

**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**  
**Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών**  
**Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**  
**Διαπανεπιστημιακό Διατμηματικό**  
**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών**  
**«Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση»**

**Η εξέλιξη των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η περίπτωση του Δήμου Στυλίδας**



**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΑΡΚΑΝΗ**

**ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2017**

**Department of Political Studies and International  
Relations-University of Peloponnese**

**Department of Economics-Demopritus University of  
Thrace**

**Department of Economics- Aristotle University of  
Thessaloniki**

**Department of Business Administration - University of  
Piraeus**

**Master Program in:**

**Local and Regional Government and Development**

**The development of PPP in Local Government. The case  
of the Municipality of Stylida.**



**AIKATERINI KARKANI**

**CORINTH, GREECE, FEBRUARY 2017**

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΔΕΣΔΙΤ	Διπλουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ
ΕΓΣΔΙΤ	Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΟΤΑ	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ν.	Νόμος
ΕΕΣ	Εταιρεία Ειδικού Σκοπού
ΕΠ	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΣΑΤΑ	Συλλογική Απόφαση Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
ΑΕ	Ανώνυμη Εταιρεία
ΤΕΒΑ	Ταμείο Ευρωπαϊκής Βοήθειας Απόρων
ΤΑ	Τοπική Αυτοδιοίκηση
ΠΑΘΕ	Πάτρα- Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι
χ.λ.μ.	Χιλιόμετρα
ΚΕΠ	Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών
ΝΠ	Νομικά Πρόσωπα
ΠΕ	Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης
ΤΕ	Τεχνολογικής Εκπαίδευσης
ΔΕ	Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης
ΙΔΑΧ	Ιδιωτικού Δικαίου Αορίστου Χρόνου
ΙΔΟΧ	Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου
ΜΕ	Μηχάνημα Έργου
ΣΑΕ	Συλλογική Απόφαση Έργου
Τ.Π. & Δ.	Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων
ΕΤΕπ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
PPP	Public Private Partnership
PFI	Private Finance Initiative

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

**Λέξεις Κλειδιά:** Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, Συμβάσεις Παραχώρησης, Θεσμικό Πλαίσιο, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η παρούσα εργασία προσεγγίζει της πορεία και εξέλιξη των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση από την έναρξη εφαρμογής τους μέχρι σήμερα.

Στα δύο πρώτα κεφάλαια θα επιχειρηθεί ο εννοιολογικός προσδιορισμός των ΣΔΙΤ και η παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου που τις διέπει.

Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά της εφαρμογής των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη και στην Ελλάδα και θα αναλυθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα σύμφωνα με τη εμπειρία έως σήμερα.

Το πέμπτο κεφάλαιο εστιάζει στη συμβολή των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και των λόγων που δεν έτυχαν ευρείας εφαρμογής.

Τέλος, στο έκτο και στο έβδομο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της περίπτωσης ενός έργου ΣΔΙΤ στο Δήμο Στυλίδας. Γίνεται παρουσίαση του έργου και ανάλυση των οικονομικών χαρακτηριστικών του. Τα συμπεράσματα παρατίθενται στο τέλος της ενότητας.

## ABSTRACT

**keywords:** Collaborations (Partnerships) of Public and Private sector, Concession Contracts, Institutional Framework, Local Authorities.

This work (essay, study) approaches the course and development of PPP in Local Government from its launch until today.

In the first two chapters there will be an attempt to determinate conceptually PPP and present the legal framework that governes them.

In the third and fourth chapter there will be a reference to the application of PPP in Europe and Greece and will be analyzed the advantages and disadvantages according to the experience until today.

The fifth chapter focuses on the contribution of PPP in Local Government and the reasons why they did not receive wide application.

Finally, in the sixth and seventh chapter is made an analyses of the case of a PPP project in the Municipality of Styliida. Is made a presentation of the project and an analysis of the economic characteristics. The conclusions are apposed (presented) at the end of the section.

## **Περιεχόμενα**

Περίληψη.....	
Abstract.....	
Ευρετήριο σχημάτων.....	
Ευρετήριο πινάκων.....	
Εισαγωγή.....	1
Γενικά.....	1
Σκοπός, Μέσα και Μεθοδολογία.....	2

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

### **Έννοια των ΣΔΙΤ**

1.1 Γενικά.....	3
1.2 Ορισμοί και έννοιες .....	4
1.3 Θεσμικό Πλαίσιο.....	5

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

### **Σχήματα και μορφές ΣΔΙΤ**

2.1 Σχήματα ΣΔΙΤ.....	8
2.1.1 Είδη ΣΔΙΤ.....	8
2.1.2. Κατηγοριοποίηση ΣΔΙΤ σύμφωνα με τη μέθοδο υλοποίησης .....	9
2.1.3 Ομοιότητες και διαφορές ΣΔΙΤ και συμβάσεων παραχώρησης .....	11
2.2 Μορφές ΣΔΙΤ	
2.1.1 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	14
2.2.2 Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	15
2.2.3 Σύγκριση ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ.....	17

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

### **Ευρωπαϊκή και Ελληνική εμπειρία**

3.1 Ο θεσμός των ΣΔΙΤ στη Ευρώπη.....	20
3.2 Ο θεσμός των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	24

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ**

### **Πλεονεκτήματα –Μειονεκτήματα της εφαρμογής των ΣΔΙΤ**

4.1 Πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ.....	41
4.1.1. Πλεονεκτήματα για τον ιδιώτη.....	44
4.2 Μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ.....	44

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ**

### **ΣΔΙΤ και Τοπική Αυτοδιοίκηση**

5.1 Λειτουργία και προβλήματα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.....	45
5.2 Συμβολή των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.....	46
5.3 Η εμπειρία της μέχρι τώρα εφαρμογής των ΣΔΙΤ στην Τ.Α.....	48

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ**

### **Η περίπτωση του Δήμου Στυλίδας**

6.1 Ο Δήμος Στυλίδας. Οργάνωση και Λειτουργία.....	51
6.2 Δίκτυο ηλεκτροφωτισμού του Δήμου, λειτουργία και συντήρηση.....	52
6.3 Προβλήματα παροχής της υπηρεσίας.....	53
6.4 Εναλλακτικοί τρόποι παροχής της υπηρεσίας.....	54
6.5 Επιλογή τρόπου παροχής της υπηρεσίας.....	56

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ**

### **Οικονομικά χαρακτηριστικά του έργου**

7.1 Οικονομική ανάλυση .....	58
7.1.1 Βάσεις υπολογισμού.....	58
7.1.2 Λαμπτήρες.....	58
7.1.3 Κατανάλωση ενέργειας.....	59
7.1.4 Συντήρηση του συστήματος.....	61

7.1.5	Εξοικονόμηση ενέργειας.....	62
7.2	Κόστος λειτουργίας.....	63
7.2.1	Κόστος λειτουργίας υπάρχοντος συστήματος.....	63
7.2.2	Κόστος λειτουργίας συστήματος τεχνολογίας LED.....	63
7.2.3	Ετήσια εξοικονόμηση κόστους.....	64
7.2.4	Κόστος επένδυσης.....	64
7.2.5	Συνολική εξοικονόμηση.....	65
7.2.6	Αποδοτικότητα της επένδυσης.....	66
7.2.7	Εξοικονόμηση κόστους στη δωδεκαετία.....	67
7.2.8	Μείωση σημερινού κόστους με την επένδυση.....	68
7.3	Οικονομικά αποτελέσματα έργου.....	68
7.4	Συμπεράσματα.....	68

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>72</b>
<b>ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>72</b>
<b>ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>72</b>
<b>ΤΡΙΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>74</b>

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ**

3.1 Πρωτοβουλίες της Ε.Ε. επί της νομοθεσίας για συμβάσεις ΣΔΙΤ.....	23
3.2 Κατάλογος έργων με το πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ .....	26



## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

1.1 Διοικητικά όργανα ΣΔΙΤ.....	7
2.1 Τυπικό σχήμα σύμβασης ΣΔΙΤ.....	12
2.2 Εμπλεκόμενοι φορείς σε ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	15
2.3 Εμπλεκόμενοι φορείς σε μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	16
2.4 Λειτουργία ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ.....	19
4.1 Διαφορές συμβάσεων Δημοσίων έργων με συμβάσεις ΣΔΙΤ ως προς το χρόνο και το κόστος.....	42
4.2 Ενδεικτικός βαθμός επιμερισμού κινδύνων μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα..	43
7.1 Τύπος, αριθμός και ονομαστική κατανάλωση λαμπτήρων.....	59
7.2 Ετήσια κατανάλωση ενέργειας.....	60
7.3 Κατανομή ετήσιας κατανάλωσης με συμβατικούς λαμπτήρες.....	61
7.4 Ετήσια κατανάλωση ενέργειας με λαμπτήρες τεχνολογίας LED.....	62
7.5 Εξοικονόμηση ενέργειας .....	62
7.6 Κόστος λειτουργίας υπάρχοντος συστήματος.....	63
7.7 Κόστος λειτουργίας συστήματος τεχνολογίας LED.....	64
7.8 Ετήσια εξοικονόμηση κόστους.....	64
7.9 Τελικό κόστος επένδυσης.....	65
7.10 Συνολική εξοικονόμηση .....	66
7.11 Συνολικό κόστος εφαρμογής συστήματος λαμπτήρων LED.....	66
7.12 Ποσοστό μείωσης κόστους λειτουργίας.....	67
7.13 Εξοικονόμηση κόστους στη δωδεκαετία.....	67
7.14 Μείωση κόστους λειτουργίας μετά την επένδυση.....	68



## Εισαγωγή

### Γενικά

Οι ΣΔΙΤ(Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα) με την εμφάνισή τους στον παγκόσμιο χάρτη ανέδειξαν νέους καινοτόμους τρόπους χρηματοδότησης υποδομών ανάπτυξης, προσπαθώντας να εμφυσησουν αλλαγή κουλτούρας στην παροχή δημοσίων έργων υποδομής αλλά και υπηρεσιών. Η πλούσια Ευρωπαϊκή εμπειρία ανέδειξε περιπτώσεις επιτυχούς εφαρμογής ΣΔΙΤ, αλλά και περιπτώσεις που η εφαρμογή δεν ήταν τόσο αποτελεσματική όσο αναμενόταν. Σε καμία περίπτωση ακόμα και σε χώρες οι οποίες υπήρξαν πρωτοπόρες στην υλοποίηση ΣΔΙΤ, αυτές δεν θεωρήθηκαν μονόδρομος, ούτε και υποκατέστησαν το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Αλλά και η Ελληνική εμπειρία έχει να παρουσιάσει δείγματα εφαρμογής των ΣΔΙΤ ως αναπτυξιακού εργαλείου στα πλαίσια άσκησης πολιτικών ανάπτυξης του Δημοσίου. Με τις ΣΔΙΤ στην οικονομική της φαρέτρα η Τ.Α. και το Δημόσιο εν γένει, εμφανίζεται να αλλάζει ρόλο από εκείνον του παρόχου, σε αγοραστή των υπηρεσιών, οι οποίες πλέον παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα. Οι ΣΔΙΤ επομένως, αποτελούν όχι μόνο εργαλείο ανάπτυξης, αλλά και διακυβέρνησης και διαχείρισης.

Οι Ο.Τ.Α έχοντας το συγκριτικό πλεονέκτημα της πιλοτικής εφαρμογής έργων και της διάχυσης των θετικών και των αρνητικών εμπειριών και σε άλλους Δήμους σε όλη την επικράτεια, μπορούν να αποτελέσουν οδηγό αξιοποίησης ευκαιριών και δημιουργίας κινήτρων για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση αναπτυξιακών έργων υποδομής και δημιουργία οικονομιών κλίμακας με συνέπεια μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη.

Οι πρόδρομοι των ΣΔΙΤ, αναπτυξιακό πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ και συμβάσεις παραχώρησης, οδήγησαν τους Δήμους στα πρώτα βήματα αναζήτησης εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης. Ανέδειξαν όμως και σωρεία παθογενειών του δημοσίου και προβλημάτων διαχείρισης των συμβάσεων. Λαμβάνοντας υπόψη τα μέχρι τώρα δεδομένα και με γνώμονα το γεγονός ότι η ιδιωτική χρηματοδότηση είναι απαραίτητη για την ομαλή εξέλιξη των έργων, αλλά μέχρι την βελτίωση του επιχειρηματικού κλίματος και της μείωσης της πολιτικής αβεβαιότητας, θα παραμείνει περιορισμένη, ο ιδιωτικός τομέας αναδεικνύεται στον κυριότερο πυλώνα χρηματοδότησης υποδομών και υπηρεσιών.

Για την Ελληνική οικονομία οι επενδύσεις σε έργα υποδομών θεωρούνται ζωτικής σημασίας με υψηλό οικονομικό πολλαπλασιαστή, της τάξης του 2χ. Ο πολλαπλασιαστής αυτό προκαλεί μόχλευση περαιτέρω πόρων και επενδύσεις και σε άλλους κλάδους. Η κρίση οδήγησε σε καθυστέρηση της εξέλιξης πολλών νέων έργων. Αδιαμφισβήτητη όμως παραμένει η συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη για δαπάνες σε έργα υποδομών, προαπαιτούμενα για την παροχή υπηρεσιών, η οποία σε συνδυασμό με την εξαιρετικά χαμηλή πλέον κρατική χρηματοδότηση και την επιβολή περιορισμών στο Τραπεζικό σύστημα, επιβάλλουν την αναζήτηση νέων χρηματοδοτικών μέσων.

## **Σκοπός, Μέσα και Μεθοδολογία.**

Η διερεύνηση των πλεονεκτημάτων των ΣΔΙΤ αλλά και των προβλημάτων που έχουν ανακύψει στη σύγχρονη Τοπική Αυτοδιοίκηση αποτελεί και το σκοπό της παρούσας εργασίας. Η παρούσα διπλωματική εργασία θα προσπαθήσει να αξιολογήσει την προσπάθεια υλοποίησης συμβάσεων ΣΔΙΤ στην Τ. Α., τα προβλήματα που ανέκυψαν τόσο κατά την προετοιμασία των Δήμων, όσο και κατά τη διαγωνιστική διαδικασία και την υλοποίηση αυτών. Επίσης θα ασχοληθεί και με την αποδοχή των συμβάσεων αυτών από την τοπική κοινωνία..

Εκτός του θεωρητικού επιπέδου, οι ΣΔΙΤ θα αναλυθούν και σε πρακτικό επίπεδο από την παρουσίαση μιας μελέτης περίπτωσης του Δήμου όπου εργάζεται η γράφουσα και ο οποίος προσπαθώντας να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δίνουν οι ΣΔΙΤ βρίσκεται στο στάδιο προετοιμασίας της διαγωνιστικής διαδικασίας για την παραχώρηση του δικτύου οδο φωτισμού του Δήμου σε ιδιώτη, για δώδεκα έτη, με ταυτόχρονη αναβάθμιση και αυτοματοποίησή του. Τα οφέλη που θα προκύψουν από την εν λόγω παραχώρηση αναλύονται διεξοδικά στο τελευταίο κεφάλαιο, ενώ γίνεται ειδική μνεία και σε περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν παράλληλα.

Τα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν η εκτεταμένη βιβλιογραφία και αρθρογραφία για το συγκεκριμένο θέμα, τόσο μέσω συγγραμμάτων όσο και μέσω διαδικτυακών τόπων Υπουργείων, της ΕΓΣΔΙΤ, της Νομοτέλειας και της Δημοτέλειας([www.nomotelia.gr](http://www.nomotelia.gr), [www.dimosnet.gr](http://www.dimosnet.gr)). Επίσης, πληροφορίες αναζητήθηκαν σε κείμενα της Ε.Ε. όπως η Πράσινη Βίβλος και οι ανακοινώσεις της Eurostat.

Στη μεθοδολογία θα πρέπει να συμπεριληφθεί η προσωπική και αγαστή συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, καθώς και οι πληροφορίες που αναζητήθηκαν από συναδέλφους άλλων Δήμων οι οποίοι υλοποιούν παρόμοιο έργο ΣΔΙΤ. Η ανταλλαγή πληροφοριών, προβληματισμών και εμπειριών γενικότερα, υπήρξε πολύτιμη για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας η οποία δεν έχει εξαντλητικό χαρακτήρα, αλλά αποσκοπεί στην τεκμηρίωση της πεποίθησης ότι οι Ο.Τ.Α. δεν είναι κλειστοί οργανισμοί αλλά ανοικτά οικονομικά συστήματα με συνεργασίες και αλληλεπίδραση με όλους τους τομείς οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής ζωής(ITA, 2016).

Τέλος, εκτός των υπηρεσιακών παραγόντων, καθοριστική υπήρξε και η ανταλλαγή απόψεων με το Δήμαρχο Στυλίδας κ. Απόστολο Γκλέτσο του οποίου η αγωνία και οι προβληματισμοί για το μέλλον του Δήμου και της Τ.Α. γενικότερα, προκάλεσαν την ανάγκη για την παρούσα εργασία.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

## ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

### 1.1 Γενικά

Η Παγκόσμια Τράπεζα θέλοντας να περιγράψει τη Διακυβέρνηση αναφέρει σε έκθεσή της... *ένα σύστημα παραγωγής πολιτικής που χαρακτηρίζεται από προβλέψιμες, ανοιχτές και διαφωτιστικές-δηλαδή διαφανείς-διαδικασίες, από μια γραφειοκρατία εμποτισμένη με ένα επαγγελματικό ήθος, από έναν εκτελεστικό τομέα της κυβέρνησης υπεύθυνο για τις πράξεις του και από μια ισχυρή κοινωνία πολιτών που συμμετέχει στις δημόσιες υποθέσεις, καθώς και από το ότι όλα αυτά συμβαίνουν με βάση το κράτος δικαίου*(World Bank, 1994).

Έχει αποδειχθεί ότι η καλή Διακυβέρνηση έχει θετική επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη, την καταπολέμηση της φτώχειας και τη βελτίωση του επιπέδου υγείας του πληθυσμού. Επίσης, έχει τεκμηριωθεί ότι ορισμένες από τις οικονομικές λειτουργίες του σύγχρονου κράτους υλοποιούνται αποτελεσματικότερα από τις αποκεντρωμένες βαθμίδες διοίκησης. Για να δημιουργηθούν οικονομίες κλίμακας πολλές από τις οικονομικές λειτουργίες-όπως τα τοπικά δημόσια αγαθά- αποδίδουν καλύτερα σε γεωγραφική κλίμακα χαμηλότερη από το σύνολο της επικράτειας. Με μεγαλύτερη αποκέντρωση στη διοικητική οργάνωση του κράτους διεκπεραιώνονται αποτελεσματικότερα τα περισσότερα από τα τρέχοντα θέματα διοικητικής λειτουργίας του κράτους, γεγονός που αποφορτίζει την κεντρική διοίκηση από ανώφελα διοικητικά κόστη και έτσι της επιτρέπει να επικεντρώνεται στο σχεδιασμό και στην άσκηση των επιτελικών λειτουργιών, που οφείλει σε προτεραιότητα να ασκεί ένα σύγχρονο κράτος(ΙΤΑ, 2016).

Τα πρακτικά προβλήματα της καθημερινότητας επιλύονται καλύτερα από την Τ.Α. παρά από το κεντρικό κράτος, διότι οι πολίτες νιώθουν ότι "ανήκουν" περισσότερο σε ένα συγκεκριμένο δήμο παρά στο κράτος και εδώ ακριβώς πλεονεκτούν οι Δήμοι οι οποίοι μπορούν να δώσουν τη δυνατότητα για συμμετοχή των πολιτών στα κοινά σε τοπικό επίπεδο.

Η Πολυεπίπεδη Διακυβέρνηση στοχεύει στην προώθηση της αποκέντρωσης, ώστε να επιτευχθεί η μεγαλύτερη δυνατή εγγύτητα παροχής των υπηρεσιών στους πολίτες και στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας στην παροχή των υπηρεσιών και της αποδοτικότητας στη χρήση των πόρων.

Στη δύσκολη οικονομική συγκυρία που βιώνει η χώρα μας, η Τ.Α. προσπάθησε να παράγει και να διανέμει ποιοτικές υπηρεσίες, χωρίς να επιβαρύνει με επιπλέον οικονομικά βάρη τους δημότες της. Σε ευαίσθητους τομείς όπως η υγεία και η κοινωνική πρόνοια δημιούργησε νέες δομές και θεσμούς με σκοπό να τους θέσει στην διάθεση των πολιτών με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την αντιμετώπιση της προσφυγικής κρίσης.

Στα πλαίσια αναζήτησης εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης προκειμένου να καλύψει τις επενδυτικές της ανάγκες, η Τ.Α. καλείται να διαφοροποιήσει το ρόλο της από πάροχο σε αγοραστή υπηρεσιών από ιδιώτες, ώστε να προσελκύσει κεφάλαια,

ανθρώπους και τεχνογνωσία στο χώρο της. Εφαρμόζοντας πολιτικές που τονώνουν την προσέλκυση επενδύσεων και τη δημιουργία νέων εισοδημάτων, την αύξηση της απασχόλησης και την ανάπτυξη η Τ.Α. ενισχύει την εξωστρέφειά της.

## 1.2 Ορισμοί και Έννοιες

Σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, άρθρο 1, παρ.2, ως Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα(ΣΔΙΤ) ...νοούνται οι συμφωνίες συνεργασίας από επαχθή αίτια οι οποίες προσλαμβάνουν τον τύπο της έγγραφης σύμβασης και συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου Φορέα και ιδιωτικών Νομικών Προσώπων, για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών. Αποτελούν ειδικές μορφές μακροχρόνιας συνεργασίας μεταξύ κράτους και ιδιωτών που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της συντήρησης και της λειτουργίας μιας υποδομής ή και στην παροχή μιας υπηρεσίας σε διάφορους τομείς της οικονομίας...

Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αναφέρει ότι ...δεν υπάρχει ορισμός σε κοινοτικό επίπεδο. Ο όρος αναφέρεται γενικά σε μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην εξασφάλιση χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας....

Ο Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ(Υπ. Οικ. & Οικονομικών) ορίζει ότι ....οι ΣΔΙΤ είναι συμβάσεις- κατά κανόνα μακροχρόνιες-, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου φορέα και ενός ιδιωτικού με σκοπό την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών. Σε μια ΣΔΙΤ ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει το σύνολο ή μέρος του κόστους υλοποίησης του έργου και ένα σημαντικό μέρος των κινδύνων που σχετίζονται με την κατασκευή και λειτουργία του. Ο δημόσιος τομέας από την πλευρά του επικεντρώνεται στον καθορισμό των σχεδιαστικών, τεχνικών και λειτουργικών απαιτήσεων του έργου και αποπληρώνει τους ιδιώτες είτε με τμηματικές καταβολές από την πλευρά του Δημοσίου, συνδεδεμένες με τη διαθεσιμότητα του έργου και την τήρηση των προδιαγραφών λειτουργίας του, είτε με απευθείας καταβολές από τους τελικούς χρήστες...

Ο ΟΟΣΑ σε έκθεσή του ορίζει τις ΣΔΙΤ ως... συμφωνία μεταξύ κυβέρνησης και ενός ή περισσότερων ιδιωτικών εταιρών, σύμφωνα με την οποία οι εταίροι του ιδιωτικού τομέα συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι στόχοι του δημοσίου τομέα, όσο αφορά την παροχή υπηρεσιών, να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους του κέρδους των ιδιωτικών εταιρών και όπου η αποτελεσματικότητα της εναρμόνισης εξαρτάται από την επαρκή μεταβίβαση των κινδύνων στο εταίρο του ιδιωτικού τομέα.....(OECD, 2008).

Διαπιστώνουμε ότι οι ΣΔΙΤ αποτελούν ένα αναπτυξιακό εργαλείο-είτε ως εργαλείο διακυβέρνησης και ανάπτυξης είτε ως αναπτυξιακή στρατηγική- με το οποίο το δημόσιο μπορεί να κατασκευάσει νέες υποδομές ή να αξιοποιήσει υφιστάμενες, να παρέχει

υπηρεσίες ή να βελτιστοποιήσει ήδη υπάρχουσες. Πρόκειται για ένα δημιουργικό και δυναμικό περιβάλλον άντλησης και μόχλευσης πόρων. Περαιτέρω, η ανάληψη ευθύνης για τη συντήρηση των έργων από τους ιδιώτες, έχει σαν αποτέλεσμα ποιοτικότερες υποδομές και υπηρεσίες προς τους πολίτες. Η στενότητα των δημοσιονομικών πόρων οδήγησε σε δυσκολίες χρηματοδότησης των υποδομών και των υπηρεσιών που παρέχει το δημόσιο. Το κενό αυτό της έλλειψης χρηματοδότησης έρχονται να καλύψουν οι ΣΔΙΤ, χωρίς όμως να μιλάμε για ιδιωτικοποιήσεις, αλλά για συνεργασία με στόχο την μόχλευση κοινών πόρων-μέσω των οποίων βελτιώνεται ο βαθμός χρήσης των κεφαλαίων και αυξάνεται η απόδοσή τους-, την παροχή ποιοτικότερων και αποδοτικότερων οικονομικά υπηρεσιών στο κοινό, με την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και των δεξιοτήτων του ιδιωτικού τομέα. Οι ΣΔΙΤ μπορούν να βελτιώσουν την οικονομική αποδοτικότητα(value for money).

## **1.2 Θεσμικό πλαίσιο**

Συμβάσεις συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα μπορούν να συμπράξουν όλοι οι Δημόσιοι Φορείς δηλαδή το Δημόσιο, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και οι ανώνυμες εταιρείες των οποίων το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στους παραπάνω φορείς.

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πραγματοποιώντας μια πρώτη προσέγγιση της στρατηγική της για την εσωτερική αγορά, δημοσίευσε το 2004 την Πράσινη Βίβλο σχετικά με τις ΣΔΙΤ. Στην προσπάθεια δημιουργίας ενός πλαισίου αποτελεσματικού ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας του κοινοτικού δικαίου και των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, υλοποίησε σειρά ενεργειών στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη(*Πράσινη Βίβλος, 2004*).

Στη χώρα μας συναντάμε σειρά νόμων οι οποίοι προσεγγίζουν το θέμα της αξιοποίησης των ιδιωτικών κεφαλαίων και των συμβάσεων παραχώρησης. Ο Ν. 3299/2004, "Παροχή κινήτρων για τις ιδιωτικές επενδύσεις", ο Ν. 3274/2004, "Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΘΗΣΕΑΣ", ο Ν. 3342/2005 "Βιώσιμη Ανάπτυξη-Αξιοποίηση Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων" με θεσμικές παρεμβάσεις στην υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ και τέλος ο Ν. 3316/2005 "Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις".

Ο Ν. 3389/2005 εισήγαγε για πρώτη φορά ένα σταθερό νομικό πλαίσιο που προωθεί και διευκολύνει την ευρύτερη εφαρμογή και ανάπτυξη των ΣΔΙΤ, κωδικοποιώντας τις σχετικές έννοιες, προσδιορίζοντας το πεδίο εφαρμογής τους, προβλέποντας τη δημιουργία δύο αρμοδίων διοικητικών οργάνων(Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ και Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ), για τη χάραξη πολιτικής και την καλύτερη διαχείριση των έργων, προσδιορίζοντας τη διαδικασία ανάθεσης, τα συμβατικά και νομικά θέματα και τέλος προβλέποντας ειδικές ρυθμίσεις σχετικές με αδειοδοτήσεις, φορολογικά θέματα κ.λπ.

Ειδικότερα ο Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ αναφέρει:

Η Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα(Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ.) αποτελείται από τον Υπουργό Οικονομίας και Ανάπτυξης, τον Υπουργό Οικονομικών, τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ως τακτικά μέλη και τον Υπουργό ή τους Υπουργούς που εποπτεύουν καθένα από τους Δημόσιους Φορείς, οι οποίοι προβλέπεται να συμμετάσχουν στη Σύμπραξη ή και να συμβληθούν στη Σύμβαση Σύμπραξης ή και στα Παρεπόμενα Σύμφωνα, ως έκτακτα μέλη. Οι κύριες αρμοδιότητές της είναι:

(α) εγκρίνει την υπαγωγή Συμπράξεων στις διατάξεις του νόμου αυτού ή ανακαλεί τέτοιες εγκρίσεις,

(β) αποφασίζει την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς συμβατικού ανταλλάγματος,

(γ) αποφασίζει για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης.

Η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.) αποτελείται από φορείς των Υπουργείων Οικονομίας και Ανάπτυξης και Οικονομικών, με κύριες αρμοδιότητες:

(α) τον εντοπισμό των έργων ή υπηρεσιών που μπορούν να εκτελεσθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του νόμου αυτού,

(β) την εν γένει προώθηση της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων,

(γ) τη διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημόσιων Φορέων στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων που θα αναλάβουν την εκτέλεση των έργων ή την παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια Συμπράξεων,

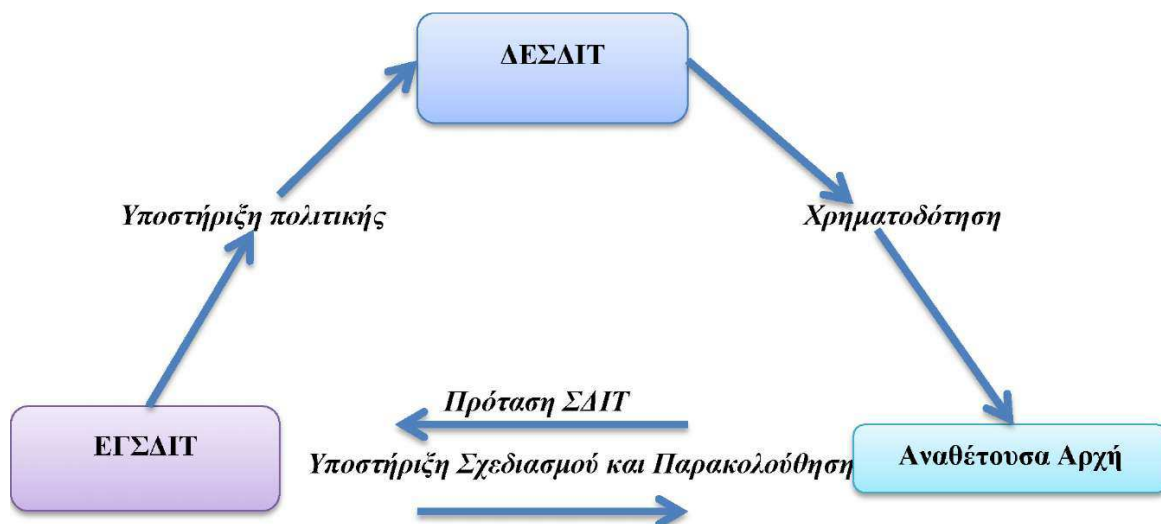
(δ) την παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης και των Παρεπόμενων Συμφώνων, την τακτική ενημέρωση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. και την επεξεργασία και υποβολή εισηγήσεων για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων.



Τα όργανα τα οποία εμπλέκονται στις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα αποτυπώνονται στο παρακάτω σχήμα.

**Σχήμα 1.1**

**Διοικητικά όργανα ΣΔΙΤ**



**Πηγή:** Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ, 2006, Υπ. Οικ. & Οικονομικών.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

## ΣΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΣΔΙΤ

### 2.1 Σχήματα ΣΔΙΤ

#### 2.1.1 Είδη ΣΔΙΤ

Η Γενική Γραμματεία ΣΔΙΤ, σύμφωνα με τις κοινοτικές διατάξεις και με στόχο να αρθούν τυχόν εμπόδια διευκρίνισε με απόφασής της(ανακοίνωση στον τύπο STAT/04/18) τη λογιστική αντιμετώπιση στους εθνικούς λογαριασμούς των συμβάσεων που συνάπτονται από τους δημόσιους φορείς, στο πλαίσιο συμπράξεων με ιδιωτικούς φορείς. Για το σκοπό αυτό διακρίνει τα έργα που εντάσσονται στο εν λόγω θεσμικό πλαίσιο στις εξής κατηγορίες:

1. **ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου.** Εδώ η σύμπραξη βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς μεταξύ του δημοσίου και το ιδιωτικού τομέα. Υπάγονται ρυθμίσεις για την ανάθεση εργασιών όπως ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση, η υλοποίηση, η ανακαίνιση ή η εκμετάλλευση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις παραχώρησης ανήκουν σε αυτή την κατηγορία, καθώς υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ ιδιωτικού φορέα και τελικού χρήστη του έργου.
2. **ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου.** Εδώ ο δημόσιος φορέας συνεργάζεται με τον ιδιωτικό προκειμένου να δημιουργήσουν έναν άλλο φορέα ή να εισάγουν ένα ιδιώτη σε έναν φορέα που υπάρχει ήδη. Στόχος η δημιουργία ενός φορέα ελεγχόμενου από κοινού από τον εταίρο του δημοσίου τομέα, ώστε να έχουμε ένα υψηλό επίπεδο ελέγχου των εργασιών, αναλόγως προσαρμοζόμενου με τις περιστάσεις.

Παράδειγμα τέτοιου τύπου ΣΔΙΤ αποτελούν οι επιχειρήσεις με ιδιώτες (Joint Venture Companies) όπου συμμετέχει το δημόσιο και οι ιδιωτικοί φορείς προκειμένου να εκτελεστεί ένα έργο ή να παραχθεί μια υπηρεσία. Τέτοια παραδείγματα έχουμε στην Ε.Ε. με το δημόσιο να προσφεύγει στη δημιουργία κοινού φορέα με ιδιώτη, κυρίως για τη διαχείριση δημοσίων υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο όπως ύδρευση, απορρίμματα. Με αυτό τον τρόπο το δημόσιο διατηρεί ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ελέγχου των παρεχομένων υπηρεσιών, η νομική υπόσταση του κοινού φορέα εξασφαλίζει την κοινωνική αποδοχή και αποκτά τη δική του εμπειρία στην παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας.

Η σύσταση μπορεί να γίνει με δύο τρόπους:

- Είτε με τη δημιουργία ενός φορέα ελεγχόμενου από κοινού από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα.
- Είτε με την απόκτηση ελέγχου μιας δημόσιας υπηρεσίας από τον ιδιωτικό τομέα.

Η σύσταση κοινών επιχειρήσεων με ιδιώτες (Joint Venture Companies) όπου συμμετέχει και το δημόσιο αφορά στην εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσίας, με το

δημόσιο να παρέχει τα περιουσιακά στοιχεία ή και κεφάλαια και τον ιδιωτικό τομέα να διαθέτει τα κεφάλαια και να αναλαμβάνει την κατασκευή και λειτουργία της υποδομής. Οι φορείς εδώ ασχολούνται με την εμπορική εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων του δημοσίου και τις τυχόν επιχειρηματικές ευκαιρίες που προσφέρει ένα-μέχρι πρότινος αναξιοποίητο- ακίνητο του δημοσίου. Με αυτό το στόχο το δημόσιο προσκαλεί τους ενδιαφερομένους ιδιώτες να καταθέσουν τις προτάσεις τους και μετά την αξιολόγηση αυτών, επιλέγει τον ανάδοχο, προχωρά στη σύσταση του φορέα όπου και συμμετέχει στη διοίκηση μετοχικά. Επίσης, ελέγχοντας τη λειτουργία και την τιμολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών, έχει και μερίδιο των κερδών σύμφωνα με το ποσοστό συμμετοχής του.

### **2.1.2 Κατηγοριοποίηση ΣΔΙΤ σύμφωνα με τη μέθοδο υλοποίησης**

Αναλυτικότερα μπορούμε διακρίνουμε τις παρακάτω μεθόδους στις διάφορες μορφές συμβάσεων, οι οποίες αναφέρονται στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία, με τις κυριότερες(Δεληθέου Β., Ντόκας Ι., Μιχαλοπούλου Σ., 2008) να είναι οι εξής:

#### **A. Μέθοδος Κατασκευής-Λειτουργίας-Συντήρησης/B.O.T.(Build, Operate, Transfer) ή Κατασκευή-Ιδιοκτησία-Λειτουργία-Συντήρηση/B.O.O.T.(Build, Own, Operate, Transfer).**

Είναι το πιο διευρυμένο μοντέλο παραχώρησης, η πλέον διαδεδομένη μορφή σύμβασης, η οποία εφαρμόστηκε στην υλοποίηση των έργων του αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος", της "Αττικής Οδού", της ζεύξης "Ρίου –Αντιρρίου". Ο ιδιωτικός φορέας είτε λειτουργεί, είτε έχει στην κυριότητά του το έργο σε όλη τη διάρκεια της παραχώρησης και με τη λήξη της σύμβασης το επιστρέφει στο δημόσιο χωρίς πρόσθετο κόστος(Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για τα δημόσια έργα, 2006). Σε συμφωνία με τις προδιαγραφές που έχει ορίσει το δημόσιο ο ιδιώτης κατασκευάζει το έργο και το λειτουργεί, είτε αυτό ανήκει στο δημόσιο(B.O.T.), είτε στο ιδιώτη(B.O.O.T.) για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα-το οποίο μνημονεύεται στη σύμβαση-και στη συνέχεια μεταβιβάζει τη λειτουργία ή και την ιδιοκτησία στο δημόσιο. Το δημόσιο έχει τη δυνατότητα με το πέρας της περιόδου εκμετάλλευσης από τον ιδιώτη είτε να αναλάβει τη λειτουργία του, είτε να την αναθέσει εκ νέου στον ιδιώτη που το κατασκεύασε ή σε κάποιον τρίτο. Τέτοιας μορφής ΣΔΙΤ είναι τα parking που έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν σε πολλές ελληνικές πόλεις, τα προαναφερθέντα έργα, η Λεωφόρος Σπάτων-Ελευσίνας, η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού.

#### **B. Μέθοδος Σχεδιασμού-Κατασκευής-Χρηματοδότησης-Συντήρησης/D.B.F. O.(Design, Build, Finance, Operate)**

Αυτό το μοντέλο είναι αυτό που χρησιμοποιείται περισσότερο σε συμβάσεις υποδομών και ανάπτυξης παγίων του δημοσίου με χρήση της μεθόδου πρωτοβουλίας ιδιωτικής χρηματοδότησης(P.F.I.), όταν εκλείπει η εξειδίκευση και διοικητική

εμπειρία εκ μέρους του δημοσίου και οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι άγνωστες ή περιορισμένες.

Ο δημόσιος τομέας αγοράζει τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που παράγει ο ιδιώτης. Με αυτό τον τρόπο μετατίθεται ο κίνδυνος λειτουργίας της επένδυσης στον ιδιώτη, ενώ το κόστος για το δημόσιο προσδιορίζεται στη συναφθείσα σύμβαση, χωρίς να πραγματοποιείται επένδυση εκ μέρους του.

Η μέθοδος εφαρμόζεται κυρίως στην κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση κτιρίων όπως σχολεία, βιβλιοθήκες, δημοτικά κτίρια, σε υποδομές αποχέτευσης και βιολογικών καθαρισμών, στη διαχείριση απορριμμάτων, σε πλατείες, πάρκα.

Ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των υποδομών, ενώ το δημόσιο αγοράζει από αυτόν τις υπηρεσίες που προέρχονται από το έργο. Με τη λήξη της σύμβασης αφενός ο ιδιώτης έχει εισπράξει το κεφάλαιο το οποίο αρχικά διέθεσε, μέσω των πληρωμών του δημοσίου για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, αφετέρου η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο δημόσιο.

#### **C. Μέθοδος Κατασκευής-Ιδιοκτησίας-Λειτουργίας/ Build, Own, Operate(B.O.O.)**

Στην παρούσα μέθοδο ο ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί, κατασκευάζει, έχει στην ιδιοκτησία του και λειτουργεί ένα έργο για μακρά χρονική περίοδο, με το δημόσιο να καθορίζει τις προδιαγραφές λειτουργίας του, τους κανόνες ασφαλείας και το ανώτατο όριο των τελών χρήσης. Η μέθοδος μπορεί να εφαρμοστεί στην κατασκευή, συντήρηση και αξιοποίηση των οδικών δικτύων(πλην του πρωτεύοντος και δευτερεύοντος οδικού δικτύου).

#### **D. Μέθοδος Κατασκευής-Ιδιοκτησίας-Ενοικίασης-Συντήρησης/B.O.L.T.(Build, Own, Lease, Transfer)**

Στην μέθοδο αυτή ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί και κατασκευάζει την εγκατάσταση και στη συνέχεια την ενοικιάζει με leasing στο δημόσιο ή σε ένα Ο.Τ.Α. ο οποίος και καταβάλλει μισθώματα στον ιδιώτη με σταδιακή μεταβίβαση της ιδιοκτησίας των εγκαταστάσεων. Με το πέρας της μίσθωσης το δημόσιο έχει και την ιδιοκτησία ή δύναται να τις αγοράσει σύμφωνα με το κόστος που έχει ήδη συμφωνηθεί στην σύμβαση. Η λειτουργία των εγκαταστάσεων μπορεί να γίνεται είτε από το δημόσιο, είτε από τον ιδιώτη.

#### **E. Μέθοδος Μίσθωσης-Αποκατάστασης-Λειτουργίας/ Lease, Rehabilitate, Operate(L.R. O.).**

Με αυτή τη μέθοδο ο ιδιώτης ενοικιάζει τις εγκαταστάσεις, η ιδιοκτησία των οποίων ανήκει στο δημόσιο και επενδύει τα κεφάλαιά του στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση/επιδιόρθωση αυτών. Στη συνέχεια βάσει συμβολαίου τη λειτουργεί για ορισμένο χρονικό διάστημα, μέχρι να αποσβεστεί το κεφάλαιό του, ενώ η ιδιοκτησία

παραμένει στο δημόσιο. Η μέθοδος χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις π.χ. ενός αθλητικού κέντρου το οποίο δύναται ο Δήμος να το μισθώσει σε έναν ιδιώτη με σκοπό να το επισκευάσει και στη συνέχεια να παρέχει τις αναβαθμισμένες υπηρεσίες του στους χρήστες . Ο ιδιώτης μέσω των εσόδων από τη χρέωση των πολιτών-χρηστών του αθλητικού κέντρου αποσβένει το κεφάλαιο που διέθεσε, προκειμένου να αναβαθμίσει τις εγκαταστάσεις, να το λειτουργεί για λογαριασμό του Δήμου και να το συντηρεί.

Έμμεσα έσοδα μπορεί να προκύψουν από την ανάπτυξη συμπληρωματικών εμπορικών δραστηριοτήτων στην περιοχή .

### **2.1.3 Ομοιότητες και διαφορές ΣΔΙΤ και συμβάσεων παραχώρησης**

Αμφότερες είναι έγγραφες συμβάσεις, οι οποίες συνάπτονται μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού φορέα από επαχθή αίτια και αφορούν είτε την εκτέλεση δημοσίων έργων, είτε την παροχή υπηρεσιών.

Η διαδικασία που ακολουθείται προκειμένου να επιλεγεί ο ανάδοχος είναι σχετικά η ίδια και προτάσσεται και στις δύο περιπτώσεις η ανάπτυξη του ανταγωνισμού και η πλήρης διαφάνεια.

Ο ανάδοχος και στις δύο περιπτώσεις αναλαμβάνει-λόγω παραχώρησης- εκτός της χρηματοδότησης και κατασκευής, την λειτουργία και την συντήρηση της υποδομής. Με αυτόν τον τρόπο αφενός αποπληρώνεται για το κεφάλαιο το οποίο επένδυσε, αφετέρου επιβαρύνεται με πιθανό κίνδυνο που θα προκύψει κατά το διάστημα αυτό.

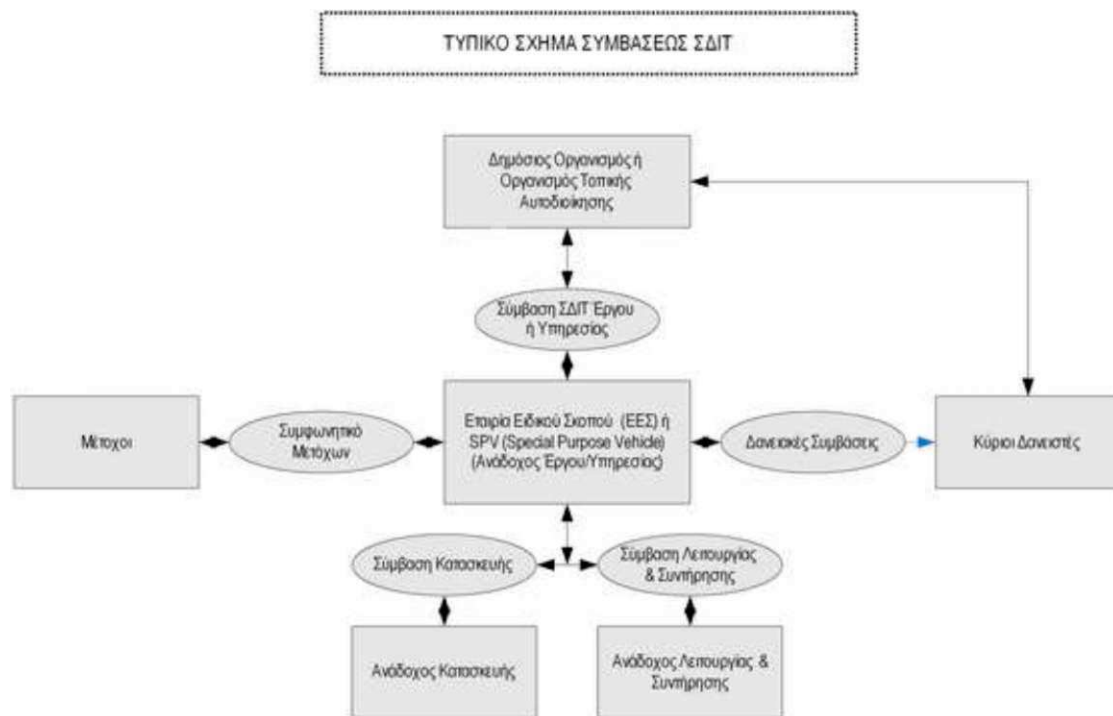
Τα κυριότερα μεγάλα έργα που υλοποιήθηκαν με συμβάσεις παραχώρησης είναι η Ολυμπία Οδός(δεν έχει ολοκληρωθεί εντελώς), Η Ανατολική Οδός (Α7)Πελοποννήσου (υπό κατασκευή), η Ιονία Οδός, ο Οδικός Άξονας (Ε65)Κεντρικής Ελλάδας(υπό κατασκευή), η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου(έχει ολοκληρωθεί).

Ο Ν. 3389/2005 καθορίζει τις διαφορές των ΣΔΙΤ και των συμβάσεων παραχώρησης, διαφορές οι οποίες αφορούν περισσότερο διαδικαστικά θέματα, αν και σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν υποπεριπτώσεις των δημοσίων συμβάσεων, με κύρια διαφορά το εργολαβικό αντάλλαγμα το οποίο προκύπτει από διαφορετικές διαδικασίες.

Στο παρακάτω σχήμα αποτυπώνονται οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι συμβάσεις που συνάπτουν μεταξύ τους σε μια τυπική σύμβαση ΣΔΙΤ.

Σχήμα 2.1

Τυπικό σχήμα σύμβασης ΣΔΙΤ



**Πηγή:** Οδηγός βέλτιστων πρακτικών για τη σύναψη και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων, Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, Διεύθυνση Δημοσίων Συμβάσεων, Κυπριακή Δημοκρατία, 01.01.2008.

Η σύμβαση παραχώρησης αντιπροσωπεύει συμφωνία δημόσιου φορέα με άλλο πρόσωπο προκειμένου αυτό να αναλάβει τόσο την εκτέλεση όσο και την εκμετάλλευση ενός δημόσιου έργου. (Τροβά/Κούτρα: *Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων*). Η σύμβαση παραχώρησης κυρώνεται με νόμο και έχει ισχύ από τη δημοσίευσή του. Εδώ ο ιδιώτης αμείβεται μέσω της εκμετάλλευσης για ορισμένη χρονική περίοδο, από τον χρήστη/πολίτη που κάνει χρήση του έργου ή της υπηρεσίας.

Προκειμένου να υλοποιηθεί μια ΣΔΙΤ ο Δημόσιος φορέας δεν συμβάλλεται απευθείας με τον ιδιωτικό, αλλά απαιτείται η σύσταση μιας Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της σύμπραξης, ώστε να εξασφαλιστεί η εξυπηρέτηση των συμφερόντων αμοιτέρων των συμμετεχόντων και σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 3389/2005 να διασφαλιστεί και το χρηματοοικονομικό κομμάτι της σύμπραξης. Οι ανώνυμες αυτές εταιρείες εδρεύουν στην Ελλάδα και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2190/1920.

Οι συμβάσεις παραχώρησης διαφέρουν από τις ΣΔΙΤ, καθώς ο ανάδοχος αφενός χρηματοδοτεί την κατασκευή μιας υποδομής ή την παροχή μιας υπηρεσίας, αφετέρου παραχωρείται σε αυτόν η εκμετάλλευση της υποδομής ή της υπηρεσίας, προκειμένου να καλυφθεί το επενδύμενο κεφάλαιο και το επιχειρηματικό κέρδος. Η διαφορά έγκειται στο ότι ο ιδιώτης δεν αμείβεται για τη δαπάνη του, αλλά εκμεταλλεύεται ο ίδιος το έργο εισπράττοντας τα έσοδα που αυτό προσφέρει. Ο τρόπος πληρωμής του αναδόχου καθορίζει και το είδος της σύμβασης, για το λόγο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ερμηνευτική ανακοίνωση (αριθ. C121/2000/02) αναφορικά με τις συμπράξεις παραχώρησης. Στον αντίποδα, στις ΣΔΙΤ η αποπληρωμή γίνεται είτε από τον δημόσιο φορέα, είτε από και το χρήστη/πολίτη.

Στις ΣΔΙΤ σημαντικό κομμάτι αποτελεί η ανάληψη εκ μέρους του ιδιώτη των κινδύνων – χρηματικών, κατασκευαστικών-αναφορικά με τη χρηματοδότηση του έργου ή της υπηρεσίας και της λειτουργίας αυτής.

Τόσο στις ΣΔΙΤ όσο και στις συμβάσεις παραχώρησης η διαδικασία μέσω της οποίας αναδεικνύεται ο ανάδοχος είναι πλήρως διαφανής και διασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό.

Σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, άρθρο 31, οι τυχόν διαφορές που προκύπτουν κατά την υλοποίηση της σύμβασης σύμπραξης επιλύονται μέσω διαιτησίας. Με τη σύμβαση σύμπραξης ή τα Παρεπόμενα Σύμφωνα, καθορίζονται κανόνες που διέπουν τον ορισμό των διαιτητών, οι εφαρμοστέοι κανόνες διαιτησίας, η έδρα του διαιτητικού δικαστηρίου(ή οργάνου), οι αμοιβές των διαιτητών και η γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί η διαιτησία. Η διαιτητική απόφαση είναι οριστική και αμετάκλητη και δεν υπόκεινται σε κανένα τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο, αποτελεί δε τίτλο εκτελεστό και τα αντίδικα μέρη δεσμεύονται να συμμορφωθούν αμέσως με τους όρους της.

Στις συμβάσεις παραχώρησης αρμόδια είναι τα Διοικητικά Δικαστήρια, καθώς η σύμβαση θεωρείται διοικητική και εφαρμόζεται το Δίκαιο των Δημοσίων Έργων.

Όσο αφορά στην εποπτεία του έργου το Δημόσιο την διατηρεί στις συμβάσεις παραχώρησης, ενώ στις ΣΔΙΤ –σύμφωνα με το Ν.3389/2005- την εποπτεία ασκούν η Διυπουργική Επιτροπή και η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.

Τέλος στις ΣΔΙΤ εισάγετε με το άρθρο 26 του Ν. 3389/2005, προστασία των δανειστών, ενώ αυτό δεν ισχύει στις συμβάσεις παραχώρησης.

## **2.2 Μορφές ΣΔΙΤ**

Πλέον των κατηγοριών και μεθόδων υλοποίησης των ΣΔΙΤ, σημαντική διάκριση αποτελεί εκείνη η οποία γίνεται αναλόγως με το αντικείμενο της σύμπραξης, το είδος και το μέγεθος της εμπλοκής του ιδιωτικού φορέα σε αυτό και των κινδύνων που αναλαμβάνουν τα δύο μέρη(*Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ, Υπ. Οικ. & Οικονομικών, Αθήνα 2006*).

Διακρίνουμε δύο βασικές κατηγορίες:

### **2.2.1 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.**

Ως ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ νοούνται εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες πέρα από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρησή τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους(*Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ, Υπ. Οικ. & Οικονομικών, Αθήνα 2006*).

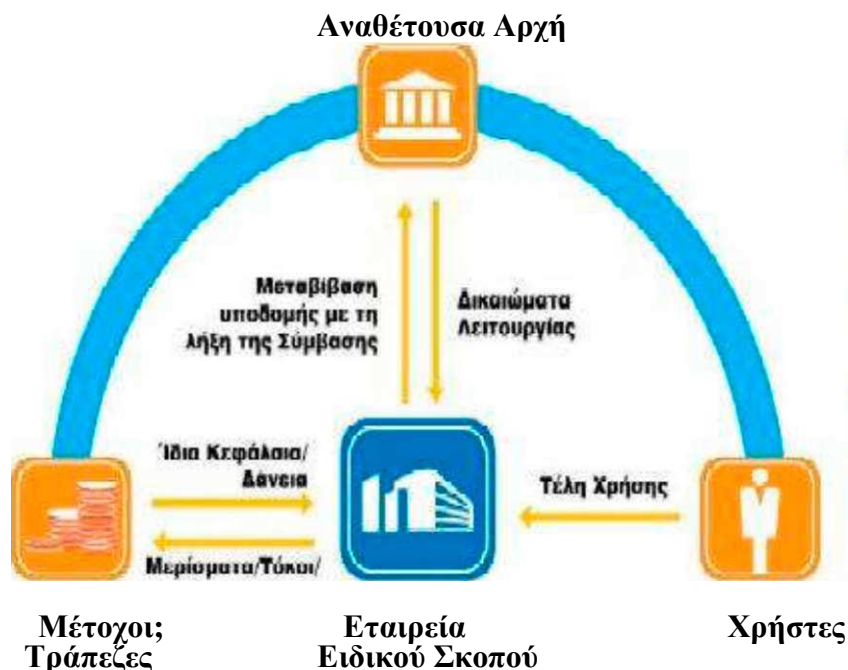
Επομένως, η αποπληρωμή του έργου στον ανάδοχο-τόσο των επενδυθέντων κεφαλαίων όσο και του επιχειρηματικού κέρδους-γίνεται από τους χρήστες μέσω τελών που πληρώνουν για το προκαθορισμένο διάστημα που έχει παραχωρηθεί στον ιδιώτη επενδυτή. Στην υπογραφείσα σύμβαση μνημονεύονται όλοι οι όροι που αφορούν το ύψος των τελών χρήσης, ο τρόπος είσπραξης και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων δύναται ο ιδιώτης να λειτουργεί το έργο. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου παραχώρησης το έργο επιστρέφει στο δημόσιο.

Γίνεται εμφανές ότι σε αυτή την περίπτωση ο ιδιώτης αναλαμβάνει πέραν του κινδύνου χρηματοδότησης και κατασκευής του έργου και τον κίνδυνο της ζήτησης από τους χρήστες. Εάν δηλαδή οι πολίτες θα χρησιμοποιήσουν τις υποδομές και σε ποιο ποσοστό, ώστε να καταβάλλουν και το κόστος χρήσης αυτού.

Στο παρακάτω σχήμα εμφανίζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς σε ένα ανταποδοτικό έργο ΣΔΙΤ.



**Σχήμα 2.2.**  
**Εμπλεκόμενοι φορείς σε ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ**



**Πηγή:** Ειδική γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα ([www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr) τελευταία επίσκεψη 25.01.2017)

Παραδείγματα τέτοιων έργων σύμφωνα με το *Συνοπτικό Οδηγό ΣΔΙΤ*, είναι τα συγκοινωνιακά (σιδηρόδρομοι, λιμάνια, αεροδρόμια, σταθμοί αυτοκινήτων), ενεργειακά έργα, θεματικά πάρκα, έργα τουριστικής υποδομής και τα περιβαλλοντικά έργα (διαχείριση αποβλήτων, αποχέτευση, ύδρευση)

### **2.2.2 Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.**

Ως μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ νοούνται εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες το στοιχείο της εκμετάλλευσης από τους ιδιωτικούς φορείς δεν υπάρχει. Ουσιαστικά πρόκειται για υποδομές ή υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα, τις οποίες λειτουργεί το κράτος και απολαμβάνουν οι πολίτες (*Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ, Υπ. Οικ. & Οικονομικών, Αθήνα 2006*).

Η αποπληρωμή του έργου γίνεται μέσω τμηματικών πληρωμών διαθεσιμότητας(τακτικές δόσεις πληρωμής) από τον Κύριο του Έργου, οι οποίες και βαρύνουν το αντίστοιχο ετήσιο ΠΔΕ.

Ο κίνδυνος της ζήτησης από τους χρήστες εδώ αναλαμβάνεται από το δημόσιο, ενώ ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει τους κινδύνους της υλοποίησης και της διαθεσιμότητας του έργου. Διαθεσιμότητα ενός έργου ή μιας υπηρεσίας ορίζεται η διαχείριση και συντήρηση αυτής, ώστε η λειτουργικότητά της να είναι σύμφωνη με τα δημόσια επίπεδα ποιότητας. Η πληρωμή συνδέεται με τη διαθεσιμότητα-ειδικότερα με το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών ή λειτουργικότητας των υποδομών-και μειώνεται ή αναστέλλεται σε περίπτωση που το έργο ή η υπηρεσία δεν είναι σύμφωνη με αυτά που ορίζει η σύμβαση σύμπραξης.

Στο παρακάτω σχήμα εμφανίζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς σε ένα μη ανταποδοτικό έργο ΣΔΙΤ.

Σχήμα 2.3

### Εμπλεκόμενοι φορείς σε μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ



**Πηγή:** Ειδική γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα([www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr) τελευταία επίσκεψη 25.01.2017)

Παραδείγματα τέτοιων έργων σύμφωνα με το *Συνοπτικό Οδηγό ΣΔΙΤ*, είναι έργα κοινωνικού χαρακτήρα όπως νοσοκομεία, σχολεία, κτίρια δημόσιων υπηρεσιών και υπηρεσίες όπως υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών και μηχανογράφησης, καθώς και συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση(επαρχιακοί δρόμοι, δημόσιες συγκοινωνίες).

Σε πολλές συμπράξεις τέτοιου είδους μπορεί να προκύψουν και εμπορικές ή άλλες χρήσεις από την εκμετάλλευση μέρους της υποδομής ή της υπηρεσίας που θα

υλοποιηθεί, όπως εμπορικοί χώροι εντός του κτιρίου στέγασης μιας υπηρεσίας. Χάρη στα πρόσθετα αυτά έσοδα το δημόσιο καταβάλλει τελικά μικρότερο τίμημα.

Η μέχρι σήμερα κατανομή των εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ καταδεικνύει περίτρανα πως το μεγαλύτερο ποσοστό είναι έργα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα και συγκεκριμένα κτίρια στέγασης δημοσίων υπηρεσιών και υποδομές εκπαίδευσης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος του ΠΔΕ να δεσμεύεται για την αποπληρωμή των έργων αυτών. Υπήρξαν πολλές αντιδράσεις για την πληθώρα επιλογής τέτοιων έργων από την ΚΕΔΚΕ, το ΤΕΕ, με κύριο επιχειρήμα το δυσθεώρητο ύψος των ετησίων πληρωμών το οποίο δεσμεύει μελλοντικές γενιές. Προκειμένου να διευθετηθεί το θέμα και με γνώμονα την εύρυθμη δημοσιονομική λειτουργία η Διυπουργική Επιτροπή καθόρισε με απόφασή της ότι το σύνολο των αμοιβών διαθεσιμότητας σε έργα ΣΔΙΤ τα οποία έχουν ενταχθεί στο Ν.3389/2005, δε θα υπερβαίνει ετησίως το 10% του συνόλου του ΠΔΕ([www.sdit.mnec.gr/el/press\\_office/deltia\\_typou/articles/article0237](http://www.sdit.mnec.gr/el/press_office/deltia_typou/articles/article0237)).

Μετά το 2010 και με δεδομένη την προηγούμενη εμπειρία εντάχθηκε σειρά ανταποδοτικών έργων στο Ν.3389/2005, τα οποία αφορούσαν την ψηφιακή σύγκληση (χαρακτηριστικό παράδειγμα τα ευρυζωνικά δίκτυα), αλλά και έργα στους τομείς του πολιτισμού, του τουρισμού, της αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας, υποδομές και δίκτυα και έργα που αφορούν το περιβάλλον όπως η διαχείριση των απορριμμάτων. Πλέον αναθέτουσες αρχές είναι και οι Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού, καθώς και οι επιχειρήσεις αυτών. Παραδείγματα τέτοιων έργων είναι η ανάθεση από το Δήμο Νάουσας, αφενός της δημιουργίας τουριστικών και αθλητικών εγκαταστάσεων στην περιοχή Ντορντόπολη, αφετέρου το έργο αναβάθμισης του χιονοδρομικού κέντρου στην περιοχή "3-5 πηγάδια". Σημαντικές παράμετροι των έργων αυτών είναι οι ευρύτερες συνέργειες στο κομμάτι του τουρισμού και του περιβάλλοντος, με σκοπό την τοπική ανάπτυξη, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και τις περαιτέρω επενδύσεις από τον ανάδοχο([www.naousa.gr/news/2013/1/article1895](http://www.naousa.gr/news/2013/1/article1895))

### **2.2.3 Σύγκριση ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ**

Τα ανταποδοτικά έργα σύμφωνα με τον Συνοπτικό Οδηγό ΣΔΙΤ, περιλαμβάνουν τις εξής ιδιαιτερότητες:

- Οι τελικοί χρήστες αποπληρώνουν την επένδυση μέσω τελών ή δικαιωμάτων χρήσης
- Ο κίνδυνος είναι υψηλότερος
- Υπάρχει ο κίνδυνος της ζήτησης και της διακύμανσης των εσόδων
- Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται
- Τα έσοδα συναρτώνται βάσει του συνολικού κόστους του έργου και προσδιορίζονται στη σύμβαση
- Τα τέλη κυμαίνονται ανάλογα με τις συνθήκες, το ύψος τους δε καθορίζεται στη σύμβαση.
- Κατά τη διάρκεια της κατασκευής υπάρχει το ενδεχόμενο επιχορήγησης.

- Υπάρχει ενδεχόμενη εγγύηση ελάχιστων εσόδων.

Στον αντίποδα τα μη ανταποδοτικά έργα σύμφωνα με τον Συνοπτικό Οδηγό ΣΔΙΤ, περιλαμβάνουν τις εξής ιδιαιτερότητες:

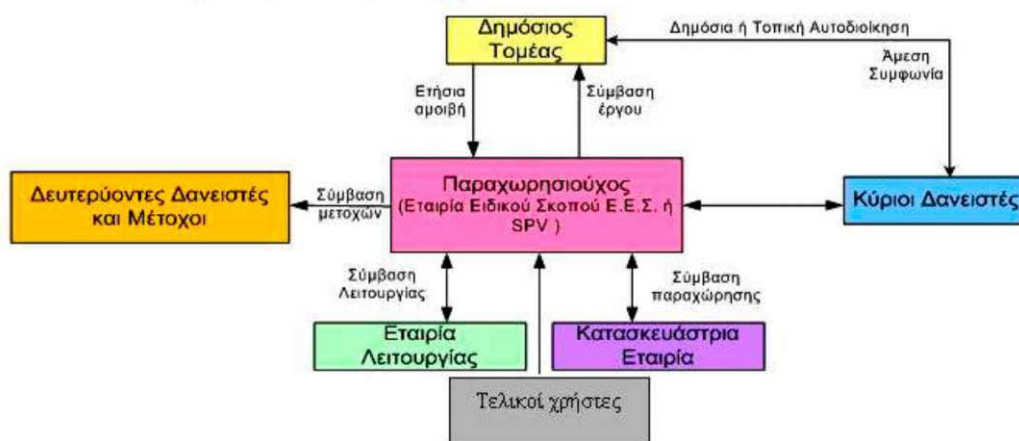
- Η αποπληρωμή δεν γίνεται από τους τελικούς χρήστες, καθώς πρόκειται για έργα κοινωνικού χαρακτήρα, αλλά απευθείας από το δημόσιο μέσω πληρωμών διαθεσιμότητας.
- Ο κίνδυνος είναι χαμηλότερος
- Τα έσοδα δεν επηρεάζονται από τη ζήτηση, αλλά από τη διαθεσιμότητα του έργου.
- Έσοδα λειτουργίας βάσει τήρησης προδιαγραφών απόδοσης(χαμηλή ποιότητα υποδομών ή υπηρεσιών οδηγεί σε χαμηλές πληρωμές και αντιστρόφως).
- Οι αποδόσεις του κεφαλαίου είναι χαμηλότερες ανάλογες των μικρότερων κινδύνων που αναλαμβάνονται.
- Το έργο βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης.
- Μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου αποπληρώνεται η επένδυση με τμηματικές πληρωμές.
- Εμπορικές ή άλλες χρήσεις δύναται να μειώσουν την χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου.

Ο τρόπος λειτουργίας τόσο των ανταποδοτικών όσο και των μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ εμφανίζεται στο παρακάτω σχήμα.

Σχήμα 2.4

Λειτουργία ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ

**A) Για ανταποδοτικά έργα**



Πηγή: Grant Thornton Consulting A.E.,2003

**B) Για μη ανταποδοτικά**



Πηγή: Πηγή: Grant Thornton Consulting A.E.,2003.

Πηγή: [www.recyclingsympraxis.gr/page/schemes](http://www.recyclingsympraxis.gr/page/schemes)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

#### 3.1 Ο θεσμός των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

Ήδη από την δεκαετία του 1950 οι συμπράξεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ξεκίνησαν με την έννοια της παραχώρησης στη Γαλλία για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου.

Ακόμα πιο πριν όμως είχαν εμφανιστεί μορφές του θεσμού από την εποχή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, καθώς έτσι κατασκευάστηκαν και λειτούργησαν για μια πενταετία μεγάλοι ταχυδρομικοί σταθμοί, με χρηματοδότηση από ιδιώτη ανάδοχο. Ομοίως κατασκευάστηκε το Πρωσικό σιδηροδρομικό δίκτυο το 1838 καθώς και το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο και άλλα έργα υποδομής (Βενιέρης Ι., 2007).

Το Ηνωμένο Βασίλειο υπήρξε πρωτοπόρο σε θέματα συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Τη δεκαετία του 1980 ξεκίνησε να υλοποιεί έργα σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, ο θεσμός όμως γνώρισε μεγάλη άνθιση στη δεκαετία του '90.

Η πρώτη σύμβαση υπογράφηκε το 1996. Έκτοτε ακολούθησαν πολλές συμπράξεις για κατασκευή έργων αυτοκινητοδρόμων, τρένων, κτιριακών εγκαταστάσεων, υποδομών στους τομείς υγείας και παιδείας.

Η πρωτοβουλία ιδιωτικής χρηματοδότησης όπως ονομάστηκε (Private Finance Initiative, P.F.I.) και θεσπίστηκε το 1992 από την κυβέρνηση Θάτσερ, αφορά στη χρηματοδότηση με σκοπό την κατασκευή έργων ή την παροχή υπηρεσιών προς το κοινό από τους ιδιώτες (Παπακωνσταντίνου Α., 2007). Μέχρι τότε όλα τα έργα χρηματοδοτούνταν από τον κρατικό προϋπολογισμό, αυτό όμως δεν ήταν πλέον εφικτό και η συντηρητική κυβέρνηση στα πλαίσια άσκησης της πολιτικής της αναζήτησε εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης. Με αυτή τη πρωτοβουλία πλέον ο ιδιωτικός φορέας-με δεδομένο το δημόσιο εξοπλισμό-μπορεί να αναλάβει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη διαχείριση και την συντήρηση ενός έργου ή τη παροχή μιας υπηρεσίας.

Εκτός του P.F.I. άλλες μορφές σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στη Μεγάλη Βρετανία είναι η παραχώρηση σε ιδιώτες μέρους της διοίκησης δημοσίων επιχειρήσεων και η πώληση υπηρεσιών του δημοσίου σε ευρύτερες αγορές, με σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση παγίων του δημοσίου.

Το Δεκέμβριο του 1991 υπογράφηκε η πρώτη σύμβαση παραχώρησης, η οποία αφορούσε στην κατασκευή της γέφυρας Skye που ενώνει το νησί Skye με τη Σκωτία. Η γέφυρα παραδόθηκε το 1995 ενώ η συμβατική περίοδος παραχώρησης λήγει το 2022.

Άξιο αναφοράς αποτελεί και η κατασκευή της σήραγγας της Μάγχης, η οποία υπογράφηκε το 1982 με παραχώρηση για 55 έτη. Ανάδοχος κοινοπραξία δύο εταιρειών, μιας αγγλικής και μιας γαλλικής, εφόσον η συμφωνία αφορούσε και τα δύο κράτη. Το ύψος του επιχειρηματικού κέρδους εδώ ήταν ελεύθερο, διότι οι δύο εταιρείες καθόριζαν το κόστος των διοδίων. Όμως οι πολίτες ήταν εξαιρετικά δύσπιστοι ως προς το συγκεκριμένο έργο και συνηθισμένοι στις μέχρι τότε μεταφορές μέσω θαλάσσης ή αέρος. Το κλίμα επιδεινώθηκε με το ατύχημα το 1996 λόγω πυρκαγιάς σε συρμό με εύφλεκτα υλικά. Όλο αυτό οδήγησε σε μείωση των κερδών πολύ κάτω από τις αρχικές προσδοκίες. Έκτοτε, και με το πέρασ των χρόνων, βελτιώθηκε η κατάσταση και πλέον αποτελεί πρώτη προτίμηση των πολιτών που μετακινούνται σε Λονδίνο, Παρίσι και Βρυξέλλες.

Παρά την μεγάλη έκταση που έλαβαν οι ΣΔΙΤ στην Βρετανία υπάρχουν και αναφορές που δείχνουν τα προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίησή τους. Το National Audit Office διαπίστωσε πολλά χρηματοδοτικά προβλήματα στον τομέα της υγείας, λόγω υψηλού κόστους του PFI, με αποτέλεσμα τη μείωση του μεγέθους των υποδομών υγείας. Ομοίως, στον τομέα της εκπαίδευσης μειώθηκε το μέγεθος και ο αριθμός των σχολείων, καθώς δεν μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν. Τόσο το Ερευνητικό Ινστιτούτο Δημόσιας Πολιτικής, όσο και η Επιτροπή Ελέγχου της Σκωτίας θεωρούν ότι η μέθοδος PFI μπορεί να είναι αποτελεσματική σε κάποιους τομείς αλλά υστερεί στους τομείς υγείας και εκπαίδευσης, κυρίως λόγω αδυναμίας κατάληξης σε ολοκληρωμένα συμπεράσματα με ανάλυση κόστους-οφέλους μόνο.

Στην Ιρλανδία ιδρύθηκε το 1999 η Κεντρική Μονάδα Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομικών με σκοπό την υλοποίηση έργων μέσω σύμπραξης. Ταυτόχρονα ιδρύθηκε μια δεύτερη μονάδα υπό την εποπτεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και των Τοπικών Αρχών, προκειμένου να υλοποιήσει έργα σε τοπικό επίπεδο.

Με στόχο την ενδυνάμωση της συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκομένων φορέων, συστήθηκαν στη συνέχεια διατμηματικοί φορείς και υλοποίησαν πιλοτικά ορισμένα μεγάλα έργα. Τα μεγαλύτερα οφέλη διαπιστώθηκαν στους τομείς της υγείας, του περιβάλλοντος, της εκπαίδευσης και των μεταφορών.

Στην Ιρλανδία οι συμπράξεις έχουν τρεις συνιστώσες:

- Χρήση και τήρηση προδιαγραφών για το συμβατικό αντικείμενο.
- Βέλτιστη κατανομή του ρίσκου μεταξύ των εταίρων, ώστε ο καθένας να ελέγχει καλύτερα το κομμάτι ευθύνης του
- Την παραγωγή αξίας για το κόστος (value for money) το οποίο θα διατεθεί από το Δημόσιο για ολόκληρο τον κύκλο ζωής του έργου.

Πρωτοπόρα σε έργα αυτοκινητοδρόμων και σωφρονιστικών ιδρυμάτων-μέσω σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα- είναι η Γαλλία στην οποία και αναπτύχθηκε ταχύτατα η αγορά των υλοποιούμενων έργων με αυτό τον τρόπο.

Ο νόμος Sapin/1993 έδωσε το δικαίωμα σύναψης συμβάσεων παραχώρησης με την τελική πληρωμή από το χρήστη. Με αυτό τον τρόπο υλοποιήθηκαν έργα στον τομέα αστικών υπηρεσιών και υποδομών.

Το 2003 ψηφίστηκε νόμος για συμβάσεις διάρκειας πολλών ετών για το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και διαχείριση έργων με χρηματοδότηση δημοσίων πόρων, ενώ το 2004 ψηφίστηκε κανονιστικό διάταγμα για τις συμβάσεις σύμπραξης.

Το Συμβούλιο Εμπειρογνομόνων(Les Partenariats Public-Prive Unit) υποστηρίζει τους ενδιαφερόμενους στις συμπράξεις, διερευνά τον τρόπο υλοποίησή τους, γνωμοδοτεί σχετικά, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη νομοθετική ρύθμιση για το θέμα των συμπράξεων. Η ιδιαιτερότητα της Γαλλίας έγκειται στην κυβερνητική δομή της, διότι υπάρχει μεγάλος βαθμός αποκέντρωσης με συνέπεια να καθίσταται δύσκολος ο έλεγχος τόσο των πολιτικών όσο και των δαπανών.

Τον Ιούλιο του 2013 ψηφίστηκε από το Γαλλικό Κοινοβούλιο ο Νόμος Εξουσιοδότησης (Enabling Law) ο οποίος ορίζει το νομοθετικό πλαίσιο ανά τομέα οικονομίας, ώστε να προχωρήσουν έργα με συμπράξεις και να δοθεί ώθηση για την υλοποίηση αυτών. Ο νόμος επιτρέπει τη δημιουργία συμβολαίων με σαφείς διατάξεις για το σχεδιασμό, την υλοποίηση και χρηματοδότηση δημοσίων υποδομών και τη λειτουργία τους. Επίσης, δύναται το Δημόσιο να αποπληρώνει τον πάροχο της υπηρεσίας βάσει του συμβολαίου και όχι βάσει των εσόδων από την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας.

Σε χώρες όπως η Πορτογαλία, έργα ΣΔΙΤ γίνονται σε τομείς μεταφορών και στη διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων. Ξεκίνησε με την υλοποίηση του SCUT(Sem Cobrana ao Utilizador) προκειμένου να βελτιωθεί το οδικό σύστημα, το οποίο κατασκευάστηκε από ιδιώτη με κεφάλαια του δημοσίου. Πολλά ανταποδοτικά έργα στον τομέα των μεταφορών χρηματοδοτήθηκαν από επενδυτικά προγράμματα διευρωπαϊκών δικτύων και άλλα μέσω ΣΔΙΤ όπως υποδομές φυλακών και φοιτητικών εστιών.

Διαφορές με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. έχει η Ισπανία λόγω του πολιτικού συστήματος, καθώς εκτός της κεντρικής κυβέρνησης, έχει πολλές αυτόνομες περιφέρειες. Οι συμπράξεις αφορούν είτε έργα στις επιμέρους περιφέρειες, είτε έργα από την κεντρική κυβέρνηση. Η Ισπανία υλοποιεί το πρόγραμμα PEIT(Plan Estrategico de Infraestructuras y Transporte) για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της χώρας. Στην Μαδρίτη κατασκευάζονται πολλά νοσοκομεία με υψηλό προϋπολογισμό μέσω ΣΔΙΤ.

Στην Ολλανδία ο θεσμός εφαρμόζεται ευρέως σε πολλούς τομείς εκτός της υγείας λόγω πολυπλοκότητας των δομών.

Στο Βέλγιο δραστηριοποιούνται τρεις ΣΔΙΤ, η ομοσπονδιακή(federal), η φλαμανδική(Flemish) και η βαλλωνική(wallon and Brussels-capital). Έργα διαχείρισης αποβλήτων, σιδηροδρομικά, οδικά έχουν υλοποιηθεί αν και κάθε ΣΔΙΤ διέπεται από διαφορετική φιλοσοφία και ρυθμό ανάπτυξης.



Θετικό κλίμα για τις ΣΔΙΤ υπάρχει στην Αυστρία παρόλο που ο βιομηχανικός κλάδος υπερτερεί εκείνου των υπηρεσιών. Εμπειρία υπάρχει σε έργα σιδηροδρομικά, αυτοκινητόδρομοι και απόβλητα.

Στην Ουγγαρία ο θεσμός των ΣΔΙΤ επικράτησε σε υποδομές μεταφορών. Μέχρι τώρα δεν υπάρχει σαφές νομικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ΣΔΙΤ.

Υστέρηση στην υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ παρατηρούμε στην Πολωνία κυρίως λόγω επιφυλακτικότητας από πλευράς ιδιωτών και έλλειψης ενημέρωσης των πολιτών. Μικρά βήματα έγιναν σε μικρά έργα με το μέλλον να δείχνει ευοίωνο.

Παρόμοια κατάσταση υπάρχει και στη Ρουμανία παρά το γεγονός ότι έχουν γίνει κάποια έργα στους τομείς της δημόσιας διοίκησης, τεχνολογιών πληροφορικής και αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου.

Τέλος στη Ρωσία τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έκρηξη του αριθμού των έργων, κυρίως στον τομέα των μεταφορών(σιδηρόδρομοι, αυτοκινητόδρομοι, σήραγγες, γέφυρες, αεροδρόμια). Ενδιαφέρον υπάρχει και σε έργα διαχείρισης αποβλήτων, υδροδότησης και σταθμών παραγωγής ενέργειας.

Ο θεσμός εξαπλώθηκε γρήγορα διότι πλεονεκτούσε καθώς τα έργα είχαν χρόνο υλοποίησης σε ποσοστό 88% εντός του χρονοδιαγράμματος και του προϋπολογισμού. Στα δημόσια έργα μέχρι πρότινος συνήθως γίνονταν υπερβάσεις του προϋπολογισμού και καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Περαιτέρω, διαπιστώθηκε ότι το δημόσιο επωφελούνταν και δημοσιονομικά καθώς η πληρωμή ξεκινούσε με την παράδοση του έργου και συνδεόταν με αυτό ποιοτικά και αποδοτικά.

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ε.Ε. σχετικά με τις ΣΔΙΤ.

### Πίνακας 3.1

#### Πρωτοβουλίες της Ε.Ε. επί της νομοθεσίας για συμβάσεις ΣΔΙΤ

Έτος	Δράση	Πηγή
1993	Λευκή Βίβλος για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την εργασία	COM (93) 700
1997	ΣΔΙΤ και θέματα Χρηματοδότησης Διευρωπαϊκών Δικτύων (TEN-T) Kinnock Report	COM (97) 453
2000	Συμπεράσματα της Επιτροπής σε ερμηνευτικά θέματα επί της Κοινωνικής Νομοθεσίας	OJEC (2000/C 121/02)

<b>2000</b>	Προτάσεις επί της νομοθεσίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που αφορούν τη συντονισμένη προώθηση της συνεργασίας, στον τομέα των μεταφορών	COM (2000) 5
<b>2001</b>	Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής μεταφορικής πολιτικής για το 2010	COM (2001) 0370
<b>2002</b>	Δομώντας μια σταθερή βάση σε θέματα ΣΔΙΤ. Παραδείγματα εργασίας και επισημάνσεις	COM (2001) 0370
<b>2003</b>	Κατευθυντήριες γραμμές για επιτυχημένη πολιτική	DG Regional Policy
	Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, θέματα περιφερειακής πολιτικής	
<b>2003</b>	Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για την ανάπτυξη, «Επενδύοντας σε δίκτυα και τεχνογνωσία για πρόοδο και ανάπτυξη»	COM (2003) 690 final
<b>2003</b>	Προτάσεις επί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί της συζήτησης Νο 1692/96/EC για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών	COM (2003) 564 Adopted on April 2004
<b>2003</b>	Τροποποίηση της διάταξης (EC) Νο 2236/95 για θέματα Ευρωπαϊκών δικτύων	Adopted on 30 March 2004- awaiting publication in OJEC COM(2003) 561
<b>2003</b>	Ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού δικτύου : Καινοτομία και λειτουργικές λύσεις, προτάσεις και διάλογος για τη διαλειτουργικότητα	COM (2003) 132 final
<b>2004</b>	Μελέτη για τα Διευρωπαϊκά δίκτυα (Van Miert Report)	DG Transport
<b>2004</b>	Οι προτάσεις της Eurostat για τις μεθόδους ΣΔΙΤ	CMFB and Eurostat news release (Stat/04/18) February 2004
<b>2004</b>	Νέες διεθνείς προοπτικές - Ανταγωνιστικός διάλογος	Adopted in February and awaiting publication in OJEC
<b>2004</b>	Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής σχετικά με τις Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης	COM (2004) 327 final May 2004

**Πηγή:** Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

### **3.2 Ο θεσμός των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα**

Η Ελλάδα, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, εισήλθε σχετικά αργά στο καθεστώς των συμπράξεων, διαπιστώνοντας την ύπαρξη σκληρού ανταγωνισμού για την εξασφάλιση πόρων στα πλαίσια της παγκόσμιας αγοράς.

Στον Ελληνικό χώρο από τα μέσα του εικοστού αιώνα περίπου, το κράτος παραχώρησε μερικές υπηρεσίες κοινής ωφέλειας σε ιδιωτικές εταιρείες κυρίως του εξωτερικού. Οι

περισσότερο γνωστές υπογραφθείσες συμβάσεις είναι αυτές με τον αγγλοελληνικό όμιλο Electric Power Company, όπου το δημόσιο το 1925 παραχώρησε το μονοπώλιο παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και μέσω μαζικής μεταφοράς και την αμερικανική εταιρεία Ulen & Co, για την υδροδότηση της πόλης των Αθηνών στα μέσα της δεκαετίας του 1920. Η εταιρεία πέρασε στο κράτος και πήρε το όνομα Ελληνική Εταιρεία Ύδρευσης. (*Εκθεση της Ειδικής Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, 2004*).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έντονη δραστηριοποίηση του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή και διαχείριση μεγάλων έργων υποδομών. Συνήθως ο ιδιώτης αναλαμβάνει την κατασκευή του έργου, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχει ορίσει το Δημόσιο, και στη συνέχεια το συντηρεί και το λειτουργεί για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, μετά τη λήξη του οποίου μεταβιβάζει τη λειτουργία στο Δημόσιο. Τέτοιου τύπου συμπράξεις είναι επιθυμητές όχι μόνο λόγω των οικονομικών συγκυριών και της δύσκολης δημοσιονομικά περιόδου που διανύουμε, αλλά και γιατί ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει εκείνο το κομμάτι στο οποίο πλεονεκτεί έναντι του Δημοσίου και μπορεί να εγγυηθεί παροχή ποιοτικότερων και αποδοτικότερων υπηρεσιών, τεχνογνωσία και εμπειρία στην κατασκευή έργων.

Η συνεργασία αυτή μπορεί να λάβει τις εξής μορφές:

1. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει το ρόλο του παρόχου υπηρεσιών προς το Δημόσιο.
2. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει το ρόλο του εταίρου που συνεργάζεται με το Δημόσιο το οποίο είναι ο φορέας υλοποίησης.

Με τη διαδικασία των συμβάσεων παραχώρησης\* κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1990 μεγάλα έργα όπως το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, η Αττική Οδός, η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004(*Σαραγιώτης, 2010*). Τα έργα κατασκευάστηκαν υπό την εποπτεία του ΥΠΕΧΩΔΕ(νυν Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) με συγχρηματοδότηση από την Ε.Ε.

Στους Ο.Τ.Α. με συμβάσεις παραχώρησης στα πλαίσια του Ν. 1418/84, κατασκευάστηκαν υπόγεια parking σε δήμους όπως το Μαρούσι, η Λάρισα, η Κοζάνη(Kyvelou και Karaiskou, 2006, Metaxas, 2010) και στην Αράχωβα. Προϋπόθεση της χρήσης των κοινοτικών κονδυλίων αποτελούσαν αυτού του είδους οι συμβάσεις παραχώρησης(Kyvelou κ.α. 2011).

Με την ψήφιση του Ν.3389/2005 όπου αποτυπώθηκε ένα ξεκάθαρο θεσμικό και νομικό πλαίσιο για έργα ευρύτερης οικονομικής κλίμακας –τόσο μικρότερα όσο και μεγαλύτερα- εντάχθηκαν σειρά έργων ΣΔΙΤ κυρίως στέγασης δημοσίων υπηρεσιών και υπηρεσιών εκπαίδευσης όπως σχολεία. Το Δημόσιο αποπληρώνει σταδιακά τον ανάδοχο, συνήθως με ορίζοντα 25ετίας, χωρίς επιβάρυνση του τελικού χρήστη.

\*Αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος, Ν. 2385/1996(ΦΕΚ Α 71/24.04.1996), Αυτοκινητόδρομος Αττική Οδός, Ν. 2445/1996(ΦΕΚ Α 274/16.12.1996), Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, Ν. 2338/1995(ΦΕΚ Α 302/14.09.1995)

Πρόδρομος του Ν. 3389/2005 υπήρξε το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ»(Ν. 3274/2004, άρθρο 2) το οποίο έδωσε ιδιαίτερη ώθηση στις ΣΔΙΤ. Πρόκειται για πενταετές(με δυνατότητα παράτασης για δύο επιπλέον έτη) πρόγραμμα, σε μια προσπάθεια αξιοποίησης των ΣΔΙΤ από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Το Υπουργείο Εσωτερικών στον διαδικτυακό του τόπο αναφέρει ότι σκοπός του αναπτυξιακού προγράμματος είναι η αύξηση των πόρων της Τ.Α. προκειμένου να υλοποιήσει τον αναπτυξιακό της προγραμματισμό. Με τον τρόπο αυτό παρέχεται η δυνατότητα στους Ο.Τ.Α. να αναλάβουν την επένδυση και τη διαχείριση των έργων υποδομής μέσω ΣΔΙΤ.

Έργα που υλοποιήθηκαν με αυτό τον τρόπο φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 3.2**  
**Κατάλογος έργων με το πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ**

	α/α	ΟΤΑ	ΠΡΩΗΝ ΟΤΑ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ
1	1	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ	Δήμος Ευρυμενών Νομού Λαρίσης	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Άντληση , εμφιάλωση και εμπορική αξιοποίηση της ιαματικής πηγής της περιοχής "Κόκκινο Νερό"
2	2	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ-ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στο Ο.Τ 31 και 32
3	3	ΔΗΜΟΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	Δήμος Παραβόλας Νομού Αιτωλοακαρνανίας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Εκπόνηση συνολικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμπραξης του Δήμου με τον ιδιωτικό τομέα
4	4	ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Αιγάλεω Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή Διαχείριση , Λειτουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης σε ιδιόκτητο οικόπεδο του Δήμου επί των οδών Δωδεκανήσου και Ιεράς Οδού
5	5	ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΙΑΛΕΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΧΑΪΑΣ	Δήμος Αιγίου Νομού Αχαΐας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Κατασκευή Μαρίνας Τουριστικών και Ιστιοπλοϊκών Σκαφών
6	6	ΔΗΜΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΠΕΡΙ ΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΡΟΥ	Δήμος Αλεξανδρούπολης Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Αξιοποίηση παλαιού νοσοκομείου του Δήμου Αλεξανδρούπολης
	7		Δήμος Φερών Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Κατασκευή διαδημοτικού Σφαγείου

	8		Δήμος Αλεξανδρούπολης Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Δημιουργία Διεθνούς Τριπολικού Εμπορευματικού και Διαμετακομιστικού Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών στην Αλεξανδρούπολη
7	9	ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΑΡΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	Δήμος Αλιάρτου Νομός Βοιωτίας	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Αξιοποίηση περιουσίας Δήμου Αλιάρτου και άλλης Δημόσιας περιουσίας εντός των ορίων του Δήμου για τη στήριξη της ολοκληρωμένης αστικής και αγροτικής ανάπτυξης
8	10	ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δήμος Πτελεού Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ανάδειξη Αξιοποίηση Ενετικού Κάστρου & ανάπτυξη Παραλίας Αχιλλείου
	11		Κοινότητα Ανάβρας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Αξιοποίηση πόρων της Κοινότητας Ανάβρας και μικρού υδροηλεκτρικού έργου
9	12	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	Δήμος Αλοννήσου Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Μετατροπή του αλιευτικού καταφυγίου Καλαμάκια του Δήμου Αλοννήσου σε καταφύγιο τουριστικών σκαφών
10	13	ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Αμαρουσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή και λειτουργία δύο σταθμών στάθμευσης
	14		Δήμος Αμαρουσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Λειτουργία συστήματος καθαριότητας
	15		Δήμος Αμαρουσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Συντήρηση και λειτουργία δημοτικού ηλεκτροφωτισμού
	16		Δήμος Αμαρουσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Συντήρηση και ενίσχυση αστικού πρασίνου
	17		Δήμος Αμαρουσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Αξιοποίηση δημοτικών ακινήτων και αθλητικών εγκαταστάσεων του Δήμου Αμαρουσίου (ενοποίηση δύο προτάσεων)
	18		Δήμος Αμαρουσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Λειτουργία δημοτικών βρεφονηπιακών σταθμών
11	19	ΔΗΜΟΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ- ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Μενεμένης Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Σταθμός Εμπορευματικών Μεταφορών
12	20	ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ - ΚΥΛΛΗΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	Δήμος Βουπρασίας Νομού Ηλείας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Υποστήριξη προσυμβατικής διαδικασίας σύμπραξης δήμου Βουπρασίας με ιδιώτες για την αξιοποίηση έκτασης του Δήμου "Αγρόκτημα Νέας Μανολάδας"
13	21	ΔΗΜΟΣ ΑΝΔΡΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΔΡΟΥ	Δήμος Άνδρου Νομού Κυκλάδων	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Πολυχώρος εκπαίδευσης και πολιτισμού Δήμου Άνδρου
14	22	ΔΗΜΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	Δήμος Σταγύρων-Άκανθου Νομού Χαλκιδικής	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Κατασκευή ΧΥΤΑ

	23		Δήμος Αρταίων Νομού Άρτης	ΗΠΕΙΡΟΥ	Υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων στην Πλατεία Σκουφά
15	24	ΔΗΜΟΣ ΑΡΤΑΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΤΑΣ	Σύνδεσμος Διαχείρισης Απορριμμάτων Ν. Άρτας	ΗΠΕΙΡΟΥ	Μονάδα επεξεργασίας στερεών αποβλήτων 3ης διαχειριστικής περιφέρειας Ηπείρου
16	25	ΔΗΜΟΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΛΕΙΑΣ	Δήμος Αρχαίας Ολυμπίας Νομού Ηλείας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Κατασκευή συνεδριακού και πολιτιστικού κέντρου
17	26	ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΜΑΘΙΑΣ	Δήμος Μακεδονίδος Νομού Ημαθίας	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Υποδομές Ανάδειξης του Δήμου Μακεδονίδος σε οργανωμένο και ολοκληρωμένο τόπο αναψυχής και αθλητικών δραστηριοτήτων
	27		Δήμος Αγρίας Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Πολλαπλή και ολοκληρωμένη αξιοποίηση των πηγών του Δήμου Αγρίας
	28		Δήμος Πορταριάς Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Κατασκευή χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων εντός των ορίων οικισμού Πορταριάς
	29		Δήμος Αρτέμιδας Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Κατασκευή και λειτουργία υποδομών ορεινού τουρισμού
	30		Κοινότητα Μακρινίτσης	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Χώρος στάθμευσης στη θέση "Μπράνη"
	31		Δήμος Πορταριάς Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Κατασκευή -εξοπλισμός διώροφου με υπόγειο κτιρίου για χρήση εστιατορίου και μπαρ
	32		Δήμος Βόλου Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Διαμόρφωση πλατείας πανεπιστημίου και δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης
	33	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δήμος Πορταριάς Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Υποδομές ανάδειξης της Πορταριάς σε διακεκριμένο θέρετρο ορεινού τουρισμού
18	34	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ (ΔΗ.Τ.Ε.Β) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δήμος Βόλου (ΔΗ.Τ.Ε.Β)	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ανάπτυξη και λειτουργία θεματικού πάρκου Άργους στην πόλη του Βόλου
19	35	ΔΗΜΟΣ ΓΑΛΑΤΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Γαλατσίου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης σε ιδιόκτητο οικόπεδο επί των οδών Ηνιόχου-Κουντουριώτη-Βεΐκου, Διαχείριση και λειτουργία
20	36	ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Γλυφάδας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου σταθμού στάθμευσης
21	37	ΔΗΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	Δήμος Γρεβενών Νομού Γρεβενών	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Κατασκευή Υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων & Ανάπλαση οικοπέδου

22	38	ΔΗΜΟΣ ΔΕΛΦΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΩΚΙΔΑΣ	Δήμος Καλλιέων Νομού Φωκίδος	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Εκπόνηση συνολικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμπραξης του Δήμου με τον ιδιωτικό τομέα
23	39	ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	Δήμος Δροσιάς Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή και λειτουργία δικτύων αποχέτευσης Δ.Δροσιάς
	40		Κοινότητα Ανοιξέως	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στο χώρο της πλατείας ( πρώην Βίλα Εμπειρικού) και ανακατασκευή του υπάρχοντος χώρου αναψυχής της
24	41	ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	Δήμος Ελευσίνας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή χώρων στάθμευσης - Δημιουργία αθλητικών χώρων- Δημιουργία μονάδας λιματοσματοποίησης
25	42	ΔΗΜΟΣ ΖΑΓΟΡΑΣ- ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δήμος Ζαγοράς Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Αναπαλαίωση και κατασκευή ξενώνα- πολιτιστικού κέντρου
	43		Δήμος Μουρесьου Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Αξιοποίηση δημοτικού οικοπέδου για την δημιουργία ξενοδοχειακής μονάδας- κατασκευή συνεδριακού κέντρου Δήμου Μουρесьου - Αξιοποίηση φυσικού λιμανιού Νταμούχαρης και κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής
26	44	ΔΗΜΟΣ ΖΩΓΡΑΦΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Ζωγράφου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Δημιουργία υπόγειων χώρων Στάθμευσης στο Δήμο Ζωγράφου
27	45	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Μηχανιώνας Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Ανακατασκευή Δημοτικού Αναψυκτηρίου "Δίας"
28	46	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Μηχανιώνας Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Κατασκευή υπόγειου Δημοτικού παρκινγκ στη Ν. Μηχανιώνα
	47		Δήμος Θέρμης Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση -εκμετάλλευση ακινήτου Δήμου Θέρμης- Δημιουργία Αθλητικού κέντρου
	48		Δήμος Βασιλικών Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Ανάπτυξη δημοτικής έκτασης στην περιοχή "Βοσκίνα" του Δ.Δ. Σουρωτής
28	49	ΔΗΜΟΣ ΘΕΡΜΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Μίκρας Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση-εκμετάλλευση τουριστικού ακινήτου Δήμου Μίκρας
29	50	ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Θεσσαλονίκης Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Δημιουργία Μαρίνας Αναψυχής στην Παραλιακή ζώνη του Δήμου Θεσσαλονίκης

	51		Δήμος Θεσσαλονίκης Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση Ιαματικών Λουτρών Θέρμης
	52		Σύνδεσμος ΟΤΑ μείζονος Θεσσαλονίκης (ΣΟΤΑΘΜ)	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στερεών αποβλήτων Ν. Θεσσαλονίκης
30	53	ΔΗΜΟΣ ΙΑΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΔΟΠΗΣ	Δήμος Ιάσμου Νομού Ροδόπης	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Ωρίμανση μελετών και Διαδικασιών Προσέλκυσης Επενδυτών Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Κομοτηνής
	54		Δήμος Ιάσμου Νομού Ροδόπης	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Αναπαλαίωση , αξιοποίηση και εκμετάλλευση ακινήτου στον Δήμο Ιάσμου
31	55	ΔΗΜΟΣ ΙΗΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΗΡΑΣ	Δήμος Ιητών Νομού Κυκλάδων	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Ολοκληρωμένο σύστημα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με αντλησιοταμίευση για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και υδρογόνου στη Νήσο Ίο
32	56	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΒΟΙΑΣ	Δήμος Αρτεμισίου Νομού Ευβοίας	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Αξιοποίηση Παραθαλάσσιου Ακινήτου στα Ελληνικά του Δήμου Αρτεμισίου , για χρήση κατασκηνωτικού κέντρου, περιβαλλοντικής και καταδυτικής εκπαίδευσης
	57	ΔΗΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	Δήμος Φιλίππων Νομού Καβάλας	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Δημοτική επιχείρηση - Λασπόλουτρα Κρηνίδων Δήμου Φιλίππων Τροποποίηση με τίτλο "Αξιοποίηση - Προστασία-& Δημιουργία -Κατασκευή ολοκληρωμένου Συγκροτήματος Σύγχρονου Κλειστού Πηλοθεραπευτηρίου"
33	58		Δήμος Καβάλας Νομού Καβάλας	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Αξιοποίηση ακινήτων Δήμου Καβάλας - Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων
34	59	ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	Δήμος Κλεινοβού Νομού Τρικάλων	Θεσσαλίας	Κατασκευή Πίστας ορεινής χιονοδρομίας στο Δ.Δ Παλαιωρίου & Κατασκευή Χιονοδρομικού Κέντρου στο Δ.Δ Κλεινού
35	60	ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	Δήμος Καλύμνιων Νομού Δωδεκανήσου	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Εκπόνηση συνολικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμπραξης του Δήμου με τον ιδιωτικό τομέα, του Δήμου Καλύμνου Ν. Δωδεκανήσου"



36	61	ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΠΕΝΗΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	Δήμος Καρπενησίου Νομός Ευρυτανίας	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Υποστήριξη προσυμβατικής διαδικασίας σύμβασης του Δήμου Καρπενησίου με ιδιώτη για την κατασκευή νέου Δημαρχείου ,εμπορικού κέντρου και υπόγειου χώρου στάθμευσης στο χώρο του παλαιού ΚΤΕΛ της πόλης
	62		Δήμος Καρπενησίου Νομός Ευρυτανίας	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Υποστήριξη προσυμβατικής διαδικασίας σύμβασης του Δήμου Καρπενησίου με ιδιώτη για την κατασκευή εμπορικού κέντρου και υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στην παλαιά λαϊκή αγορά
37	63	ΔΗΜΟΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΙΕΡΙΑΣ	Δήμος Περίων Νομού Πιερίας	κεντρικής ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Κατασκευή Υδροηλεκτρικής Μονάδας Παραγωγής Ενέργειας στο Δ.Δ Ρητίνης και Βρίας
	64		Δήμος Κατερίνης Νομού Πιερίας	κεντρικής ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης "Ολυμπιακή ακτή"
	65		Δήμος Παραλίας Νομού Πιερίας	κεντρικής ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Δημιουργία, Ίδρυση & λειτουργία Κέντρου Θαλασσοθεραπείας στο Δήμο Παραλίας Νομού Πιερίας
38	66	ΔΗΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΤΖΟΥΜΕΡΚΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΤΑΣ	Δήμος Αγνάντων Νομού Άρτας	ΗΠΕΙΡΟΥ	Μελέτη και κατασκευή μονάδας εμφιάλωσης νερού
39	67	ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Δήμος Παρελιών Νομού Κέρκυρας	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Εκπόνηση συνολικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμβασης του Δήμου Παρελιών με τον ιδιωτικό τομέα & Εκπόνηση συμπληρωματικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμβασης του Δήμου Παρελιών με τον ιδιωτικό τομέα για τη δημιουργία τουριστικού καταφυγίου στην Κυρά Δικιά
	68		Δήμος Λευκιμνίων Νομού Κερκύρας	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Αξιοποίηση ακινήτου Αγ.Γόρδιου οικισμού Παλαιοχωρίου
40	69	ΔΗΜΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	Δήμος Ερσού Νομού Κεφαλληνίας	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Τουριστική και πολιτιστική αξιοποίηση κάστρου Δ.Δ Άσου και αξιοποίηση παλαιού κτιρίου Δ.Δ Φασκάρδου & Αξιοποίηση σχολικής περιουσίας (Δ.Δ Άσου ,Φισκάρδου, Τσελεντάτων, Κοθρέα) και τουριστικού περιπτέρου Δ.Δ Φισκάρδου Δ.Ερσού

	70		Δήμος Λειβαθούς Νομού Κεφαλληνίας	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Κατασκευή και Λειτουργία χώρου εστίασης και εκδηλώσεων στο Δημοτικό Αλσύλλιο ΚΑΛΛΙΘΕΑ Δ.Δ Λακίθρας
	71		Δήμος Παλικής Νομού Κεφαλληνίας	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Ανέγερση και λειτουργία ξενοδοχείου πολυτελείας (5 αστέρων )500 κλινών με κέντρο Αργιλοθεραπείας σε παραθαλάσσια έκταση ιδιοκτησίας του Δήμου Παλικής
41	72	ΔΗΜΟΣ ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΔΟΠΗΣ	Δήμος Κομοτηνής Νομού Ροδόπης	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Βελτίωση συστήματος αποκομιδής απορριμμάτων του Δήμου Κομοτηνής
42	73	ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ- ΕΥΟΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Ελευθέρου- Κορδελιού Νομός Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση Ακίνητης Περιουσίας Δήμου Ελευθέρου-Κορδελιού & Αξιοποίηση κτιρίου Μύλοι Μελισσάρη
43	74	ΔΗΜΟΣ ΚΟΥΡΥΔΑΛΛΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Δήμος Κορυδαλλού Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή ,διαχείριση ,λειτουργία δύο υπογείων χώρων στάθμευσης σε κοινόχρηστους χώρους του Δήμου Κορυδαλλού και ανάπλαση των υπερκείμενων χωρών
44	75	ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	Δήμος Λαυρεωτικής Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Δημιουργία Πάρκου/ΚΕΝΤΡΟΥ Εγκατάστασης Μικρών Επιχειρήσεων (ΚΕΜΕ) στη Θέση Πέρδικα εντός ΒΙΠΑ Πάνορμος του Λαυρίου
45	76	ΔΗΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΣΒΟΥ	Δήμος Ερεσού-Αντίσσης Νομού Λέσβου	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Αυτόνομο Υδροσιολικό Σύστημα Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας
	77		Δήμος Λουτροπόλεως Θέρμης Νομού Λέσβου	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Τουριστική αξιοποίηση Δημοτικών Εκτάσεων στις περιοχές Μυστεγνά και Ν. Κυδωνές
46	78	ΔΗΜΟΣ ΛΗΜΝΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΗΜΝΟΥ	Δήμος Μούδρου Νομού Λέσβου	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Αξιοποίηση -εκμετάλλευση τουριστικών ακινήτων Δήμου Μούδρου
47	79	ΔΗΜΟΣ ΛΥΚΟΒΡΥΣΗΣ- ΠΕΥΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Πεύκης Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπογείου γκαράζ

48	80	ΔΗΜΟΣ ΜΑΚΡΑΚΩΜΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κοινότητα Τυμφρηστού	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων βουνού
49	81	ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Δήμος Μεγαλόπολης Νομού Αρκαδίας	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Ολοκλήρωση Τηλεθέρμανσης Μεγαλόπολης
	82		Δήμος Φαλαισίας Νομού Αρκαδίας	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Δημιουργία εκτροφείου θηραμάτων & παραθεριστικού κέντρου
50	83	ΔΗΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Δήμος Μεσσήνης Νομού Μεσσηνίας	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Πρόσληψη συμβούλου υποστήριξης του Δήμου Μεσσήνης για την κατασκευή υπόγειου χώρου σταθμεύσεις οχημάτων στην κεντρική πλατεία της έδρας
	84		Ενιαίος Σύνδεσμος Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων Νομού Μεσσηνίας (Ε.Σ.Δ.Σ.Α.Ν. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ)	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Ολοκληρωμένη μονάδα επεξεργασίας στερεών αποβλήτων Νομού Μεσσηνίας
51	85	ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ - ΤΑΥΡΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Ταύρου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου γκαράζ- Διαμόρφωση κοινόχρηστου χώρου
	86		Δήμος Ταύρου Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Διαμόρφωση και αξιοποίηση χώρου παλαιών δημοτικών σφαγίων & Διαμόρφωση και αξιοποίηση πάρκου ενόπλων δυνάμεων
52	87	ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ -ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Δήμος Καμ. Βούρλων Νομού Φθιώτιδος	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Κατασκευή Μαρίνας στα Καμένα Βούρλα
53	88	ΔΗΜΟΣ ΝΑΟΥΣΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΜΑΘΙΑΣ	Δήμος Ναούσης Νομού Ημαθίας	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση -εκμετάλλευση του χιονοδρομικού κέντρου 3-5 Πηγάδια και της δασικής έκτασης (72.000 στρεμμάτων)ιδιοκτησίας Δήμου Νάουσας
54	89	ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	Δήμος Πυλλήνης Νομού Αιτωλοακαρνανίας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Αξιοποίηση λουτροπηγής Στάχτης - Πάριαρη

55	90	ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Νέας Ιωνίας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή Σταθμού Αυτοκινήτων στο Ο.Τ 150 (σε συνδυασμό με τη λειτουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Εμπορικό Κέντρο της Νέας Ιωνίας
56	91	ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δήμος Μηλεών Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Προσυμβατική διαδικασία για την αξιοποίηση της δημοτικής περιουσίας
	92		Δήμος Σηπιάδος Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Αξιοποίηση μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. της έκτασης του πρώην κοινοτικού camping Μηλίνας του Δήμου Σηπιάδος
57	93	ΔΗΜΟΣ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ - ΕΥΡΩΣΤΙΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	Δήμος Ξυλόκαστρου Νομού Κορινθίας	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣ ΟΥ	Εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης μαρίνας Ξυλοκάστρου ,σε συνδυασμό με την αξιοποίηση όμορου ακινήτου και τη δημιουργία σύγχρονου ναυαθλητικού κέντρου
	94		Δήμος Ευρωστίνης Νομού Κορινθίας	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Συνδυασμένη αξιοποίηση ακινήτων για διενέργεια τουριστικών και εμπορικών επενδύσεων ισόρροπης βιώσιμης ανάπτυξης ,στο Δήμο Ευρωστίνης
58	95	ΔΗΜΟΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΡΟΥ	Δήμος Ορεστιάδας Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης και ανάπλαση κεντρικής πλατείας Ορεστιάδας
59	96		Δήμος Κυπρίνου Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Κατασκευή σταθμού ενέργειας επί του ποταμού Άρδα
60	97	ΔΗΜΟΣ ΟΡΧΟΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΙΩΤΙΑΣ	Δήμος Ορχομενού Νομού Βοιωτίας	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας ιδιοκτησίας Δήμου Ορχομενού μέσω ΣΔΙΤ και διερεύνηση αξιοποίηση πηγών
61	98	ΔΗΜΟΣ ΠΑΓΓΑΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	Δήμος Ελευθερών Νομού Καβάλας	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Κατασκευή Ξενοδοχειακής μονάδας 150 κλινών στο Δ.Δ Ηρακλείτσας
	99		Δήμος Ελευθερούπολης Νομού Καβάλας	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Ανέγερση και λειτουργία ξενοδοχείου κέντρου αποκατάστασης ,αθλητιατρικών υπηρεσιών μέριμνας σε ηλικιωμένους στο Δήμο Ελευθερούπολης, Νομού Καβάλας

61	100	ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΟΝΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΙΛΚΙΣ	Δήμος Πολυκάστρου Νομού Κιλκίς	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Ωρίμανση μελετών και Διαδικασιών Προσέλκυσης Επενδυτών Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Κιλκίς
62	101	ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Δήμος Παξών Νομού Κέρκυρας	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	Αξιοποίηση περιουσίας Δήμου Παξών για τη βελτίωση της οικονομικής κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής
63	102	ΔΗΜΟΣ ΠΑΡΑΝΕΣΤΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΡΑΜΑΣ	Δήμος Παρανεστίου Νομού Δράμας	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Αξιοποίηση των ιαματικών πηγών Θερμίων του Δήμου Παρανεστίου
64	103	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΧΑΪΑΣ	Δήμος Πατρέων Νομού Αχαΐας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης οχημάτων
65	104	ΔΗΜΟΣ ΠΕΛΛΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΛΛΑΣ	Δήμος Κύρρου Νομού Πέλλας	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Κατασκευή επιχείρησης εμφιάλωσης νερού του Δήμου Κύρρου
66	105	ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΟΣ	Δήμος Περάματος Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή ,διαχείριση ,λειτουργία πολυχώρου αθλητισμού ,πολιτισμού και εξυπηρέτησης αναγκών στάθμευσης
67	106	ΔΗΜΟΣ ΠΗΝΕΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΛΕΙΑΣ	Δήμος Γαστούνης Νομού Ηλείας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Αξιοποίηση ακινήτου με την μετατροπή του σε ξενοδοχείο στο Δήμο Γαστούνης
68	107	ΔΗΜΟΣ ΠΡΟΣΟΤΣΑΝΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣ ΚΑΤΩ ΝΕΥΡΟΚΟΠΙΟΥ ΑΝΦΑ Α.Ε	Δήμος Προσοτσάνης & Δήμος Κάτω Νευροκοπίου ΑΝΦΑ Α.Ε	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Ενέργειες υποστήριξης και Αξιοποίησης Χιονοδρομικού Κέντρου Φαλακρού
	108	ΔΗΜΟΣ ΠΡΟΣΟΤΣΑΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΡΑΜΑΣ	Δήμος Προσοτσάνης Νομού Δράμας	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Δημιουργία Βιοτεχνικού Πάρκου Προσοτσάνης
69	109	ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ- ΧΟΡΤΙΑΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Δήμος Πανοράματος Νομού Θεσσαλονίκης	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	Αξιοποίηση με συμμετοχή ιδιωτών του πολυδύναμου αθλητικού κέντρου Πανοράματος
70	110	ΔΗΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΛΕΙΑΣ	Δήμος Βύλακος Νομού Ηλείας	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ίδρυση περιφερειακής αγοράς για επεξεργασία, διαλογή ,τυποποίηση ,συσσκευασία, συντήρηση - αποθήκευση καθώς και δημοπράτηση οπωροκηπευτικών προϊόντων
71	111	ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	Δήμος Ραφήνας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Αξιοποίηση Ακινήτου για την κατασκευή από την ΔΕΑΡ κλειστού υπογείου σταθμού αυτοκινήτων στο ΟΤ 140 του Δήμου Ραφήνας

	112		Δήμος Ραφήνας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή δικτύων αποχέτευσης ,Μονάδας Επεξεργασίας Λυμάτων και Λειτουργία του Συστήματος Αποχέτευσης
72	113	ΔΗΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	Δήμος Ρεθύμνης Νομού Ρεθύμνης	ΚΡΗΤΗΣ	Δημιουργία υπόγειων χώρων Στάθμευσης και Δημαρχείου στο Δήμο Ρεθύμνης
	114	ΔΗΜΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Δήμος Κάρλας Νομού Μαγνησίας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Κατασκευή παραδοσιακού Ξενώνα στο Δ.Δ. Καναλιών & Βοηθητικές Εγκαταστάσεις Κωπηλατοδρομίου Λίμνης Κάρλας
	115	ΔΗΜΟΣ ΡΟΔΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΔΡΟΥ	Δήμος Καλλιθέας Νομού Δωδεκανήσου	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Συνεδριακό κέντρο Δήμου Καλλιθέας Ρόδου "Πλανητάριο" & Θεματικό πάρκο : "Τα 7 θαύματα του κόσμου"
	116	ΔΗΜΟΣ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΡΟΥ	Δήμος Σαμοθράκης Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Αξιοποίηση ιαματικών πηγών Σαμοθράκης
	117	ΔΗΜΟΣ ΣΙΚΥΩΝΙΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	Δήμος Σικυωνίων Νομού Κορινθίας	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Εκπόνηση συνολικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμπραξης του Δήμου με τον ιδιωτικό τομέα, του Δήμου Σικυωνίων -ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΣΕ : Ανάδειξη -αξιοποίηση χώρου πρώην Σταφιδεργοστασίου και δημιουργία Πολιτιστικού Πολυκέντρου -Κατασκευή Ενιδρύου
	118	ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΛΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	Δήμος Παραμυθιάς Νομού Θεσπρωτίας	ΗΠΕΙΡΟΥ	Ωρίμανση Μελετών και Διαδικασιών Προσέλκυσης Επενδυτών Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Θεσπρωτίας
	119	ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΦΛΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΒΡΟΥ	Δήμος Τυχερού Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Εκπόνηση συνολικού Master Plan για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων σύμπραξης του Δήμου με τον ιδιωτικό τομέα ,του Δήμου Τυχερού Έβρου
	120		Δήμος Σουφλίου Νομού Έβρου	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	Προστασία -Αποκατάσταση - Επανάχρηση -Αξιοποίηση Βιομηχανικού Συγκροτήματος Τζίβρε στο Σουφλί
	121	ΔΗΜΟΣ ΣΟΦΑΔΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Δήμος Σοφάδων Νομού Καρδίτσας	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Κατασκευή Ξενοδοχειακής μονάδας στο Δήμο Σοφάδων
	122	ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	Δήμος Σπάρτης Νομού Λακωνίας	ΠΕΛΟΠ/ΣΟΥ	Εμπορική αξιοποίηση ακινήτου (οικοπεδικές εκτάσεις)

123	ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	Δήμος Σπάτων -Λούτσας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Μελέτη και κατασκευή παγοδρομίου στο Δήμο Σπάτων
124	ΔΗΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	Δήμος Τρικάλων Νομού Τρικάλων	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Ανέγερση και εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης και συναφών έργων στην πόλη των Τρικάλων
125		Δήμος Παραληθαίων Νομού Τρικάλων	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	Κατασκευή Τυποποιητηρίου - Συσκευαστηρίου Ελαιολάδου στο Ρίζωμα Τρικάλων
126	ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ Α΄ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Νέας Χαλκηδόνας Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή υπόγειου Χώρου Στάθμευσης Αυτοκινήτων και ανάπλαση υπερκείμενου χώρου σε ιδιόκτητο οικόπεδο επί των οδών Βάρναλη-Περικλέους -Εθν. Αντιστάσεως-Γρηγορίου Ε΄ (Ο.Τ.11), διαχείριση και λειτουργία
127	ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΟΘΕΗΣ- ΨΥΧΙΚΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	Δήμος Ψυχικού Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Υπόγειοι σταθμοί στάθμευσης πλησίον κόμβου Φάρου Ψυχικού στην Λεωφόρο Κηφισίας και πλησίον κόμβου Κατεχάκης
128	ΔΗΜΟΣ ΦΥΛΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	Δήμος Φυλής Νομού Αττικής	ΑΤΤΙΚΗΣ	Κατασκευή διοικητικού υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων και ανάπλαση κεντρικής πλατείας Δήμου Φυλής
129	ΔΗΜΟΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Δήμος Χερσονήσου Νομού Ηρακλείου	ΚΡΗΤΗΣ	Δημιουργία επιχείρησης για τη διαχείριση πράσινων και οργανικών απορριμμάτων - Δημιουργία συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης αδρανών υλικών
130		Δήμος Χίου Νομού Χίου	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για σύνταξη διακήρυξης για πρόσκληση ενδιαφέροντος για δημιουργία υπόγειου πολυώροφου χώρου στάθμευσης στην παλαιά λαχαναγορά και αναβάθμιση χώρου
131	ΔΗΜΟΣ ΧΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΙΟΥ	Δήμος Καρδάμυλων Νομού Χίου	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Διαδημοτική συνεργασία με ιδιώτη για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας με την εκμετάλλευση αιολικού δυναμικού των Δήμων Καρδάμυλων και Αμανής Χίου
132	ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	Κοινότητα Καλάμου	ΑΤΤΙΚΗΣ	Μελέτη και κατασκευή μαρίνας ελλιμενισμού σκαφών

	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ			Μελέτη κατασκευή και λειτουργία υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων και ανάπλαση πλατείας
133		Κοινότητα Καπανδριτίου	ΑΤΤΙΚΗΣ	

**Πηγή:**[http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/2katalogos\\_ergon.pdf](http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/2katalogos_ergon.pdf)

Προκύπτουν σημαντικά οφέλη για την Τ.Α. διότι υλοποιεί αυτοδιοικητικά έργα με άμεση εξοικονόμηση πόρων με προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων στην περιοχή, επιτυγχάνει μείωση του κόστους κατασκευής των έργων και των υποδομών, αξιοποιεί την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα και απολαμβάνει καλύτερης ποιότητας υπηρεσίες και ταχύτατα ολοκληρωμένα έργα.

Επιπροσθέτως, το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», άρθρο 2 του Ν. 3274/2004, το οποίο ...*χρηματοδοτεί υπηρεσίες προετοιμασίας των διαδικασιών ωρίμανσης και υλοποίησης των έργων ΣΔΙΤ, προσυμβατικές και συμβατικές. Στο πρόγραμμα αυτό εντάσσονται έργα, μελέτες και ενέργειες που προέρχονται από Δήμους, Κοινότητες, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα των ΟΤΑ α΄ βαθμού, Σύνδεσμοι Δήμων και Κοινοτήτων, Συμπολιτείες και κάθε μορφής διαδημοτικές συνεργασίες αναπτυξιακού χαρακτήρα...* (Μπριάστικας Κ., 2007).

Ο Ν. 3274/2004 στηρίζει την ωρίμανση των έργων και τη χρηματοδότηση των μελετών, ενθαρρύνει τις διαδημοτικές συνεργασίες αναπτυξιακού χαρακτήρα και τις συμπράξεις μεταξύ Ο.Τ.Α. και ιδιωτικού τομέα χρηματοδοτώντας τις διαδικασίες που απαιτούνται και τέλος απλοποιεί τη διαδικασία προέκταξης-οριστικής ένταξης έργων με εξασφάλιση της χρηματοδότησης.

Το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» στόχευε κυρίως στη δημιουργία μιας διαφορετικής κουλτούρας αναφορικά με την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων των δήμων, στη δημιουργία μιας σωστής βάσης προγραμματισμού διαχείρισης των πόρων εκ μέρους των δήμων με σκοπό την εξασφάλιση πολλαπλασιαστικών ωφελειών για τους Ο.Τ.Α. και την τοπική κοινωνία, καθώς φιλοδοξούσε να προσελκύσει επενδυτές στην περιοχή.

Στοιχεία του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης αναφέρουν ότι στην πρόσκληση που δημοσιεύτηκε, υποβλήθηκαν 311 προτάσεις, ενώ μετά την αξιολόγηση εγκρίθηκαν 171. Η Α΄ φάση από τις 171 προτάσεις που εγκρίθηκαν ολοκληρώθηκε σε 135 Ο.Τ.Α., ενώ η Β΄ φάση σε 24 Ο.Τ.Α.

Στα ανταποδοτικά έργα των δήμων ανήκουν εκείνα που αξιοποιούν τη δημοτική περιουσία μέσω της πρωτοβουλίας Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas). Το ποσό ανέρχεται σε 258 εκατ. Ευρώ (ιστοσελίδα του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, τελευταία επίσκεψη 18.01.2017) . Πρόκειται για ευέλικτη προσέγγιση καθώς οι πόροι επενδύονται από Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης και ήδη όλες οι Περιφέρειες έχουν προχωρήσει στη σύσταση αυτών και έχουν



δημοσιεύσει ανοικτές προσκλήσεις(μέχρι το τέλος του 2015) για την επιλογή των έργων. Έργα που εξετάζονται είναι κυρίως έργα πεζοδρομήσεων, με ταυτόχρονη παραχώρηση υπογείων parking.

Η νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με το Ν. 3389/2005, προωθεί ένα πιο ευέλικτο και αποτελεσματικό νομοθετικό πλαίσιο αναφορικά με τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Στο νόμο αυτό καθορίζονται επακριβώς οι διαδικασίες ανάθεσης για την επιλογή του ιδιώτη-αναδόχου, το περιεχόμενο της σύμβασης σύμπραξης, η μη μεταβίβαση της κυριότητας παγίων του Δημοσίου σε ιδιώτες παρά μόνο η λειτουργία για ορισμένο χρονικό διάστημα.

Σε εφαρμογή του Ευρωπαϊκού και Εθνικού Δικαίου αρκετοί δήμοι υλοποιώντας τις διατάξεις του Ν. 3389/2005 ενέταξαν έργα που αφορούν στη διαχείριση στερεών αποβλήτων και στην αποκατάσταση των ΧΑΔΑ με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα αυτά των δήμων Σερρών, Ήλιδας, Πατρέων και Αγρινίου. Τον Ιούνιο του 2015 υπεγράφη σύμβαση ΣΔΙΤ για τη διαχείριση απορριμμάτων στη Δυτική Μακεδονία. Πρόκειται για μια επένδυση 50 εκατ. ευρώ, με χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ, το Jessica και από ιδιωτικούς πόρους. Η σύμβαση έχει διάρκεια 25 έτη, διάστημα το οποίο το δημόσιο θα επιδοτήσει τη λειτουργία των ιδιωτικών μονάδων με 125 εκατ. ευρώ. Το δημόσιο εκπροσωπείται από την ΔΙΑΔΥΜΑ(Διαχείριση Απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας), εταιρεία την οποία έχουν ιδρύσει οι Δήμοι Κοζάνης, Φλώρινας, Καστοριάς και Γρεβενών και οι ΤΕΔΚ των τεσσάρων νομών και της ΕΠΑΔΥΜ(θυγατρικής εταιρείας της ΑΚΤΩΡ παραχωρήσεις). Αρχικά το δημόσιο θα καλύψει το 50% του κόστους, που ανέρχεται σε 124 ευρώ/τόνο απορριμμάτων και σταδιακά η επιδότησή του θα μειώνεται, με πλήρη μηδενισμό στο τέλος της 25ετίας. Η μονάδα ξεκίνησε να λειτουργεί πιλοτικά στις αρχές Φεβρουαρίου τρέχοντος έτους, ενώ θα τεθεί σε πλήρη λειτουργία τον Ιούνιο.

Περαιτέρω, αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν ήδη ολοκληρωθεί τα παρακάτω έργα ΣΔΙΤ([www. Ependisinews.gr/blog/oikonomia](http://www.Ependisinews.gr/blog/oikonomia), τελευταία επίσκεψη 20.01.2017)

1. Επτά πυροσβεστικοί σταθμοί συνολικού προϋπολογισμού 35 εκατ. Ευρώ, στις πόλεις της Θεσσαλονίκης, των Γιαννιτσών, της Βέροιας, της Λευκάδας, της Αλεξανδρούπολης, των Καλαβρύτων και των Γαργαλιάνων. Οι σταθμοί ήδη έχουν παραδοθεί και λειτουργούν.
2. Σε φάση παράδοσης βρίσκονται 24 σχολικά κτίρια σε δέκα δήμους της Αττικής, συνολικού προϋπολογισμού 110 εκατ. Ευρώ, με χρηματοδότηση ΕΤΕπ.
3. Σε πλήρη λειτουργία βρίσκεται το έργο τηλεματικής αστικών συγκοινωνιών Αττικής, συνολικού προϋπολογισμού 20 εκατ. Ευρώ, μέσω του οποίου ενημερώνονται οι επιβάτες για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις των αστικών λεωφορείων. Επίσης υπάρχει και application για smart phones που δείχνει το χρόνο άφιξης των αστικών λεωφορείων για όλες τις στάσεις στην Αττική.
4. Στις αρχές του 2017 θα παραδοθεί το έργο του έργου ηλεκτρονικού εισιτηρίου των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής, προϋπολογισμού 70 εκατ. ευρώ.

5. Στο τέλος του α' εξαμήνου του 2017 θα παραδοθεί το έργο των ευρυζωνικών δικτύων σε απομακρυσμένες περιοχές. Αφορά 5.500 οικισμούς σε όλη την Ελλάδα, στους οποίους δεν θα επενδύσουν ποτέ οι ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών διαδικτύου, διότι λόγω του μικρού αριθμού κατοίκων, οι επενδύσεις αυτές είναι ασύμφωρες. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 265 εκατ. ευρώ και υπάρχει χρηματοδότηση μέσω του ΕΣΠΑ της τάξης των 150 εκατ. ευρώ.
6. Τον Ιούνιο του 2017 θα παραδοθεί το έργο της διαχείρισης απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας(σταθμός μεταφόρτωσης, εργοστάσιο επεξεργασίας κ.λπ.) συνολικού προϋπολογισμού 50 εκατ. ευρώ.
7. Σε εξέλιξη βρίσκεται το έργο της μαγνητοφώνησης-απομαγνητοφώνησης και ψηφιοποίησης σε όλα τα δικαστήρια της χώρας, προϋπολογισμού 15 εκατ. ευρώ.
8. Σε διαδικασία τελικής φάσης ανάθεσης βρίσκονται έργα διαχείρισης απορριμμάτων στην Πελοπόννησο(160 εκατ. ευρώ), τις Σέρρες(40 εκατ. ευρώ), την Ήπειρο(40 εκατ. ευρώ) και την Ηλεία(40 εκατ. ευρώ).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

ΤΗΣ

#### 4.1 Πλεονεκτήματα ΣΔΙΤ

Στην Ελλάδα η εμπειρία από έργα ΣΔΙΤ είναι σχετικά μικρή. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι η εφαρμογή τους προσφέρει οφέλη διότι μεγάλο μέρος των κινδύνων κατανέμεται στον ιδιωτικό φορέα, ο οποίος θα το διαχειριστεί καλύτερα λόγω της τεχνογνωσίας και της ευελιξίας που διαθέτει, αλλά εμπεριέχει και μειονεκτήματα αρκετά εκ των οποίων έχουν ήδη εντοπιστεί.

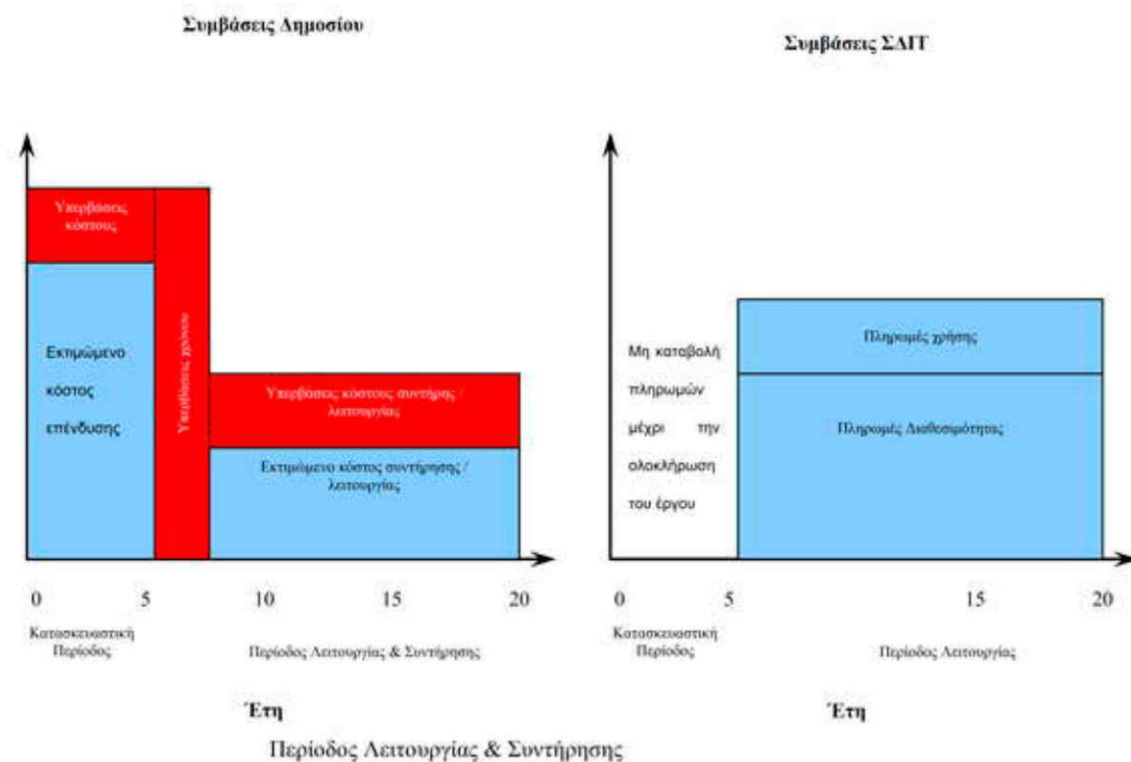
Τα πλεονεκτήματα που εμφανίζουν οι ΣΔΙΤ είναι (Βρακατσέλη, 2010):

1. Απελευθερώνονται σημαντικοί πόροι από το ΠΔΕ και άρα μειώνεται το δημόσιο χρέος, διότι τα κεφάλαια τα οποία επενδύονται προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα και όχι από πόρους του δημοσίου όπως κρατικός δανεισμός ή φορολογία ή δημόσια έσοδα γενικότερα. Αντίστοιχα οι πληρωμή του αναδόχου προέρχεται κυρίως από την εκμετάλλευση του έργου, ενώ στην περίπτωση των τμηματικών πληρωμών διαθεσιμότητας αυτές θα εμφανιστούν σαν δαπάνες στον προϋπολογισμό του κράτους.
2. Ο τελικός σχεδιασμός του έργου είναι συνιστώσα συνεργασίας που προκύπτει από τον μελετητή, τον κατασκευαστή και τον φορέα υλοποίησης, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις τεχνικές προδιαγραφές του έργου, εξασφαλίζοντας μεγάλη διάρκεια ζωής στο έργο και μέγιστη απόδοση των πόρων.
3. Επιτυγχάνεται μεταλαμπάδευση της τεχνογνωσίας του ιδιωτικού τομέα στο δημόσιο.
4. Ο ιδιώτης εφόσον μετά την κατασκευή αναλαμβάνει και τη λειτουργία του έργου επισπεύδει το χρόνο κατασκευής, δεν έχουμε δηλαδή τις συνήθεις καθυστερήσεις, το χρονοδιάγραμμα τηρείται αυστηρά καθώς οποιαδήποτε καθυστέρηση επιβαρύνει το χρηματοδοτικό σχέδιο του έργου.
5. Είθισται στις συμβάσεις των δημοσίων έργων να έχουμε χρονικές υπερβάσεις, με αποτέλεσμα και οικονομικές υπερβάσεις. Στις ΣΔΙΤ δεν συμβαίνει αυτό διότι αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν την τήρηση των συμβατικών όρων, αφενός το δημόσιο καθώς θέλει να καλύψει τις ανάγκες των πολιτών εντός του κόστους που προβλέπει η σύμβαση, ο ιδιώτης αφετέρου καθώς με το πέρας της κατασκευής και την έναρξη της λειτουργίας θα αρχίσει να πληρώνεται για το κεφάλαιο που επένδυσε.
6. Τα έργα ΣΔΙΤ διέπονται από την αρχή της οικονομικής ανταποδοτικότητας (value for money) και για τους δύο συμβαλλομένους, διότι το έργο από τον σχεδιασμό του υλοποιείται με την ελαχιστοποίηση της οικονομικής συμμετοχής της αναθέτουσας αρχής και γενικά της μείωσης του κόστους, προβλέπει επιχειρηματικό κέρδος για τον ανάδοχο και κατ' επέκταση για το δημόσιο στο οποίο επιστρέφεται η λειτουργία με το πέρας της σύμβασης.

7. Λόγω της εμπλοκής κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα ο οποίος χαρακτηρίζεται από αυξημένη παραγωγικότητα και εμπειρία στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη διαχείριση έργων, επιτυγχάνεται εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος, θέτοντας βάσεις σύγκρισης ποιότητας και κόστους παραγωγής των παρεχομένων υπηρεσιών.

**Σχήμα 4.1**

**Διαφορές Συμβάσεων Δημοσίων Έργων με συμβάσεις ΣΔΙΤ ως προς το χρόνο και το κόστος**



**Πηγή:** IFS/PWC

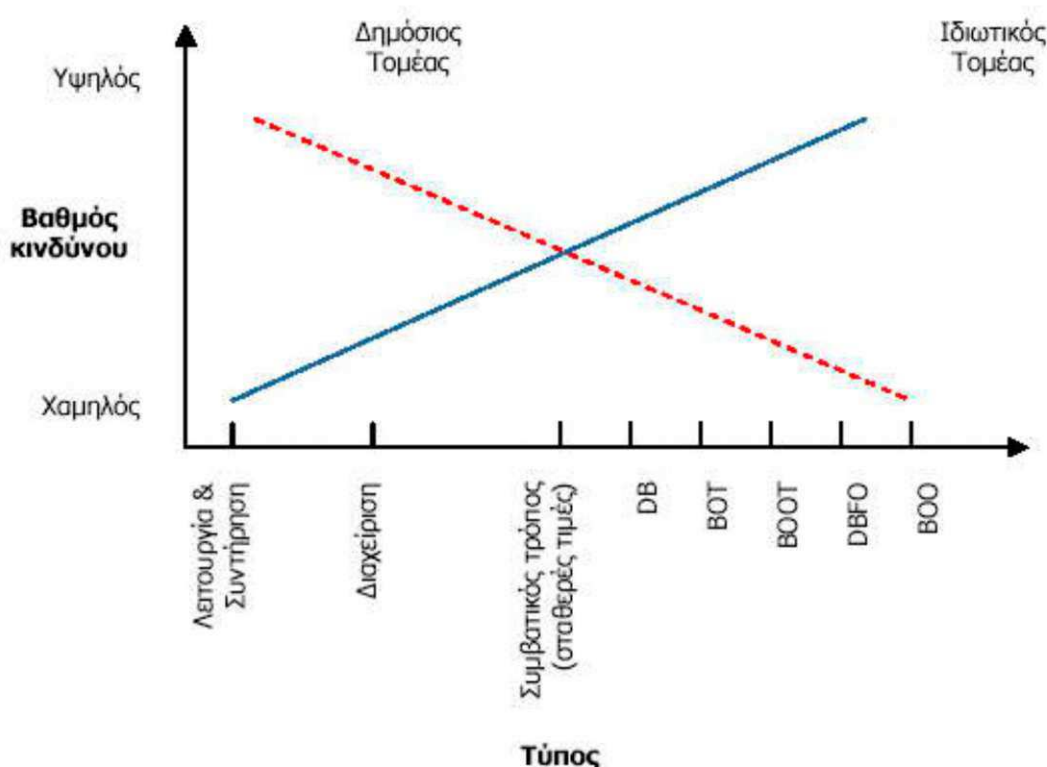
8. Ο εναλλακτικός τρόπος χρηματοδότησης αυξάνει την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία μέσω της χρήσης από πλευράς του ιδιώτη σύγχρονων μοντέλων χρηματοδότησης.
9. Η ύπαρξη της ασφαλιστικής δικλείδας της εξάρτησης της πληρωμής ανάλογα με την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, όπως προβλέπονται και από τις τεχνικές προδιαγραφές, υποχρεώνει τον ιδιώτη προκειμένου να λειτουργήσει το έργο να υιοθετεί καινοτόμα συστήματα συντήρησης και οργάνωσης, ώστε η ποιότητα να είναι η επιθυμητή. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι το συνολικό

κόστος ανάπτυξης και λειτουργίας είναι μικρότερο από ότι με την παραδοσιακή μέθοδο.

10. Ο επιμερισμός των κινδύνων τόσο στον ιδιώτη όσο και στο δημόσιο, ειδικά του κόστους του έργου στην πλευρά του αναδόχου, έχει σαν αποτέλεσμα οι κίνδυνοι της δαπάνης κατασκευής και λειτουργίας να μην βαρύνουν το δημόσιο.

Σχήμα 4.2

Ενδεικτικός βαθμός επιμερισμού κινδύνων μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα



**Πηγή:** Οδηγός εφαρμογής για το Σχεδιασμό Έργων Κατασκευής Αθλητικών και Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων των Δήμων μέσω ΣΔΙΤ-TEC Συμβουλευτική Α.Ε.. ([http://websdit.ypes.gr/fileadmin/documents/odigo/politismos\\_parartima.pdf](http://websdit.ypes.gr/fileadmin/documents/odigo/politismos_parartima.pdf), τελευταία επίσκεψη 25.01.2017)

11. Δίδεται η ευκαιρία να αυξηθούν τα έσοδα αφού το πραγματικό κόστος είναι γνωστό, ενώ οι ευκαιρίες για αύξηση των εσόδων εντοπίζονται κατά τη λειτουργία του.
12. Έμμεσα οικονομικά οφέλη μπορεί να προκύψουν λόγω αύξησης της απασχόλησης ή αξιοποίηση εγκαταστάσεων που υπάρχουν στο έργο.

### **4.1.1 Πλεονεκτήματα για τον ιδιώτη**

Σημαντικά είναι και τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν και για τους ιδιώτες ξεκινώντας από τη δημιουργία περιβάλλοντος στο οποίο μπορούν να προοδεύουν και να συνεισφέρουν τόσο στην οικονομική ανάπτυξη όσο και στην αύξηση της απασχόλησης. Έχουν την ευκαιρία όχι μόνο να εμπλακούν σε δημόσια έργα αλλά και να παρέχουν υπηρεσίες που μέχρι πρότινος παρείχε μόνο το δημόσιο.

Το επιχειρηματικό κέρδος είναι ιδιαίτερα ελκυστικό καθώς δύναται να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Οι συμβάσεις που υπογράφονται είναι μεγάλης διάρκειας με αποτέλεσμα τα επενδύσιμα κεφάλαια να αξιοποιούνται με μεγαλύτερη απόδοση.

Η υλοποίηση ενός μεγάλου έργου συχνά συνεπάγεται τη σύναψη δανείου το ύψος του οποίου είναι ανάλογο της πιστοληπτικής ικανότητας των συμβαλλομένων μερών, το είδος του έργου και του ποσοστού κέρδους αυτού. Το δάνειο επειδή δεν θα εμφανιστεί στις οικονομικές καταστάσεις του ιδιώτη, δεν επηρεάζει τους χρηματοοικονομικούς δείκτες του, η δε πιστοληπτική του ικανότητα παραμένει.

## **4.2 Μειονεκτήματα ΣΔΙΤ**

Τα μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

1. Οι συμπράξεις ΣΔΙΤ συνήθως είναι πολύπλοκα σχήματα τόσο στο σχεδιασμό όσο και στην υλοποίησή τους. Θα πρέπει να προβλεφθούν όλες οι παράμετροι και αυτό να αποτυπωθεί στη μελέτη και στην διαδικασία επιλογής του αναδόχου. Όλα αυτά οδηγούν σε μια εξαιρετικά χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία μέχρι την υπογραφή της σύμβασης.
2. Οι εταιρείες οι οποίες συμμετέχουν στη διαγωνιστική διαδικασία για ένα έργο ΣΔΙΤ, είναι σχετικά λίγες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ανάπτυξη ανταγωνισμού και συχνά οι πολιτικές αρχές να κατηγορούνται για μεροληψία υπέρ ενός συμμετέχοντα ή ότι οδεύουν σε ιδιωτικοποίηση κοινωνικών αγαθών.
3. Συγκριτικά με τον παραδοσιακό τρόπο υλοποίησης ενός έργου οι ΣΔΙΤ διέπονται από πολυπλοκότητα με συνέπεια την αύξηση του κόστους. Επιπρόσθετο κόστος αποτελεί και αυτό της έρευνας και της προετοιμασίας της σύμπραξης.
4. Το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών είναι συχνά αμφιλεγόμενο καθώς ο ανάδοχος δεν τηρεί επακριβώς τις προδιαγραφές λόγω οικονομικών δυσχερειών. Συχνά προκύπτουν προβλήματα κατά τη διαχείριση της υλοποίησης της σύμβασης είτε λόγω αναποτελεσματικού ελέγχου, είτε λόγω πλημμελούς παρακολούθησης. Αναγκαία σε αυτές τις περιπτώσεις είναι η ύπαρξη τεχνογνωσίας και οι κατάλληλες διαδικασίες παρακολούθησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

#### 5.1 Λειτουργία και προβλήματα της Τ.Α.

Οι Ο.Τ.Α. μετά και την ψήφιση του Ν. 3852/2010 "Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και Αποκεντρωμένης Διοίκησης-Πρόγραμμα Καλλικράτης" (Φ.Ε.Κ. 87/07.06.2010), κλήθηκαν να ανταποκριθούν σε νέους ρόλους, να αναλάβουν πληθώρα νέων μεταβιβαζόμενων σε αυτούς αρμοδιοτήτων, να παράσχουν ποιοτικότερες υπηρεσίες προς τους πολίτες σε κρίσιμους τομείς και να αποτελέσουν βασικό συντελεστή τοπικής ανάπτυξης η οποία θα βασίζεται στην αξιοποίηση των τοπικών και περιφερειακών συγκριτικών πλεονεκτημάτων, στο σεβασμό στο περιβάλλον και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής (Υπουργείο Εσωτερικών, 2010).

Στο πλαίσιο αυτό και σε συνδυασμό με τη δραστική μείωση των κυριότερων πηγών χρηματοδότησης τους όπως το ΠΔΕ, η ΣΑΤΑ, ο Αναπτυξιακός Νόμος, πολλοί Δήμοι περιήλθαν σε δεινή θέση καθώς είδαν να μειώνεται δραστικά ο προϋπολογισμός τους αλλά και το προσωπικό τους, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα πρόσληψης νέου. Πληθώρα μόνιμων υπαλλήλων οδηγήθηκε σε συνταξιοδότηση λόγω των επερχόμενων αλλαγών στο συνταξιοδοτικό καθεστώς. Η απαγόρευση προσλήψεων αφενός μόνιμου προσωπικού, αφετέρου συμβασιούχων οι οποίοι κάλυπταν ανάγκες, όπως η καθαριότητα, η ύδρευση, η ηλεκτροδότηση, η συντήρηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, συντέλεσε στην πλημμελή λειτουργία βασικών υπηρεσιών ενός Δήμου προς τους δημότες του. Όχι μόνο οι υπηρεσίες αλλά και οι υποδομές ήταν πλέον αδύνατο να συντηρηθούν.

Αποτέλεσμα οι Δήμοι-ειδικά οι μεσαίοι και μικροί-να αδυνατούν να ανταποκριθούν σε απλές καθημερινές ανάγκες όπως η συγκομιδή των απορριμμάτων, η συντήρηση του δικτύου ηλεκτροφωτισμού και του δικτύου ύδρευσης, η διαχείριση των αδέσποτων ζώων, η συντήρηση κοινοχρήστων χώρων πρασίνου όπως πλατείες και πάρκα. Πλέον, λόγω έξαρσης της οικονομικής κρίσης οι Δήμοι κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν και το αναδυόμενο κοινωνικό πρόβλημα και να παρέχουν και κοινωνικές υπηρεσίες. Στερούμενοι παντελώς ειδικού επιστημονικού προσωπικού, υποδομών και εμπειρίας, πρέπει να παρέχουν σειρά κοινωνικών υπηρεσιών(προνοιακά επιδόματα, ΤΕΒΑ, ευαίσθητες ομάδες πληθυσμού, ROMA, εξαρτημένα άτομα και φυσικά σωρεία ανέργων).

Η έλλειψη κονδυλίων για την κατασκευή υποδομών ή την παροχή υπηρεσιών σε συνδυασμό με την έλλειψη καταρτισμένου προσωπικού, σταδιακά έχει οδηγήσει σε υπολειτουργία τους Δήμους και σε μαρasmus τις τοπικές κοινωνίες. Συχνότατα είναι τα παράπονα των πολιτών είτε γιατί το απορριμματοφόρο περνά αραιά και που από τη γειτονιά τους, είτε γιατί η καμένη λάμπα έξω από το σπίτι τους δεν έχει αντικατασταθεί εδώ και αρκετούς μήνες, είτε γιατί η βλάβη του δικτύου ύδρευσης άργησε να επισκευαστεί.

Στον αντίποδα, οι δημοτικές αρχές παρότι αφουγκράζονται τα συνεχώς αυξανόμενα προβλήματα, αδυνατούν- λόγω έλλειψης κονδυλίων κυρίως- να προβούν σε έργα αντικατάστασης πεπαλαιωμένων υποδομών ή παροχής υπηρεσιών .

Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι πολλοί Δήμοι αδυνατούν να απορροφήσουν πόρους από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, κυρίως λόγω έλλειψης ενημέρωσης, αδυναμίας προετοιμασίας και υποβολής ολοκληρωμένης πρότασης και έλλειψη εμπειρίας στην υλοποίηση και παρακολούθηση αυτής. Η ύπαρξη εξωτερικών συνεργατών και συμβούλων μπορεί εν μέρει να βοηθήσει ένα Δήμο στην διεκδίκηση πόρων, αυτό όμως συνήθως γίνεται αποσπασματικά, πολλές φορές επειδή απλά στους δικαιούχους μιας πρόσκλησης συμπεριλαμβάνονται και οι ΟΤΑ, χωρίς να υπάρχει ολοκληρωμένη προσέγγιση του προβλήματος, ούτε διασύνδεσή του με άλλους τομείς της τοπικής οικονομίας και χωρίς συνεργασία με όμορους Δήμους ή και την οικεία Περιφέρεια ώστε το πρόβλημα να αντιμετωπιστεί συλλογικά και ολοκληρωμένα.

## 5.2 Συμβολή των ΣΔΙΤ στη Τοπική Αυτοδιοίκηση

Οι πρωτοβάθμιοι Ο.Τ.Α. προκειμένου να επιτελέσουν αποτελεσματικά τον αναπτυξιακό τους ρόλο και να ανταποκριθούν στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των πολιτών χρειάζονται πρόσθετους πόρους, εξειδικευμένο προσωπικό, υποδομές, ώστε να δραστηριοποιηθούν σε νέους τομείς όπως η απασχόληση, η προστασία του περιβάλλοντος, η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών. Από την εμπειρία υλοποίησης του προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ" αναδείχθηκε πληθώρα παθογενειών του συστήματος δημόσιας διοίκησης. Σήμερα έχει επέλθει ωριμότητα στην προσέγγιση των ΣΔΙΤ από τους Ο.Τ.Α. και τους φορείς τους και έχουν δημιουργηθεί νέα δεδομένα με την χρηματοπιστωτική κρίση στη χώρα μας.

Λόγω της μείωσης του ΠΔΕ, των κοινοτικών κονδυλίων, του περιορισμού των δημόσιων οικονομικών και με στόχο την αποδέσμευση ιδιωτικών κεφαλαίων και την αποφυγή δανεισμού, οι Ο.Τ.Α. οδηγήθηκαν στην αναζήτηση νέων πόρων και εναλλακτικών μορφών χρηματοδότησης, ώστε να μπορέσουν να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες, να παρέχουν νέες, να δημιουργήσουν νέες υποδομές και να εκσυγχρονίσουν τις υφιστάμενες προς όφελος των τοπικών κοινωνιών(Ελισάβετ Πρέζα, 2014).

Σημαντικός παράγοντας στην ορθολογική αξιοποίηση των ιδιωτικών επενδύσεων θεωρείται η ύπαρξη εξειδικευμένου προσωπικού από πλευράς δημοσίου, η οικονομική και κοινωνική οργάνωση, το επιχειρηματικό πνεύμα, ώστε οι επενδύσεις να έχουν παραγωγικό χαρακτήρα και να διευρύνουν τα παραγωγικά όρια της οικονομίας.

Κατά γενική ομολογία η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων αποτέλεσε καινοτόμο στρατηγική στη διαχείριση των δημοσίων επενδύσεων και συνέβαλλε εμμέσως στην ενίσχυση των δημοσιονομικών θεσμών όπως το φορολογικό σύστημα, η διαχείριση του δημοσίου χρέους και του ελλείμματος(Βαβούρας Ι., Μανωλάς Γ., 2006).



Ο ιδιώτης προσφέρει εκτός από τη χρηματοδότηση, την τεχνογνωσία, το εξειδικευμένο προσωπικό και τον εξοπλισμό. Το δημόσιο από πλευράς του ασκεί εποπτεία για την ορθή εκτέλεση της σύμβασης, εξομαλύνει νομοθετικά, διοικητικά και εκτελεστικά ζητήματα, παρέχει τα περιουσιακά στοιχεία, κτίρια ή εκτάσεις, τα οποία δεν διαθέτει ο ιδιωτικός τομέας.

Κυριότερο πλεονέκτημα των ΣΔΙΤ θεωρείται η ορθολογική κατανομή κινδύνων, η οποία μείωσε το κόστος λειτουργίας του δημοσίου τομέα, ενώ η μεταβίβαση παροχής υπηρεσιών στο ιδιωτικό τομέα αντιστάθμισε την χαμηλή παραγωγικότητα. Με τις ΣΔΙΤ αξιοποιήθηκαν μη λειτουργικές υποδομές του δημοσίου, εφόσον το κόστος επισκευής και λειτουργίας αυτών μετατοπίστηκε στον ιδιωτικό τομέα, έγινε πιο αποτελεσματική διαχείριση της ανεκμετάλλευτης περιουσίας του δημοσίου και εξοικονομήθηκαν πόροι.

Μέσω των ΣΔΙΤ οι Δήμοι και το δημόσιο αγοράζουν υπηρεσίες από τον ιδιωτικό τομέα για αρκετά χρόνια και ουσιαστικά αλλάζει ο ρόλος τους, καθώς πλέον ελέγχουν τη σωστή τήρηση των συμβατικών προδιαγραφών από τον ιδιώτη.

Έμμεση επίπτωση της εφαρμογής των ΣΔΙΤ θεωρείται η δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την ανάληψη επενδυτικών δράσεων με απώτερο σκοπό τη δημιουργία όρων οικονομικής ανάπτυξης. Επενδύσεις οι οποίες αφορούν την εκπαίδευση, τις νέες τεχνολογίες, τη βελτίωση των υποδομών, την έρευνα έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία θετικών όρων ανάπτυξης, αναβάθμιση του παραγωγικού συστήματος της οικονομίας και συνεπώς βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

Σε κοινωνικό επίπεδο οι επιπτώσεις των ΣΔΙΤ έχουν σχέση κυρίως με την απασχόληση. Οι δυσμενείς οικονομικές συνθήκες οδήγησαν σε αύξηση των ποσοστών ανεργίας και άρα η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας μέσω των επενδύσεων των κεφαλαίων ιδιωτών οδηγεί σε αύξηση παραγωγικότητας της εργασίας.

Στα έργα αναπτυξιακού χαρακτήρα σημαντικό ρόλο έχει η προστασία του περιβάλλοντος η οποία και αποτυπώνεται με μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κατά το σχεδιασμό της επένδυσης, οι οποίες και συνοδεύουν το έργο.

Τα περισσότερα έργα ΣΔΙΤ είναι μη ανταποδοτικού χαρακτήρα και αφορούν σε κατασκευές σχολικών κτιρίων ή κτιρίων στέγασης δημοσίων υπηρεσιών (όπως νοσοκομεία), γεγονός που γεννά αντιδράσεις, λόγω της δέσμευσης μεγάλων ποσών του ΠΔΕ. Το δημόσιο αναγκάζεται να πληρώνει για τα επόμενα έτη ένα είδος "ενοικίου" στον ιδιώτη δεσμεύοντας και τις επόμενες γενεές. Οι επικριτές της μεθόδου ΣΔΙΤ αναφέρουν και πληθώρα δυσκολιών κατά την υλοποίηση των συμβάσεων, γεγονός που αποδεικνύεται και από την εμπειρία των ήδη υλοποιημένων. Ο δημόσιος τομέας καθυστερεί στην διαγωνιστική διαδικασία που περιλαμβάνει την αξιολόγηση των κατατεθειμένων φακέλων, ενώ ο ιδιωτικός τηρεί επιφυλακτική στάση με μεμονωμένες και διστακτικές κινήσεις.

### **5.3 Η εμπειρία της μέχρι τώρα εφαρμογής των ΣΔΙΤ στην Ελληνική Τοπική Αυτοδιοίκηση**

Η Τ.Α. μετά την εμπειρία του προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ και την ανάδειξη όλων των παθογενειών της δημόσιας διοίκησης υπήρξε εξαιρετικά επιφυλακτική ως προς τον θεσμό των ΣΔΙΤ. Οι δήμοι δεν διαθέτουν τους απαραίτητους επιστημονικούς, τεχνικούς και διαχειριστικούς μηχανισμούς για την προετοιμασία, διαχείριση και υλοποίηση των συμβάσεων. Θα πρέπει να υποστηριχθεί με επιστημονικές και τεχνικές υποδομές για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις νέες προκλήσεις.

Η δυσπιστία εκ μέρους των πολιτών για το ενδεχόμενο παροχής μιας δημόσιας υπηρεσίας κοινωφελούς χαρακτήρα από έναν ιδιώτη ή της "συνιδιοκτησίας" ενός δημόσιου περιουσιακού στοιχείου από τον ιδιώτη, είναι το κυριότερο πρόβλημα στην εφαρμογή των ΣΔΙΤ. Η τοπική κοινωνία-συνήθως λόγω πλημμελούς ενημέρωσης-αντιδρά στην παραχώρηση στον ιδιώτη της λειτουργίας και διαχείρισης μιας υποδομής και αντιμετωπίζει με φόβο την παροχή μιας υπηρεσίας από έναν ιδιώτη, θεωρώντας ότι οδηγείται σε ιδιωτικοποίηση. Υπηρεσίες όπως η παιδεία, η υγεία, το νερό είναι συνυφασμένες με τον δημόσιο τομέα.

Παρά την προσπάθεια δημιουργίας ανταγωνισμού και υλοποίησης των διαδικασιών με διαφάνεια, ο μικρός αριθμός των εταιρειών που δύναται να συμμετέχει προβληματίζει τη δημοτική αρχή, η οποία συχνά κατηγορείται για επιλεκτική μεταχείριση. Είναι γνωστό ότι το κόστος συμπιέζεται με τη δημιουργία υγιούς ανταγωνισμού και όχι μεταξύ λίγων-οικονομικά πανίσχυρων ενδιαφερομένων.

Εξέχων πρόβλημα αποτελεί και η μικρή κοινωνική αποδοχή έργων ΣΔΙΤ, καθώς η πλειονότητα των πολιτών θεωρεί ότι λόγω του υψηλού κόστους του έργου και των απαιτήσεων του ιδιώτη, θα κληθεί να πληρώσει ακριβότερα, είτε την υποδομή, είτε την υπηρεσία. Αυτό έχει εδραιωθεί στην τοπική κοινωνία μετά την παραχώρηση μεγάλων οδικών αξόνων σε ιδιωτικές εταιρείες οι οποίες ανέβασαν υπέρογκα τα ποσά των διοδίων. Ας πάρουμε ως παράδειγμα το Νομό Φθιώτιδας οποίος με την ΠΑΘΕ απέκτησε πέντε σταθμούς διοδίων στη διαδρομή Αθήνα-Θεσ/κη, ενώ με την ολοκλήρωση του Ε65 θα έρθουν και άλλοι σταθμοί.

Οι δημοτικές αρχές από την πλευρά τους διακρίνονται από διστακτικότητα εξαιτίας της εξαιρετικά χρονοβόρας και κοστοβόρας διαδικασίας ανάδειξης του αναδόχου, η οποία περιλαμβάνει πολύπλοκες μελέτες από ειδικούς επιστήμονες και σωρεία προπαρασκευαστικών μελετών, διακηρύξεις οι οποίες προσβάλλονται με σειρά ενστάσεων από τις εταιρείες, δυστοκία του δημοσίου στην εξέταση των ενστάσεων και στην αξιολόγηση των φακέλων των αναδόχων.

Η έλλειψη ισχυρής οργανωτικής δομής των Δήμων η οποία να δύναται να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα και τις απαιτήσεις υλοποίησης και διαχείρισης μιας τέτοιας σύμβασης, καθώς και η απουσία ισχυρής διαπραγματευτικής "κουλτούρας" αποτέλεσαν ανασταλτικούς παράγοντες για την ευρεία εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Τ.Α. Τα στοιχεία

αυτά απουσιάζουν τόσο από την Ελληνική οικονομία όσο και από την πολιτική συμπεριφορά. Η ύπαρξη υποστηρικτικών δομών με γνώσεις, εμπειρία και ευελιξία-ειδικά στα αρχικά στάδια-κρίνεται απαραίτητη για την Τ.Α. λόγω της μεγάλης διασποράς όσο αφορά σε πληθυσμιακά, οικονομικά, κοινωνικά επιχειρησιακά δεδομένα(Γκέκας, 2016).

Πολλοί Δήμοι, ειδικά οι μικροί με κυριότερο παράδειγμα αυτό των νησιωτικών, αδυνατούν να καλύψουν το υψηλό κόστος διαχείρισης(νομικό, οικονομικό, τεχνικό) που προκύπτει από την έναρξη μέχρι την τελική επιλογή του αναδόχου. Σε αυτές τις περιπτώσεις η επιλογή των ΣΔΙΤ σαν τρόπος υλοποίησης έργων δεν πρέπει να είναι μονολιθική, αλλά θα πρέπει να εξετάζονται και εναλλακτικές όπως οι διαδημοτικές συνεργασίες πριν την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.

Περαιτέρω, η έναρξη της διαδικασίας μέχρι την παραλαβή του έργου και τη λειτουργία του πολλές φορές απέχει περισσότερο από δύο χρόνια, οπότε τα αποτελέσματα αργούν να γίνουν αντιληπτά από την κοινωνία.

Η αποπληρωμή των μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ μέσω του προϋπολογισμού του Δήμου, η οποία δεσμεύει και τις επόμενες γενεές, στερεί από τους Δήμους μεγάλα χρηματικά ποσά τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να καλύψουν άλλες ανάγκες. Η μετακύλιση του κόστους στις επόμενες γενεές βρήκε πολλούς πολέμιους με κυριότερο επιχείρημα την αδυναμία των επόμενων γενεών να υλοποιήσουν έργα, λόγω αποπληρωμής αυτών που υλοποιούμε σήμερα.

Όσο αφορά στα ανταποδοτικά έργα η παραχώρηση των δημοτικών τελών στον ιδιώτη, οι ενδεχόμενες αυξήσεις τους και η μη είσπραξη έστω ενός μικρού μέρους τους από το Δήμο, προβληματίζει τις δημοτικές αρχές καθώς πιστεύουν ότι δε θα μπορούν να υλοποιήσουν οποιοδήποτε έργο-έστω μικρό-ανταποδοτικού χαρακτήρα.

Τέλος, οι υπάλληλοι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι σε μεγάλο ποσοστό εναντίον του θεσμού, φοβούμενοι ενδεχόμενη απώλεια θέσεων εργασίας, αρχής γενομένης από την αποκομιδή των απορριμμάτων. Ήδη σε πολλούς Δήμους, ένα μεγάλο κομμάτι της υπηρεσίας καθαριότητας έχει ανατεθεί σε ιδιώτες, με κύριο επιχείρημα την αδυναμία των δήμων να ανταποκριθούν χωρίς επάρκεια προσωπικού και κονδύλια για τη συντήρηση και λειτουργία των οχημάτων.

Όλα τα παραπάνω αφορούν τις μέχρι τώρα δογματικές αντιλήψεις αφενός για την αμιγή δημόσια χρηματοδότηση της παραγωγής, συντήρησης και λειτουργίας των έργων ιδιοκτησίας του κράτους, αφετέρου της αποεπένδυσης, αποκρατικοποίησης, απελευθέρωσης της δημόσιας περιουσίας και των πάσης φύσεως έργων κοινωνικού εξοπλισμού και κοινής ωφελείας. Η δόμηση μιας καινούργιας σχέσης μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, η οποία να είναι επωφελής και για τα δύο μέρη, με ορθολογική κατανομή των κινδύνων θα προκύψει από την όσμωση των παραπάνω αντιλήψεων. Μέχρι σήμερα οι ΣΔΙΤ είναι ότι καλύτερο έχει να επιδείξει η επιστημονική, τεχνολογική, τεχνική, διαχειριστική, οικονομική, νομική, ποιοτική και ταχεία μέθοδος παραγωγής μεγάλων και σύνθετων έργων υψηλών απαιτήσεων, καθώς και έργων νέας

γενιάς μεγάλης χωρικής και υπερτοπικής εμβέλειας(Γαλιώτος, 2013). Πρόκειται για μια συνεργασία αμοιβαίου οφέλους, χωρίς ιδιωτικοποίηση και αποκρατικοποίηση των έργων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΥΛΙΔΑΣ

#### 6.1 Ο Δήμος Στυλίδας. Οργάνωση και λειτουργία.

Ο Δήμος Στυλίδας εκτείνεται στο βορειοανατολικό τμήμα της Περιφερειακής Ενότητας Φθιώτιδας σε απόσταση περίπου 17 χ.λ.μ. από την πόλη της Λαμίας και 225 χ.λ.μ. από την Αθήνα. Η έκταση του Δήμου ανέρχεται στα 463,9 τ.χ.λ.μ. και αντιπροσωπεύει το 10,5% της συνολικής έκτασης της Περιφερειακής Ενότητας, ενώ εμφανίζει πυκνότητα πληθυσμού περίπου 31,7 κατοίκων ανά τ.χ.λ.μ.

Αποτελείται από δεκαεπτά(17) χωριά-της έδρας του Δήμου συμπεριλαμβανομένης- με συνολικό πληθυσμό 14.686 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ενώ το 34,69% κατοικεί στην έδρα του Δήμου. Εκτός των δημοτικών διαμερισμάτων υπάρχουν και παραθαλάσσιοι οικισμοί οι οποίοι κατοικούνται κυρίως το καλοκαίρι.

Οι κάτοικοι του Δήμου ασχολούνται κυρίως με την καλλιέργεια της ελιάς και την αλιεία, λόγω του εκτενούς μετώπου του Δήμου στο Μαλιακό Κόλπο. Επίσης, αρκετοί ασχολούνται και με τουριστικές επιχειρήσεις-καταστήματα εστίασης, καταλύματα, θαλάσσια σπορ-τους καλοκαιρινούς μήνες.

Τους θερινούς μήνες η περιοχή δέχεται πληθώρα επισκεπτών, πολλοί από αυτούς διαθέτουν εξοχικές κατοικίες σε κάποιο παραθαλάσσιο δημοτικό διαμέρισμα και άλλοι έρχονται απλά για να απολαύσουν τη θάλασσα στις πολλές παραλίες της Ανατολικής Φθιώτιδας.

Ο Δήμος απασχολεί 32 άτομα στις διοικητικές υπηρεσίες και 46 στο συνεργείο(εκ των οποίων οι 8 είναι με οκτάμηνη σύμβαση). Η διάρθρωση των υπηρεσιών περιλαμβάνει οκτώ τμήματα(οικονομικό, διοικητικό, τεχνική υπηρεσία, τμήμα περιβάλλοντος, τμήμα τοπικής ανάπτυξης, τμήμα κοινωνικών υπηρεσιών/παιδείας/αθλητισμού, τμήμα προγραμματισμού και το ΚΕΠ). Δεν έχει Ν.Π. πλην των δύο σχολικών επιτροπών.

Όσο αφορά στο επίπεδο εκπαίδευσης 14 υπάλληλοι είναι ΠΕ, 5 ΤΕ, 12 ΔΕ, οι υπόλοιποι είναι εργατοτεχνικό προσωπικό.

Οι δανειακές υποχρεώσεις του Δήμου-προερχόμενες από τα δάνεια των τριών προηγούμενων Δήμων που συνενώθηκαν-καλύπτουν το 40% του προϋπολογισμού του Δήμου. Σε συνδυασμό με τις δαπάνες λειτουργίας και μισθοδοσίας το ποσοστό φθάνει σε δυσθεώρητο ύψος με αποτέλεσμα τη δυνατότητα του Δήμου για κατασκευή υποδομών και παροχή υπηρεσιών να ελαχιστοποιείται.

Λόγω των παραπάνω δεδομένων η Δημοτική Αρχή αδυνατεί να υλοποιήσει έργα τα οποία κρίνονται επιτακτικά για την ανάπτυξη τη περιοχής και να πραγματοποιήσει τους στρατηγικούς στόχους του Ε.Π. του Δήμου. Ανάμεσα σε αυτούς είναι η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της διαφοροποίησης της παραγωγικής βάσης με την ανάπτυξη

νέων δραστηριοτήτων, η ενίσχυση της απασχόλησης των νέων, η αξιοποίηση της γεωγραφικής εγγύτητας με τα αστικά κέντρα Λαμίας και Βόλου, η ανάπτυξη ποιοτικού και πιστοποιημένου αγροδιατροφικού τομέα μέσω της ενίσχυσης των κλάδων της γεωργίας, της κτηνοτροφίας, της αλιείας και της μελισσοκομίας.

Οι ΣΔΙΤ δύνανται να βοηθήσουν στην υλοποίηση των στόχων αυτών με ταυτόχρονη αξιοποίηση ανενεργών υποδομών του Δήμου-όπως τα κτίρια της πρώην εταιρείας τυποποίησης ελαιών ΔΑΝΕΞ- και την αξιοποίηση του εκτενούς παραλιακού μετώπου του Δήμου. Η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων θα ενισχύσει την επιχειρηματικότητα και την απασχόληση στην περιοχή, ενώ ταυτόχρονα θα δοθούν κίνητρα για ενίσχυση της μεταποίησης, του τουρισμού και του πολιτισμού. Ο Δήμος ως κύριος υπεύθυνος της άσκησης αναπτυξιακής πολιτικής στα στενά γεωγραφικά πλαίσια της τοπικής κοινωνίας, οφείλει να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες του νέου αυτού χρηματοδοτικού εργαλείου και να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή του στην πράξη. Αυτό συνεπάγεται επαρκή ενημέρωση των υπαλλήλων του, στελέχωση με εξειδικευμένο προσωπικό και δημιουργία αισθήματος ασφάλειας προς τους πολίτες για την αποδοχή ενός έργου ΣΔΙΤ. Επίσης, θα πρέπει να εξασφαλίσει την επαρκή συνεργασία και τη διαρκή υποστήριξη φορέων του Κράτους. Η αίσθηση που αποκόμισε η γράφουσα μετά την επικοινωνία με άλλους Δήμους ήταν ότι η ύπαρξη των ΣΔΙΤ είναι μεν γνωστή στους Ο.Τ.Α. αλλά υστερούν στην επιτυχή εφαρμογή τους συγκριτικά με φορείς του κεντρικού κράτους. Ο σκεπτικισμός από πλευράς ηγεσίας κάποιων Δήμων σε συνδυασμό με την έλλειψη κατάλληλα επιμορφωμένου ανθρώπινου δυναμικού και υλικοτεχνικού εξοπλισμού, τους καθιστά ευάλωτους και αδύναμους να προβούν στην υλοποίηση επενδυτικών δραστηριοτήτων. Κρίσιμη θεωρείται και η διαπίστωση της γράφουσας αδυναμίας πολλών Ο.Τ.Α. να συμβαδίσουν με τις νέες τεχνολογικές, οικονομικές και αναπτυξιακές εξελίξεις, γεγονός που τους κρατά δέσμιους της οικονομικής εξάρτησης από την κεντρική διοίκηση. Η αναπτυξιακή πρόοδος των Ο.Τ.Α. προϋποθέτει οικονομικά εύρωστους και διοικητικά και πολιτικά ανεξάρτητους Δήμους. Η υλοποίηση υποδομών και η παροχή υπηρεσιών δε μπορεί να παύσει ακόμα και σε περιόδους οικονομικής κρίσης και οι ΣΔΙΤ αποτελούν επιλογή με πολλά πλεονεκτήματα, εφόσον επιμεριστούν ορθολογικότερα οι κίνδυνοι στα δύο εμπλεκόμενα μέρη.

## **6.2 Δίκτυο ηλεκτροφωτισμού του Δήμου, λειτουργία και συντήρηση.**

Στους δρόμους και τις πλατείες του Δήμου υπάρχει σύστημα οδοφωτισμού με συμβατικούς λαμπτήρες, το οποίο μεταξύ άλλων είναι ενεργοβόρο, έχει χαμηλή απόδοση και μικρή διάρκεια ζωής λαμπτήρων. Ο συνολικός αριθμός λαμπτήρων στο Δήμο-κατόπιν αποτύπωσής του από την τεχνική υπηρεσία-είναι 7.236 φωτιστικά.

Σήμερα ο Δήμος λειτουργεί με 46 συνολικά άτομα εργατοτεχνικό προσωπικό εκ των οποίων 28 μόνιμοι(7 οδηγοί, 2 χειριστές μηχανημάτων, 5 τεχνιτών ύδρευσης, 2 εργατών γενικών καθηκόντων και 12 εργάτες καθαριότητας), 5 εργαζομένους Ι.Δ.Α.Χ.(2 τεχνίτες, 1 χειριστής Μ.Ε.,1 οδηγός και 1 εργάτης) 6 καθαρίστριες σχολείων και 8 εργαζομένους

Ι.Δ.Ο.Χ. Η υπηρεσία ηλεκτροφωτισμού δεν έχει κανέναν υπάλληλο, ούτε καν ηλεκτρολόγο. Ετησίως προσλαμβάνεται με οκτάμηνη σύμβαση ένας ηλεκτρολόγος και για τα δεκαεπτά χωριά του Δήμου.

Για τη συντήρηση του δικτύου ο Δήμος σε συνεργασία με τον υπεύθυνο του συνεργείου, ενημερώνεται για τις βλάβες του δικτύου και για τις καμένες λάμπες οι οποίες χρήζουν αντικατάστασης. Οι Πρόεδροι των Δημοτικών Διαμερισμάτων καταγράφουν τις ανάγκες των χωριών τους, οι οποίες καταχωρούνται από τον υπεύθυνο του συνεργείου και διαβιβάζονται στον ηλεκτρολόγο.

Κάθε χρόνο γίνεται προμήθεια ειδών φωταγωγήσεων και λοιπών ηλεκτρολογικών υλικών για την κάλυψη των αναγκών του Δήμου. Η διαγωνιστική διαδικασία-συμπεριλαμβανομένων των ενστάσεων- συνήθως διαρκεί δύο μήνες μέχρι την τελική ανάδειξη του αναδόχου. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα πολλές βλάβες που συμβαίνουν το διάστημα αυτό να μην μπορούν να διορθωθούν λόγω έλλειψης υλικών.

### **6.3 Προβλήματα παροχής της υπηρεσίας.**

Το σύστημα οδοφωτισμού των δρόμων και των πλατειών ενός Δήμου είναι ένα από τα πλέον σημαντικά για τη λειτουργία μιας πόλης και οι κάτοικοι αποδίδουν εξαιρετική σημασία στη σωστή λειτουργία του. Ο σωστός φωτισμός παρέχει καλύτερη ορατότητα στους οδηγούς, διευκολύνοντάς τους να διακρίνουν τις πινακίδες του Κ.Ο.Κ., τις διασταυρώσεις και τις διαβάσεις πεζών, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος. Επιπλέον, οι πεζοί μπορούν να κυκλοφορούν με ασφάλεια στους δρόμους της πόλης ειδικά τις νυκτερινές ώρες.

Είναι προφανές ότι σε ένα Δήμο με δεκαεπτά(17) χωριά, ο οποίος εκτείνεται σε ολόκληρο το Ανατολικό Τμήμα του Νομού, οι ανάγκες είναι ιδιαίτερα αυξημένες και οι απαιτήσεις των πολιτών συνεχείς. Η αύξηση του πληθυσμού κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και η αυξημένη τουριστική κίνηση επιτείνει τις ανάγκες.

Οι συχνές βλάβες-κυρίως από λάμπες που καίγονται-αποτελούν ένα συνεχές πρόβλημα και πηγή αιτημάτων και παραπόνων από τους κατοίκους. Η αντικατάστασή τους από το συνεργείο ηλεκτροφωτισμού του Δήμου, είναι μια από τις πλέον συνήθεις απαιτήσεις των δημοτών και ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα για τη Δημοτική Αρχή, καθώς με τη συνταξιοδότηση του μόνιμου ηλεκτρολόγου του Δήμου και την απαγόρευση προσλήψεων μόνιμου προσωπικού, δεν υπάρχει η δυνατότητα αντικατάστασής του. Η ανάγκη καλύπτεται με πρόσληψη έκτακτου προσωπικού με οκτάμηνη σύμβαση, μεταξύ αυτών και ενός ηλεκτρολόγου. Είναι φανερό ότι η ύπαρξη ενός μόνο συμβασιούχου ηλεκτρολόγου- για χρονικό διάστημα μόνο οκτώ μηνών-δεν δύναται να καλύψει τις ανάγκες ενός Δήμου με δεκαεπτά δημοτικά διαμερίσματα και 7.236 φωτιστικά σώματα.

Πλέον της αντικατάστασης των καμένων λαμπτήρων συχνές είναι οι βλάβες στο δίκτυο, ειδικά τους θερινούς μήνες όπου η περιοχή δέχεται πληθώρα επισκεπτών. Συχνά

παρατηρείται το φαινόμενο οι κάτοικοι-ειδικά των πιο απομακρυσμένων χωριών-αγανακτισμένοι από την πολύμηνη αναμονή να προσφεύγουν στις εγκαταστάσεις του συνεργείου ζητώντας τον λαμπτήρα από το φωτιστικό σώμα που βρίσκεται έξω από το σπίτι τους ή στη γειτονιά τους, αναλαμβάνοντας οι ίδιοι την αντικατάστασή του, γεγονός που ελλοχεύει κινδύνους για την ίδια τους τη ζωή.

Το κόστος συντήρησης των συμβατικών λαμπτήρων συνήθως ξεπερνά τα είκοσι(20) ευρώ ανά έτος. Πλέον του κόστους συντήρησης, σημαντικό κόστος για το Δήμο αποτελεί και η ετήσια προμήθεια ειδών φωταγωγήσεων και λοιπών ηλεκτρολογικών υλικών, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες.

Σε ενεργειακό επίπεδο οι συμβατικοί λαμπτήρες(πυρακτώσεως, φθορισμού, αλογόνου) έχουν απαιτήσεις σε συντήρηση λόγω μικρής διάρκειας ζωής, υπερθερμαίνονται, εάν αναβοσβήνουν συχνά μειώνεται περαιτέρω η διάρκεια ζωής τους, σε περίπτωση ύπαρξης υδραργύρου χρήζουν ειδικής μεταχείρισης, με τη πάροδο ορισμένου χρόνου λειτουργίας μειώνεται η φωτεινότητά τους με αποτέλεσμα να μην είναι λειτουργικές και η ενεργειακή κατηγορία τους συχνά είναι Β ή C. Επιπλέον, δεν προσφέρουν ιδιαίτερα σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας.

Εκτός των παραπάνω προβλημάτων στην παροχή της υπηρεσίας, αναδύεται και μια κύρια περιβαλλοντική επίπτωση, αυτή της κατανάλωσης ενέργειας από τον οδικό φωτισμό και των συνακόλουθων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Άλλες σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις μπορεί να θεωρηθούν η ρύπανση του εδάφους, των υδάτων, του ατμοσφαιρικού αέρα, από τη χρήση επικίνδυνων υλικών όπως υδράργυρος. Αξιόλογη θεωρείται και η φωτορύπανση από τον οδικό φωτισμό.

## **6.4 Εναλλακτικοί τρόποι παροχής της υπηρεσίας**

Οι Ο.Τ.Α. χρηματοδοτούνται με τους ακόλουθους τρόπους:

1. Από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων(ΠΔΕ)
2. Από τη Συλλογική Απόφαση Τοπικής Αυτοδιοίκησης(ΣΑΤΑ)
3. Από τη Συλλογική Απόφαση Έργου(ΣΑΕ 055)
4. Από τον Αναπτυξιακό Νόμο
5. Από πόρους του προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ" το οποίο πλέον έληξε.
6. Για τα έργα που είναι ενταγμένα σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα από την Ε.Ε. με το ποσό της εθνικής συμμετοχής
7. Από πόρους των Ε.Π. είτε Τομεακών, είτε Περιφερειακών, από το Ταμείο Συνοχής κ.α.
8. Από το δανεισμό είτε από το Τ. Π. & Δανείων , είτε από Τράπεζες.

Το ύψος των παραπάνω ποσών διαφοροποιείται από έτος σε έτος καθώς εξαρτάται και από τη δημοσιονομική κατάσταση της χώρας με συνεχώς πτωτικές τάσεις. Αποτέλεσμα



αυτών είναι η κατάρτιση ελλειμματικών προϋπολογισμών στους οποίους απουσιάζουν τα αναπτυξιακά έργα ή τα έργα που αφορούν υπηρεσίες.

Η επιλογή σύναψης δανείου εκ μέρους του Ο.Τ.Α. προκειμένου να χρηματοδοτήσει επενδυτικά προγράμματα, οδήγησε τους Δήμους σε υπερχρέωση και πιστοληπτική υποβάθμιση με συνέπεια την αδυναμία εξυπηρέτησης των δανείων τους.

Οι δυσμενείς συνθήκες άντλησης ρευστότητας κυρίως λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης, οδήγησε σε διερεύνηση εναλλακτικών μορφών υλοποίησης των έργων, σε αναζήτηση πόρων οι οποίοι δημιουργούν συνθήκες μόχλευσης των υφιστάμενων κεφαλαίων, με απώτερο σκοπό τον πολλαπλασιασμό τους.

Επιπλέον, στην Ελλάδα υπάρχει κενό στην αγορά σε ακμάζουσα βιομηχανία η οποία να μπορεί να διαχειριστεί υποδομές και εγκαταστάσεις και να είναι ικανή να παρέχει σωστή και μακροπρόθεσμη λειτουργία και συντήρηση αυτών. Τα περισσότερα προβλήματα και οι κίνδυνοι εμφανίζονται στη φάση της λειτουργίας και της συντήρησης. Από πλευράς δημοσίου τομέα δεν τίθεται θέμα αναγνώρισης της ύπαρξης κέρδους για τον ιδιωτικό τομέα, ειδικά από τη στιγμή που σε διεθνές επίπεδο υπάρχει έντονος ανταγωνισμός για τα χρήματα και την τεχνογνωσία([www.bhcc.gr](http://www.bhcc.gr), τελευταία επίσκεψη 20.01.2017).

Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε έντονη δραστηριοποίηση του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή ή και διαχείριση δημοσίων έργων που αφορούν κυρίως μεγάλα έργα υποδομών συγκεκριμένων τομέων της οικονομίας. Η μορφή σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που ακολουθήθηκε κατά κόρον στην Ελλάδα, περιλαμβάνει την κατασκευή από τον ιδιώτη του έργου, βάσει των προδιαγραφών που έχουν συμφωνηθεί με το Δημόσιο, ενώ στη συνέχεια συντηρεί και λειτουργεί (ενίοτε διατηρεί και την κυριότητα) το έργο για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, μετά τη λήξη του οποίου μεταβιβάζει τη λειτουργία του (ή την κυριότητά του) στο Δημόσιο.

Οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας κυρίως σε τομείς της εθνικής οικονομίας όπου η απελευθέρωση της αγοράς είναι είτε ανέφικτη ή μη επιθυμητή. Οι συμπράξεις αυτές είναι επιθυμητές σε πολλές περιπτώσεις ούτως ώστε να αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας εκείνες τις δραστηριότητες για τις οποίες παρουσιάζει πλεονέκτημα έναντι του Δημοσίου σε σχέση με το κόστος, το χρόνο υλοποίησης και την ποιότητα του αποτελέσματος.

Η έλλειψη συγκεκριμένου και σαφούς νομοθετικού πλαισίου περί συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ήταν το βασικότερο πρόβλημα μέχρι τα μέσα του 2005 οπότε και αντιμετωπίστηκε με την ψήφιση του Νόμου 3389/2005 (αφορά μικρά έργα προϋπολογισμού μέχρι € 200 εκ, για μεγαλύτερα χρειάστηκαν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις όπως συνέβη και με την Αττική Οδό, τη Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος). Σε αυτό το νόμο καθορίζονται επακριβώς οι διαδικασίες ανάθεσης για την επιλογή του ιδιωτικού εταίρου που θα υπογράψει τη

σύμβαση σύμπραξης, καθώς και το γενικό περιεχόμενο αυτής. Επίσης, βάσει της νομοθεσίας, δεν προβλέπεται η μεταβίβαση της κυριότητας παγίων του Δημοσίου σε ιδιώτες, παρά μόνο της λειτουργίας τους για κάποια δεδομένη χρονική περίοδο.

Τα σημαντικότερα έργα που έχουν υλοποιηθεί στην Ελλάδα με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ήταν έργα υψηλού προϋπολογισμού και αφορούσαν υποδομές. Τα πιο χαρακτηριστικά είναι η Αττική Οδός, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η ΠΑΘΕ και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», έργα που υλοποιήθηκαν με εφαρμογή συμβάσεων παραχώρησης (σύμφωνα με το παλαιό νομικό πλαίσιο που ίσχυε μέχρι τα μέσα του 2005). Επίσης, σύμφωνα με τον Οδηγό ΣΔΙΤ, Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, Υπουργείο Οικονομικών, (ανακτήθηκε στις 03.01.2017 από [www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr)) έχει πραγματοποιηθεί μια σειρά μικρότερων έργων με συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού φορέα, όπως έργα κατασκευής σταθμών αυτοκινήτων, λιμενικών έργων, ενεργειακών έργων και άλλων έργων με συνεργασία Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ιδιωτών (13 έργα έως τον Ιούλιο του 2016).

## **6.5 Επιλογή τρόπου παροχής της υπηρεσίας**

Η επιλογή υλοποίησης του έργου μέσω ΣΔΙΤ έγινε λαμβάνοντας υπόψη σειρά παραγόντων οι οποίοι θα καθορίσουν την επιτυχή έκβαση της σύμπραξης. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει πως η πολιτική βούληση για την ανάπτυξη έργων ΣΔΙΤ, το κατάλληλο νομοθετικό και οικονομικό πλαίσιο, η επιλογή έργων που εντάσσονται σε ευρύτερο στρατηγικό σχεδιασμό ανάπτυξης, η εκδήλωση ενδιαφέροντος από πλευρά του ιδιωτικού τομέα, η αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας, η βελτίωση της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας με την πάροδο του χρόνου και η ανάπτυξη ευρύτερου κλίματος συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για την επιτυχία των έργων που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ (Καλογήρου Ι., 2007).

Ο πρώτος και κύριος παράγοντας είναι η εκδήλωση ενδιαφέροντος από μέρους του ιδιωτικού τομέα. Το έργο θα πρέπει να είναι επιχειρηματικά ελκυστικό, χωρίς πολυπλοκότητα στη κατασκευή και λειτουργία του. Επίσης, θα πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμο, δηλαδή να έχουμε θετική σχέση κόστους-οφέλους και να υπάρχει σαφής προσδιορισμός των πόρων, των διαδικασιών και του τρόπου κατασκευής, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου σε περίπτωση παραχώρησής του για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η σύμβαση σύμπραξης θα πρέπει να επιμερίζει τους κινδύνους και το ρίσκο τόσο για το δημόσιο όσο και για τον ιδιωτικό τομέα και να προβλέπει τη σύσταση κατάλληλων ομάδων εργασίας (υπηρεσιακοί παράγοντες και σύμβουλοι).

Όσο αφορά στα χρηματοοικονομικά κριτήρια αξιολόγησης σημαντικό θεωρείται το ποσό της επένδυσης, το κόστος λειτουργίας και τα οικονομικά αποτελέσματα του έργου, τα οποία πρέπει να υπολογιστούν κατά τη διαδικασία διερεύνησης του τρόπου υλοποίησης του έργου. Περαιτέρω, η δημιουργία θέσεων εργασίας, η διατήρηση και προστασία του

περιβάλλοντος της περιοχής θεωρούνται σημαντικά στην επιλογή του τρόπου υλοποίησης του έργου.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω η Δημοτική Αρχή προτίθεται να παραχωρήσει το δίκτυο του οδοφωτισμού- με κύριο σκοπό την εξοικονόμηση ενέργειας- σε ιδιώτη ανάδοχο ο οποίος αφενός θα αναλάβει το κόστος προμήθειας και εγκατάστασης φωτιστικών και λαμπτήρων τεχνολογίας LED, αφετέρου θα μεριμνά για τη συντήρηση και λειτουργία του για τα επόμενα δώδεκα έτη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ**

### **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

#### **7.1 Οικονομική ανάλυση**

##### **7.1.1 Βάσεις υπολογισμού**

Προκειμένου να υπολογίσουμε τα οικονομικά χαρακτηριστικά του έργου γίνεται δεκτό ότι:

Η μέση τιμή της kwh σήμερα είναι 0,173 ευρώ.

1. Οι ετήσιες ώρες λειτουργίας του συστήματος είναι 4.015, κατά μέσο όρο 11 ώρες ημερησίως.
2. Η ονομαστική ισχύς των συμβατικών λαμπτήρων(πλην αυτών της οικονομίας) αυξάνεται κατά 20% για να καλύψει τις καταναλώσεις σε άλλα τμήματα του λαμπτήρα (ballast, κ.λπ.).
3. Το μέσο ετήσιο κόστος συντήρησης είναι περίπου 20,00 ευρώ ανά συμβατικό σώμα(εκτιμώντας ότι ανά φωτιστικό σώμα έχουμε μια επίσκεψη του συνεργείου ανά δεκαοκτώ μήνες).
4. Η ετήσια αύξηση του κόστους ενέργειας εκτιμάται σε 5% με βάση ιστορικά στοιχεία και αναμενόμενες εξελίξεις στο χώρο.

##### **7.1.2. Λαμπτήρες.**

Ο συνολικός αριθμός λαμπτήρων που υπάρχουν στο Δημοτικό φωτισμό ανέρχεται σε :  
7.236 φωτιστικά

Οι παραπάνω λαμπτήρες είναι κατανεμημένοι σε έξι (6) διακριτές ομάδες ως εξής:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1</b>			
<b>Τύπος, αριθμός και ονομαστική κατανάλωση λαμπτήρων.</b>			
α/α	Τύπος λαμπτήρων	Ποσότητα	Ονομαστική κατανάλωση(w)
1	Υψηλός φωτισμός με λαμπτήρα 250w Na	1.145	250
2	Υψηλός φωτισμός με λαμπτήρα 125w Hg	74	125
3	Υψηλός φωτισμός με λαμπτήρα 25w CFL	3.465	25
4	Χαμηλός φωτισμός με λαμπτήρα 160w Mh	20	160
5	Χαμηλός φωτισμός με λαμπτήρα 125w Hg	726	125
6	Χαμηλός φωτισμός με λαμπτήρα 25w CFL	1.806	25
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>7.236</b>	

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### **7.1.3. Κατανάλωση ενέργειας**

Για να υπολογίσουμε την ενέργεια που καταναλώνεται από το σύστημα που υπάρχει ήδη γίνεται δεκτό ότι:

1. Η πραγματική ισχύς που καταναλώνεται είναι περίπου 20% πάνω από τη συμβατική ισχύ των λαμπτήρων(όπως υπολογίζεται και στις μελέτες της ΔΕΗ και επιβεβαιώθηκε και από τις μετρήσεις που έγιναν σε φωτιστικά σώματα του Δήμου).
2. Η μέση ετήσια διάρκεια κατανάλωσης στη διάρκεια ενός έτους είναι 11 ώρες ή 4.015 ανά έτος.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7.2****Ετήσια κατανάλωση ενέργειας**

Τύπος λαμπτήρα	Αριθμός φωτιστικών	Ονομαστική κατανάλωση (w)	Πραγματική κατανάλωση (w)	Ώρες λειτουργίας (hr)	Ετήσια κατανάλωση (kw/h)
Na 250	1.145	250	300	4.015	1.379.152,50
Hg 125	74	125	150	4.015	44.566,50
CFL 25	3.465	25	25	4.015	347.799,38
Mh 160	20	160	192	4.015	15.417,60
Hg 125	726	125	150	4.015	437.233,50
CFL 25	1.806	25	25	4.015	181.277,25
Σύνολο	7.236				
<b>Ετήσια κατανάλωση ενέργειας :</b>	<b>2.405.446,73 kwh</b>				

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

Με βάση τα παραπάνω η ετήσια κατανάλωση ενέργειας υπολογίζεται σε 2.405.446,73 kWh και κατανέμεται ως εξής στις έξι (6) κατηγορίες λαμπτήρων.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3</b>			
<b>Κατανομή ετήσιας κατανάλωσης με συμβατικούς λαμπτήρες</b>			
A/A	Αριθμός φωτιστικών	Πραγματική κατανάλωση (kwh)	Ποσοστό Κατανάλωσης %
1	Υψηλός φωτισμός με λαμπτήρα 250w Na	1.379.152,50	57%
2	Υψηλός φωτισμός με λαμπτήρα 125w Hg	44.566,50	2%
3	Υψηλός φωτισμός με λαμπτήρα 25w CFL	347.799,38	14%
4	Χαμηλός φωτισμός με λαμπτήρα 160w Mh	15.417,60	1%
5	Χαμηλός φωτισμός με λαμπτήρα 125w Hg	437.233,50	18%
6	Χαμηλός φωτισμός με λαμπτήρα 25w CFL	181.277,25	8%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>2.405.447</b>	<b>100%</b>

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

#### **7.1.4. Συντήρηση του συστήματος**

Από στατιστικά στοιχεία αντίστοιχων Δήμων προκύπτει ότι για κάθε φωτιστικό σώμα έχουμε μια παρέμβαση του συνεργείου ηλεκτροφωτισμού περίπου κάθε 18 μήνες. Η

παρέμβαση αυτή αφορά είτε αλλαγή του λαμπτήρα ή επιδιόρθωση κάποιου από τα συστήματα του φωτιστικού σώματος. Συνυπολογίζοντας το μέσο κόστος αγοράς λαμπτήρων εκτιμούμε ότι το ετήσιο κόστος συντήρησης μεσοσταθμικά ανέρχεται σε περίπου 20,0 ευρώ ανά λαμπτήρα.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.4</b>			
<b>Ετήσια κατανάλωση ενέργειας με λαμπτήρες τεχνολογίας LED</b>			
<b>α/α</b>	<b>Αριθμός λαμπτήρων</b>	<b>Πραγματική ισχύς(w)</b>	<b>Ετήσια κατανάλωση(kwh)</b>
1	1.145	90	413.745,75
2	74	40	11.884,40
3	3.465	25	347.799,38
4	20	27	2.168,10
5	726	25	72.872,25
6	1.806	10	72.510,90
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>7.236</b>	<b>920.980,78</b>

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### **7.1.5. Εξοικονόμηση ενέργειας**

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς των παραγράφων 1.3 και 1.4 η εξοικονόμηση ενέργειας η οποία υπολογίζεται σε:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.5</b>			
<b>Εξοικονόμηση ενέργειας</b>			
<b>Σημερινή κατανάλωση</b>	<b>Νέα κατανάλωση</b>	<b>Διαφορά</b>	<b>Μείωση</b>
2.405.447 kwh	920.981 kwh	1.484.466 kwh	61,71%

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.



## 7.2 Κόστος λειτουργίας

### 7.2.1 Κόστος λειτουργίας υπάρχοντος συστήματος.

Το κόστος λειτουργίας του συστήματος συνιστάται από:

3. Το κόστος ενέργειας και
4. Το κόστος συντήρησης

Με βάση τα αναφερθέντα στις παραγράφους 1.3, 1.4, 1.5 και με σημερινή τιμή ενέργειας 0,173 €/Kwh, το κόστος λειτουργίας υπολογίζεται σε:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.6</b>		
<b>Κόστος λειτουργίας υπάρχοντος συστήματος</b>		
Κόστος ενέργειας:	416.142,28	€έτος
Κόστος συντήρησης:	144.720,00	€έτος
Σύνολο ετήσιο κόστος:	560.862,28	€έτος
Σύνολο 12ετίας(μέλλουσα αξία):	8.927.315,93 €	

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### 7.2.2 Κόστος λειτουργίας συστήματος τεχνολογίας LED

Με αντίστοιχο τρόπο υπολογίζεται το κόστος λειτουργίας του συστήματος LED μόνο που στην περίπτωση αυτή το κόστος συντήρησης είναι πρακτικά αμελητέο, έτσι με βάση τα στοιχεία της παραγράφου 1.3 το κόστος λειτουργίας υπολογίζεται σε:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7</b>		
<b>Κόστος λειτουργίας συστήματος τεχνολογίας LED</b>		
Κόστος ενέργειας:	159.329,67	€έτος
Κόστος συντήρησης:	36.180,00	€έτος
Σύνολο ετήσιο κόστος:	195.509,67	€έτος
Σύνολο 12ετίας(μέλλουσα αξία):	3.111.952,22 €	

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### 7.2.3 Ετήσια εξοικονόμηση κόστους

Η ετήσια επομένως εξοικονόμηση κόστους είναι:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.8</b>		
<b>Ετήσια εξοικονόμηση κόστους</b>		
Σημερινό σύστημα:	560.862,28	€έτος
Σύστημα LED:	195.509,67	€έτος
Ετήσια εξοικονόμηση:	365.352,61	€έτος
Εξοικονόμηση 12ετίας:	5.815.363,71 €	

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### 7.2.4 Κόστος επένδυσης

Με βάση την τεχνική ανάλυση του σημερινού συστήματος εκτιμάται ότι για ισοδύναμο σύστημα φωτισμού βασισμένο σε τεχνολογία LED, θα χρησιμοποιηθούν έξι(6) τύποι λαμπτήρων φωτιστικών σωμάτων με τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7.9**

<b>Τελικό κόστος επένδυσης</b>					
α/α	Τύπος λαμπτήρων LED	Αριθμός λαμπτήρων	Τιμή μονάδος(€)	Συνολικό κόστος(€)	
1	90	1.145	533,00	610.285,00	
2	40	74	430,00	31.820,00	
3	25	3.465	350,00	1.212.750,00	
4	27	20	50,00	1.000,00	
5	25	726	40,00	29.040,00	
6	10	1.806	25,00	45.150,00	
<b>Υποσύνολο Α:</b>		<b>7.236</b>		<b>1.930.045,00</b>	
Κόστος controls		7.236	80,00	578.880,00	
Εγκατάσταση(φωτιστικά και controls)		7.236	50,00	361.800,00	
Απρόβλεπτα εγκατάστασης			10%	36.180,00	
Λειτουργία και συντήρηση συστήματος για 12 έτη		12,00	185.000,00	2.220.000,00	
<b>Υποσύνολο Β:</b>				<b>3.196.860,00</b>	
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α+Β:</b>				<b>5.126.905,00</b>	
<b>Φ.Π.Α. 24%:</b>				<b>1.230.457,20</b>	
<b>ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ:</b>				<b>6.357.362,20</b>	

Οι τιμές μονάδας του εξοπλισμού έχουν λάβει υπόψη την σχετική απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως αυτή δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 3347/τεύχος Β'/12.12.2014.

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### 7.2.5 Συνολική εξοικονόμηση

Εφικτή διάρκεια αποπληρωμής της επένδυσης θεωρείται η 12ετία-τα συστήματα LED έχουν διάρκεια ζωής περισσότερο από 12 χρόνια(50.000 ώρες λειτουργίας/4.015 ώρες

μεσοσταθμικά ανά έτος > 12) και ετήσια αύξηση τιμών 5% μεσοσταθμικά, η συνολικά επιτυγχάνομενη εξοικονόμηση κόστους υπολογίζεται σε:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.10</b>	
<b>Συνολική εξοικονόμηση</b>	
Εξοικονόμηση ενέργειας & συντήρησης 12ετίας	5.815.364,00 ευρώ
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>5.815.364,00 ευρώ</b>

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### 7.2.6 Αποδοτικότητα της επένδυσης

Λαμβάνοντας υπόψη:

- ✓ Ότι η διάρκεια ζωής του έργου είναι 12 έτη
- ✓ Το κόστος επένδυσης ανέρχεται σε 5.126.905,00 ευρώ
- ✓ Η ετήσια αρχική εξοικονόμηση είναι 365.352,61 ευρώ
- ✓ Η ετήσια αύξηση τιμών είναι 5%

Η εφαρμογή του συστήματος LED συνυπολογίζοντας και το κόστος της αρχικής επένδυσης οδηγεί σε νέο συνολικό κόστος χρηματοδότησης (εγκατάστασης και λειτουργίας) 12 ετών:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.11</b>	
<b>Συνολικό κόστος εφαρμογής συστήματος λαμπτήρων LED</b>	
Αρχική επένδυση:	5.126.905,00 ευρώ
Κόστος ενέργειας & συντήρησης:	2.536.068,45 ευρώ
<b>Συνολικό κόστος εφαρμογής συστήματος LED:</b>	<b>7.662.973,45 ευρώ</b>

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

Η εφαρμογή του συστήματος LED και μετά την αφαίρεση της επένδυσης οδηγεί σε νέο συνολικό κόστος λειτουργίας σε 12 έτη:

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.12</b>	
<b>Ποσοστό μείωσης κόστους λειτουργίας</b>	
Συνολικό κόστος λειτουργίας συστήματος LED:	7.662.973,45 ευρώ
Κόστος λειτουργίας σημερινού σχήματος:	8.927.315,98 ευρώ
Μείωση συνολικού κόστους στην 12ετία:	1.264.342,53 ευρώ
Ποσοστό μείωσης του κόστους λειτουργίας ως προς το σημερινό κόστος:	14,16%

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

### **7.2.7 Εξοικονόμηση κόστους στη δωδεκαετία**

Σε ορίζοντα δωδεκαετίας η μείωση του κόστους λειτουργίας είναι :

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.13</b>	
<b>Εξοικονόμηση κόστους σε ορίζοντα δωδεκαετίας</b>	
Κόστος λειτουργίας 12ετίας με φωτισμό LED	3.111.952,00 ευρώ
Κόστος λειτουργίας 12ετίας με συμβατικό φωτισμό	8.927.316,00 ευρώ
Μείωση κόστους λειτουργίας 12ετίας	5.815.364,00 ευρώ(ή 65,14%)

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

## 7.2.8 Μείωση σημερινού κόστους με την επένδυση

Επομένως η μείωση του κόστους λειτουργίας είναι :

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 7.14</b>	
<b>Μείωση κόστους λειτουργίας μετά την επένδυση</b>	
Κόστος επένδυσης	5.126.905,00 ευρώ
Κόστος λειτουργίας 12ετίας με φωτισμό LED	2.536.068,45 ευρώ
Κόστος λειτουργίας 12ετίας με συμβατικό φωτισμό	8.927.316,00 ευρώ
Μείωση κόστους λειτουργίας 12ετίας	1.264.342,55 ευρώ(ή 14,16%)

**Πηγή:** Μελέτη του Δήμου.

## 7.3 Οικονομικά αποτελέσματα έργου

Σύμφωνα με όσα αναφέραμε μέχρι τώρα προκύπτει ότι:

- ✓ Ετήσια εξοικονόμηση ενέργειας: 61,71%
- ✓ Συνολική ετήσια μείωση κόστους(ενέργεια και συντήρηση): 365.353,00 ευρώ
- ✓ Συνολική μείωση κόστους σε ορίζοντα 12ετίας: 5.815.364,00 ευρώ
- ✓ Κόστος : 5.126.905,00 ευρώ
- ✓ Αναμενόμενη καθαρή ωφέλεια του Δήμου: 1.264.342,55 ευρώ.

## 7.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δυσμενής συγκυρία στη ελληνική και ευρωπαϊκή διατραπεζική αγορά, η δημοσιονομική κατάσταση της χώρας, οδήγησε τους πρωτοβάθμιους Ο.Τ.Α. στην αναζήτηση εναλλακτικών τρόπων χρηματοδότησης των αναπτυξιακών τους προγραμμάτων, ιδιαίτερα μετά την εφαρμογή του Ν. 3463/2010 ο οποίος μεταβίβασε σε αυτούς πληθώρα αρμοδιοτήτων, χωρίς όμως και την μεταφορά αντίστοιχων πόρων.

Ένας τέτοιος εναλλακτικό τρόπος είναι και οι ΣΔΙΤ, με πρώτη απόπειρα το πρόγραμμα "ΘΗΣΕΑΣ", οι οποίες και καθιερώθηκαν κυρίως λόγω ευέλικτης οικονομικής πολιτικής που δημιουργούν. Σε μια διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης δε χωρούν πλέον περιοριστικές δημοσιονομικές πολιτικές με δυσμενείς επιπτώσεις, αλλά θεσμοί οι οποίοι επιτρέπουν την αποτελεσματικότερη διαχείριση των δημόσιων οικονομικών με παραμέτρους δημοσιονομικής εξυγίανσης. Οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν αναμφισβήτητα ένα "θετικό προηγούμενο" και ένδειξη ότι υπάρχουν περιθώρια σημαντικής βελτίωσης. Η Τ.Α. θα πρέπει να διαμορφώσει το υπόβαθρο μέσω του οποίου να αξιοποιήσει στο έπακρο τις δυνατότητες που απορρέουν από τις ΣΔΙΤ.

Ειδικά σε μικρούς δήμους, με περιορισμένους πόρους και έλλειψη προσωπικού και τεχνογνωσίας, οι συμπράξεις μπορούν να λάβουν χαρακτήρα διαρθρωτικής μεταρρύθμισης. Οι τοπικοί φορείς είναι εκείνοι που γνωρίζουν τις ανάγκες της περιοχής τους, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της, τον τρόπο με τον οποίο η τοπική κοινωνία θα αποδεχθεί ένα τοπικό έργο ανταποδοτικού χαρακτήρα και θα αξιοποιηθεί η δημόσια υποδομή, ώστε να ενισχυθεί η τοπική οικονομία και οι Ο.Τ.Α. να επιτελέσουν τον αναπτυξιακό τους ρόλο. Τα έργα θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα γενικότερο σχεδιασμό, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, με στόχο την μέγιστη κοινωνική ωφέλεια και όχι τα κέρδη συγκεκριμένων επιχειρήσεων. Με αυτό τον τρόπο θα εξασφαλιστεί η επιτυχής έκβαση και η ευρεία αποδοχή τους από την κοινωνία.

Η προγραμματική περίοδος 2014-2020 δείχνει περαιτέρω μείωση των εθνικών και των κοινοτικών πόρων, αλλά φανερώνει επίσης αλλαγή της νοοτροπίας της Τ.Α. και του ιδιωτικού τομέα αναφορικά με την υλοποίηση έργων αναπτυξιακού χαρακτήρα. Ενθαρρύνει τους Ο.Τ.Α να απεξαρτηθούν από την κρατική χρηματοδότηση με την υλοποίηση έργων ανταποδοτικού χαρακτήρα, κυρίως στον τομέα της διαχείρισης απορριμμάτων και της αξιοποίησης της δημοτικής περιουσίας. Στη σημερινή πραγματικότητα η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι επιτακτική προκειμένου να ολοκληρωθούν αναγκαίες υποδομές και να παραχθούν υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα προς τους πολίτες.

Η μέχρι τώρα εμπειρία στην Ευρώπη και στην Ελλάδα αποδεικνύει ότι η εφαρμογή των ΣΔΙΤ δεν μπορεί να χαρακτηριστεί αποκλειστικά θετική ή αρνητική. Η επιτυχία τους εξαρτάται από πολλούς κρίσιμους παράγοντες που αφορούν και το Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα. Ο σχηματισμός συμπράξεων απαιτεί ωρίμανση μιας διαδικασίας και περίοδο διαπραγματεύσεων ανάμεσα στα δύο μέρη.

Αμφότεροι, σύμφωνα με τους Παναγόπουλο, 2005 και Τωμαδάκη, 2006, χρειάζεται να αλλάξουν φιλοσοφία. Οι ΣΔΙΤ για να είναι επιτυχημένες πρέπει να διέπονται από μεγιστοποίηση της σχέσης κόστους- οφέλους μέσω της μελέτης. Κρίσιμη θεωρείται και η κοινωνική αποδοχή του θεσμού λόγω της αρνητικής στάσης των πολιτών στη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την παροχή υπηρεσιών ή κατασκευή υποδομών.

Οι Ο.Τ.Α. εν προκειμένω, πρέπει να καταρτίσουν τον στρατηγικό τους σχεδιασμό συμπεριλαμβάνοντας τα έργα ΣΔΙΤ που θεωρούν ότι θα βοηθήσουν την ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας. Το σύνολο των έργων πρέπει να αποτελεί μέρος ενός αναπτυξιακού σχεδιασμού της περιοχής με ολοκληρωμένη προσέγγιση και τεκμηρίωση. Για την υλοποίηση τους απαιτείται ενδελεχής και ρεαλιστική μελέτη, διαφανείς διαγωνιστικές διαδικασίες, βελτίωση της διαχείρισής τους και ορθολογικό καταμερισμό κινδύνων, γεγονότα που προϋποθέτουν κατάλληλα καταρτισμένο και έμπειρο προσωπικό. Η έλλειψη τεχνογνωσίας και πόρων αποτέλεσε ανάχωμα στην ευρεία εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Τ.Α. Η επάνδρωση των υπηρεσιών με κατάλληλα καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό, ικανό να εκπονεί το ίδιο το επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου, χωρίς τη βοήθεια εξωτερικών συμβούλων κρίνεται απαραίτητη, καθώς η πράξη έχει δείξει σωρεία εκπόνησης μη ρεαλιστικών μελετών βιωσιμότητας οι οποίες βασίστηκαν σε αμφιλεγόμενα στοιχεία επιχειρησιακών σχεδίων. Για την αποφυγή λαθών θα πρέπει να υπάρχει απαραίτητα νομική, οικονομοτεχνική συμβουλευτική παροχή τόσο στην προσυμβατική όσο και στην συμβατική διαδικασία.

Καθοριστικός παράγοντας στην διεύρυνση της εφαρμογής των ΣΔΙΤ στην Τ.Α. κρίνεται η ανταλλαγή καλών πρακτικών μεταξύ Δήμων οι οποίοι έχουν ήδη υλοποιήσει με επιτυχία ένα έργο ή την παροχή μιας υπηρεσίας πιλοτικά. Η ανταλλαγή εμπειριών και απόψεων θα εξασφαλίσει τη μεταφορά τεχνογνωσίας τόσο στους πολιτικούς όσο και στο στελεχιακό δυναμικό. Έχοντας γνώση των ιδιαίτερων τοπικών αναγκών οι Δήμοι μπορούν να σχεδιάσουν τα έργα και τις υπηρεσίες που θα υλοποιήσουν, να εκμεταλλευτούν τις υποδομές τους ώστε να ενισχύσουν την τοπική οικονομία. Η επικοινωνία της γράφουσας με πολλούς Δήμους οι οποίοι υλοποιούν έργα ΣΔΙΤ, ανέδειξε τον έντονο προβληματισμό για την απουσία ανταποδοτικών τελών μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου και την αδυναμία εκ μέρους τους οποιασδήποτε παρέμβασης εκτός της σύμβασης σύμπραξης. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα η ανάθεση της αποκομιδής απορριμμάτων σε ιδιώτη με ταυτόχρονη αποπληρωμή του μέσω των τελών καθαριότητας, η οποία παρά τα οφέλη προς το Δήμο οδήγησε σε αδυναμία πρόσληψης έστω και μιας συμβασιούχου καθαριότητας η οποία θα μεριμνά για την καθαριότητα των δημοτικών κτιρίων. Αρκετοί μάλιστα ήταν εκείνοι που αναρωτήθηκαν μήπως θα πρέπει οι Δήμοι να κρατούν έστω και ένα μικρό κομμάτι από την υπηρεσία που αναθέτουν, ώστε ο Δήμος να εισπράττει ένα μικρό ποσό τελών. Αυτό ίσως θα πρέπει να διερευνηθεί στο μέλλον όταν η εμπειρία στην Τοπική Αυτοδιοίκηση θα έχει δείξει περισσότερα αποτελέσματα και τυχόν προβλήματα.

Σε μικρούς Δήμους λύση θα μπορούσε να δοθεί με την ομαδοποίηση ιδίων ή παρόμοιων έργων σε όμορους Δήμους, στην ίδια ή και σε διαφορετική Περιφερειακή Ενότητα με απώτερο σκοπό τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας.

Ο ιδιωτικός τομέας θα πρέπει να διευρυνθεί ως προς τον αριθμό των ενδιαφερομένων εταιρειών, τα έργα που καλούνται να υλοποιήσουν να τύχουν αποδοχής από το Τραπεζικό σύστημα, ενώ απαραίτητο θεωρείται το σταθερό μακρο-οικονομικό περιβάλλον. Σημαντική θεωρείται και η ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης για την ύπαρξη



ενός είδους "πιστοποίησης" για τις ιδιωτικές εταιρείες που πρόκειται να παρέχουν υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα.

Η πολιτεία θα πρέπει να στηρίζει το θεσμό με υποστηρικτικούς μηχανισμούς προς τους Δήμους . Ουσιαστικά η δημιουργία και η λειτουργία μιας ΣΔΙΤ είναι εργαλείο έκφρασης πολιτικής. Τίθεται εν προκειμένω ζήτημα ανάληψης δράσης-ευθύνης από το Κράτος με συγκεκριμένες ενέργειες. Αναμφισβήτητα θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί το νομοθετικό πλαίσιο και να συμπεριληφθούν διατάξεις που να αφορούν ειδικά τους Ο.Τ.Α.. Η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών που έχουν σαν αποτέλεσμα χρονοβόρες διαδικασίες υλοποίησης συμβάσεων είναι άμεση προτεραιότητα ώστε να απλοποιηθεί πρακτικά η εφαρμογή των ΣΔΙΤ από τους Ο.Τ.Α.. Η δημιουργία θετικού κλίματος συνεργασίας και συντονισμού προς τους ενδιαφερόμενους Δήμους θα βοηθήσει σημαντικά στην υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ. Με γνώμονα την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται από τις ΣΔΙΤ θα πρέπει να υπάρχει συνεχής ενημέρωση και ενθάρρυνση για τους Δήμους ώστε να υλοποιήσουν έργα ΣΔΙΤ. Η ενημέρωση θα πρέπει να αφορά όχι μόνο το επιστημονικό προσωπικό των Δήμων, αλλά και την Δημοτική Αρχή ώστε να γίνουν κοινωνοί της διαφορετικής φιλοσοφίας κατασκευής υποδομών και παροχής υπηρεσιών.

Τέλος, το σύγχρονο κράτος θα πρέπει να αντιληφθεί ότι μόνο με ενισχυμένο εποπτικό ρόλο, ο οποίος δύναται να εγγυηθεί την ομαλή και ορθή εφαρμογή του συστήματος των ΣΔΙΤ, θα εξασφαλιστεί η ποιοτική και αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών προς τους πολίτες με απώτερο στόχο την αξιοπρεπή διαβίωση τους.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ**

1. Νόμος 3389/2005, Τεύχος Α', Φ.Ε.Κ. 232/22.09.2005, Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.
2. Νόμος 3852/2010, Τεύχος Α', Φ.Ε.Κ. 87/07.06.2010, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και Αποκεντρωμένης Διοίκησης-Πρόγραμμα Καλλικράτης.
3. Νόμος 3299/2004, Τεύχος Α', Φ.Ε.Κ. 261/23.12.2004, Αναπτυξιακός Νόμος-Παροχή κινήτρων για τις ιδιωτικές επενδύσεις.
4. Νόμος 3274/2004, Τεύχος Α', Φ.Ε.Κ. 195/19.10.2004, Οργάνωση και Λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού-Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ.
5. Νόμος 3342/2005, Τεύχος Α', Φ.Ε.Κ. 131/06.06.2005, Βιώσιμη Ανάπτυξη-Αξιοποίηση Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων
6. Νόμος 3316/2005, Τεύχος Α', Φ.Ε.Κ. 42/22.02.2005 "Ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών και παροχής συναφών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις"
7. Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2004, Πράσινη Βίβλος: Σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης.
8. Συνοπτικός Οδηγός ΣΔΙΤ, 2006, Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.
9. Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ, 2006, Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.
10. Eurostat. Ανακοινωθέν τύπου STAT/4/18, απόφαση σχετικά με τη λογιστική αντιμετώπιση στους εθνικούς λογαριασμούς, των συμβάσεων που συνάπτονται από δημόσιους φορείς στο πλαίσιο των συμπράξεων με ιδιωτικούς φορείς.
11. ΕΕΕΔΕ, Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνομώνων για τα Δημόσια Έργα, 2006. Έκθεση για τις ΣΔΙΤ.
12. Οδηγός βέλτιστων πρακτικών για τη σύναψη και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων, Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, Διεύθυνση Δημοσίων Συμβάσεων, Κυπριακή Δημοκρατία, 01.01.2008.
13. Οδηγία 18/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών.
14. Μελέτη της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Στυλίδας σε συνεργασία με τη γράφουσα

### **ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ**

#### **ΒΙΒΛΙΑ**

1. Ράλλης Γκέκας, 2016, Τα οικονομικά της Τ. Α.- Πανεπιστημιακές Σημειώσεις.
2. Τσακνή Γεωργία, 2010, Η συμβολή των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία προώθησης των επενδύσεων των Ο.Τ.Α., Διπλωματική εργασία.

3. Δεληθέου Β., Ντόκας Ι. και Μιχαλοπούλου Σ., 2008, Έργα, Προμήθειες και Προσέλκυση Επενδύσεων και Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα, ΕΣΤΑ.
4. Κούτρας-Τροβά Ε., 2001, Η κατασκευή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλεων εξουσίας.
5. Βαβούρας Ι., Μανωλάς Γ., 2006, Εισαγωγή στις μακροοικονομικές έννοιες.
6. Παναγόπουλος Σ., 2005, Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Οι τελευταίες εξελίξεις στην Ε.Ε. και στην Ελλάδα.
7. Τωμαδάκη Δ., 2006, Νέες Επιχειρηματικές δράσεις μέσα από τις Συμπράξεις Δημοσίου -Ιδιωτικού Τομέα
8. Βρακατσέλη Μ., 2010, ΣΔΙΤ με εστίαση στον τομέα της υγείας. Διπλωματική εργασία.
9. Καράβη Ε., Μποκολίνη Α., 2005, Συμβάσεις ΣΔΙΤ.
10. Σκουρής Π.-Τροβά Ε., 2005, Το δίκαιο των συμβάσεων παραχώρησης και των ΣΔΙΤ.
11. Κομνηνός Δ., Προκόπος Θ., Φαράντος Γ., Παπαντωνίου Γ., Κανελλοπούλου Α., 2007, ΣΔΙΤ: Από την Ελλάδα των περιορισμένων ευκαιριών στην Ελλάδα των αυξημένων δυνατοτήτων και ευκαιριών.
12. Καρκατσούλης Π., 2001, Η διακυβέρνηση ως περιεχόμενο και διαδικασία λήψης απόφασης για τις δημόσιες υποθέσεις.

## ΑΡΘΡΑ

1. Ελισάβετ Πρέζα, Απρίλιος 2014, Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα(ΣΔΙΤ) ως αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ανακτήθηκε στις 19.12.2016 από <http://www.lamiakostypos.gr/apopsis-eidiseis>
2. Χρήστος Νύκτας, 2014, Προδιαγραφές των έργων φωτισμού , διαδικασία διακηρύξεων και μελετών και νέα χρηματοδοτικά εργαλεία/ΚΑΠΕ CRES. Ανακτήθηκε στις 02.01.2017 από [www.pta.gr](http://www.pta.gr)
3. Ράλλης Γκέκας, Δεκέμβριος 2016, Τοπική Αυτοδιοίκηση και ΣΔΙΤ. Ανακτήθηκε στις 19.12.2016 από [http://www.citybranding.gr/2016/05/blog-post\\_66.html](http://www.citybranding.gr/2016/05/blog-post_66.html).
4. Συνεργασία ΔΕΗ και Τοπικής Αυτοδιοίκησης για Έργα Εξοικονόμησης Ενέργειας/ΚΕΝΤΡΟ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ & ΠΡΟΤΥΠΩΝ. Ανακτήθηκε στις 02.01.2017 από [www.dei.gr/Images/LIOLIYOU.pdf](http://www.dei.gr/Images/LIOLIYOU.pdf).
5. ΤΕC Συμβουλευτική Α.Ε., Οδηγός εφαρμογής για το Σχεδιασμό Έργων Κατασκευής Αθλητικών και Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων των Δήμων μέσω ΣΔΙΤ. ([http://websdit.ypes.gr/fileadmin/documents/odigoι/politismos\\_parartima.pdf](http://websdit.ypes.gr/fileadmin/documents/odigoι/politismos_parartima.pdf), τελευταία επίσκεψη 25.01.2017)
6. Καλογήρου Ι., 2007, Εργαστήριο Βιομηχανικής και Ενεργειακής Οικονομίας, ΕΜΠ, Ομάδα για την Τεχνολογική, Οικονομική και Στρατηγική Ανάλυση της ΚτΠ.
7. ΤΕΕ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, 2009, Πόρισμα για τις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα.
8. Γ. Βελησσαράτου, ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε., 2014, Η λειτουργία των σχολικών μονάδων που θα υλοποιηθούν με ΣΔΙΤ.

9. Γ. Χατζηπουλίδης- Γλ. Καλφακάκου, 2008, Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα-Η εφαρμογή τους στον τομέα της υγείας.
10. Κ. Γαλιώτης, 2013, Οι ΣΔΙΤ ως μηχανισμοί αμοιβαίας ωφέλειας Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.
11. Βαιλάκης Ι., Πλιάκας Γ., Τρουλλινός Θ., 2005, ΣΔΙΤ. Αυτοχρηματοδοτούμενα-συγχρηματοδοτούμενα σχέδια, Συμβάσεις Παραχώρησης, ΤΕΕ, Τμήμα Ανατολικής Κρήτης.
12. Καρανικολός Γ., 2006, ΣΔΙΤ στο χώρο των ψηφιακών υπηρεσιών.
13. Μαλακάτας Ν., Δίκαιο δημοσίων έργων και εφαρμογές ΣΔΙΤ, Σεμινάριο ΕΚΔΔΑ-ΙΝΕΠ Αθήνα.
14. Βασαρδάνης Γ., 2006, Οι ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση, ΠΕΤΑ Α.Ε.
15. Τσαμπούλας Δ., 2003, Συγκοινωνιακά έργα με σύμβαση παραχώρησης στην Ελλάδα, ΤΕΕ.
16. Μελέτη Ινστιτούτου Οικονομίας κατασκευαστών για τις ΣΔΙΤ, 2005
17. Μελέτη Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2016, Τριετής στρατηγική μεταρρυθμίσεων στη Δημόσια Διοίκηση και Αυτοδιοίκηση.
18. Μελέτη Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2008, Η πρόκληση μιας νέας μεταρρύθμισης της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

## ΤΡΙΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ-ΤΟΠΟΙ

1. [www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr) , Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.
2. [www.oecd.org](http://www.oecd.org), Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης(Ο.Ο.Σ.Α.)
3. [www.naoussa.gr/news/2013/1/article1895](http://www.naoussa.gr/news/2013/1/article1895), Δήμος Ηρωικής Πόλης Νάουσας, τελευταία επίσκεψη στις 31.01.2017
4. [www.bhcc.gr](http://www.bhcc.gr), τελευταία επίσκεψη 20.01.2017.
5. [www.recyclingsympraxis.gr/page/schemes](http://www.recyclingsympraxis.gr/page/schemes), τελευταία επίσκεψη στις 31.01.2017
6. [www.pwc.gr](http://www.pwc.gr) , Έργα υποδομών-χρηματοδοτώντας το μέλλον, τελευταία επίσκεψη στις 31.01.2017
7. [www.info-peta.gr](http://www.info-peta.gr), τελευταία επίσκεψη στις 19.02.2017
8. [www.ypes.gr/thiseas](http://www.ypes.gr/thiseas), τελευταία επίσκεψη στις 19.02.2017
9. [www.etasa.gr](http://www.etasa.gr), τελευταία επίσκεψη στις 11.02.2017