά δεν αναλαμβάνει την υποχρέωση να διακόψει τη λειτουργία των υφισταμένων συνδέσεων.
- Το ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει με δαπάνη και κίνδυνό του τις βόρειες και νότιες οδούς πρόσβασης που συνδέουν τη γέφυρα με το υπάρχον εθνικό οδικό δίκτυο και δηλώνει την πρόθεσή του να συνεχίσει την ανάπτυξη του δικτύου αυτού που περιλαμβάνεται στο περίγραμμα που ορίζεται από τις πόλεις Κόρινθο, Πύργο, Αργίνιο και Ιτέα.

4.2.4 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ

- Ο ανάδοχος πριν από την υπογραφή της σύμβασης έδωσε στο ελληνικό δημόσιο τραπεζικές εγγυήσεις για συνολικό ποσό 1.400.000.000 δρχ.
- Μέχρι την ημερομηνία θέσης σε ισχύ ο ανάδοχος θα δώσει στο ελληνικό δημόσιο τραπεζική εγγύηση για το ποσό που αντιπροσωπεύει το 10% του μη καταβεβλημένου τμήματος του μετοχικού κεφαλαίου του, με την οποία θα εγγυάται την έγκαιρη καταβολή ολόκληρου του μετοχικού κεφαλαίου από τους μετόχους του
- Πριν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της σύμβασης παραχώρησης το μετοχικό κεφάλαιο του αναδόχου θα αυξηθεί στο ποσό που αντιστοιχεί στο ισόποσο των 40.000.000 ECU σε δραχμές κατά την ημερομηνία υπολογισμού (την τελευταία εργάσιμη ημέρα του ημερολογιακού μηνός).
- Το ελληνικό δημόσιο θα διαθέσει και θα καταβάλει στον ανάδοχο τη μην επιστρεπτέα χρηματοδοτική συμβολή εκείνου του συνολικού ποσού σε δρχ που θα είχε ως αποτέλεσμα να εισπράξει ο ανάδοχος το ποσό των 200 εκατομμυρίων ECU.
- Ο ανάδοχος θα καταβάλλει κάθε προσπάθεια να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με δάνεια για το υπόλοιπο του ποσού του έργου με όρους και προϋποθέσεις που συμφωνούν γενικά με το χρηματοδοτικό σχήμα.

- Ο κατασκευαστής θα παράσχει στον ανάδοχο εγγυητική επιστολή ποσού 35 εκ ECU.
- Το ελληνικό δημόσιο θα συνάψει συμφωνία με τους αντίστοιχους δανειστές δυνάμει της οποίας το ελληνικό δημόσιο θα φροντίσει ώστε αν η βεβαίωση περαίωσης δεν έχει εκδοθεί μέχρι την ημερομηνία που θα συμφωνηθεί μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των δανειστών, οι δανειστές αυτοί θα απαλλάσσονται χωρίς ευθύνη από οποιεσδήποτε υποχρεώσεις δυνάμει της ενέγγυας πίστωσής τους.

4.2.5 ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Η προπαρασκευαστική περίοδος αρχίζει κατά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ (24/12/1997) και λήγει κατά την ημερομηνία έγκρισης της οριστικής μελέτης.

Η εκπόνηση της οριστικής μελέτης, που λαμβάνει χώρα κατά την προπαρασκευαστική περίοδο, υποβάλλεται σε έγκριση από τον Ελεγκτή και οδηγεί στην έκδοση κατασκευαστικών σχεδίων. Σε όλη την προηγούμενη φάση ο ανάδοχος αναλαμβάνει όλες τις ευθύνες, ενώ για την πραγματοποίηση των απαιτούμενων εργασιών μπορεί να προβαίνει σε σύναψη συμβάσεων με υπεργολάβους.

Ο ρόλος του δημοσίου σε αυτή τη φάση έγκειται στην παρακολούθηση όλων των διαδικασιών, διατηρώντας το δικαίωμα να προβαίνει σε παρατηρήσεις ή αντιρρήσεις.

Όσον αφορά στους χώρους του έργου που δεν είναι σήμερα ιδιοκτησία του ελληνικού δημοσίου, αυτοί πρόκειται να απαλλοτριωθούν από το ελληνικό δημόσιο με αποκλειστική δαπάνη του, και να παραχωρηθούν στον ανάδοχο χωρίς οποιαδήποτε υποχρέωση για πληρωμή.

4.2.6 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Ο ανάδοχος θα ολοκληρώσει τις εργασίες εντός προθεσμίας επτά (7) ετών από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ. Σε περίπτωση που σημειωθεί καθυστέρηση για περίοδο μεγαλύτερη των έξι (6) μηνών από το πέρας της ανωτέρω προθεσμίας, ο ανάδοχος θα καταβάλλει στο ελληνικό δημόσιο ποσά που έχουν συμφωνηθεί, ως ποινική ρήτρα.

Ο ανάδοχος θα εξασφαλίσει ότι ο κατασκευαστής θα εκτελέσει τις εργασίες που έχουν συμφωνηθεί όπως: την έναρξη εργασιών μετά την έγκριση της οριστικής μελέτης, την

ανάληψη του πλήρους κινδύνου για τη φροντίδα και την προστασία των υπό εκτέλεση εργασιών κ.ά. καθώς και ότι θα συμμορφώνεται με τις οδηγίες του επιβλέποντος.

Το ελληνικό δημόσιο δύναται να ζητήσει από τον ανάδοχο την εκτέλεση υπερσυμβατικών εργασιών, εφόσον το κόστος αυτών δεν υπερβαίνει στο σύνολό τους το 5% του κατ'αποκοπή τιμήματος όπως αυτό ορίζεται στη σύμβαση κατασκευής.

Σημαντικό είναι πάντως το γεγονός του ότι ο ανάδοχος δεν υπάγεται στις διατάξεις περί φορολογίας εισοδήματος και οι συμβάσεις δανείων του απαλλάσσονται από κάθε φόρο.

4.2.7 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Ο ανάδοχος θα λειτουργεί, θα εκμεταλλεύεται, θα συντηρεί και θα έχει την ευθύνη της λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης της γέφυρας για όλο το χρονικό διάστημα της περιόδου λειτουργίας. Η περίοδος αυτή αρχίζει με την έκδοση άδειας λειτουργίας και λήγει με το τέλος της περιόδου παραχώρησης (συνολική διάρκεια 35 ετών). Τμήματα των εργασιών που αναλαμβάνει είναι δυνατό να ανατίθενται από αυτόν σε υπεργολάβους.

Ο ανάδοχος θα αναλάβει τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής και επί εικοσιτετραώρου βάσεων ασφαλής λειτουργία της και το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Στην περίπτωση που οι αρχικοί μέτοχοι πραγματοποιήσουν τη συμφωνηθείσα απόδοση, δηλαδή ROE ύψους 11.5%, η Περίοδος Παραχώρησης θα λήξει στο τέλος του οικονομικού έτους κατά το οποίο θα επιτευχθεί η απόδοση αυτή των κερδών. Με τη ρύθμιση αυτή το δημόσιο εξασφαλίζει ότι η αμοιβή των αρχικών μετόχων του επιχειρηματικού σχήματος του αναδόχου, με τη μορφή της απόδοσης κεφαλαίου δε θα ξεπεράσει κάποιο όριο. Ο ανάδοχος θα εγκαταστήσει και θα διατηρεί σε λειτουργία ένα αποτελεσματικό σύστημα εισπραξης διοδίων και ένα σύστημα λογιστικού ελέγχου διοδίων, στο οποίο θα αναγράφονται οι εισροές από οχήματα ανά κατηγορία διοδίων. Θα υπάρξει ανώτατη τιμή διοδίων τελών, η οποία θα αναπροσαρμόζεται κάθε 1^η Ιανουαρίου κάθε έτους κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης, λαμβάνοντας υπόψη τον πληθωρισμό της Ε.Ε.

Στο τέλος κάθε οικονομικού έτους αναλαμβάνει την υποχρέωση να υποβάλλει στο ελληνικό δημόσιο τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενώ κάθε διαφορά που θα

ανακύπτει από τη Σύμβαση Παραχώρησης δύναται να παραπεμφθεί από οποιονδήποτε από τους συμβαλλομένους σε διαιτησία. Την ημέρα έκδοσης της άδειας λειτουργίας ο ανάδοχος θα παραδώσει στο ελληνικό δημόσιο τραπεζική εγγυητική επιστολή ύψους 5 εκ. ECU. Μετά την παράδοση της γέφυρας η εγγύηση θα μειωθεί σε 1.000.000 ECU και θα λήξει μετά 2 έτη.

5.2.8 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το συνολικό κόστος του έργου, με τη συνεκτίμηση των χρηματοοικονομικών εξόδων κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου, ανέρχεται σε περίπου 802,7 εκατομμύρια ευρώ. Η χρηματοδότηση προέρχεται από τις παρακάτω πηγές:

10% Μετοχικό κεφάλαιο

45% Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου

45% Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, με την εγγύηση ομίλου εμπορικών τραπεζών

Οι χρηματικές ροές κατά τη διάρκεια της επταετούς κατασκευαστικής περιόδου προβλέπεται ότι θα διαμορφωθούν ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 8. Χρηματικές ροές στην κατασκευαστική περίοδο.

Έξοδα	εκατ. ευρώ	Πόροι	εκατ. ευρώ
Κόστος κατασκευής	664.1	Ίδια κεφάλαια	68.6
Έλεγχος Μελέτης & Επίβλεψη	16.0	Επιχορηγήσεις επενδύσεων	385.1
Λειτουργικά έξοδα	50.2		
Χρηματοοικονομικά έξοδα	72.4	Δάνειο ΕΤΕπ	349.0
Σύνολο εξόδων	802.7	Σύνολο πόρων	802.7

5.2.9 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ⁵⁸

Οι συντελεστές του έργου (σχήμα 11) είναι:

- ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Το έργο υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), τη δε σύμβαση παραχώρησης υπέγραψε το 1996 για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ήταν η πρώτη παραχώρηση έργου υποδομής σε ιδιώτες στην Ελλάδα, με την οποία ανατέθηκε στον Παραχωρησιούχο η μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του εκχωρήθηκε το δικαίωμα της είσπραξης διοδίων για τη χρήση της κατά τη διάρκεια μιας καθορισμένης περιόδου.

- ΕΤΕπ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), ίδρυμα μακροπρόθεσμων δανειοδοτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης με έδρα στο Λουξεμβούργο, έχει υπογράψει με τον Παραχωρησιούχο δανειακή σύμβαση ύψους 370 εκατ. Ευρώ για την κάλυψη των δαπανών του έργου κατά την κατασκευαστική περίοδο.

Η Bank of America και η Bank of Tokyo-Mitsubishi, μέσω των γραφείων τους στο Λονδίνο, οργάνωσαν την παροχή εγγυήσεων, δυνάμει των οποίων οι εμπορικές τράπεζες (δανειστές) χορηγούν στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ενέγγυες πιστώσεις που εξασφαλίζουν όλες ανεξαιρέτως τις αναλήψεις στο πλαίσιο του δανείου της ΕΤΕπ.

Κατά την ολοκλήρωση του πλαισίου χρηματοδότησης εννέα εμπορικές τράπεζες έγιναν ανάδοχοι της εν λόγω διευκόλυνσης και στη συνέχεια διαμόρφωσαν όμιλο που περιλαμβάνει σήμερα τις ακόλουθες 29 τράπεζες:

BANK OF AMERICA

BANK OF TOKYO – MITSUBISHI



Οργανώτριες τράπεζες

⁵⁸ www.gefyra.gr

BAYERISCHE LANDESBANK GIROZENTRALE
CREDIT AGRICOLE INDOSUEZ
SOCIETE GENERALE
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

} Ανάδοχοι τράπεζες

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

} Υπο – ανάδοχοι τράπεζες

ABBEEY NATIONAL TREASURY SERVICES
ALPHA BANK
BANK OF SCOTLAND
ING BANK
KBC BANK
LANDESBANK HESSEN THURINGEN
LLOYDSTSB BANK
ROYAL BANK OF SCOTLAND
CIC BANQUES
ETEBA
BANK OF IRELAND
DE NATIONAL INVESTERINGSBANK
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
DEPFA GROUP
ALLIED IRISH BANKS
NATEXIS BANQUES POPULAIRES
MIZUHO
BANK OF IRELAND
EFG EUROBANK
NIB CAPITAL BANK

} Συμμετέχοντες

- ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε

Η εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. συστάθηκε το 1995 από τον γαλλικό Όμιλο "GROUPE GTM" και έξι ελληνικές εργοληπτικές εταιρείες με αποκλειστικό σκοπό τη σύναψη με το Ελληνικό Δημόσιο και την υλοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Ως παραχωρησιούχος εταιρεία, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. έχει την ευθύνη της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και λειτουργίας της γέφυρας κατά τη διάρκεια των 42 ετών της περιόδου παραχώρησης. Για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της έχει υπογράψει μέχρι σήμερα περισσότερες από 50 συμβάσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η σύμβαση κατασκευής με την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία και οι πολυάριθμες αναλυτικές χρηματοδοτικές συμβάσεις με τους Δανειστές.

- ΜΕΤΟΧΟΙ

Οι βασικοί μέτοχοι της ΓΕΦΥΡΑΣ Α.Ε είναι:

Ο όμιλος «VINCI», ο οποίος έχει την έδρα του στην Γαλλία, με ποσοστό 53%.

Η «Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε» και η «Τεχνική Εταιρεία Βόλου Α.Ε», με ποσοστό 15.48%.

Η εταιρεία «J&P», μία από τις σημαντικότερες εργοληπτικές εταιρίες στην Ελλάδα, με ποσοστό 11.20%.

Η «Αθηνά Α.Ε.Τ.Β&Α.Ε», με ποσοστό 7,74%.

Η «Προοδευτική Α.Τ.Ε», μία από τις παλαιότερες εργοληπτικές εταιρίες στην Ελλάδα, με ποσοστό 7,74%

Η «Παντεχνική Α.Ε», μία ελληνική γενική εργοληπτική επιχείρηση, με ποσοστό 4.84%.

- ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η Buckland & Taylor Ltd. είναι μελετητική εταιρεία με έδρα το Βανκούβερ του Καναδά. Ορίστηκε από τον Παραχωρησιούχο, με τη σύμφωνη γνώμη του Δημοσίου και των Δανειστών, ως ανεξάρτητος Ελεγκτής Μελέτης του έργου. Η κυρίως αποστολή του είναι η έγκριση της μελέτης που εκπονεί η Κατασκευαστική Κοινοπραξία, καθώς και των κατασκευαστικών σχεδίων.

- ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Η FaberMaunsell Limited ορίστηκε από τον Παραχωρησιούχο, με τη σύμφωνη γνώμη του Δημοσίου και των Δανειστών, ως Επιβλέπων Μηχανικός του έργου. Η αποστολή του είναι, αφενός μεν να εξασφαλίζει ότι τα έργα που εκτελεί η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της Σύμβασης Κατασκευής, αφετέρου δε να υποβάλλει τακτικές εκθέσεις προς τον Ανάδοχο, το Δημόσιο και τους Δανειστές.

Σχήμα 11. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΕΡΓΟΥ



4.3 ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Η μέθοδος του ερωτηματολογίου επιλέχτηκε προκειμένου να διευκρινιστεί καλύτερα και από τις δύο πλευρές (Δημόσιο και Ιδιωτικός φορέας) η σκοπιμότητα και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την κατασκευή του έργου. Βασικά χαρακτηριστικά της μεθόδου ήταν τα ακόλουθα:

- Καταρτίστηκαν δύο ερωτηματολόγια, ένα για το Δημόσιο και ένα για τον Ανάδοχο, τα οποία περιελάμβαναν σε γενικές γραμμές κοινές ερωτήσεις

διατυπωμένες ανάλογα με τον φορέα στον οποίο απευθύνονταν. Υπήρξαν ωστόσο και ορισμένες ερωτήσεις που απευθύνθηκαν μόνο στον ένα εκ των δύο φορέων. Ο αριθμός των ερωτήσεων ήταν δεκαεπτά για το Δημόσιο και δεκαοκτώ για τον Ανάδοχο, από τις οποίες οι κοινές ερωτήσεις ήταν δεκαέξι.

- Εκ μέρους του Δημοσίου απάντησε ο κύριος Γ. Γανωτής, με την ιδιότητα του πρώην γενικού γραμματέα συγχρηματοδοτούμενων έργων την περίοδο που λήφθηκε η απόφαση για την κατασκευή της γέφυρας.
- Το ερωτηματολόγιο για τον Ανάδοχο έγινε προς τον κύριο Νικόλαο Χαρικιόπουλο, τον Αναπληρωτή Διευθυντή της αναδόχου εταιρίας της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. (θυγατρική σε ποσοστό 53% του ομίλου VINCI), η οποία κατασκεύασε και λειτουργεί το έργο μέσω της εταιρίας ΓΕΦΥΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Α.Ε., της οποίας είναι και Πρόεδρος. Από το 1990, ο κύριος Χαρικιόπουλος μετείχε σε όλα τα στάδια κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.
- Και τα δύο ερωτηματολόγια απαντήθηκαν στα γραφεία των ερωτηθέντων, ενώ η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν η μαγνητοφώνηση. Οι ερωτήσεις ήταν ανοιχτές (που σημαίνει ότι η απάντηση δεν προβλέπονταν ούτε προκαθορίζονταν και ο ερωτώμενος μπορούσε να απαντήσει όπως θέλει) και πρέπει να σημειωθεί ότι και οι 2 ερωτηθέντες απάντησαν σε όλες τις ερωτήσεις. Εκτός όμως από τις συγκεκριμένες ερωτήσεις υπήρξε ένα κλίμα συζήτησης, όπου και αναφέρθηκαν και πρόσθετα θέματα. Μετά τις συνεντεύξεις έγινε ανάλυση των ερωτηματολογίων και εξάχθηκαν συμπεράσματα.
- Από το σύνολο των ερωτήσεων δύο (η πρώτη και η δέκατη τέταρτη κοινή) αποσκοπούσαν στο να γίνει κατανοητό κατά πόσο το ενδιαφέρον του Αναδόχου οφειλόταν στην ανάληψη, όχι μόνο της κατασκευής αλλά και της εκμετάλλευσης (λειτουργίας) του έργου. Με δεδομένο ότι ο Ανάδοχος αποτελείτο από κατασκευάστριες εταιρείες, ερωτήθηκε αν θα εκδήλωνε ενδιαφέρον μόνο για την

εκμετάλλευση του έργου. Το ζητούμενο ήταν κατά πόσο θα έπρεπε ή θα μπορούσε να εξεταστεί από πλευράς Δημοσίου ο διαχωρισμός της ανάθεσης της κατασκευής από την ανάθεση της εκμετάλλευσης του έργου.

- Δύο ερωτήσεις (η δεύτερη και η τρίτη) αφορούσαν την περίοδο των διαπραγματεύσεων μεταξύ Δημοσίου και Αναδόχου, μετά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, και ειδικότερα τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν σε σχέση κυρίως με την κατάρτιση του χρηματοδοτικού πλαισίου. Το ζητούμενο ήταν η αξιολόγηση της βαρύτητας ενός κρίσιμου σημείου (και ενδεχομένως μειονεκτήματος) της διαδικασίας που ακολουθήθηκε, αυτό δηλαδή της εξασφάλισης της χρηματοδότησης του έργου, δεδομένου ότι το Δημόσιο δεν θα το χρηματοδοτούσε στο σύνολό του, όπως στα κλασικά δημόσια έργα.
- Τρεις ερωτήσεις (η τέταρτη, η πέμπτη και η έβδομη) αφορούσαν την περίοδο κατασκευής του έργου και ειδικότερα κατά πόσο παρουσιάστηκαν αποκλίσεις στον προϋπολογισμό ή άλλα προβλήματα και πώς αυτά αντιμετωπίστηκαν. Ο σκοπός των ερωτήσεων αυτών ήταν η αξιολόγηση της διαδικασίας που ακολουθήθηκε, σε σύγκριση και με την κλασική διαδικασία κατασκευής δημοσίων έργων, σε ότι αφορά την ποιότητα, το χρόνο και το απολογιστικό κόστος κατασκευής.
- Μία ερώτηση (η έκτη) αφορούσε την αναλογία ιδίων και δανειακών κεφαλαίων, καθώς και την αναλογία ιδιωτικού και δημοσίου κεφαλαίου, που συναποτελούσαν τα ίδια κεφάλαια. Σκοπός της ερώτησης ήταν η αξιολόγηση των παραπάνω αναλογιών, που είχαν προκαθοριστεί, πριν τη δημοπράτηση του έργου.
- Τρεις ερωτήσεις (από τις οποίες μόνο η μία κοινή, η μία προς τον Ανάδοχο μόνο και η μία προς το Δημόσιο μόνο) αφορούσαν τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου. Ο σκοπός των ερωτήσεων αυτών ήταν η αξιολόγηση των τυχόν επιπτώσεων της διαδικασίας που ακολουθήθηκε στην διαμόρφωση των επιθυμητών τεχνικών παραμέτρων του έργου.

- Έξι ερωτήσεις (από τις οποίες οι πέντε κοινές και η μία προς τον Ανάδοχο μόνο) αφορούσαν την περίοδο εκμετάλλευσης (λειτουργίας) του έργου. Βασικός σκοπός των ερωτήσεων αυτών ήταν η αξιολόγηση της οικονομικής βιωσιμότητας του έργου, με βάση τη διαδικασία που ακολουθήθηκε, καθώς και των διαφόρων ειδών επιπτώσεων προκειμένου να επιτευχθεί η οικονομική βιωσιμότητα.
- Τέλος, άλλες δύο ερωτήσεις έδιναν τη δυνατότητα στους ερωτώμενους να συμπληρώσουν οτιδήποτε άλλο θα ήθελαν και δεν είχε προβλεφθεί στις υπόλοιπες ερωτήσεις.

4.4 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ

Εισαγωγή

Το περιεχόμενο των ερωταπαντήσεων μπορεί να ταξινομηθεί στις εξής ενότητες:

- Σχετικά με το χρηματοδοτικό πλαίσιο, δηλαδή την κατανομή της χρηματοδότησης σε διάφορες πηγές, καθώς και την κατανομή του ρίσκου στους εμπλεκόμενους.
- Σχετικά με το εύρος της συμφωνίας παραχώρησης, τόσο από πλευράς αντικειμένου, όσο και από πλευράς διάρκειας της παραχώρησης.
- Σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά (όπως την ποιότητα, το κόστος και το χρόνο κατασκευής του έργου)
- Σχετικά τα χαρακτηριστικά της της εκμετάλλευσης του έργου (όπως την ποιότητα και το κόστος)
- Σχετικά με ειδικά θέματα της γέφυρας

- Σχετικά με λοιπά θέματα

Οι ενότητες αυτές παρατίθενται αναλυτικά στη συνέχεια.

Χρηματοδοτικό πλαίσιο.

Περιλαμβάνει την κατανομή των κεφαλαίων στους εμπλεκομένους, και την ανάληψη του σχετικού ρίσκου από αυτούς. Αξιοσημείωτα είναι τα παρακάτω:

1. Ποσοστό 50% επί των κεφαλαίων προήλθε από δανεισμό, και συγκεκριμένα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), ο οποίος για να εξασφαλιστεί απαιτήθηκε μεγάλο χρονικό διάστημα και επίπονες διαπραγματεύσεις. Σε αντίθεση, το υπόλοιπο 50% (40% από το Δημόσιο και 10% από τον Ανάδοχο) ήταν από την πρώτη στιγμή εξασφαλισμένο. Η παραπάνω κατανομή ήταν εξ αρχής προκαθορισμένη (από τα τεύχη δημοπράτησης του έργου) και δεν μπορούσε να μεταβληθεί στη συνέχεια.
2. Για να δοθεί το δάνειο από την ΕΤΕπ απαιτήθηκαν από αυτήν εγγυήσεις εμπορικών τραπεζών αλλά και πρόσθετες εγγυήσεις τόσο από τον Ανάδοχο όσο και από το Δημόσιο. Οι τελευταίες δεν επιτρέπονταν από τα τεύχη δημοπράτησης και για το λόγο αυτό η διευθέτηση του θέματος υπήρξε εξαιρετικά δύσκολη και χρονοβόρα. Πιο συγκεκριμένα, με βάση τα τεύχη δημοπράτησης, προκειμένου να εξασφαλιστούν τα δανειακά κεφάλαια όλες οι εγγυήσεις έπρεπε να δοθούν από τον Ανάδοχο. Κάτι τέτοιο όμως δεν γινόταν δεκτό ούτε από την ΕΤΕπ, που παρείχε τα δανειακά κεφάλαια, αλλά ούτε και από την κοινοπραξία εμπορικών τραπεζών που εγγυήθηκε στην ΕΤΕπ. Όλες οι τράπεζες απαιτούσαν για ευνόητους λόγους κάποια μορφή εγγύησης του Δημοσίου. Η λύση που δόθηκε τελικά ήταν η εξασφάλιση ενός πρόσθετου δανείου σε αναμονή που εξασφάλισε ο Ανάδοχος, το οποίο απετέλεσε την πρόσθετη εγγύηση απέναντι στις τράπεζες, ενώ το Δημόσιο παρείχε την εγγυήσή του μόνο για το υπερβάλλον ποσό ενός

ορίου του δανείου αυτού. Το δάνειο αυτό θα χρησιμοποιείτο για την αποπληρωμή των δανειακών κεφαλαίων του έργου σε περίπτωση που δεν θα επαρκούσαν τα έσοδα από την εκμετάλλευση του έργου.

3. Αναφέρθηκε ότι το ρίσκο κατανεμήθηκε μεταξύ Αναδόχου και Δημοσίου, σε αντίθεση με κλασικά δημόσια έργα, όπου το ρίσκο αναλαμβάνεται εξ ολοκλήρου από το Δημόσιο. Πιο συγκεκριμένα, ο Ανάδοχος ανέλαβε ρίσκο τόσο επενδύοντας τα κεφάλαιά του (10% των συνολικών κεφαλαίων) όσο και λαμβάνοντας εγγυήσεις για τα δανειακά κεφάλαια, όπως για παράδειγμα περιγράφηκε παραπάνω.

Εύρος συμφωνίας παραχώρησης.

Εκτός από την ανάθεση της μελέτης, κατασκευής και εκμετάλλευσης της γέφυρας, αξιοσημείωτα είναι τα παρακάτω:

1. Αναφέρθηκε (από την πλευρά του Δημοσίου) ότι ήταν λάθος το γεγονός ότι δεν συμπεριλαμβανόταν στην αρχική σύμβαση η κατασκευή των οδών πρόσβασης, η οποία ανατέθηκε στον Ανάδοχο αργότερα, αλλά ως δημόσιο έργο. Το γεγονός αυτό δημιούργησε προβλήματα αφού προφανώς δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει η γέφυρα χωρίς τις οδούς πρόσβασης. Αντίθετα, το Δημόσιο θα είχε κάθε λόγο να αναθέσει εξ αρχής και την κατασκευή των οδών πρόσβασης στα πλαίσια της σύμβασης παραχώρησης αφού ο Ανάδοχος θα είχε κάθε λόγο να ολοκληρώσει και αυτή έγκαιρα και ποιοτικά.
2. Αναφέρθηκε (από την πλευρά του Αναδόχου) ότι η σύμβαση παραχώρησης έπρεπε να δίνει στον Ανάδοχο και την εκμετάλλευση του εργοταξιακού χώρου, προκειμένου ο Ανάδοχος να προχωρήσει σε έργα αναβάθμισης της περιοχής. Ο εργοταξιακός χώρος εξασφαλίστηκε (απαλλοτριώθηκε) από το Δημόσιο με γνώμονα τις ανάγκες κατασκευής του έργου. Δεν λήφθηκε υπόψη όμως καθόλου η προοπτική αξιοποίησής του στη συνέχεια, μετά την ολοκλήρωση της

κατασκευής. Το Δημόσιο θα είχε λόγους να προβλέψει την παραχώρηση του χώρου προς εκμετάλλευση στον Ανάδοχο, αφού αυτός θα είχε με τη σειρά του λόγους να τον αξιοποιήσει στη φάση εκμετάλλευσης του έργου.

3. Σε σχέση με τη διάρκεια της εκμετάλλευσης αναφέρθηκε από τη μια πλευρά (του Δημοσίου) ότι θα έπρεπε να δίνεται η δυνατότητα στο Δημόσιο επαναδιαπραγμάτευσης στην περίπτωση αλλαγής μακροοικονομικών ή άλλων συνθηκών, ενώ από την άλλη πλευρά (του Αναδόχου) αναφέρθηκε ότι ακόμα και αν ήταν δυνατή η επίτευξη της επιθυμητής απόδοσης νωρίτερα από τα 35 χρόνια, προτίθεται να εξαντλήσει ολόκληρη τη διάρκεια παραχώρησης.

Ποιότητα, κόστος και χρόνος κατασκευής

Υπήρξε συμφωνία ότι τόσο η ποιότητα όσο και το κόστος αλλά και ο χρόνος κατασκευής ήταν καλύτερα σε σύγκριση με την περίπτωση που το έργο γινόταν με κλασικές μεθόδους δημοπράτησης. Τα παραπάνω αποδίδονται σε κάποιο βαθμό στην κακή εμπειρία κατασκευής δημοσίων έργων με συμβατικούς τρόπους, η οποία με τη σειρά της αποδίδεται σε ελλείψεις του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου. Επί πλέον όμως, τα παραπάνω αποδίδονται και στις τεχνικές ιδιαιτερότητες και αντιξοότητες του συγκεκριμένου έργου, οι οποίες, σε περίπτωση που το έργο χρηματοδοτείτο με κλασικές μεθόδους θα μπορούσαν εύκολα να αξιοποιηθούν από τον όποιο ανάδοχο για αυξήσεις κόστους και χρονικές καθυστερήσεις. Στην προκειμένη περίπτωση όμως, ο Ανάδοχος είχε κάθε λόγο να μειώσει όσο το δυνατόν περισσότερο τυχόν καθυστερήσεις για να ξεκινήσει η εκμετάλλευση του έργου το ταχύτερο. Έτσι αντιμετώπισε με ευελιξία τις τεχνικές δυσκολίες προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο στο χρόνο του και χωρίς πρόσθετο κόστος.

Ποιότητα και κόστος εκμετάλλευσης

Αξιοσημείωτα είναι τα παρακάτω:

1. Αναφέρθηκε ότι το Δημόσιο δεν εμπλέκεται στη διαμόρφωση της εμπορικής πολιτικής της γέφυρας που καθορίζεται μόνο από τον Ανάδοχο. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στη γέφυρα να χρησιμοποιήσει την καλύτερη δυνατή πολιτική προκειμένου να πετύχει το στόχο της, χωρίς όμως ταυτόχρονα να εκμεταλλεύεται τους χρήστες, αφού το δημόσιο έχει θέσει συγκεκριμένα όρια στα οποία αυτή μπορεί να κινείται (πχ ανώτατο όριο τιμών διοδίων).
2. Η εμπορική πολιτική του Αναδόχου ευνοεί με εκπτώσεις τη συχνή χρήση της γέφυρας από ντόπιους και δεν επιβαρύνει το ίδιο αυτούς με τους περιστασιακούς χρήστες. Γενικότερα, η πολιτική διοδίων του Αναδόχου έχει ευελιξίες (όπως ειδικές εκπτώσεις, αλερετούρ κλπ) που δεν είναι εύκολο να αποφασιστούν από το Δημόσιο.
3. Το μεγαλύτερο ποσοστό του διοδίου (πάνω από 50%) πηγαίνει στην αποπληρωμή των δανείων. Αυτό σημαίνει ότι αν τα δάνεια ήταν μικρότερα ή μεγαλύτερα από το 50% του κόστους, το διόδιο θα ήταν αντιστρόφως ανάλογο.
4. Αναφέρθηκε τόσο από το Δημόσιο όσο και από τον Ανάδοχο ότι θα ήταν επιθυμητό η εκμετάλλευση της γέφυρας να ανατεθεί και μετά το τέλος της παραχώρησης σε ιδιώτη ή ακόμα και στον ίδιο τον Ανάδοχο. Αυτή η πρόταση υπονοεί την αδυναμία του δημοσίου να εκμεταλλευτεί τη συγκεκριμένη υποδομή όταν έρθει στην κατοχή του και την παραδοχή ότι ο ιδιωτικός τομέας θα μπορέσει να τη λειτουργήσει καλύτερα. Βέβαια, μετά την μεταφορά του έργου στο δημόσιο, αυτό θα μπορεί να το χρησιμοποιήσει για να λάβει ενοίκιο και έγκειται στην ικανότητά του αν το εκμεταλλευτεί να καταφέρει να αποκομίσει τη μέγιστη δυνατή απολαβή.

5. Ο Ανάδοχος ανέφερε ότι δεν καθορίζει το ύψος των διοδίων με γνώμονα τη μεγιστοποίηση του κέρδους του, αλλά με γνώμονα τη μεγιστοποίηση του χρόνου παραχώρησης της εκμετάλλευσης του έργου σ' αυτόν. Πιο συγκεκριμένα, με βάση τη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται ότι σε περίπτωση που ο Ανάδοχος επιτύχει σε κάποια χρονική στιγμή σωρευτική απόδοση των ιδίων κεφαλαίων του μεγαλύτερη από ένα προκαθορισμένο ποσοστό, τότε θα τερματιστεί ο χρόνος παραχώρησης, ακόμη και αν δεν έχει λήξει η προβλεπόμενη διάρκεια. Εν τούτοις, ο Ανάδοχος ανέφερε ότι για οικονομικούς λόγους προτιμά να εξαντλήσει τη μέγιστη διάρκεια παραχώρησης, οπότε σε ανάλογη περίπτωση θα προχωρήσει σε μείωση των διοδίων και επακόλουθη μείωση των κερδών του.

Ειδικά θέματα της γέφυρας

Αξιοσημείωτα είναι τα παρακάτω:

1. Υπήρξαν σημαντικές τεχνικές δυσκολίες και ιδιαιτερότητες που αντιμετωπίστηκαν όχι μόνο πριν αλλά και μετά τη σύμβαση παραχώρησης με την ενεργό συμμετοχή του Αναδόχου.
2. Υπάρχει αλληλεπίδραση της εκμετάλλευσης της γέφυρας με άλλους παράγοντες όπως είναι τα ferry boats και η ανάπτυξη του οδικού δικτύου.
3. Δεν έχουν υπάρξει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά στον αστικό ιστό εκατέρωθεν της γέφυρας.

Λοιπά θέματα

Αξιοσημείωτο είναι ότι:

1. Δεν υπήρξαν σημαντικές διενέξεις μεταξύ Αναδόχου και Δημοσίου και όσες μικρές υπήρξαν λύθηκαν με την παρέμβαση διαιτησίας. Για παράδειγμα υπήρξε

επιβάρυνση του κόστους μισθοδοσίας του Αναδόχου κατά τη φάση κατασκευής λόγω τροποποίησης της νομοθεσίας, η οποία επιβάρυνση, μετά από διαιτησία αναλήφθηκε από το Δημόσιο, αφού δεν θα ήταν σωστό να αναλάβει ο Ανάδοχος ρίσκο αλλαγής νομοθεσίας.

ΣΥΝΟΨΗ

Τα πιο σημαντικά συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν είναι τα εξής:

Θετικά:

- Καλύτερη ποιότητα κατασκευής
- Μικρότερο κόστος έργου
- Μικρότερος χρόνος κατασκευής
- Συμμετοχή Αναδόχου στο ρίσκο και στην αντιμετώπιση δυσκολιών

Αρνητικά:

- Μεγαλύτερος χρόνος προετοιμασίας λόγω εξασφάλισης δανείων και εγγυήσεων
- Εκχώρηση στον Ανάδοχο της εμπορικής πολιτικής
- Μικρότερη ευελιξία σε ότι αφορά την επέκταση του αντικειμένου

4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το βασικό συμπέρασμα είναι ότι το υπό συγκεκριμένο έργο αποτελεί ένα θετικό παράδειγμα σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Το έργο υλοποιήθηκε χωρίς υπέρβαση στον προϋπολογισθέντα χρόνο ή στο προϋπολογισθέν κόστος, ενώ οι τεχνικές αντιξοότητες οι οποίες ήταν πολύ περισσότερες και σημαντικότερες συγκριτικά με άλλα έργα, λόγω των μοναδικών χαρακτηριστικών και του πρωτοποριακού χαρακτήρα του έργου αυτού, αντιμετωπίστηκαν με επιτυχημένο τρόπο. Επίσης, η οικονομική

βιωσιμότητα του έργου, ενώ αμφισβητήθηκε έντονα στην αρχική φάση, αποδείχτηκε τελικά ότι ήταν αληθινή.

Κατά συνέπεια οι προτάσεις που μπορούν να γίνουν προκειμένου να βελτιωθούν οι προοπτικές άλλων αντίστοιχων έργων αφορούν συμπληρωματικά θέματα και όχι το βασικό χαρακτήρα του έργου είναι οι εξής:

- **Μεγαλύτερος χρόνος προετοιμασίας λόγω εξασφάλισης δανείων και εγγυήσεων**

Το έργο κινδύνευσε να ναυαγήσει στην αρχική φάση του λόγω μη εξασφάλισης της αναγκαίας χρηματοδότησης, η οποία όμως οφειλόταν σε συμβατικές διατάξεις και όχι στην αδυναμία εύρεσης πόρων.

Κατά συνέπεια, μπορεί να διατυπωθεί η πρόταση ότι το κράτος θα πρέπει να λύνει το θέμα της εξασφάλισης δανείων και εγγυήσεων ή τουλάχιστον να εξασφαλίζει ότι η εξασφάλιση αυτή δεν θα σκοντάφτει σε τυπικούς (συμβατικούς) όρους. Υπάρχουν τρόποι για να γίνει αυτό:

A) να δίνει το ίδιο τις εγγυήσεις από τα τεύχη δημοπράτησης (από την αρχή) ή να το κάνει αυτό προαιρετικά και να αξιολογεί θετικά όποιον υποψήφιο ανάδοχο δεν χρησιμοποιήσει εγγυήσεις του κράτους και αντί αυτών αναλάβει ο ίδιος τους κινδύνους του έργου ή κάποιους από αυτούς.

B) να μην απευθύνεται μόνο σε κατασκευαστές, αλλά σε οποιονδήποτε επενδυτή, ο οποίος με τη σειρά του να αναθέτει σε κατασκευαστές (πχ να απευθύνεται σε τράπεζες). Δηλαδή θα πρέπει πρώτα να εξασφαλίζονται τα χρήματα και μετά να ανατίθεται το έργο. Θα μπορούσε δηλαδή να απευθύνεται σε τράπεζες, οι οποίες θα έπρεπε να βρουν τους κατασκευαστές. Έτσι θα μειωνόταν ο χρόνος που σπαταλήθηκε στο συγκεκριμένο έργο και θα ήταν πιο σίγουρο το κράτος. Από την άλλη πλευρά, με την πρόταση αυτή δεν αναιρούνται οι θετικές παράμετροι της παραχώρησης του έργου στον ιδιωτικό τομέα.

- **Εκχώρηση στον Ανάδοχο της εμπορικής πολιτικής**

Θα πρέπει να υπάρχει και συμμετοχή του κράτους στο μετοχικό κεφάλαιο (στη διοίκηση εταιρίας εκμεταλλευτή), όπως έχει γίνει και στην περίπτωση του αεροδρομίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το κράτος θα μπορεί να παρεμβαίνει στην άσκηση της εμπορικής πολιτικής του αναδόχου, χωρίς όμως να μειώνει την ευελιξία στη λήψη των σχετικών αποφάσεων.

- **Μικρότερη ευελιξία σε ότι αφορά την επέκταση του αντικειμένου**

Να βρεθεί ένα ευέλικτο πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο να προστίθενται διάφορες άλλες δραστηριότητες. Πχ στην συγκεκριμένη περίπτωση θα μπορούσαν από την αρχή να δοθούν οι οδοί πρόσβασης στη γέφυρα, ή να δοθεί το εργοτάξιο για εκμετάλλευση. Αυτό που θα πρέπει να δημιουργηθεί ουσιαστικά είναι ένα ευέλικτο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα δίνει τη δυνατότητα στο κράτος για επέκταση ή τροποποίηση του αντικειμένου.

ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ, θα πρέπει να δημιουργηθούν προϋποθέσεις για την προσέλκυση υποψηφίων αναδόχων (όχι μόνο κατασκευαστές αλλά και επενδυτές). Για παράδειγμα, όσον αφορά τις οδούς πρόσβασης θα μπορούσε το κράτος να περιλαμβάνει στη σύμβαση τη δυνατότητα ανάθεσής τους στη συγκεκριμένη εταιρία αν αυτή αποδείκνυε με το έργο της ότι ήταν συνεπής στις υποχρεώσεις της.

5. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο όρος ΣΔΙΤ χαρακτηρίζει μια μορφή συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων που αποσκοπεί στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας. Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας συνεργάζονται στους τομείς των μεταφορών, της δημόσιας υγείας, της παιδείας και της ασφάλειας, της διαχείρισης των αποβλήτων, της διανομής νερού ή ενέργειας.

Η χρήση των ΣΔΙΤ εμφανίζει αρκετά πλεονεκτήματα, αν και μερικά μειονεκτήματα. Τα **πλεονεκτήματα**, που αφορούν στο δημόσιο όφελος, στην οικονομία, και στους πολίτες αναφέρονται στην αποφυγή της επιβάρυνσης του Δημοσίου Χρέους και τη μείωση της επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού με δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, στην απελευθέρωση πόρων για την υλοποίηση άλλων έργων, στην μεταφορά της εμπειρίας και της τεχνογνωσίας των Ιδιωτικών Φορέων στο Δημόσιο, στην παροχή υπηρεσιών με συνολικά χαμηλότερο κόστος για το δημόσιο, στην εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος, στην καλύτερη κατανομή κινδύνων, στη διαφοροποίηση υπηρεσιών, σε ευρύτερα οικονομικά οφέλη, σε υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και καλύτερη διοίκηση έργου, στη βελτίωση υποδομών, στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων υπηρεσιών, στη σαφή προσήλωση στον πελάτη / πολίτη, στη δυνατότητα χαμηλότερων φορολογικών επιβαρύνσεων, στη συμμετοχή σε έργα δημοσίου και κοινή «ιδιοκτησία» επί των παγίων, σε ελκυστικά περιθώρια κέρδους και σε μεγάλης διάρκειας συμβάσεις.

Τα **μειονεκτήματα** αναφέρονται στην πολυπλοκότητα και τον μακρύ χρόνο υλοποίησής τους, στα υψηλά κόστη δόμησης της εκάστοτε σύμπραξης, στην έλλειψη ανταγωνισμού, στα υψηλότερα κόστη δανεισμού, στην αναποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης, στο δημοσιονομικό κόστος, στη χρήση κακής ίσως ποιότητας υλικών και στη μη δυνατότητα εφαρμογής τους στα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη λόγω έλλειψης τεχνογνωσίας.

Οι πιο σημαντικές **παράμετροι για την επιτυχή εφαρμογή των ΣΔΙΤ** είναι η πολιτική βούληση για ανάπτυξη τέτοιων έργων, το κατάλληλο νομοθετικό και οικονομικό πλαίσιο, η ικανότητα του δημοσίου να ανταποκριθεί θετικά στην πολυπλοκότητα των συμβάσεων, η τυποποίηση διαδικασιών για τη μείωση του διαχειριστικού κόστους του

διαγωνισμού, η εκδήλωση ενδιαφέροντος από μέρους του ιδιωτικού τομέα, η οικονομική βιωσιμότητα του έργου, η οριοθέτηση και ο σαφής προσδιορισμός του εκάστοτε έργου από το δημόσιο, η βελτιστοποίηση του επιμερισμού του ρίσκου, η σύσταση κατάλληλων ομάδων εργασίας από το δημόσιο, η διάχυση των έργων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο και τέλος η έγκαιρη εμπλοκή των τραπεζών για την αποφυγή καθυστερήσεων από τους επιπρόσθετους όρους που αυτές θέτουν.

Οι τύποι και οι μορφές των ΣΔΙΤ είναι άπειροι. Ο ενδιαφερόμενος (κράτος ή φορέας) αξιολογεί και επιλέγει τον τύπο εκείνο που αρμόζει και συμφέρει στην κάθε περίπτωση, ανάλογα και με τα δεδομένα της στιγμής και ανάλογα με τον φορέα. Παρόλα αυτά, οι πιο διαδεδομένοι τύποι είναι:

- Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία - Μεταβίβαση / **B.O.O.T** (Build, Own, Operate, Transfer),
- Συνεργασίες Παροχής Υπηρεσιών (**Service Delivery Partnership**),
- Σχεδιασμός - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία / **D.B.F.O** (Design, Built, Finance, Operate),
- Παραχώρηση Εκμετάλλευσης (**Concession**),
- Κατασκευή - Λειτουργία - Μεταφορά / **B.O.T.** (Build, Operate, Transfer) ή Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία / **B.O.O** (Build, Own, Transfer),
- Αγορά – Κατασκευή – Λειτουργία / **B.B.O.** (Buy-Build-Operate),
- Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Μίσθωση – Μεταφορά / **B.O.L.T.** (Build-Own-Lease-Transfer), και
- Χρηματοδοτική μίσθωση - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / **L.O.O** (Leasing, Own, Operate).

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ αποτελεί η χρηματοδότησή τους η οποία μπορεί να προέλθει από τον ιδιωτικό φορέα, τον δημόσιο φορέα ή την ευρωπαϊκή κοινότητα. Όσον αφορά στον ιδιωτικό τομέα, η χρηματοδότηση προέρχεται είτε από ίδια κεφάλαια (κεφάλαια της αναδόχου εταιρίας), είτε από δανειακά κεφάλαια (όπως δάνεια και πιστώσεις από εμπορικές τράπεζες, δάνεια εξειδικευμένων οργανισμών, κεφάλαια από την εγχώρια και διεθνή κεφαλαιαγορά). Το δημόσιο μπορεί να συμμετάσχει οικονομικά παρέχοντας ενισχύσεις μέσω αναπτυξιακών νόμων, δημόσια κονδύλια, εγγυήσεις δανείων ή ακόμα και να συνεισφέρει σε είδος (πχ γη). Τέλος, η Ευρωπαϊκή

Ένωση είθισται να συμμετέχει σε αρκετά από αυτά τα έργα μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), του Ταμείου Συνοχής και των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης.

Στην Ευρώπη, οι νέες επενδύσεις που σχετίζονται με υποδομές υλοποιούνται όλο και συχνότερα στα πλαίσια διαφόρων ειδών ΣΔΙΤ. Οι δημόσιες αυτές υποδομές περιλαμβάνουν, ενδεικτικά, αερολιμένες, σιδηροδρομικές γραμμές, οδούς, γέφυρες, σήραγγες, περιβαλλοντικές εγκαταστάσεις (π.χ., για την αποτέφρωση των απορριμμάτων ή την επεξεργασία των υδάτων) και δημόσια κτίρια, ιδίως γραφεία που στεγάζουν διοικητικές υπηρεσίες, σχολεία, νοσοκομεία και φυλακές.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη χώρα με τη μεγαλύτερη εμπειρία στην κατασκευή έργων μέσω ΣΔΙΤ, υπολογίζεται ότι μέχρι το 2004 είχαν υλοποιηθεί συνολικά πάνω από 626 συμφωνίες τέτοιου τύπου, συνολικής αξίας περί τα 58 δισ. ευρώ (40 δισ. δολάρια).

Τα έργα στη Γαλλία μέσω συστημάτων παραχώρησης αφορούν κυρίως στην κατασκευή, συντήρηση λειτουργία και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων. Ήδη από το 1955 η χώρα χρησιμοποιεί το σύστημα, ενώ σήμερα διαθέτει το τρίτο μεγαλύτερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων παγκοσμίως (μετά τις ΗΠΑ και τη Δυτική Γερμανία).

Η εμπειρία των ΣΔΙΤ στην Πορτογαλία αποδεικνύει την αποτελεσματικότητά τους στα διαρκώς αναπτυσσόμενα έργα υποδομής και στην καλυτέρευση της ποιότητας των δημοσίων υπηρεσιών, αν και όσον αφορά το οικονομικό μέρος μερικά από αυτά δεν αποδείχθηκαν αποτελεσματικά, λόγω της μικρής εμπειρίας της χώρας αυτής σε τέτοιου είδους έργα.

Στην Ιταλία λειτουργεί το σύστημα παραχώρησης για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων. Στη χώρα αυτή όμως πρακτικά υπάρχει μονοπωλιακή θέση της εταιρείας Autostrade SpA. Συνολικά υπάρχουν 18 παραχωρησιούχες εταιρίες που ανήκουν στο Δημόσιο, λειτουργώντας το 97% του οδικού δικτύου με διόδια και μια ιδιωτική παραχωρησιούχος εταιρία, που λειτουργεί την οδό μεταξύ Μιλάνου και Τορίνου. Από αυτές που ανήκουν στο Δημόσιο, η Autostrade SpA. είναι η μεγαλύτερη, λειτουργώντας το 55% του οδικού δικτύου με διόδια, μήκους πάνω από 3.000 χλμ.

Γενικότερα, αν και οι ΣΔΙΤ αποτελούν πλέον ένα σημαντικό τρόπο κατασκευής έργων σε αρκετές χώρες της Ευρώπης, πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι κάθε χώρα έχει διαφορετικές ανάγκες και δυνατότητες καθώς και διαφορετική ιστορία και παράδοση, η οποία φυσικά

επηρεάζει τον τρόπο που αυτή λειτουργεί. Έτσι, για να μπορέσει να υπάρξει επιτυχία οι δημόσιες αρχές κάθε χώρας οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες της κάθε μιας από αυτές προκειμένου να υιοθετήσουν τις κατάλληλες μορφές συνεργασίας. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρξει και το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο καθώς και η αναγκαία εκπαίδευση της δημόσιας διοίκησης για αυτά τα έργα έτσι ώστε να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα οι πρώτες συμβάσεις τέτοιου είδους αφορούσαν το 1925 την παραχώρηση από την κυβέρνηση της παραγωγής και διανομή ηλεκτρικής ενέργειας και μέσων μαζικής μεταφοράς στην εταιρία «Power & Traction», με μελλοντικό ορίζοντα τα 60 χρόνια, και την παραχώρηση της διανομής ύδρευσης στην εταιρία «Ούλεν», την ίδια περίοδο. Τα τελευταία χρόνια η στροφή προς έργα ΣΔΙΤ πραγματοποιήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90, λόγω έλλειψης πόρων και πίεσης για ιδιωτική συμμετοχή από την Ε.Ε. Στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων, αφού εξασφαλίστηκαν μακροχρόνια δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, τρία (3) βασικά έργα συντελέστηκαν στην Ελλάδα με ιδιωτική συμμετοχή,:

- Το Αεροδρόμιο των Σπάτων «Ελευθέριος Βενιζέλος»
- Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και
- Η Αττική Οδός

Τα έργα αυτά ολοκληρώθηκαν με επιτυχία και μάλιστα σε ταχύτερο χρόνο από ότι είχε αρχικώς προβλεφθεί. Μελανό σημείο ίσως αποτελεί η αποτυχία έγκαιρης έναρξης του μετρό Θεσσαλονίκης, το οποίο καθυστέρησε λόγω ενστάσεων από εταιρίες που έχασαν στο διαγωνισμό, αν και τελικά επιλέχθηκε η ανάδοχος κοινοπραξία και υπογράφηκε η σύμβαση.

Εκτός από το μετρό Θεσσαλονίκης, 6 μεγάλα έργα ΣΔΙΤ αναμένεται να ολοκληρωθούν τα επόμενα χρόνια. Αυτά είναι: η Ιονία Οδός, η διαδρομή Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρο – Σπάρτη, η διαδρομή Μαλιακός – Κλειδί, η διαδρομή Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας και η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης.

Στην προσπάθειά της να διευκολύνει την ολοκλήρωση αυτών των έργων και άλλων μελλοντικών, η κυβέρνηση ψήφισε έναν νέο νόμο για τις ΣΔΙΤ και θέσπισε δύο όργανα, τη Διππουργική Επιτροπή και την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ. Μεταξύ των άλλων βασικά

στοιχεία του νόμου είναι ότι ορίζονται οι δημόσιοι φορείς που μπορούν να προχωρούν σε συμβάσεις σύμπραξης με ιδιωτικούς φορείς, ορίζεται ως όριο κόστος εκτέλεσης έργου το ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, αναφέρεται ότι η χρηματοδότηση της υλοποίησης των υποδομών για την παροχή υπηρεσιών θα γίνεται με ιδιωτικά κεφάλαια, καθορίζονται οι υποχρεώσεις των δημοσίων φορέων και ορίζονται τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις συμπράξεις. Σε γενικές γραμμές η ψήφιση του νέου νόμου βρήκε σύμφωνους τους περισσότερους εμπλεκόμενους με αυτά τα έργα, αν και υπήρξαν και διάφορες αντιδράσεις, οι βασικότερες των οποίων προήλθαν από το ΤΕΕ και τη ΓΣΕΕ, οι οποίοι εντόπισαν κάποια σημεία στο νόμο τα οποία θεώρησαν που σύμφωνα με αυτούς έπρεπε να βελτιωθούν.

Μετά το νέο νόμο ξεκίνησε η διαδικασία έγκρισης αρκετών έργων ΣΔΙΤ. Μέχρι το Σεπτέμβριο του 2006 στην αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών – την ειδική γραμματεία ΣΔΙΤ – είχαν εξετασθεί προτάσεις συνολικού ύψους 1,4 δις ευρώ, ενώ η αρμόδια διυπουργική επιτροπή ενέκρινε προτάσεις της τάξεως των 800 εκατομμυρίων ευρώ. Τα έργα αυτά αφορούσαν την κατασκευή σχολείων, ενός συνεδριακού κέντρου, πυροσβεστικών σταθμών και πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων σε όλη την Ελλάδα.

Από τα έργα που έχουν ήδη κατασκευαστεί με αυτή τη μέθοδο η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου αποτελεί ένα πραγματικό επίτευγμα τεχνογνωσίας και τεχνικής, λόγω της δυσκολίας κατασκευής της. Αν και το έργο αυτό είχε συζητηθεί αρκετά χρόνια πριν, από την εποχή της πρωθυπουργίας του Χαρίλαου Τρικούπη, εντούτοις, έγινε εφικτό μόλις το 2004, τη χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων. Παρά τα αρχικά προβλήματα που αντιμετώπισε το έργο ως προς τη χρηματοδότησή του, τελικά ανάδοχος εταιρία επιλέχθηκε να είναι η ελληνογαλλικών συμφερόντων «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε», η οποία θα μελετούσε, κατασκεύαζε, χρηματοδοτούσε, συντηρούσε και λειτουργούσε τη γέφυρα για 42 έτη. Οι πηγές χρηματοδότησης προήλθαν από το μετοχικό κεφάλαιο (10%), τη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου (45%) και το δάνειο της ΕΤΕπ, με την εγγύηση ομίλου εμπορικών τραπεζών (45%).

Σύμφωνα με ερωτήσεις που έγιναν σε αντιπρόσωπο της γέφυρας και του δημοσίου, ως θετικά συμπεράσματα από την κατασκευή και λειτουργία της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ θεωρούνται η καλύτερη ποιότητα κατασκευής, το μικρότερο

κόστος του έργου, ο μικρότερος χρόνος κατασκευής και η συμμετοχή του αναδόχου στο ρίσκο και στην αντιμετώπιση των γενικότερων δυσκολιών. Ως αρνητικά θεωρήθηκαν ο μεγαλύτερος χρόνος προετοιμασίας που υπήρξε λόγω εξασφάλισης δανείων και εγγυήσεων, η εκχώρηση στον ανάδοχο της εμπορικής πολιτικής και η μικρότερη ευελιξία σε ότι αφορά την επέκταση του αντικειμένου. Γενικότερα όμως και οι δύο πλευρές υποστήριξαν ότι το συγκεκριμένο έργο αποτελεί πλέον ένα θετικό παράδειγμα σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, τόσο λόγω των αποτελεσμάτων του (η χρήση της γέφυρας ολοένα και αυξάνεται και ο πρώτος οικονομικός απολογισμός είναι θετικός) όσο και της αρμονικής συνύπαρξης των δύο φορέων κατά τη διάρκεια κατασκευής του. Παρόλα αυτά προς αποφυγή μελλοντικών προβλημάτων σε παρόμοια έργα προτείνεται το κράτος να εξασφαλίζει τα δάνεια εκ των προτέρων είτε δίνοντας το ίδιο εγγυήσεις από τα τεύχη δημοπράτησης, είτε να απευθύνεται και σε άλλους επενδυτές εκτός από κατασκευαστές, να υπάρχει συμμετοχή του στο μετοχικό κεφάλαιο, έτσι ώστε να μπορεί να παρεμβαίνει στην άσκηση εμπορικής πολιτικής του αναδόχου και να βρεθεί ένα ευέλικτο πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο να προστίθενται και διάφορες άλλες δραστηριότητες που αφορούν τη γύρω από το έργο περιοχή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. ΓΑΝΩΤΗΣ Γ., πρώην γενικός γραμματέας συγχρηματοδοτούμενων έργων, Προσωπική συνέντευξη, Αθήνα Ιανουάριος 2006.
2. ΔΗΜΟΓΛΟΥ ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ, «Διαχείριση Έργων με Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης», 2002.
3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ, *«Πράσινο βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης»*, 02/01/2006.
4. ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου και της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων», 24/4/1996.
5. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ, «Ο ρόλος της ΕΤΕ στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και ο αντίκτυπος στην προβληματική της ανάπτυξης», Βρυξέλλες, 10/03/2005.
6. ΙΝΕ περιοδικό, «Απόψεις ΓΣΕΕ για το σχέδιο νόμου Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα», Τεύχος Ιουλίου – Αυγούστου 2005.
7. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Χ., ΜΠΑΚΑΛΗ Ν., ΑΥΓΟΥΛΕΑ Α., *«Παράγοντες επιτυχίας της συγχρηματοδότησης»*, εφημερίδα «Καθημερινή», Κυριακή 24 Ιουλίου 2005.
8. ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ – ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ – ΣΧΟΛΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΤΕΕ/ΤΑΚ, ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ. ΗΡΑΚΛΕΙΟ, *«ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ) Αυτοχρηματοδοτούμενα – Συγχρηματοδοτούμενα έργα Συμβάσεις Παραχώρησης»*, Μάρτιος 2005.
9. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ, *«Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα και Δημόσιες Επενδύσεις»*, 15/03/2005

10. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Γ., «Ποια έργα μπορούν να «σηκώσουν» οι τράπεζες. Η σύμπραξη του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για την κατασκευή δημοσίων έργων», εφημερίδα «Το Βήμα», 5 Ιουνίου 2005.
11. ΣΑΝΤΟΡΙΝΑΙΟΥ ΒΙΚΥ, «Τρεις μνηστήρες για το οδικό πακέτο – μαμούθ», εφημερίδα Κέρδος, 6/12/2006
12. ΣΛΑΒΗΣ ΛΕΑΝΔΡΟΣ, «η Περιπέτεια μιας Γέφυρας», ΚΑΠΟΝ, Αθήνα 2005.
13. ΣΠ.ΚΤ. «Έργα 1,4 δις ευρώ με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα», εφημερίδα «Το Βήμα», 10 Σεπτεμβρίου 2006
14. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ (ΣΑΕ), «ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ ΓΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ» περιοδικό ΣΑΔΑΣ, 20 Σεπτεμβρίου 2004.
15. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, Δελτίο Τύπου με θέμα: «ΣΔΙΤ: Θετικές ως εργαλείο για την ανάπτυξη ανεπαρκές το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου», 25/8/2005.
16. ΥΠΕΧΩΔΕ, Ανακοίνωση Τύπου: Για την υπογραφή της σύμβασης για την Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης, 31/05/2006.
17. ΥΠΕΧΩΔΕ, Ανακοίνωση Τύπου με θέμα «Δρόμοι Ανάπτυξης», 8/5/2006.
18. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ, «ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ σχετικά με το Σχέδιο Νόμου για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα», 04/08/2005.
19. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ. «Μάρτιος 2004 – Μάρτιος 2006. Δύο χρόνια έργου για την οικονομία, δύο χρόνια τομών και μεταρρυθμίσεων».
20. ΧΑΡΙΚΛΟΠΟΥΛΟΣ Ν., Αναπληρωτής Διευθυντής της αναδόχου εταιρίας της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε, Προσωπική συνέντευξη, Αθήνα Ιανουάριος 2006.
21. «Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ): Ένα σύγχρονο Εργαλείο Δυναμικής Ανάπτυξης», Ματιές στην Οικονομία, Τεύχος 8, Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2005.

22. Forum «Αγορά Ιδεών», Ετήσια ειδική έκδοση 2006 «26 Παρεμβάσεις για την Ελλάδα της εξωστρέφειας».

ΞΕΝΗ

23. EIB PAPERS, Volume 10 No2 2005, «*Public – Private partnerships: some lessons from Portugal*».
24. GARWOOD ROBERT, LOGAN SUSAN, MILLES KATE, WILLOUGHBY NIGEL, «*Sustainability lessons from PFI and similar private initiatives*», June 1996.
25. GENUARDI GERLANDO, «Όταν το δημόσιο συνεργάζεται...», ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΣ, 01/12/2005.
26. JBR HELLAS, «*PPP IN EUROPE- LESSONS FROM THE UK*», APRIL 2003
27. KOUTRAS DIMITRIOS, HALKIAS BILL, «*Concessions and Tolling as means for Motorway Development and basis for future Expansions. The example of ATTICA TOLLWAY in Athens – Greece*», ASECAP, Pula 2006.
28. LOCAL GOVERNMENT ASSOCIATION OF SOUTH AUSTRALIA, Review of Septic Tank Effluent Disposal Schemes (STEDS) Program in South Australia, «*Generic Types of Contractual Arrangements with the Private Sector*». 10/12/2002.
29. MONTEIRO RUI SOUSA, «*Public-Private Partnerships Some lessons from Portuguese experience*», Luxemburg, 20/01/2005, Conference on Economics & Finance.
30. NOULTON JOHN, «*Lessons from the Channel Tunnel Experience*», SEMINAR ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS (PPPs) IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE FINANCING, Paris 12/01/1999.
31. PUBLIC – PRIVATE INFRASTRUCTURE ADVISORY FACILITY, «*Hybrid PPPs: Levering EU funds and private capital*», January 2006
32. RIDOLFI ROBERTO, «*RECOURCE BOOK ON PPP CASE STUDIES*», EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE – GENERAL REGIONAL POLICY. Brussels, June 2004.

33. TIROL STELLA ET AL, «The Philippines: Consolidating The Gains», Asiamoney. Sept 1997:55-58.
34. TROTTIER MICHAEL, MAGUIRE JEFFREY«*V Case Studies*», University of Uregina. CA, 04/2006.
35. UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COUNCIL, ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA. «*Public – Private Partnerships for service delivery: water and sanitation*», Third meeting of the Committee on Human Development and Civil Society, 13/04/2005, Addis Ababa, Ethiopia.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

1. <http://www.e-logos.gr/par-ygeia>
1. www.gefyra.gr
2. <http://metrothessalonikis.tk/>
3. www.mnec.gr
4. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=180766&page=3>
5. http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel
6. www.autostrade.it
7. <http://www.cna-autoroutes.com/>
8. <http://doc.texnikoi.gr/texnikoi/cgi-bin/neadetails.asp?id=460>
9. <http://www.sdit.mnec.gr/el/sdit/sdit/>
10. <http://www.sdit.mnec.gr/el/sdit/comitee/>
11. www.ypetho.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Κατά την εφαρμογή των άρθρων 9 έως 16 του νόμου για τις ΣΔΙΤ, οι κατωτέρω όροι έχουν την εξής έννοια:

"Αναθέτουσα Αρχή" νοείται ο Δημόσιος Φορέας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 του ο οποίος προκηρύσσει διαγωνισμό για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα με τον οποίο θα συνάψει Σύμβαση Σύμπραξης για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών.

"Διαδικασίες Ανάθεσης" νοούνται οι διαδικασίες που ακολουθούνται από τις Αναθέτουσες Αρχές για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα ο οποίος θα αναλάβει την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών με Σύμβαση Σύμπραξης Έργου ή Υπηρεσιών. Οι Διαδικασίες Ανάθεσης περιλαμβάνουν τη Διαδικασία Ανοικτού Τύπου, Κλειστού Τύπου, Ανταγωνιστικού Διαλόγου και Διαπραγμάτευσης.

"Διαδικασίες Ανοικτού Τύπου" νοούνται οι διαδικασίες στο πλαίσιο των οποίων κάθε ενδιαφερόμενος Ιδιωτικός Φορέας μπορεί να υποβάλει Προσφορά εφόσον συγκεντρώνει τα προσόντα και τις ικανότητες που προβλέπει η Προκήρυξη.

"Διαδικασίες Κλειστού Τύπου" νοούνται οι διαδικασίες στις οποίες κάθε Ιδιωτικός Φορέας μπορεί να ζητήσει να συμμετάσχει προσφορά όμως μπορούν να υποβάλλουν από αυτούς εκείνοι μόνοι οι Ιδιωτικοί Φορείς που έχουν προσκληθεί από την Αναθέτουσα Αρχή.

"Διαδικασίες Ανταγωνιστικού Διαλόγου" νοούνται οι διαδικασίες στα πλαίσια των οποίων: κάθε Ιδιωτικός Φορέας μπορεί να ζητήσει να συμμετάσχει, η Αναθέτουσα Αρχή διεξάγει διάλογο με τους υποψηφίους που έχουν επιλεγεί για να εντοπίσει την προσφορότερη ή τις προσφορότερες λύση ή λύσεις για την ικανοποίηση των αναγκών της και, οι υποψήφιοι καλούνται να υποβάλουν προσφορά με βάση τις λύσεις που κρίθηκαν προσφορότερες.

"Διαδικασίες Διαπραγμάτευσης" νοούνται οι διαδικασίες κατά τις οποίες οι Αναθέτουσες Αρχές διαβουλεύονται με τους Ιδιωτικούς Φορείς της επιλογής τους και διαπραγματεύονται απευθείας τους όρους των Συμβάσεων που θα συναφθούν με έναν ή περισσότερους από αυτούς. "Έργο", νοείται το αποτέλεσμα ενός συνόλου οικοδομικών εργασιών ή εργασιών πολιτικού μηχανικού που προορίζεται να πληροί αυτό καθαυτό μια οικονομική ή τεχνική λειτουργία.

"Ιδιαίτερα Πολύπλοκη Σύμβαση" νοείται κάθε σύμβαση της οποίας οι βασικές παράμετροι (τεχνικές, χρηματοοικονομικές, λειτουργικές, νομικές και άλλες) δεν μπορούν αντικειμενικά να προσδιορισθούν εξαρχής από την Αναθέτουσα Αρχή.

"Μικτή Σύμβαση" νοείται κάθε σύμβαση της οποίας το αντικείμενο δεν αφορά αποκλειστικά την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών αλλά περιλαμβάνει στοιχεία και από τις δύο προαναφερόμενες δραστηριότητες.

"Προκήρυξη" ή "Προκήρυξη Διαγωνισμού" νοείται το έγγραφο με το οποίο η Αναθέτουσα Αρχή

καθορίζει τη μορφή και τα επί μέρους στάδια της Διαδικασίας Ανάθεσης, περιγράφει το αντικείμενο της σύμβασης που προτίθεται να αναθέσει και, ενδεχομένως, συγκεκριμένους ουσιώδεις όρους αυτής, περιγράφει το εκτιμώμενο συμβατικό αντάλλαγμα ή το εκτιμώμενο αντίτιμο παροχής υπηρεσιών εφόσον είναι αντικειμενικά δυνατός ο προσδιορισμός τους, αναφέρει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Αναθέτουσας Αρχής και τις τυχόν ειδικές ρυθμίσεις και δικαιώματα των οποίων μπορεί να κάνει χρήση, όπως δικαίωμα περιορισμού Υποψηφίων, δικαίωμα να ζητά διευκρινίσεις και συμπληρώσεις, αναφέρει τις εφαρμοστέες στη Διαδικασία Ανάθεσης νομοθετικές διατάξεις καθορίζει τα προσόντα και τις ικανότητες που πρέπει να συγκεντρώνουν οι Υποψήφιοι και προσδιορίζει τους άλλους λοιπούς όρους που θα ισχύσουν κατά τη Διαδικασία Ανάθεσης καθώς και τα παραρτήματα αυτού .

"Προσφέρων" νοείται κάθε Ιδιωτικός Φορέας που έχει υποβάλει Προσφορά στο πλαίσιο Διαδικασίας Ανάθεσης. Προσφέρων μπορεί να είναι κάθε κατ' επάγγελμα εργολήπτης ή πάροχος υπηρεσιών, εφόσον εκτελεί τα αντίστοιχα έργα ή παρέχει τις ζητούμενες υπηρεσίες στην ελεύθερη αγορά,

"Προσφορά" νοείται το σύνολο των οικονομικών, τεχνικών, χρηματοδοτικών και άλλων προτάσεων που υποβάλλουν οι Υποψήφιοι για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο Διαδικασίας Ανάθεσης κατόπιν πρόσκλησης της Αναθέτουσας Αρχής και σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αυτή έχει θέσει με την Προκήρυξη και τα παραρτήματά της και τα τυχόν άλλα έγγραφα της Διαδικασίας Ανάθεσης.

"Συμβάσεις" νοούνται οι Μικτές Συμβάσεις, οι Συμβάσεις Έργων και οι Συμβάσεις Υπηρεσιών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

"Συμβάσεις Έργου" νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο είτε την εκτέλεση, είτε συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση, εργασιών που αφορούν στην εκτέλεση, με οποιαδήποτε μέσα, ενός έργου το οποίο ανταποκρίνεται στις οριζόμενες από την Αναθέτουσα Αρχή ανάγκες.

"Συμβάσεις Υπηρεσιών" νοούνται οι συμβάσεις, πλην των Συμβάσεων Έργων, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οποιασδήποτε φύσης.

"Υποψήφιος" νοείται κάθε Ιδιωτικός Φορέας (ή οι ενώσεις ή κοινοπραξίες Ιδιωτικών Φορέων) που συμμετέχει σε Διαδικασία Ανάθεση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Α. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΙΟ ΓΕΦΥΡΑΣ

1. Θα υπήρχε εκδήλωση ανάλογου ενδιαφέροντος από τον Ανάδοχο αν η κατασκευάστρια κοινοπραξία ήταν ανεξάρτητη από αυτόν (δηλαδή διαφορετικών οικονομικών συμφερόντων); Με άλλα λόγια, σε ποιο βαθμό οφείλεται η εκδήλωση ενδιαφέροντος στην ανάληψη της κατασκευής και σε ποιο βαθμό οφείλεται στην ανάληψη της εκμετάλλευσης του έργου;
2. Ποια ήταν τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν μετά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης (3/1/1996) και πριν τη θέση αυτής σε ισχύ (24/12/1997), με δεδομένο ότι οι προθεσμίες που αναφέρονται στη σύμβαση (μέγιστο χρονικό διάστημα 12 μήνες ως τη θέση σε ισχύ) δεν επιτεύχθηκαν; Πώς ξεπεράστηκαν τα προβλήματα αυτά;
3. Ειδικότερα, σε ότι αφορά το χρηματοδοτικό πλαίσιο, η κατάρτιση του οποίου ήταν το σημαντικότερο ζήτημα της παραπάνω περιόδου:
 - Υπήρξαν στιγμές που φάνηκε ακατόρθωτη η εξασφάλισή του και ποιες;
 - Υπήρξαν υποχωρήσεις από τον Ανάδοχο και από το Δημόσιο και ποιες;
 - Σε ποιο βαθμό στην εξασφάλισή της χρηματοδότησης έπαιξε ρόλο η βιωσιμότητα του έργου, σε ποιο βαθμό οι εγγυήσεις του Δημοσίου και σε ποιο βαθμό η φερεγγυότητα του Αναδόχου;
 - Πώς έγινε η κατανομή του κινδύνου μεταξύ των εμπλεκομένων;
4. Ποιες ήταν οι σημαντικότερες διαφορές που προέκυψαν μεταξύ Αναδόχου και Δημοσίου,
 - Κατά την προπαρασκευαστική περίοδο,
 - Κατά την περίοδο κατασκευής,
 - Κατά την περίοδο λειτουργίας.Πώς αντιμετωπίστηκαν;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

5. Ειδικότερα, σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση, υπήρξαν σημαντικές αποκλίσεις από τον αρχικό προϋπολογισμό και αν ναι πώς αντιμετωπίστηκαν;
6. Πώς σχολιάζετε σήμερα την αναλογία ιδίων και δανειακών κεφαλαίων καθώς επίσης και την αναλογία μετοχικού κεφαλαίου και επιχορήγησης Δημοσίου; Πιστεύετε πως θα μπορούσε να ήταν διαφορετικές; Γιατί και προς όφελος ποίων;
7. Αν η κατασκευή του έργου γινόταν με συμβατικές μεθόδους (όχι με συγχρηματοδότηση) πιστεύετε πως θα κόστιζε περισσότερο ή θα διαρκούσε περισσότερο ή θα είχε τεχνικές ατέλειες; Πώς στηρίζετε την όποια εκτίμηση;
8. Σε ποιο βαθμό εξετάσατε άλλες τεχνικές λύσεις κατά τη φάση οριστικής μελέτης (π.χ. σιδηροδρομική σύνδεση, υποθαλάσσια ζεύξη) και σε ποιο βαθμό επιβλήθηκε η τεχνική λύση από το Δημόσιο;
9. Πώς εξελίσσεται έως σήμερα η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων;
10. Πόσο ελαστική είναι η ζήτηση για τη γέφυρα και σε ποιο βαθμό οι αλλαγές στο ύψος των διοδίων μπορούν να επηρεάσουν την κίνηση;
11. Με δεδομένο ότι η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει μόνο μέγιστα τέλη διοδίων, με ποιο κριτήριο καθορίζεται το ύψος τους; Τη μεγιστοποίηση του κέρδους ή τη μεγιστοποίησή της κίνησης ή συνδυασμό αυτών ή άλλο;
12. Πόσο επηρεάζει την κίνηση της γέφυρας ο ανταγωνισμός με τα ferry boats; Πώς σκοπεύετε να αντιμετωπίσετε αυτόν τον ανταγωνισμό;
13. Ποιοι άλλοι παράγοντες επηρεάζουν την κίνηση της γέφυρας και πόσο (π.χ. ανάπτυξη οδικού δικτύου).
14. Γιατί δεν υπήρξε σιδηροδρομική γραμμή;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

15. Πώς κατανέμεται το κόστος λειτουργίας των διοδίων σε κόστος λειτουργίας, κόστος χρηματοδότησης, κόστος κεφαλαίου.
16. Θα αναλαμβάνετε τη λειτουργία της γέφυρας και μετά το τέλος της σύμβασης παραχώρησης και έναντι ποίας αμοιβής;
17. Σήμερα θα αλλάζατε κάτι στις συμβάσεις που υπογράφηκαν;
18. Τι άλλο σημαντικό έχετε να προσθέσετε με βάση την έως σήμερα εμπειρία σας;

Β. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

4. Θα υπήρχε εκδήλωση ανάλογου ενδιαφέροντος από τον Ανάδοχο αν η κατασκευάστρια κοινοπραξία ήταν ανεξάρτητη από αυτόν (δηλαδή διαφορετικών οικονομικών συμφερόντων); Με άλλα λόγια, σε ποιο βαθμό οφείλεται η εκδήλωση ενδιαφέροντος στην ανάληψη της κατασκευής και σε ποιο βαθμό οφείλεται στην ανάληψη της εκμετάλλευσής του έργου;
5. Ποια ήταν τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν μετά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης (3/1/1996) και πριν τη θέση αυτής σε ισχύ (24/12/1997), με δεδομένο ότι οι προθεσμίες που αναφέρονται στη σύμβαση (μέγιστο χρονικό διάστημα 12 μήνες ως τη θέση σε ισχύ) δεν επιτεύχθηκαν; Πώς ξεπεράστηκαν τα προβλήματα αυτά;
6. Ειδικότερα, σε ότι αφορά το χρηματοδοτικό πλαίσιο, η κατάρτιση του οποίου ήταν το σημαντικότερο ζήτημα της παραπάνω περιόδου:
 - Υπήρξαν στιγμές που φάνηκε ακατόρθωτη η εξασφάλισή του και ποιες;
 - Υπήρξαν υποχωρήσεις από τον Ανάδοχο και από το Δημόσιο και ποιες;
 - Σε ποιο βαθμό στην εξασφάλισή της χρηματοδότησης έπαιξε ρόλο η βιωσιμότητα του έργου, σε ποιο βαθμό οι εγγυήσεις του Δημοσίου και σε ποιο βαθμό η φερεγγυότητα του Αναδόχου;
 - Πώς έγινε η κατανομή του κινδύνου μεταξύ των εμπλεκομένων;
19. Ποιες ήταν οι σημαντικότερες διαφορές που προέκυψαν μεταξύ Αναδόχου και Δημοσίου,
 - Κατά την προπαρασκευαστική περίοδο,
 - Κατά την περίοδο κατασκευής,
 - Κατά την περίοδο λειτουργίας.Πώς αντιμετωπίστηκαν;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

20. Ειδικότερα, σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση, υπήρξαν σημαντικές αποκλίσεις από τον αρχικό προϋπολογισμό και αν ναι πώς αντιμετωπίστηκαν;
21. Πώς σχολιάζετε σήμερα την αναλογία ιδίων και δανειακών κεφαλαίων καθώς επίσης και την αναλογία μετοχικού κεφαλαίου και επιχορήγησης Δημοσίου; Πιστεύετε πως θα μπορούσε να ήταν διαφορετικές; Γιατί και προς όφελος ποίων;
22. Αν η κατασκευή του έργου γινόταν με συμβατικές μεθόδους (όχι με συγχρηματοδότηση) πιστεύετε πως θα κόστιζε περισσότερο ή θα διαρκούσε περισσότερο ή θα είχε τεχνικές ατέλειες; Πώς στηρίζετε την όποια εκτίμηση;
23. Σε ποιο βαθμό εξετάσατε άλλες τεχνικές λύσεις κατά τη φάση οριστικής μελέτης (π.χ. σιδηροδρομική σύνδεση, υποθαλάσσια ζεύξη) και σε ποιο βαθμό επιβλήθηκε η τεχνική λύση από το Δημόσιο;
24. Πώς εξελίσσεται έως σήμερα η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων;
25. Πόσο ελαστική είναι η ζήτηση για τη γέφυρα και σε ποιο βαθμό οι αλλαγές στο ύψος των διοδίων μπορούν να επηρεάσουν την κίνηση;
26. Με δεδομένο ότι η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει μόνο μέγιστα τέλη διοδίων, με ποιο κριτήριο καθορίζεται το ύψος τους; Τη μεγιστοποίηση του κέρδους ή τη μεγιστοποίηση της κίνησης ή συνδυασμό αυτών ή άλλο;
27. Πόσο επηρεάζει την κίνηση της γέφυρας ο ανταγωνισμός με τα ferry boats; Πώς σκοπεύετε να αντιμετωπίσετε αυτόν τον ανταγωνισμό;
28. Ποιοι άλλοι παράγοντες επηρεάζουν την κίνηση της γέφυρας και πόσο (π.χ. ανάπτυξη οδικού δικτύου).
29. Γιατί δεν υπήρξε σιδηροδρομική γραμμή;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

30. Πώς κατανέμεται το κόστος λειτουργίας των διοδίων σε κόστος λειτουργίας, κόστος χρηματοδότησης, κόστος κεφαλαίου.
31. Θα αναλαμβάνετε τη λειτουργία της γέφυρας και μετά το τέλος της σύμβασης παραχώρησης και έναντι ποίας αμοιβής;
32. Σήμερα θα αλλάζατε κάτι στις συμβάσεις που υπογράφηκαν;
33. Τι άλλο σημαντικό έχετε να προσθέσετε με βάση την έως σήμερα εμπειρία σας;





ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

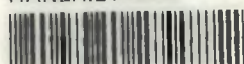
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ. 210 - 92 01 001

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

2007 '30M 8 1'		
28 NOV. 2007		
2007 '30M 8 1'		
- 3 JAN. 2008		
21 APR. 2008		
07 MAI. 2008		
21 MAI. 2008		
19 JUN. 2008		
04 JUL. 2008		
22 SEP. 2008		
08 AFR. 2008		
14/5/10		
03 JAN 2019		

ΠΑΝΤΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



002000079773