



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Θέμα: «Η σύμπραξη έργων μέσα από τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) (μελέτες περίπτωσης)»

Μεταπτυχιακή φοιτήτρια: Δρόσου Ελεονώρα

Επιβλέπων καθηγητής: Δημήτρης Π. Σωτηρόπουλος

Καλαμάτα, Ιούνιος 2022

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Θέμα: «Η σύμπραξη έργων μέσα από τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) (μελέτες περίπτωσης)»

Μεταπτυχιακή φοιτήτρια: Δρόσου Ελεονώρα

Επιβλέπων καθηγητής: Δημήτρης Π. Σωτηρόπουλος

Εγκρίθηκε από την επιτροπή αξιολόγησης (09/06/2022)

Δημήτρης Π. Σωτηρόπουλος, Καθηγητής, επιβλέπων

Αθανασία Τριανταφυλλοπούλου, Καθηγήτρια, μέλος

Κωνσταντίνος Τσουντας Καθηγητής, μέλος

Καλαμάτα, Ιούνιος 2022



UNIVERSITY OF THE PELOPONNESE
SCHOOL OF MANAGEMENT (KALAMATA)
DEPARTMENT OF BUSINESS AND ORGANIZATION ADMINISTRATION
POSTGRADUATE PROGRAM MSc- MPA: PUBLIC ADMINISTRATION and LOCAL GOVERNMENT

«The partnership of projects through public – private partnerships (PPP) (case studies) »

Postgraduate student: Drosou Eleonora
Supervising professor: Dimitris P. Sotiropoulos
Kalamata, June,2022

Ευχαριστίες

Ολοκληρώνοντας το Μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών μέσα από την συγγραφή της Διπλωματικής εργασία αυτής κρίνεται σκόπιμο να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που με την βοήθειά τους και την αμέριστη συμπαράστασή τους βοήθησαν στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας και γι' αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρωτίστως τους καθηγητές του Τμήματος , χωρίς τους οποίους δεν θα ήταν δυνατή η υλοποίηση της διπλωματικής μου διατριβής και τον επιβλέποντα καθηγητή του Τμήματος του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου κ. Δημήτριο Σωτηρόπουλο για την καθοδήγησή του.

Ακόμα, θα ήθελα να ευχαριστήσω την ίδια μου την οικογένεια η οποία είναι στήριγμα για εμένα καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου μέχρι και σήμερα. Τους ευχαριστώ και τους αφιερώνω αυτή τη διατριβή.

Περίληψη

Οι Συμβάσεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί όχι μόνο στην χώρα μας αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο με κάποιες από αυτές να είναι πετυχημένες και με άλλες να είναι αποτυχημένες. Το ενδιαφέρον από πλευράς ιδιωτικών εταιριών ώστε να τους παραχωρηθούν αρμοδιότητες που παραδοσιακά ήταν μέρος του δημοσίου τομέα, είναι μεγάλο.

Οι παθογένειες του Ελληνικού Κράτους, οι διάφορες αδυναμίες που αυτό αντιμετωπίζει, η οικονομική κρίση με τα όποια αποτελέσματά της, τα οποία είναι εμφανή ακόμη και σήμερα, αλλά και η ανάγκη για την παροχή έργων και υπηρεσιών υψηλής ποιότητας “ενδυνάμωσαν” τις Συμπράξεις αυτού του είδους. Ο Νόμος 3389/2005 επέτρεψε τη δημιουργία Συμβάσεων τέτοιου είδους ωφελώντας και τις δύο πλευρές με αυτό τον τρόπο, καλύπτοντας τις διάφορες ελλείψεις και τα κενά που υπάρχουν.

Πλέον οι ΣΔΙΤ αποτελούν μια συνήθη πρακτική, παραχώρησης αρμοδιοτήτων μέσα από μακροχρόνιες συνεργασίες – συμβάσεις ανάμεσα στο Δημόσιο (πχ ΟΤΑ, Περιφέρειες) και επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα. Η κάθε χώρα αναπτύσσεται σε διάφορους τομείς (κοινωνικοοικονομικούς) αλλά και ενδυναμώνεται η βιοτική ανάπτυξη των πολιτών της. Είναι ένας τρόπος ενθάρρυνσης του υγιούς ανταγωνισμού ανάμεσα στις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα με απώτερο σκοπό την επίτευξη συμφωνιών ανάμεσα στις δύο πλευρές.

Η παρούσα εργασία είναι μια προσπάθεια παρουσίασης των Συμπράξεων του Δημοσίου με τον Ιδιωτικό Τομέα τόσο από θεωρητική σκοπιά όσο και πρακτική μέσα από διάφορες μελέτες περίπτωσης στον Ελλαδικό χώρο.

Λέξεις κλειδιά: Δημόσιες Συμβάσεις, Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), Ν. 3389/2005, Μελέτες Περίπτωσης, Μορφές ΣΔΙΤ

Abstract

Since ancient times, there have been various forms of concession contracts, one of which being the Partnerships between the Public and the Private Sector. Public and Private Sector Contracts in recent years have been developed not only in our country but also around the world with some of them being successful and others being unsuccessful. The interest on the part of private companies to be given responsibilities that were traditionally part of the public sector, is great.

The pathogenesis of the Greek State, the various weaknesses that the financial crisis faced with any of its effects, which are evident even today, but also the need to provide high quality projects and services "strengthened" Partnerships of this kind. Law 3389/2005 allowed the creation of such Contracts benefiting both parties in this way, covering the various shortcomings and gaps that exist. The fact that the Law was passed in 2005 does not mean that there were no projects, and in fact very important ones before.

PPPs are now a common practice, of assigning responsibilities through long-term collaborations - contracts between the State (e.g. Local Authorities, Regions) and private sector companies. Each country is developing in various sectors (socio-economic) but also the vital development of its citizens is strengthened. It is a way of encouraging healthy competition between private sector companies with the ultimate goal of reaching agreements between the two sides.

The present work is an attempt to present the Public Partnerships with the Private Sector both from a theoretical point of view and a practical one through various case studies in Greece.

Keywords: Public Procurement, Public-Private Partnerships (PPPs), Law 3389/2005, Case Studies, Forms of PPPs

Πίνακας Περιεχομένων

| | |
|--|----|
| Πίνακας Περιεχομένων..... | 7 |
| Συντομογραφίες & Αρκτικόλεξα..... | 12 |
| Εισαγωγή..... | 16 |
| Κεφάλαιο 1 ^ο | 18 |
| 1.1 Έννοια των Συμβάσεων Παραχώρησης..... | 18 |
| 1.2 Ο ορισμός των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα - τα χαρακτηριστικά τους και η φιλοσοφία τους..... | 19 |
| 1.3 Ιστορική αναδρομή των συμβάσεων παραχώρησης..... | 23 |
| 1.4 Σύγκριση ανάμεσα στις συμβάσεις παραχώρησης και στις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα..... | 27 |
| Ομοιότητες..... | 28 |
| Διαφορές..... | 29 |
| 1.5 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ..... | 30 |
| 1.5.1 Πλεονεκτήματα..... | 30 |
| 1.5.2 Μειονεκτήματα..... | 31 |
| Κεφάλαιο 2..... | 33 |
| 2.1 ΣΔΙΤ στην Ευρώπη..... | 36 |
| 2.1.1 Ηνωμένο Βασίλειο..... | 36 |
| 2.1.2 Γαλλία..... | 44 |
| 2.1.3 Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής..... | 50 |
| 2.1.4 Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας..... | 54 |
| Κεφάλαιο 3..... | 59 |
| 3.1 Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο..... | 59 |
| 3.1.1 Έργα πριν το Ν.3389/2005..... | 59 |
| 3.1.2 Έργα μετά από την ψήφιση του Νόμου 3389/2005..... | 62 |
| 3.1.3 Η μέχρι τώρα αναγνωρισμένες επιτυχίες των ΣΔΙΤ..... | 63 |
| 3.1.4 Αποτυχημένα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα..... | 64 |
| 3.1.5 Πρώτη – Δεύτερη και Τρίτη γενιά έργων..... | 65 |
| 3.2 Βασικά σημεία του Ν. 3389/2005..... | 66 |
| 3.3 Λόγοι για τους οποίους είναι θετικό να γίνει υπαγωγή ενός έργου στο Ν.3389/2005..... | 68 |
| 3.4 Λόγοι αποκλεισμού κάποιου υποψηφίου..... | 69 |
| 3.3 Άλλοι Νόμοι σχετικοί με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα..... | 70 |
| 3.3.1 Ν. 3299/2004..... | 70 |

| | |
|--|-----|
| 3.3.2 N.3274/2004 – Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ..... | 70 |
| 3.3.3 N.3463/2006 | 72 |
| 3.3.4 N.3483/2006 | 72 |
| Κεφάλαιο 4..... | 73 |
| 4.1 Μορφές ΣΔΙΤ..... | 73 |
| 4.2 Κατά τη Πράσινη Βίβλο | 73 |
| 4.2.1 ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου | 73 |
| 4.2.2 ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου | 81 |
| 4.3 Κατά τον χαρακτήρα του έργου..... | 82 |
| 4.3.3 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ | 82 |
| 4.3.4 Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ | 83 |
| Κεφάλαιο 5..... | 87 |
| 5.1 Κριτική που ασκήθηκε στο Ν. 3389/2005 | 87 |
| 5.1.1 ΚΕΔΚΕ – Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος..... | 87 |
| 5.1.2 Δήμαρχοι | 90 |
| 5.2 Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) Τμήμα Μακεδονίας | 91 |
| 5.3 Πανελλήνια Ένωση Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων (ΠΕΣΕΔΕ) | 91 |
| 5.4 Γενικό Λογιστήριο | 92 |
| 5.5 Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ)..... | 92 |
| 5.6 Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος (Γ.Σ.Ε.Ε) | 94 |
| 5.7 Κόμματα | 94 |
| 5.7.1 Νέα Δημοκρατία | 94 |
| 5.7.2 ΠΑΣΟΚ..... | 95 |
| 5.7.3 Κουμμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος (ΚΚΕ) | 95 |
| 5.7.3.1 Τμήμα Παιδείας της Κομματικής Οργάνωσης Θεσσαλονίκης | 96 |
| 5.7.4 Συνασπισμός της Αριστεράς, των Κινήματων και της Οικολογίας (ΣΥΝ) | 97 |
| 5.6.3 Μέρα 25..... | 97 |
| Κεφάλαιο 6..... | 98 |
| 6.1 Εμπλεκόμενα μέρη στις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα | 98 |
| 6.2 Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ)..... | 100 |
| 6.3 Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ)..... | 101 |
| 6.3.1 Διαδικασία υποβολής μιας πρότασης στην ΕΓΣΔΙΤ | 102 |
| 6.4 Κριτήρια ένταξης και διαδικασία ένταξης στο σύστημα των Συμπράξεων | 106 |
| 6.5 Φορείς του Ιδιωτικού τομέα | 107 |
| 6.6 Στάδια έργου ΣΔΙΤ..... | 108 |

| | |
|--|-----|
| Κεφάλαιο 7..... | 110 |
| 7.1 Ανοικτού τύπου διαδικασίες..... | 110 |
| 7.2 Κλειστού τύπου διαδικασίες..... | 111 |
| 7.3 Ανταγωνιστικού διαλόγου διαδικασίες..... | 112 |
| 7.4 Διαδικασίες διαπραγμάτευσης..... | 113 |
| 7.5 Κριτήριο ανάθεσης..... | 114 |
| Κεφάλαιο 8..... | 115 |
| 8.1 Αρχές χρηματοδότησης..... | 115 |
| 8.2 Δομή χρηματοδότησης..... | 116 |
| 8.2.1 Έργα που χρηματοδοτούνται από Ιδιώτες - Project Financing Initiative – Μέθοδος Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης..... | 119 |
| 8.2.2 Έργα τα οποία χρηματοδοτεί ο ιδιωτικός τομέας και το Δημόσιο έχει περιορισμένη συμβολή..... | 121 |
| 8.2.3 Πλήρως ανταποδοτικά έργα..... | 126 |
| 8.3 Πληρωμή..... | 128 |
| 8.4 Πηγές χρηματοδότησης..... | 129 |
| 8.5 ΣΔΙΤ και οικονομική κρίση..... | 141 |
| 8.5.1 Επιπτώσεις στην Ευρώπη..... | 144 |
| 8.6 Οικονομική Αποδοτικότητα (Value for money)..... | 144 |
| 8.7 Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση..... | 146 |
| Κεφάλαιο 9..... | 149 |
| 9.1 Είδη κινδύνου..... | 150 |
| 9.1.1 Κατασκευαστικός κίνδυνος (Αναφέρεται στο στάδιο της κατασκευής)..... | 150 |
| 9.1.2 Κίνδυνος Διαθεσιμότητας (Βρίσκεται στο στάδιο της λειτουργίας/ εκμετάλλευσης)..... | 152 |
| 9.1.3 Κίνδυνος Ζήτησης (Βρίσκεται στο στάδιο της λειτουργίας/εκμετάλλευσης του έργου)..... | 153 |
| 9.1.4 Πιστωτικός κίνδυνος..... | 153 |
| 9.1.5 Εισοδηματικός κίνδυνος..... | 154 |
| 9.1.6 Συναλλαγματικός κίνδυνος..... | 155 |
| 9.1.7 Πολιτικός κίνδυνος..... | 155 |
| 9.1.8 Περιβαλλοντικός κίνδυνος..... | 156 |
| 9.1.9 Κανονιστικός κίνδυνος..... | 156 |
| 9.1.10 Κίνδυνος κοινωνικής αποδοχής..... | 157 |
| 9.1.11 Κίνδυνος βιωσιμότητας..... | 157 |
| 9.1.12 Νομικός κίνδυνος..... | 157 |
| 9.1.13 Κίνδυνος από την επιλογή των Ιδιωτικών φορέων..... | 158 |
| 9.1.14 Κίνδυνος αφανών/λανθανόντων ελαττωμάτων..... | 158 |

| | |
|--|-----|
| 9.1.15 Κίνδυνος κρυμμένου προστατευτισμού | 159 |
| 9.1.16 Κίνδυνος ανωτέρας βίας | 159 |
| 9.2 Ζητήματα που προκύπτουν στην κατανομή των κινδύνων | 159 |
| Κεφάλαιο 10 Μελέτες περίπτωσης | 161 |
| Μελέτη 1: Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΠΡΡΙΟΥ, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων | 161 |
| 10.1 Η ιστορία του έργου | 161 |
| 10.2 Περίοδος λειτουργίας- Περίοδος κατασκευής | 162 |
| 10.3 Συντελεστές του έργου | 163 |
| 10.3.3 Ελεγκτής της Μελέτης | 163 |
| 10.3.4 Επιβλέπων μηχανικός – Επίβλεψη των εργασιών | 164 |
| 10.4 Χρηματοδότηση του έργου | 164 |
| 10.5 Βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά έργου – Συμπληρωματικά έργα | 165 |
| 10.6 Αντικείμενο της σύμβασης | 166 |
| 10.7 Υποχρεώσεις Αναδόχου – Δημοσίου | 167 |
| 10.8 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις | 169 |
| 10.9 Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις | 169 |
| 10.10 Χαρακτηριστικά εδάφους | 170 |
| 10.11 Αναγκαιότητα του έργου | 170 |
| 10.12 Βραβεία | 172 |
| 10.13 Σύνδεση με την Ευρώπη | 173 |
| 10.14 Κριτική – Αντιδράσεις | 174 |
| 10.15 Νομικό πλαίσιο | 174 |
| 10.16 Ρεκόρ που κατέρριψε η γέφυρα | 175 |
| Μελέτη 2: Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρείας "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.", έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις | 176 |
| 11.1 Ιστορικό | 176 |
| 11.2 Μέτοχοι - Ανάδοχοι | 178 |
| 11.3 Διευθυντής Κατασκευών | 179 |
| 11.4 Χρηματοδότηση | 179 |
| 11.5 Οι υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου | 179 |
| 11.6 Βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά | 180 |
| 11.7 Χρονοδιάγραμμα | 180 |
| 11.8 Βραβεία | 181 |

| | |
|---|-----|
| 11.9 Στόχοι | 181 |
| 11.10 Κριτική - Αντιδράσεις | 181 |
| Μελέτη 3: Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική Διαχείριση δέκα σχολικών μονάδων στην Περιφέρεια Αττικής με ΣΔΙΤ..... | 183 |
| 12.1 Η Αναθέτουσα Αρχή..... | 183 |
| 12.2 Ποια σχολεία αφορά η Σύμβαση και ποια είναι τα προβλήματα που υπάρχουν | 183 |
| 12.3 Χρηματοδότηση | 184 |
| 12.4 Υποψήφιοι Α – Β φάσης και τελικός ανάδοχος | 185 |
| 12.5 Χρονοδιάγραμμα- Διάρκεια σύμβασης | 186 |
| 12.6 Αντικείμενο της σύμβασης σύμπραξης – Υποχρεώσεις Δημοσίου και Αναδόχου | 186 |
| 12.7 Αναγκαιότητα του έργου..... | 187 |
| Μελέτη 4: Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή, Συντήρηση και Λειτουργία Υποδομών του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΟΣΔΑ) Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας με Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα..... | 188 |
| 13.1 Ιστορικό ΔΙΑΔΥΜΑ ΑΕ..... | 188 |
| 13.2 Η σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση..... | 190 |
| 13.3 Αντικείμενο της σύμβασης σύμπραξης – Υποχρεώσεις Αναδόχου | 190 |
| 13.4 Χρονοδιάγραμμα – Διάρκεια Σύμβασης | 191 |
| 13.5 Έργα..... | 192 |
| 13.6 Χρηματοδότηση | 192 |
| 13.7 Οφέλη στο περιβάλλον και στη κοινωνία | 193 |
| 13. 8 Βραβεία | 193 |
| Συμπέρασμα..... | 194 |
| Βιβλιογραφικές Αναφορές..... | 196 |

Συντομογραφίες & Αρκτικόλεξα

Ελληνικά

ΕΕ = Ευρωπαϊκή Επιτροπή

ΕΤΕΑ = Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης

ΑΠΕ = Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Γ.Σ.Ε.Ε = Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος

Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ = Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

ΔΕΔ-Μ = Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

ΔΙΑΔΥΜΑ = Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας

ΔΣΚ = Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση

Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ = Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Ε.Ε = Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΣ = Εταιρεία Ειδικού Σκοπού

ΕΕΣΥΠ = Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας

ΕΚ = Ευρωπαϊκός Κανονισμός

ΕΛΛ.Α.ΔΑ = Ελληνική Αρχιτεκτονική Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης

ΕΟΚ = Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

ΕΠΑΛ = Επαγγελματικά Λύκεια

ΕΣΔΑ = νέο Εθνικό Σχεδιασμό Διαχείρισης Απορριμμάτων

ΕΣΠΑ = Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης

ΕΤΕ= Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

ΕΥΔΑΠ = Εταιρεία Υδρεύσεως και Αποχετεύσεως Πρωτευούσης

Η.Β= Ηνωμένο Βασίλειο

ΗΠΑ = Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΚΕΔΕ = Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας

ΚΕΔΚΕ = Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας

ΚΚΕ = Κουμμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος

ΚΥΑ = Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΜΕΑ = Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων

ΜΜΕ = Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις
Ν.= Νόμος
ΝΠΔΔ = Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου
ΝΠΙΔ = Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου
ΟΑΣΑ = Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΟΚΕ = Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδας
ΟΣΔΑ = Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων
ΟΣΚ = Οργανισμός Σχολικών Κτηρίων
ΟΤΑ = Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Π.Α.Θ.Ε = Πάτρα - Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι
Π.Δ = Προεδρικό Διάταγμα
ΠΑΣΟΚ = Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα
ΠΔΕ = Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
ΠΕΣΔΑ = Περιφερειακό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων
ΠΕΣΕΔΕ = Πανελλήνια Ένωση Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων
ΣΔΙΤ = Σύμπραξη Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα
ΣΕΚ = Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης
ΣτΕ= Συμβούλιο της Επικρατείας
ΣΥΝ = Συνασπισμός της Αριστεράς των Κινημάτων και της Οικολογίας
ΤΑΑ = Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης
ΤΑΥΠΕΔ = Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
ΤΕΕ = Τεχνικές Επαγγελματικές Σχολές
ΤΕΕ = Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
ΤΜΔΑ = Τοπική Μονάδα Διαχείρισης Απορριμμάτων
ΥΠΕΧΩΔΕ = Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΧΑΔΑ = Χώροι Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων
ΧΥΤΥ = Χώρος Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων

Αγγλικά

AMOTMJ = Agence de maitrise d' ouvrage des travaux du ministere de la justice

ARH = Agences regionales d' hospitalization

ASCE = American Society of Civil Engineers

B.B.O = Buy Build Operate

B.O.L.T = Build Own Lease Transfer

B.O.O.T = Build Own Operate Transfer

B.T.O = Build Transfer Operate

BLT = Build - Lease - Transfer

BOO = Build Own Operate

BOOM= Build- Own - Operate - Maintain

BOOTT = Build – Own – Operate – Train - Transfer

BOT = Build Operate Transfer

COGESE = Compagnie de Gestion des Eaux du Sud- Est

CPTC = California Private Transportation Company

D and B = Design and Build

D.B = Design and Build

D.B.F.O = Design Build Finance Operate

D.B.G.O = Design Build Guarantee Operate

D.B.O = Design Build Operate

DBOM = Design - Build - Operate - Maintain

DOB = Design - Operate - Transfer

JASPER = Joint Assistance to Support Projects in European Regions

JESSICA = Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas

L.O.O = Leasing Own Operate

L.R.O = Lease Rehabilitate Operate

MAPPP = Mission d'Appui a la realization des contracts de partenariat

MNAIH = Mission Nationale d'Appui a l' investissement Hospitalier

NUT = National Union of Teachers

O.M = Operation – Maintenance

O.M.M = Operation Maintenance Management

P.F.I= Private Finance Initiative

PPP = Public Private Partnerships

R.O.T = Rehabilitate Operate Transfer

REG = Regie des Eaux de Grenoble

ROO = Rehabilitate – Own - Operate

SEG = Societe des Eaux de Grenoble

SGA = Grenobloise se l'Eau et de l' Assainissement

SWA = Scottish Water Solutions

T.O.T = Toll Operate Transfer

OGS = Office of General Services

Εισαγωγή

Συμπράξεις ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό Τομέα γίνονταν ήδη από την αρχαιότητα τόσο στη χώρα μας όσο και σε άλλες χώρες του εξωτερικού. Ήδη από τον 19^ο αιώνα υπάρχουν αναφορές στο θεσμό αυτών από χώρες όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας αλλά και διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία.

Σε ότι αφορά την Ελλάδα υπάρχουν τέτοια παραδείγματα σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας της χώρας μας. Παρόλο που δεν υπήρχε κάποια σχετική Ελληνική Νομοθεσία υπάρχουν έργα που έχουν δημιουργηθεί μέσα από Συμπράξεις ανάμεσα στο Ελληνικό Κράτος και σε διάφορες Ιδιωτικές εταιρείες. Εύκολα κάποιος μπορεί να διαπιστώσει πως έργα που δημιουργήθηκαν τον προηγούμενο αιώνα έχουν πραγματοποιηθεί με αυτό τον τρόπο πχ η κατασκευή της τεχνητής λίμνης και του φράγματος του Μαραθώνα ή και πιο πρόσφατα η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου. Το 2005 ψηφίζεται ο Νόμος 3389/2005 που αφορά τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μετά από κάποια χρονική καθυστέρηση. Ο Νόμος αυτός κάνει πιο εύκολη την κατασκευή έργων όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης αφού καλύπτει το προϋπάρχον κενό και δίνει την δυνατότητα επέκτασής του πέρα από έργα υποδομών και τη διαχείριση μιας υπηρεσίας. Σε συνδυασμό με τα οικονομικά προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει το Ελληνικό κράτος οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα έρχονται για να δώσουν λύση σε έργα που πρέπει να πραγματοποιηθούν και που από μόνο του το κράτος δεν μπορεί να πραγματοποιήσει.

Τα ερωτήματα τα οποία θα γίνει προσπάθεια να απαντηθούν μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία αφορούν:

- 1) Τις διαφορές ανάμεσα στις Συμβάσεις Παραχώρησης και τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα;
- 2) Πώς ο Νόμος 3389/2005 οριοθέτησε θεσμικά το υπάρχον πλαίσιο των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα;
- 3) Υπήρχε κάποια αλλαγή στον τρόπο δημιουργίας έργων πριν και μετά την ψήφιση του Νόμου;
- 4) Ποιο είναι το θεσμικό πλαίσιο για τις χώρες του εξωτερικού;
- 5) Ποια είναι τα είδη του κινδύνου που μπορούν να επηρεάσουν ένα έργο αλλά και πόσο επηρέασε η οικονομική κρίση τη δημιουργία έργων;

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο το θεσμό των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Πραγματοποιείται ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών τους, παρουσιάζονται οι μορφές που συναντώνται στην Ελλάδα αλλά και το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχει τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλες χώρες μαζί με διάφορα παραδείγματα έργων άλλοτε πετυχημένα και άλλοτε αποτυχημένα, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που έχουν οι Συμπράξεις σε σχέση με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και άλλα.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την συγγραφή της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η χρήση βιβλιογραφίας, αρθρογραφίας τόσο μέσα από άρθρα που έχουν δημοσιοποιηθεί σε επιστημονικά περιοδικά όσο και άρθρα που έχουν δημοσιοποιηθεί σε εφημερίδες, έγγραφα διαφόρων χωρών με μεγαλύτερη συνεισφορά από αυτή της Ελλάδας, κείμενα τεκμηρίωσης και σχετικό νομοθετικό πλαίσιο. Τέλος, επίσημοι διαδικτυακοί τόποι όπως οι ιστοσελίδες διαφόρων Υπουργείων αλλά και της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ (www.sdit.mnec.gr) βοήθησαν στην παρούσα έρευνα.

Όσον αφορά τη διάρθρωσή της, η παρούσα διπλωματική εργασία χωρίστηκε σε τέσσερις ενότητες όπου η κάθε μια περιλαμβάνει και ένα διαφορετικό κεφάλαιο της εργασίας. Συνοπτικά το πρώτο μέρος αφορά το θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας όπου επιχειρείται μια ιστορική αναδρομή, σύγκριση ανάμεσα στις συμβάσεις παραχώρησης και τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα και άλλες χώρες και τελειώνει με τις μορφές συμπράξεων που υπάρχουν.

Το δεύτερο μέρος αφορά την κριτική που έχει ασκηθεί στον Ελληνικό Νόμο από τους φορείς και τα διάφορα θεσμικά όργανα που συμβάλλουν για την δημιουργία ενός έργου και τις διάφορες διαδικασίες ανάθεσης. Το τρίτο μέρος αναφέρεται στα είδη κινδύνων και στη χρηματοδότηση των έργων ΣΔΙΤ με ιδιαίτερη αναφορά στην οικονομική κρίση.

Τέλος το τέταρτο μέρος αφορά τις τέσσερις μελέτες περίπτωσης. Δύο πριν την ψήφιση του Νόμου 3389/2005 και συγκεκριμένα η Γέφυρα του Ρίου Αντιρρίου και ο Αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος, δύο μεγάλα έργα που είναι σημαντικά για την χώρα μας. Καθώς και δύο άλλα έργα που ξεκίνησαν και ολοκληρώθηκαν μετά από την ψήφιση του Νόμου 3389/2005. Τα έργα αυτά είναι η δημιουργία 10 σχολικών μονάδων στην Περιφέρεια Αττικής και το πρώτο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων που πραγματοποιήθηκε στο Δήμο Κοζάνης. Αυτές οι μελέτες περίπτωσης μας δίνουν την δυνατότητα να δούμε σε μικρότερης κλίμακας έργα, πέρα από τις όποιες αντιδράσεις που υπήρχαν στη δημιουργία τους πόσο σημαντικός ήταν αυτός ο Νόμος για την χώρα.

Κεφάλαιο 1^ο

1.1 Έννοια των Συμβάσεων Παραχώρησης

Με τον όρο Παραχώρηση εννοούμε μια συμφωνία όπου η Αναθέτουσα Αρχή αναθέτει στον Ανάδοχο (ή αλλιώς Παραχωρησιούχο) την εκτέλεση ενός Δημοσίου Έργου ή μιας Υπηρεσίας όπου έχει αναλάβει τους κινδύνους και τις ευθύνες με δική του δαπάνη. Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει σαν αντάλλαγμα να εισπράττει τα τέλη από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας για όσο διαρκεί η συμφωνηθείσα περίοδος (Δημόγλου,2002). Η Ευρωπαϊκή Ένωση ορίζει σαν παραχώρηση “ ένα είδος εταιρικής σχέσης μεταξύ του δημόσιου τομέα και μιας (συνήθως) ιδιωτικής εταιρείας που έχει αποδείξει την προστιθέμενη αξία της σε ένα συγκεκριμένο τομέα, για παράδειγμα στην υλοποίηση έργων υποδομής”(European Commission,2016: 1).

Μπορούμε να βρούμε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης διάφορες Οδηγίες που αφορούν την παραχώρηση δημοσίων έργων και το κάθε κράτος βασίζεται σε αυτές για την τέλεση των Συμβάσεων Παραχώρησης. Τη δεκαετία του 1980 παρατηρούμε πως στην Ευρωπαϊκή Ένωση έγινε μια πρώτη προσπάθεια ώστε να υπάρξει αναβάθμιση των συγκοινωνιακών υποδομών και κυρίως των οδικών υποδομών όμως οι επενδυτικές προσπάθειες που υπήρχαν θεωρήθηκαν περιορισμένες και δυσλειτουργικές. Από το 1990 και ύστερα η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπαθεί να εκσυγχρονίσει το οδικό της δίκτυο κάτι που χρειάζεται τεράστια χρηματικά ποσά (κοινοτικοί και εθνικοί πόροι) που δεν τα διαθέτει. Αποφασίστηκε λοιπόν η χρηματοδότηση να επιβαρύνει τους τελικούς χρήστες μέσα από τα διόδια (Καλτσούνης,2007).

Ήδη από την δεκαετία του 1990 υπάρχουν Οδηγίες που αφορούν τις Συμβάσεις έργων, υπηρεσιών και προμηθειών (Οδηγία 92/50/ΕΟΚ, Οδηγία 93/36/ΕΟΚ, Οδηγία 93/37/ΕΟΚ). Η πιο σημαντική Ευρωπαϊκή Οδηγία είναι η Οδηγία 2014/23/ΕΕ που αφορά την ανάθεση των συμβάσεων παραχώρησης (Διακόπουλος και Κανάβα,2016). Πριν από την Οδηγία αυτή, παρά τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο νομοθέτης είχε συνειδητά αποφασίσει τη μη ρύθμιση των Συμβάσεων Παραχώρησης. Όμως με την ψήφιση της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ δημιουργήθηκε νομικό πλαίσιο που επιτρέπει τη σύναψη Συμβάσεων Παραχώρησης στα πρότυπα των συμβάσεων έργων, υπηρεσιών και προμηθειών (Πρεβεδούρου,2015). Προσδιορίζεται πλέον η έννοια της σύμβασης παραχώρησης σαφέστερα σε σύγκριση με προηγούμενες Οδηγίες.

Ο Νόμος που αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης (στην Ελληνική Νομοθεσία) είναι ο Νόμος 4413/2016 «Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης – Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης και άλλες διατάξεις».

Παρόλο που είδαμε πως υπήρχαν έργα που έχουν δημιουργηθεί μέσα από συμβάσεις παραχώρησης δεν υπήρχε κάποιος Νόμος που να αφορά συγκεκριμένα στις συμβάσεις παραχώρησης.

Στον Νόμο 1418/1984 (άρθρο 4 παράγραφος 4 περίπτωση η) γίνεται αναφορά σε περιπτώσεις που στην προσφορά περιλαμβάνεται είτε μερική είτε ολική αυτοχρηματοδότηση και σαν αντάλλαγμα δίνεται η λειτουργία ή η εκμετάλλευση του έργου. Υπήρχαν βέβαια και άλλοι Νόμοι και Προεδρικά Διατάγματα πχ Νόμος 2052/1992 (που αναφέρεται στον ανάδοχο κάποιου έργου και την αποζημίωση που μπορεί να ζητήσει σε περίπτωση ζημίας είτε σε λήξη της σύμβασης παραχώρησης) και ΠΔ 609/1985 (άρθρο 13 παράγραφος 1 κάνει αναφορά στις περιπτώσεις του Νόμου 1418/1984). Τέλος, ο Νόμος 1418/1984 και το Προεδρικό Διάταγμα 609/1985 μεταφέρθηκαν αυτούσια στον Νόμο 3669/2008 (άρθρα 4 και 11).

Στον Νόμο 4413/2016 μπορούμε να εντοπίσουμε και τον ορισμό των Συμβάσεων Παραχώρησης. Σαν σύμβαση παραχώρησης έργων μπορούμε να ορίσουμε μια σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας “που συνάπτεται με μια (ή πιο πολλές) Αναθέτουσες Αρχές οι οποίες αναθέτουν την εκτέλεση έργων ή την παροχή και διαχείριση υπηρεσιών σε έναν ή περισσότερους οικονομικούς φορείς με το αντάλλαγμα να είναι είτε το δικαίωμα της εκμετάλλευσης είτε το δικαίωμα της εκμετάλλευσης και της καταβολής πληρωμής” (Νόμος 4413/2016 άρθρο 2).

1.2 Ο ορισμός των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα - τα χαρακτηριστικά τους και η φιλοσοφία τους

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια προσπάθεια να αποτυπωθούν τα προβλήματα που υπάρχουν σε ότι αφορά την δημιουργία ενός ορισμού σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα γνωστές και ως PPP (Public – Private Partnerships) ή 3P ή P3.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (2004) αλλά και διάφοροι ακαδημαϊκοί (Linder,1999 ; Bloomfield,2006) θεωρούν πως υπάρχει δυσκολία στο να οριστούν οι Συμβάσεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (από εδώ και πέρα θα αναφέρονται και σαν ΣΔΙΤ) με τρόπο που να συμφωνούν όλοι. Παρόλα αυτά ορίζει τις ΣΔΙΤ με ένα γενικό όρο “που αφορά τις σχέσεις που δημιουργούνται ανάμεσα στον Ιδιωτικό και τον Δημόσιο τομέα και έχουν σαν στόχο να εισάγουν πόρους ή και τεχνογνωσία που διαθέτει ο ιδιωτικός τομέας για την παροχή υποδομών και υπηρεσιών”.

Η World Bank (2015:3-4) αναφέρει πως “ως ΣΔΙΤ μπορεί να αναφέρονται άτυπες και βραχυπρόθεσμες δεσμεύσεις μη κυβερνητικών οργανώσεων του ιδιωτικού τομέα ή/ και

κυβερνητικών φορέων που ενώνουν τις δυνάμεις τους για έναν κοινό στόχο. Σε πιο επίσημες αλλά βραχυπρόθεσμες δεσμεύσεις του ιδιωτικού τομέα για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών για παράδειγμα, ετήσιες ρυθμίσεις εξωτερικής ανάθεσης για υπηρεσίες υγιεινής σε ένα σχολείο ή λειτουργίες σχολικής καφετέριας. Σε πιο σύνθετες συμβατικές ρυθμίσεις πχ καθεστώς κατασκευής, λειτουργίας και μεταβίβασης όπου ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τον σημαντικό κίνδυνο παραμένει μακροπρόθεσμα δεσμευμένος”.

Ο OECD (2012: 8) αναφέρει πως “οι ΣΔΙΤ είναι μακροπρόθεσμες συμβατικές ρυθμίσεις ανάμεσα στην κυβέρνηση και σε έναν ιδιωτικό εταίρο, με μεγάλη διάρκεια, όπου ο εταίρος παρέχει και χρηματοδοτεί διάφορες δημόσιες υπηρεσίες χρησιμοποιώντας ένα κεφαλαιουχικό περιουσιακό στοιχείο μοιράζοντας τους κινδύνους”.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει κάποιον επίσημο ορισμό για τις Συμπράξεις (Hall et al.,2003) όμως η European Commission (Ευρωπαϊκή Επιτροπή) (2004) δίνει τον δικό της ορισμό για τις ΣΔΙΤ μέσα από τη Πράσινη Βίβλο. Στο άρθρο 1 στην αρχή της πρώτης παραγράφου αναφέρει πως ο όρος που δίνει αναφέρεται γενικά “σε μορφές συνεργασίας ανάμεσα στις δημόσιες αρχές με επιχειρήσεις που στόχος τους είναι η εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή ακόμα και της συντήρησης μιας υποδομής και τέλος στην παροχή μιας υπηρεσίας”.

Σύμφωνα με τους ακαδημαϊκούς Forrer et al., (2010: 2) οι ΣΔΙΤ “είναι συμφωνίες που συνάπτει η κυβέρνηση με τον ιδιωτικό τομέα και που βρίσκονται σε συνεχή εξέλιξη. Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει στην λήψη των αποφάσεων και στην παραγωγή ενός δημόσιου αγαθού ή υπηρεσίας που παραδοσιακά παρεχόταν από τον δημόσιο τομέα και που πλέον μοιράζεται τον κίνδυνο της παραγωγής”. Ένας άλλος ακαδημαϊκός προτείνει ένα πιο σύντομο ορισμό των ΣΔΙΤ. Στο άρθρο του ο Bonaïrd (2004:2) ορίζει σαν ΣΔΙΤ “τις εργασιακές ρυθμίσεις οι οποίες βασίζονται σε μια αμοιβαία δέσμευση ανάμεσα σε έναν οργανισμό του δημοσίου τομέα και σε οποιαδήποτε οργανισμό εκτός του δημοσίου τομέα”.

Ο Παναγόπουλος (2006) σαν ΣΔΙΤ χαρακτηρίζει “τη συνεργασία μεταξύ δημοσίων αρχών και των επιχειρήσεων που σκοπός τους είναι να ικανοποιήσουν τις ανάγκες γενικού συμφέροντος.

Κατά τη Σαραντάκη (2007:117) “οι ΣΔΙΤ είναι μια κεντρική κυβερνητική επιλογή ώστε να επιτευχθεί, μέσα από την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και ανταγωνιστικού διαλόγου, η μέγιστη δυνατή δημόσια ωφέλεια”.

Στην Αγγλία¹ ο ορισμός που δίνει η Κυβέρνηση είναι πως σαν “ ΣΔΙΤ νοούνται οι συνεργασίες που περιλαμβάνουν τα πάντα από την λειτουργία εγκαταστάσεων ως τις ευέλικτες μεθόδους χρηματοδότησης των παραπάνω υπηρεσιών” (HealthcareUK,2013).

Αντίστοιχα στην Γερμανία παρατηρούμε πως ενώ ο όρος των ΣΔΙΤ υπάρχει στον Γερμανικό Ομοσπονδιακό Σύνταγμα από το 2017 δεν έχει ακόμα οριστεί ουσιαστικά. Περιγράφεται όμως σαν “μια μορφή μακροχρόνιας συνεργασίας ανάμεσα στην κυβέρνηση και σε μια ιδιωτική εταιρεία που σχετίζεται π.χ. με έργα υποδομής που έχουν υψηλό κατασκευαστικό κόστος” (Bonhage and Roberts,2022).

Στην Βρετανική Κολούμπια σαν ΣΔΙΤ ορίζονται “οι νομικά δεσμευτικές συμβάσεις μεταξύ της κυβέρνησης και μιας επιχείρησης για την παροχή υπηρεσιών που οι ευθύνες και οι κίνδυνοι κατανέμονται ανάμεσα στους εταίρους” (PB Columbia,2003).

Στην Ινδία με τον όρο Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα εννοούμε “μια συμφωνία που έχει συνάψει η κυβέρνηση και ο ιδιωτικός τομέας για την παροχή έργων ή υπηρεσιών μέσα από επενδύσεις που αναλαμβάνει ο Ιδιωτικός τομέας για καθορισμένη χρονική περίοδο” (“FAQs - Public Private Partnerships in India”,2022).

Η Ελληνική Νομοθεσία μέσα από το Νόμο 3389/2005² και συγκεκριμένα στο άρθρο 1 στην δεύτερη παράγραφο αναφέρεται πως σαν Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ορίζουμε “την έγγραφη σύμβαση συμφωνίας υπό επαχθή αιτία ανάμεσα σε Δημόσιους Φορείς και σε νομικά πρόσωπα Ιδιωτικού Τομέα για την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών” .

Σύμφωνα με την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ (στην Ελλάδα) (2006:4) “ οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα είναι μακροχρόνιες συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ ενός δημοσίου φορέα και ενός ιδιωτικού φορέα με σκοπό την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών. Ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σύνολο ή μέρος του κόστους και ένα σημαντικό μέρος των κινδύνων ενώ ο δημόσιος τομέας επικεντρώνεται στον καθορισμό των σχεδιαστικών, τεχνικών και λειτουργικών απαιτήσεων του έργου και αποπληρώνει τους Ιδιώτες”.

Τέλος το Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (2005:12) ορίζει σαν ΣΔΙΤ “τις συμβάσεις που συνάπτει το δημόσιο με ιδιώτες ανάδοχους που αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τον τρόπο αποπληρωμής των δημόσιων έργων”.

¹ Στην Αγγλία χρησιμοποιείται ο όρος P.F.I (Private Finance Initiative) όπου θα γίνει αναλυτική αναφορά στο δεύτερο κεφάλαιο

² Θα γίνει ανάλυση του Νόμου στο τρίτο κεφάλαιο

Λόγω της αδυναμίας που υπάρχει στον ορισμό των ΣΔΙΤ, θα μπορούσαμε να τις προσδιορίσουμε από τα κάτωθι χαρακτηριστικά (Γιάνναρος,2005).

Στη Πράσινη Βίβλο των Συμπράξεων (2004:3) όπως και στον Γιάνναρο (2005:14) μπορούμε να βρούμε ορισμένα από τα κοινά χαρακτηριστικά που έχουν οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

- 1) Μακρά διάρκεια σχέσης που συνεπάγεται μια συνεργασία μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα που έχει σαν αντικείμενο τις διάφορες πτυχές
- 2) Ο τρόπος που θα χρηματοδοτηθεί το σχέδιο που εξασφαλίζεται εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα μέσα από πολύπλοκες ρυθμίσεις ανάμεσα στους διάφορους συντελεστές
- 3) Ο οικονομικός φορέας συμμετέχει σε διάφορα στάδια του σχεδίου (π.χ μελέτη και χρηματοδότηση) ενώ ο δημόσιος τομέας επικεντρώνεται στον καθορισμό των στόχων, την ποιότητα, την πολιτική των τιμών και εξασφαλίζει τον έλεγχο της τήρησης των στόχων αυτών
- 4) Κατανομή των κινδύνων ανάμεσα στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα και τον εταίρο του δημόσιου τομέα

Αντίθετα, κατά την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (2008) τρία είναι τα βασικά χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ:

- 1) Μακροχρόνιες παροχές υπηρεσιών (μπορεί να διαρκέσουν μέχρι και 30 χρόνια)
- 2) Ο ιδιωτικός τομέας επωμίζεται τους κινδύνους του έργου ή της υπηρεσίας
- 3) Οι μορφές των μακροπρόθεσμων συμβάσεων που συνάπτονται ανάμεσα σε νομικές οντότητες και σε δημόσιες αρχές είναι διαφορετικού τύπου.

Οι Forrer et al., (2010:476) προσπάθησαν να καταγράψουν επιγραμματικά τα χαρακτηριστικά των έργων ΣΔΙΤ:

- 1) Η μακροπρόθεσμη σχέση του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα
- 2) Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει:
 - α) στην λήψη αποφάσεων και
 - β) στο κατά πόσο πιο καλά μπορεί να παρέχει ένα αγαθό ή μια υπηρεσία που κανονικά αποτελεί αντικείμενο του δημοσίου τομέα
- 3) Η κυβέρνηση δεν αναλαμβάνει πλέον εξ' ολοκλήρου τον κίνδυνο του έργου αλλά υπάρχει μια διαπραγματευμένη κατανομή του κινδύνου ανάμεσα στον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα.

Τέλος ο Ohiani (2014) προσπάθησε να καταγράψει τα επτά βασικά χαρακτηριστικά που έχουν οι ΣΔΙΤ:

- 1) Υπάρχει διακανονισμός ανάμεσα στο δημόσιο και τον ιδιωτικό φορέα
- 2) Υπάρχει βέλτιστη κατανομή κινδύνου μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών
- 3) Ο ιδιωτικός εταίρος παρέχει υπηρεσίες που στόχο έχουν το δημόσιο όφελος
- 4) Τα πρότυπα που τηρούνται έχουν σαν στόχο την αύξηση της ποιότητας των υπηρεσιών και της απόδοσης.
- 5) Ο ιδιωτικός εταίρος ελέγχει τα δημόσια περιουσιακά στοιχεία
- 6) Οι πληρωμές σχετίζονται με την απόδοση του έργου
- 7) Η παροχές υπηρεσιών έχουν μεγάλη διάρκεια

Ο Δημόσιος τομέας μέσα από τις Συμπράξεις που πραγματοποιεί με τον Ιδιωτικό τομέα “εξειδικεύεται” ώστε να μπορεί να παρέχει υπηρεσίες που στόχος τους θα είναι το όφελος των πολιτών. Οι υπηρεσίες αυτές θα είναι πρώτον ποιοτικά βελτιωμένες και δεύτερον οικονομικά αποδοτικότερες μέσα από την αξιοποίηση των πόρων αλλά και των δεξιοτήτων τόσο του Δημοσίου όσο και του Ιδιωτικού τομέα (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα,2006). Η φιλοσοφία των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στηρίζεται στην εξειδίκευση αυτή και έχει βοηθήσει αρκετά στη δημιουργία έργων ή υπηρεσιών.

1.3 Ιστορική αναδρομή των συμβάσεων παραχώρησης

Μπορούμε να εντοπίσουμε στην αρχαία Ελλάδα της κλασσικής περιόδου, τις ρίζες του συστήματος παραχώρησης καθηκόντων που ανήκαν στο δημόσιο σε ιδιώτες υπό την έννοια της σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας (Τρωιάνος και Βελισσαροπούλου – Καρακώστα,1997).

Οι μορφές με τις οποίες εμφανίστηκε το φαινόμενο της παραχώρησης στην αρχαία Ελλάδα είναι οι εξής:

Α) η εκμίσθωση των φόρων, τελών και άλλων προσόδων του Κράτους σε ιδιώτες.

Συνολικά δέκα άρχοντες, ένας από κάθε φυλή, ήταν υπεύθυνοι για την διαδικασία της εκμίσθωσης. Το πρώτο βήμα είναι να γίνει δημόσια προκήρυξη που θα περιλαμβάνει τους όρους της σύμβασης, στη συνέχεια να διενεργηθεί δημοπρασία, να επιλεγεί ο ανάδοχος και το τελικό βήμα είναι η σύναψη σύμβασης ανάμεσα στον επιλεγμένο ιδιώτη και την Πόλη (Ιστορία του Ελληνικού Έθνους,1978).

Β) η παραχώρηση σε ιδιώτες της εκμετάλλευσης των κρατικών μεταλλείων.

Αν και τα μεταλλεία ανήκαν στη Πόλη μπορούσε να παραχωρήσει το δικαίωμα εκμετάλλευσής τους σε Αθηναίους πολίτες (ιδιώτες ανάδοχους) για τρία χρόνια (Αρχαιοελληνικοί χρόνοι,χ.η).

Μπορούμε να βρούμε στις ιστορικές αναφορές διάφορα έργα τα οποία έχουν ολοκληρωθεί μέσα από συμβάσεις παραχώρησης. Ιστορικά το πρώτο έργο που εκτελέστηκε με σύμβαση παραχώρησης μπορεί να βρεθεί στην Αρχαία Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Ερέτρια. Αφορά την αποξήρανση της λίμνης των Πτεχών (η οποία θεωρείται πως είναι η λίμνη του Δύστου). Στο συμβόλαιο που έχει βρεθεί αναφέρονται οι συμβαλλόμενοι (ο εργολάβος Χαιρεφάνης και διακόσιοι τριάντα πολίτες της Ερέτριας) τα ανταλλάγματα που δίνονται (παραχώρηση για 10 χρόνια της εκμετάλλευσης του εδάφους) και οι όροι της σύμβασης³ (Χατζηδημητρίου και Μυλωνάς, χ.η) (ΕΑΑΔΗΣΥ – Στην Αρχαιότητα,χ.η).

Πολλά από τα στοιχεία του συμβολαίου αυτού μπορούν να παρατηρηθούν στις σημερινές ΣΔΙΤ όπως:

- I. Τα ψηφίσματα τόσο της Βουλής όσο και του Δήμου
- II. Η περιγραφή και οι όροι του έργου
- III. Οι όροι των δύο πλευρών
- IV. Ο μηχανικός θα έχει για δέκα χρόνια την εκμετάλλευση του έργου
- V. Οι υποχρεώσεις του μηχανικού θα είναι πρώτον η προκαταβολή 30 ταλάντων και δεύτερον η συντήρηση του ολοκληρωμένου πλέον έργου κατά την διάρκεια εκμετάλλευσής του (Ηλιόπουλος,2021).

Το δεύτερο μπορεί να βρεθεί στη Σάμο του 6^ο αιώνα π.Χ όπου ο αρχιτέκτονας Ευπαλίνος κατάφερε να κατασκευάσει ένα υπόγειο υδραγωγείο με σύμβαση παραχώρησης που όμως δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε το περιεχόμενό της (Zanakis et al.,2003). Στη συνέχεια μπορούμε να βρούμε το θεσμό των συμβάσεων στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, ο αυτοκράτορας είχε την ευθύνη του ταχυδρομικού συστήματος στο σύνολό τους είτε οι τοπικές αρχές μεμονωμένα. Οι δήμοι συνέπρατταν συμβάσεις με διαχειριστές ταχυδρομικών σταθμών όπου οι τελευταίοι αναλάμβαναν την κατασκευή, τη συντήρηση και την λειτουργία του ταχυδρομικού σταθμού για πέντε χρόνια. Τον θεσμό των συμβάσεων παραχώρησης τον συναντάμε σε λιμάνια, αγορές και δρόμους (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,2005) .

³ Με σημερινούς όρους θα τοποθετούσαμε την σύμβαση αυτή στην κατηγορία των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων

Κατά την Βυζαντινή περίοδο (642-1071 μ.Χ) παρατηρούμε πως το Κράτος ανέθετε την είσπραξη των φόρων σε ορισμένους ιδιώτες ενώ αργότερα συναντάμε και το θεσμό της πρόνοιας. Ο Αυτοκράτορας παραχωρούσε ένα τμήμα της γης ή το δικαίωμα είσπραξης των φόρων στους προνοιάριους (στρατιωτικοί) που αναλάμβαναν κάποιες υποχρεώσεις έναντι του αυτοκράτορα (Δημητρούκας και συν.,χ.η). Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας και της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 το σύστημα της είσπραξης των φόρων συνεχίζει να υπάρχει με μορφή ίδια με αυτή που υπήρχε στο Βυζάντιο. Την περίοδο της Τουρκοκρατίας η είσπραξη των δημοσίων προσόδων “ανατίθεντο” ύστερα από πλειοδοτικό διαγωνισμό σε ιδιώτες (Γκιτσάκης,2006).

Ο πιο σημαντικός αιώνας σε ότι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης είναι ο 19^{ος} καθώς ο θεσμός των συμβάσεων παραχώρησης εκείνη την περίοδο γνώρισε μεγάλη αύξηση. Πολλές Ευρωπαϊκές χώρες ανέθεσαν σε ιδιωτικούς φορείς την δημιουργία υποδομών, την ανάληψη του κινδύνου και στη συνέχεια την μεταβίβαση των υποδομών μετά το τέλος του καθορισμένου χρόνου στο Δημόσιο. Το σιδηροδρομικό δίκτυο σε μεγάλες Ευρωπαϊκές χώρες όπως Ισπανία και Γερμανία κατασκευάστηκε μέσα από συμβάσεις παραχώρησης. Αντίθετα στην Μεγάλη Βρετανία οι συμβάσεις παραχώρησης γνώρισαν άνθιση ύστερα από συγκεκριμένο Νόμο που έδινε το δικαίωμα σε δήμους και κοινότητες να παραχωρούν το δικαίωμα του ηλεκτροφωτισμού σε ιδιώτες (Χρηστάκος,2005).

Στην “σύγχρονη” Ελλάδα, κυρίως λόγω των οικονομικών προβλημάτων που δημιουργήθηκαν, έχουν γίνει σημαντικά έργα με την μέθοδο των συμβάσεων παραχώρησης σε βαθμό που η χώρα μας θεωρείται πρωτοπόρα σε ότι αφορά τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα ακόμα και πριν την ψήφιση Νόμου που αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης εξολοκλήρου (Γιάνναρος,2005β). Μερικά χαρακτηριστικά έργα είναι:

- Η κατασκευή και εκμετάλλευση της διώρυγας του Ισθμού της Κορίνθου.

Το Νοέμβριο του 1869 η κυβέρνηση του Ζαΐμη ψήφισε τον Νόμο «Περί διορύξεως του Ισθμού» δίνοντας έτσι την δυνατότητα ένα χρόνο μετά να υπογραφθεί σύμβαση με τους Piat και Chollet. Η σύμβαση αυτή όμως δεν ολοκληρώθηκε λόγω αδράνειας της εταιρείας. Ο Istvan Türr με βασιλικό διάταγμα αναλαμβάνει το έργο αυτό μέσα από την σύναψη σύμβασης παραχώρησης. Λόγω οικονομικών προβλημάτων (Σκάνδαλο του Παναμά) ο Ανδρέας Συγγρός αναλαμβάνει την ολοκλήρωση του έργου αυτού (Μαλαγκονιάρης,2018).

- Η δημιουργία του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου που συνέδεε την Αθήνα και τον Πειραιά το 1869.

Η ιδέα σύνδεσης της Αθήνας και του Πειραιά υπήρχε ήδη από το 1835. Το 1855 η κυβέρνηση Μαυροκορδάτου παρουσίασε ένα νομοσχέδιο «Περί κατασκευής σιδηροδρόμου από Πειραιώς εις Αθήνας» που τροποποιήθηκε αρκετές φορές. Το 1857 γίνεται ο πρώτος διαγωνισμός. Λίγα χρόνια αργότερα δεύτερος. Το 1867 το έργο αναθέτεται σε αγγλική εταιρεία και τελικά ολοκληρώνει το έργο το 1869 (Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. (ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε.: Ιστορικά Στοιχεία,χ.η).

- Η αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας.

Το 1852 γίνεται προσπάθεια να μελετηθεί το θέμα της αποξήρανσης της λίμνης από τον καθηγητή Παπαγεωργίου χωρίς όμως το έργο να πραγματοποιείται. Το 1858 απορρίπτεται από την Ελληνική Κυβέρνηση η πρόταση Άγγλων επιχειρηματιών για αποξήρανση της λίμνης. Το 1865 η κυβέρνηση Κουμουνδούρου υπογράφει σύμβαση με τον Γάλλο Σαρραζίν Μομφεριέρ που προβλέπει την παραχώρηση της εκμετάλλευσης του κάμπου για 99 χρόνια. Ο Μομφεριέρ παραχωρεί το έργο στον Μπονέρ όμως η Ελληνική Κυβέρνηση σταμάτησε το έργο. Το 1866 υπογράφεται σύμβαση που το 1867 το Ελληνικό κράτος την ακυρώνει. Το 1879 ο Ιωάννης Βούρος εκπρόσωπος Γαλλικής Εταιρείας και ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Τρικούπης υπογράφουν σύμβαση παραχώρησης με όρους ίδιους με αυτούς του Μονφεριέρ. Παρότι το έργο είχε ολοκληρωθεί λόγω ενός προβλήματος που δημιουργήθηκε σε συνδυασμό με πτώχευση της Γαλλικής Εταιρείας υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης με μια Αγγλική εταιρεία η οποία κατορθώνει και ολοκληρώνει το έργο το 1892 (Κωπαΐδα – Δήμος Ορχομενού Βοιωτίας,χ.η).

- Η διανομή του ηλεκτρικού ρεύματος στην Αθήνα και τον Πειραιά από την εταιρεία Power το 1925.

Η δικτατορική κυβέρνηση Πάγκαλου υπογράφει με την Αγγλική Εταιρεία Power and Traction Finance Company (ή αλλιώς Power) σύμβαση παραχώρησης «Περί προμήθειας ηλεκτρισμού και περί μεταφορών» δημιουργώντας πολλές αντιδράσεις (Μαυροειδή,2015).

- Το δίκτυο ύδρευσης από την εταιρεία Ulen το 1924.

Το Ελληνικό Δημόσιο λόγω της αύξησης του πληθυσμού εξαιτίας της Μικρασιατικής Καταστροφής υπέγραψε στις 23 Δεκεμβρίου του 1924 με την Αμερικανική Εταιρεία Ulen σύμβαση για την «Κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση των έργων ύδρευσης στην περιοχή της Αθήνας, του Πειραιά και Περιχώρων» (Ευδάπ- Ιστορική Αναδρομή Ύδρευσης,χ.η).

Μερικά πιο πρόσφατα έργα που έχουν δημιουργηθεί μέσα από την σύναψη συμβάσεων παραχώρησης είναι η Αττική Οδός, η Ιονία Οδός, το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, η ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου και ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας. Τα έργα αυτά θεωρούνται απαρχή του νομικού πλαισίου για τα έργα Συμβάσεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην Ελλάδα (το οποίο θα αναλυθεί διεξοδικά σε μεταγενέστερο κεφάλαιο).

1.4 Σύγκριση ανάμεσα στις συμβάσεις παραχώρησης και στις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα

Σε αυτό το σημείο θεωρείται σημαντικό να δούμε πότε μια σύμβαση παροχής υπηρεσιών ή εκτέλεσης έργου μπορεί να υλοποιηθεί μέσα από τη διαδικασία των συμπράξεων ανάμεσα στον δημόσιο κι στον ιδιωτικό τομέα.

Οι βασικές αρχές είναι πάνω στις οποίες στηρίζεται η υλοποίηση των έργων είναι:

- Η οικονομική αποδοτικότητα του έργου δηλαδή να είναι value for money
- Η κατανομή του κινδύνου του έργου (risk allocation)⁴

Σε περίπτωση που οι παραπάνω δύο βασικές αρχές δεν μπορούν να επιτευχθούν τότε εφαρμόζονται οι παραδοσιακές μέθοδοι των δημοσίων συμβάσεων (Δασκαλάκης,2014).

Όπως ήδη διαπιστώθηκε από τα παραπάνω κεφάλαια της παρούσας διπλωματικής εργασίας υπάρχουν πολλές ομοιότητες και διαφορές ανάμεσα στις συμβάσεις παραχώρησης και στις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

⁴ Αναλυτικά σε επόμενα κεφάλαια θα αναλυθούν με πιο αναλυτικό τρόπο τόσο η οικονομική αποδοτικότητα όσο και ο κίνδυνος.

Ομοιότητες

- 1) Το αντικείμενό τους είναι το ίδιο. Δηλαδή σε πρώτο επίπεδο η συνεργασία ανάμεσα στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα και σε δεύτερο να κατασκευάζουν έργα ή να παρέχουν υπηρεσίες. Αυτό είναι κάτι που αναφέρεται τόσο στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ όσο και στον Νόμο 3389/2005. Πιο συγκεκριμένα στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ (παράγραφος 1 άρθρο 7) αναφέρεται πως οι συμβάσεις παραχώρησης αφορούν την εκτέλεση ή την μελέτη και εκτέλεση έργου ενώ ο Νόμος 3389/2005 αναφέρει πως αντικείμενο των συμπράξεων αποτελούν η δημιουργία έργων και η παροχή υπηρεσιών. Τέλος και στις δύο περιπτώσεις ο ορισμός της λέξης «έργο» είναι ο ίδιος.
Σαν έργο εννοείται το αποτέλεσμα ενός συνόλου εργασιών (είτε οικοδομικών είτε ενός πολιτικού μηχανικού) που είναι αρκετό για την εκτέλεση μιας οικονομικής ή τεχνικής λειτουργίας.
- 2) Τόσο οι ΣΔΙΤ όσο και οι συμβάσεις παραχώρησης είναι έγγραφες συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτονται ανάμεσα στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα και αντικείμενό τους είναι είτε η εκτέλεση έργων είτε η παροχή υπηρεσιών προς όφελος των πολιτών (Τσότσου,2020).
- 3) Ο τρόπος με τον οποίο επιλέγονται οι Ιδιώτες για να αναλάβουν το έργο είναι παρόμοιος και στις δυο περιπτώσεις. Τα στάδια που θα πρέπει να ακολουθήσουν τόσο οι ΣΔΙΤ όσο και οι συμβάσεις παραχώρησης περιγράφονται μέσα από διατάξεις που μπορούν να βρεθούν στον Ν. 3389/2005 καθώς εκεί αναφέρεται πως είναι ενσωματωμένες διάφορες διατάξεις κοινοτικών Οδηγιών που σχετίζονται με τις συμβάσεις παραχώρησης.
- 4) Είναι υποχρεωτικό να είναι τόσο οι ΣΔΙΤ όσο και οι συμβάσεις παραχώρησης κυρωμένες κάτι που μπορεί να γίνει και με Νόμο. Στην περίπτωση των ΣΔΙΤ εάν και δεν επιβάλλεται από τον Νόμο 3389/2005 και των συμβάσεων παραχώρησης το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣΤΕ) μέσα από πάγια νομολογία θεωρεί πως πρέπει να κυρώνονται (Τσότσου,2020).
- 5) Παραχώρηση του δικαιώματος της εκμετάλλευσης από τον ιδιώτη. Ο Νόμος 3389/2005 και η Οδηγία 2014/23/ΕΕ αναφέρουν πως τόσο στις συμβάσεις παραχώρησης όσο και στις ΣΔΙΤ, το Δημόσιο μπορεί να παραχωρήσει το δικαίωμα εκμετάλλευσης σε ιδιώτη και αυτός

καλύπτει τα έξοδα/ κέρδος του μέσα από την αποκλειστικότητα που το Δημόσιο του παραχωρεί.

Διαφορές

Οι διαφορές ανάμεσα στις ΣΔΙΤ και στις συμβάσεις παραχώρησης μπορούν να παρατηρηθούν στον Ν.3389/2005.

- 1) Στις ΣΔΙΤ ο Ιδιωτικός τομέας είναι αυτός που αναλαμβάνει τον κίνδυνο του έργου εξ' ολοκλήρου, ενώ στις συμβάσεις παραχώρησης ο ιδιώτης αναλαμβάνει συμπληρωματικά την ανάληψη των κινδύνων (Τσότσου,2020).
- 2) Η επίλυση των τυχόν διαφορών που θα προκύψουν γίνεται με διαφορετικό τρόπο. Λόγω του ότι οι συμβάσεις παραχώρησης είναι διοικητικές συμβάσεις τα Διοικητικά δικαστήρια είναι αρμόδια για οποιαδήποτε διαφορά προκύψει. Αντίθετα στην περίπτωση των ΣΔΙΤ, ο Νόμος αναφέρει πως οποιαδήποτε διαφορά προκύψει λύνεται μέσα από διαιτησία.
- 3) Παρόλο που και στις δύο περιπτώσεις η χρηματοδότηση γίνεται από τον Ιδιωτικό τομέα. Η διαφορά τους έγκειται στο γεγονός ότι στις ΣΔΙΤ ο Νόμος 3389/2005 και συγκεκριμένα στο άρθρο 2 στην δεύτερη παράγραφο δίνει την δυνατότητα στην Διυπουργική Επιτροπή μετά από ομόφωνη απόφασή της η χρηματοδότηση ενός έργου να γίνεται από το Δημόσιο εξ' ολοκλήρου. Το έργο θα συνεχίζει να ορίζεται σαν ΣΔΙΤ όμως εάν αυτό γινόταν σε ένα έργο που αφορά σύμβαση παραχώρησης τότε θα μετατρέποταν σε μια σύμβαση έργου.
- 4) Στις ΣΔΙΤ η εποπτεία ενός έργου "ανήκει" στην Διυπουργική Επιτροπή και στην Ειδική Γραμματεία που αφορά τις ΣΔΙΤ ενώ στις συμβάσεις παραχώρησης η εποπτεία του έργου την έχει το Δημόσιο.
- 5) Η αποπληρωμή του ιδιώτη στις συμβάσεις παραχώρησης γίνεται από τον τελικό χρήστη του έργου, της υπηρεσίας ενώ στις ΣΔΙΤ η αποπληρωμή του μπορεί να γίνει είτε από το Δημόσιο τομέα αποκλειστικά είτε μέσα από μίξη του Δημοσίου τομέα με τους τελικούς χρήστες (Τσότσου,2020).

1.5 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ

Μέσα από τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ο ιδιωτικός τομέας συνεισφέρει όχι μόνο μέσα από την υλοποίηση έργων ή την παροχή υπηρεσιών αλλά και με την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και του ανθρώπινου δυναμικού που διαθέτει όπως και με την ικανότητα που έχει ο ιδιωτικός τομέας να καινοτομεί και να διαχειρίζεται με αποτελεσματικό τρόπο σύνθετα έργα (Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ,2006).

1.5.1 Πλεονεκτήματα

Το πιο σημαντικό από τα πλεονεκτήματα είναι πως ο ιδιωτικός τομέας δίνει την δυνατότητα στο δημόσιο να επικεντρωθεί στο σχεδιασμό, τις διάφορες πολιτικές / Νόμους και τη ρύθμιση ενώ ο ιδιωτικός τομέας βελτιώνει την ποιότητα, την αποτελεσματικότητα των έργων και των υπηρεσιών (World Bank,2009). Ο δημόσιος τομέας μπορεί να μεταφέρει τον κίνδυνο που σχετίζεται με ένα έργο κάτι που αποτελεί την κινητήριο δύναμη του κράτους όταν εξετάζει ένα έργο ΣΔΙΤ. Με την παροχή κάποιου αντιτίμου ο δημόσιος τομέας μπορεί να μεταφέρει είτε όλο τον κίνδυνο του έργου είτε τους περισσότερους από τους κινδύνους ενός έργου. Οι κίνδυνοι που επωμίζεται ο ιδιωτικός φορέας αφορούν την κατασκευή και την χρηματοδότηση του παρεχόμενου έργου (Parvu, Voicu – Olteanu,2009). Η Pora (2018) αναφέρει σαν πλεονέκτημα των ΣΔΙΤ την δυνατότητα εισαγωγής ανταγωνιστικών αρχών στις παραδοσιακές δραστηριότητες του δημοσίου τομέα. Αυτό θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους του έργου, η ποιότητα των υπηρεσιών αυξάνεται και τέλος ενθαρρύνονται οι καινοτόμες ιδέες. Με αυτό τον τρόπο ευνοούνται οι διαχειριστικές αρχές του ιδιωτικού τομέα και συνεπώς η εφαρμογή του Νέου Δημοσίου Μάνατζμεντ (New Public Management). Η έναρξη της λειτουργίας των έργων ή των υπηρεσιών που ολοκληρώνονται μέσα από τις ΣΔΙΤ είναι ταχύτερη. Ακόμα, οι πληρωμές πραγματοποιούνται αμέσως μόλις το έργο ξεκινήσει να λειτουργεί (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα, 2006). Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα επίτευξης κάποιας εξοικονόμησης στους πόρους σε ότι αφορά την υλοποίηση κάποιου έργου. Χρησιμοποιούνται ιδιωτικά κεφάλαια για την εκτέλεση των έργων ή των υπηρεσιών και με αυτό τον τρόπο το δημόσιο δεν χρησιμοποιεί δικούς του πόρους (Pora, 2018). Η Pora (2018) υποστηρίζει πως τις δημόσιες επενδύσεις, μέσα από τον μηχανισμό της εταιρικής σχέσης παρέχουν την δυνατότητα ανάπτυξης προγραμμάτων υποδομής και προσανατολίζουν τους κρατικούς πόρους για την στήριξη άλλων τομέων (π.χ κοινωνικών) αποφεύγοντας την λήψη μέτρων. Το κόστος του έργου και η παράδοσή του μπορεί να μειωθεί

μέσα από τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Ακόμα δίνεται η ευκαιρία να προωθηθεί η τοπική οικονομική ανάπτυξη μέσα από τις ευκαιρίες που δίνονται για την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας (Kwak et al., 2009).

1.5.2 Μειονεκτήματα

Όμως πέρα από τα πλεονεκτήματα που έχουν οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα υπάρχουν και κάποια μειονεκτήματα που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Βέβαια θα πρέπει να τονιστεί πως τα μειονεκτήματα αυτά έχουν καλυφθεί από τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Αρχικά, τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας δεν κατέχουν τις κατάλληλες γνώσεις και δεξιότητες που χρειάζονται για την δημιουργία μακροπρόθεσμων έργων (Kwak et al., 2009). Διάφορες Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις θεωρούν πως οι ΣΔΙΤ μπορεί να έχουν κοινωνικές συνέπειες και ότι μπορούν να επηρεάσουν μειονοτικές ομάδες αλλά και να αποκλείσουν ομάδες από τη χρήση διαφόρων υπηρεσιών ή και έργων (OECD,2012).

Επιπλέον, λόγω του υψηλού κόστους δημοπράτησης ο ανταγωνισμός που υπάρχει για την δημιουργία έργων ΣΔΙΤ είναι περιορισμένος (Kwak et al., 2009). Υπάρχει η πιθανότητα να εμφανιστούν κάποιες δυσκολίες σε ότι αφορά την διαχείριση των συμβάσεων που προκαλούνται λόγω της εσφαλμένης συνεργασίας του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να συγκρούονται τα συμφέροντα μεταξύ των συμμετεχόντων που όμως μέσα από διάλογο και διαπραγμάτευση θα οδηγήσουν στην αντιμετώπισή τους (Pora, 2018). Οι συμφωνίες των έργων που θα ολοκληρωθούν σαν Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα είναι μακροπρόθεσμες συμφωνίες (όπως έχουμε δει είναι 20 – 30 χρόνια) και γι' αυτό είναι περίπλοκες και άκαμπτες. Αυτό είναι επειδή δεν μπορούν να προβλεφθούν αλλά και να αξιολογηθούν τα γεγονότα εκείνα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη μελλοντική δραστηριότητα (PPP Advantages and Disadvantages,2015). Η κυβέρνηση μπορεί να μην έχει τη θέση να εκτιμήσει σωστά και με ακρίβεια το κόστος του έργου ταυτόχρονα η κυβέρνηση βρίσκεται σε μειονεκτική θέση επειδή η τεχνογνωσία βρίσκεται στην πλευρά του ιδιωτικού τομέα (Rodriguez,2019). Η ελαχιστοποίηση των μειονεκτημάτων που υπάρχουν σε έργα που υλοποιούνται μέσα από Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μπορεί να ευνοηθεί εάν οι υπεύθυνοι λάβουν υπόψη τους ενέργειες όπως μεταφορά του κινδύνου σε καταλληλότερο μέρος για την επίτευξη του έργου ή εξασφάλιση αρκετών προσφορών ώστε να ευνοηθεί ο ανταγωνισμός. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η δυνατότητα να ελέγχεται η ποιότητα των προσφορών (Pora,

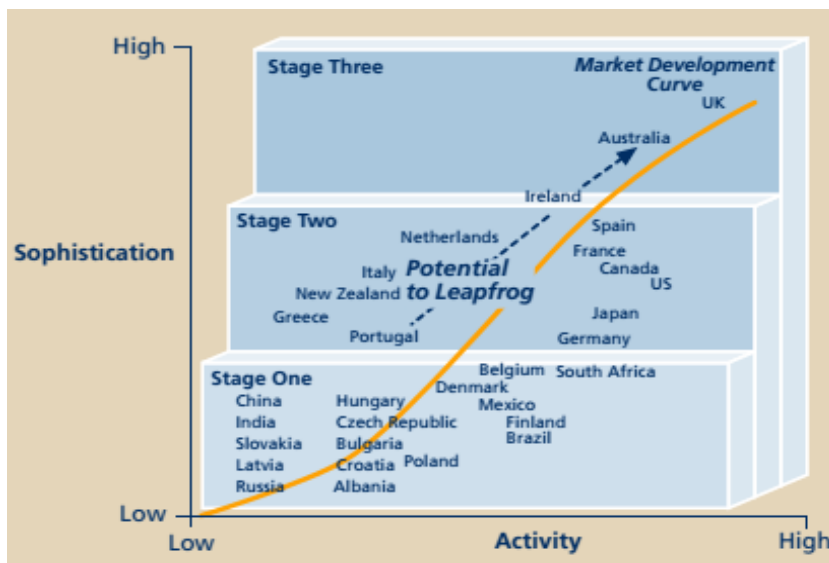
2018). Σε κάποια από τα έργα εμφανίστηκαν αδυναμίες που δεν μπορούσαν εύκολα να ξεπεραστούν, καθυστερήσεις και σε μερικές περιπτώσεις αύξηση του κόστους των έργων. Αυτά τα προβλήματα δεν υπάρχουν μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες όπως η Ισπανία (European Court of Auditors, 2018).

Κεφάλαιο 2

Ανάλογα με το βαθμό χρήσης των ΣΔΙΤ η Deloitte (2006) σε μια έρευνα που έχει δημοσιοποιήσει, κατατάσσει τις χώρες ανάλογα με το πόσο ώριμες είναι σε έργα που αφορούν τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Συνολικά υπάρχουν τρία επίπεδα. Στο τρίτο βρίσκονται χώρες που προσπαθούν να βελτιώσουν μοντέλα που αφορούν στις Συμπράξεις, εφαρμόζουν αλλαγές στη κυβέρνηση ώστε να υποστηριχθεί ο ρόλος των ΣΔΙΤ, χρησιμοποιούνται εξελεγμένα μοντέλα που αφορούν τον κίνδυνο και τέλος δίνεται μεγαλύτερη βαρύτητα στον κύκλο ζωής του έργου. Χώρες που βρίσκονται σε αυτό το επίπεδο είναι η Ινδία, Κίνα, Βέλγιο, Μεξικό και άλλες. Στο δεύτερο επίπεδο βρίσκονται χώρες που έχουν την δυνατότητα να κάνουν κάποιο άλμα με χαρακτηριστικό παράδειγμα να είναι η Ιρλανδία. Η πλειονότητα των χωρών κατατάσσεται εκεί (πχ Ελλάδα, Γαλλία, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής). Οι χώρες αυτές έχουν ξεκινήσει την ανάπτυξη νέων υβριδικών μοντέλων παράδοσης, χρησιμοποιούν τις ΣΔΙΤ για να προωθήσουν καινοτόμες υπηρεσίες, η χρήση των ΣΔΙΤ επεκτείνεται σε πολλούς τομείς. Τέλος, υπάρχουν νέες πηγές που παρέχουν κεφάλαια για τα έργα αυτά. Τέλος, στο πρώτο επίπεδο υπάρχουν μόνο δύο χώρες η Αυστραλία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι χώρες αυτού του επιπέδου έχουν την εμπειρία που απαιτείται λόγω της ιστορίας τους για να εφαρμόσουν ότι έχουν μάθει και έχουν 'δημιουργήσει' μια κεντρική μονάδα που επιβλέπει την εφαρμογή των απαιτούμενων προϋποθέσεων του κάθε έργου. Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει αναφορά σε κάποιες από τις χώρες αυτές, στην ιστορική τους σχέση με τις Συμπράξεις, το θεσμικό τους πλαίσιο (εάν υπάρχει) και τέλος αναφορά θα γίνει σε ένα από τα έργα της κάθε χώρας που έχει ολοκληρωθεί με Σύμπραξη Ιδιωτικού και Δημοσίου Τομέα.

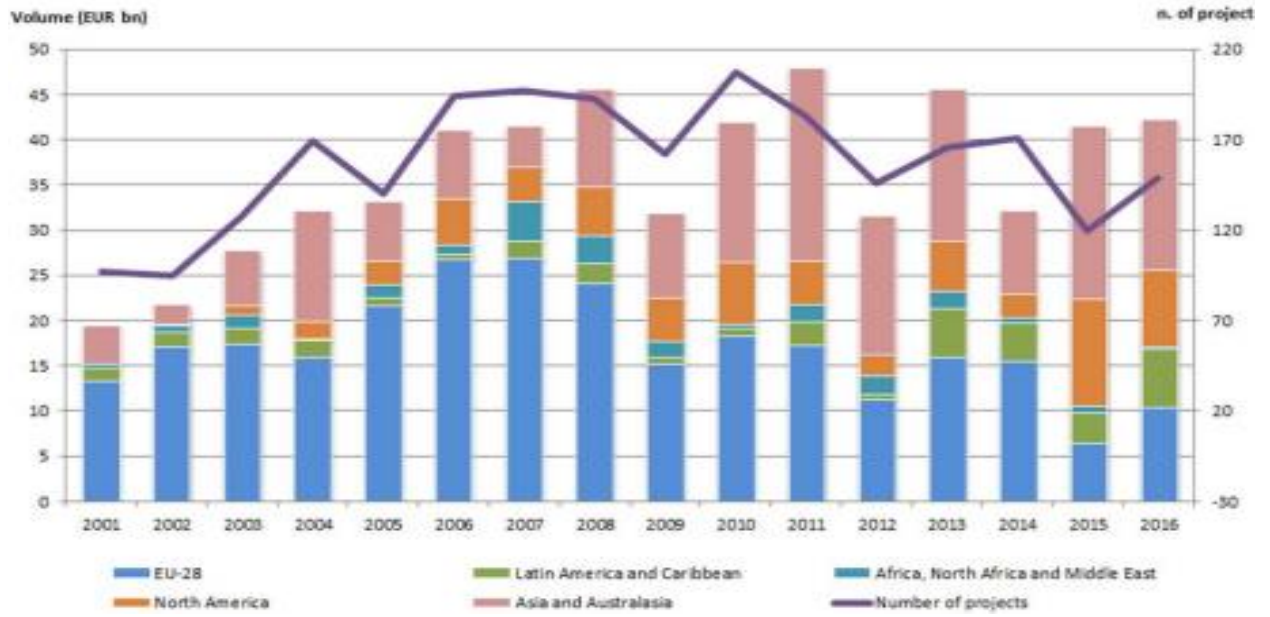
Εικόνα 1: Καμπύλη ωριμότητας



Πηγή: Deloitte, 2006

Η Ελλάδα βέβαια αποτελεί μια ιδιαίζουσα περίπτωση όπως τονίζουν οι Pana and Nisulescu (2015) καθώς σε κάποιους τομείς οι συνεργασίες σε κάποια έργα (πχ Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο) βρίσκονται σε υψηλότερο επίπεδο ενώ σε κάποιους άλλους η συνεργασία είναι ανύπαρκτη. Πολλές χώρες έχουν δραστηριοποιηθεί σε πρόγραμμα ΣΔΙΤ με την Ευρώπη να είναι πιο ενεργή και να ακολουθούν οι χώρες της Ασίας και η Αυστραλία

Γράφημα 1: Οι ΣΔΙΤ ανά τον κόσμο



Πηγή: Μαντζούφας, 2018

2.1 ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

2.1.1 Ηνωμένο Βασίλειο

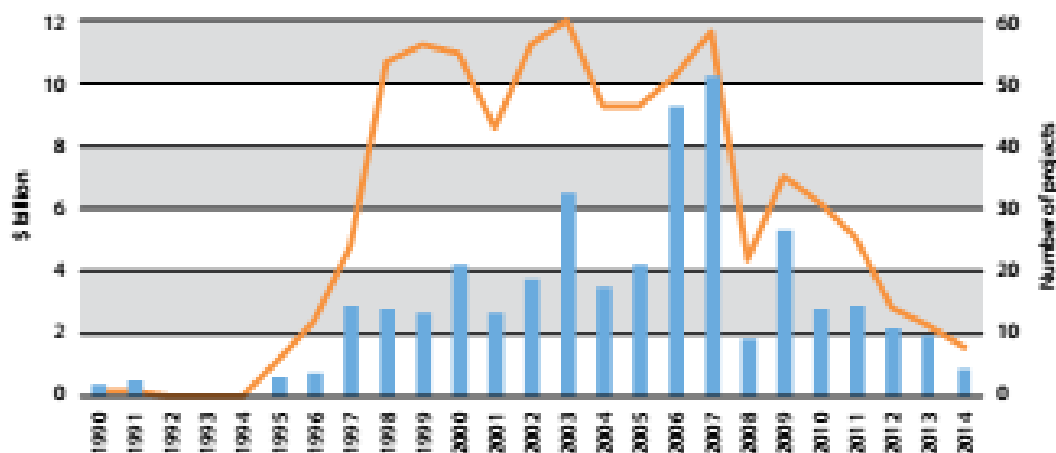
Για την κυβέρνηση της Μεγάλης Βρετανίας, η οποία θεωρείται ως η χώρα προέλευσης των Σ.Δ.Ι.Τ. υπάρχουν τρεις “υποθέσεις”:

- α) τις θεσμικές συμπράξεις (δημιουργία εταιρειών με κεφάλαια δημόσια και ιδιωτικά)
- β) τις συμπράξεις στις οποίες οι επιχειρήσεις συμβουλεύουν τα δημόσια νομικά πρόσωπα για την αξιοποίηση των αγαθών τους και
- γ) τις συμβάσεις «Ιδιωτικών Χρηματοοικονομικών Πρωτοβουλιών – Private Finance Initiative (P.F.I.)», οι οποίες και αποτελούν την κύρια εκδοχή των συμπράξεων (Μανιατης,2013).

Το Ηνωμένο Βασίλειο⁵ υπήρξε πρωτοπόρο στον τομέα των Συμπράξεων και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες αγορές σε έργα που πραγματοποιούνται μέσα από τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Μαντζούφας,2018). Το 1979 η κυβέρνηση Θάτσερ μετατόπισε κάποιες από τις δραστηριότητες που μέχρι τότε ανήκαν στο δημόσιο τομέα όπου σε πρώτο πλάνο μπήκε η ανάθεση εργασιών παροχής υπηρεσιών σε ιδιώτες. Αναφορικά μπορούμε να αναφέρουμε υπηρεσίες παροχής υπηρεσιών όπως η αποκομιδή απορριμμάτων και η εστίαση (Spackman,2002).

⁵ Στο Ηνωμένο Βασίλειο η ονομασία των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι Private Finance Initiative (PFI)

Γράφημα 2: Έργα ΣΔΙΤ στο Ηνωμένο Βασίλειο από το 1992 έως και το 2015



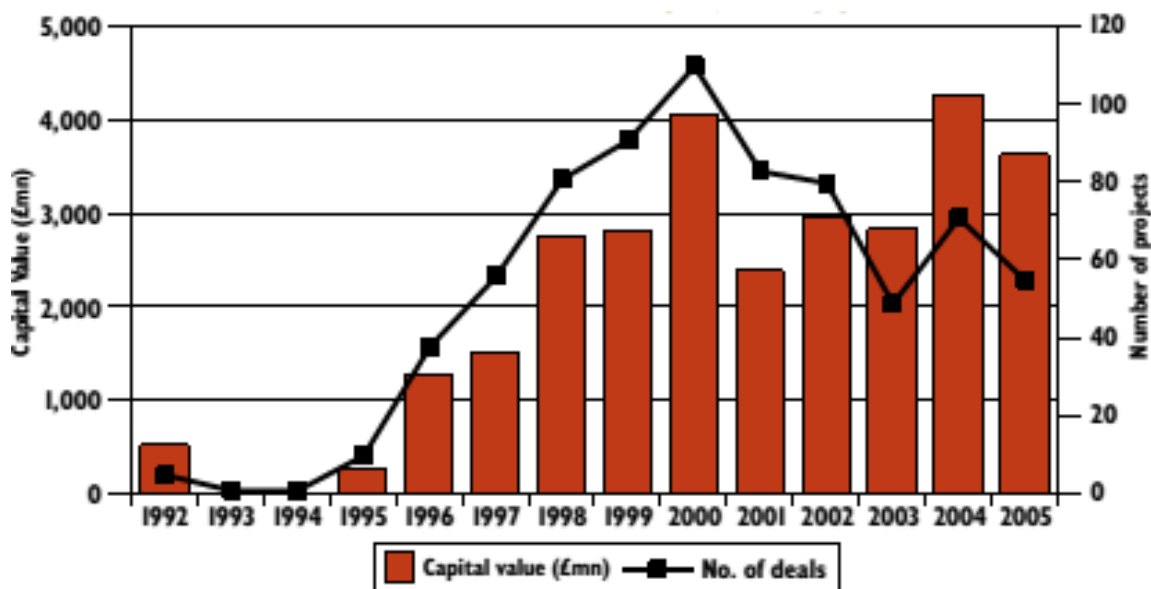
Πηγή: Jubilee Debt Campaign,2017

Σημ: Το πορτοκαλί χρώμα αντιστοιχεί στον αριθμό των έργων που έχουν πραγματοποιηθεί με ΣΔΙΤ ενώ το μπλε αντιστοιχεί στην αξία του κεφαλαίου (η μέτρηση έχει γίνει σε δισεκατομμύρια δολάρια).

Το 1992 αποτελεί σημαντική χρονιά στην ιστορία της σχέσης ανάμεσα στον ιδιωτικό με τον δημόσιο τομέα καθώς ξεκινάει και επίσημα η πρωτοβουλία των PFI. Εταιρείες αναλαμβάνουν την ευθύνη για την παροχή κάποιας δημόσιας υπηρεσίας και ταυτόχρονα την συντήρηση και κατασκευή της υποδομής (Corner,2005). Οι προκλήσεις που έχουν δημιουργηθεί αφορούν τις επενδύσεις και συγκεκριμένα το γεγονός ότι ο δημόσιος τομέας δεν μπορούσε να παραδώσει εγκαίρως και με τον αρχικό προϋπολογισμό τα έργα που είχε αναλάβει (Mizell et al.,2018). Επιπλέον το 1993 ο αρμόδιος Υπουργός Οικονομικών Norman Lamont λόγω της οικονομικής ύφεσης που υπήρχε ανακοίνωσε πως το PFI χρειαζόταν κάποια ώθηση. Γι' αυτό τον λόγο δημιουργήθηκε το Private Finance Panel (PFP) που ρόλος του είναι να ενθαρρύνει τον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα να συμμετέχουν στην πρωτοβουλία PFI, να βρει λύσεις σε προβλήματα που προκύπτουν, να προβάλλει νέες ιδέες και τέλος να εντοπίσει νέους τομείς που ο ιδιωτικός τομέας θα μπορούσε να εμπλακεί (Kerr,1998).

Όπως παρατηρούμε και από το παρακάτω διάγραμμα, το 1995 αρχίζει να υπάρχει κάποια αύξηση στην Σύμπραξη μεταξύ των δύο τομέων. Πιο αναλυτικά, το 1995 το συνολικό κόστος των έργων που ολοκληρώθηκαν μέσα από την πρωτοβουλία PFI ήταν £ 667 εκατομμύρια δολάρια Αγγλίας ενώ την επόμενη χρονιά το ποσό αυξήθηκε στα 2- 4 εκατομμύρια δολάρια Αγγλίας το χρόνο (Treasury H.M.S, 2006).

Διάγραμμα 1: Αξία και αριθμός έργων από το 1992- 2005



Πηγή: H.M. Treasury, 2006

Ο Michael Jack (πολιτικός που ανήκει στο Συντηρητικό Κόμμα) προσπάθησε να μειώσει τον σκεπτικισμό που υπήρχε σχετικά με την ικανότητα της κυβέρνησης να προσχωρήσει σε συμβάσεις PFI αλλά και σχετικά με την ετοιμότητα συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα. Γι' αυτό τον λόγο δημοσίευσε ένα νέο οδηγό για τις PFI με τίτλο Private Opportunity Public Benefit αντλώντας κάποια από αυτά που είχε μάθει από κάποια έργα στο παρελθόν. Ακόμα προχώρησε στην πρωτοβουλία Private Finance και δεσμεύτηκε να εξαλείψει την γραφειοκρατία που υπήρχε και να προωθήσει ένα πιο ευνοϊκότερο κλίμα για τις Συμπράξεις. (Allen, 2003). Το 1997 αποτελεί σημαντική χρονιά καθώς η νεοεκλεγείσα κυβέρνηση των Εργατικών προσπάθει να αξιολογήσει τις PFI σαν μέθοδο προμήθειας.

Ο πρόεδρος της Pearl Assurance, Malcolm Bates προτείνει 29 συστάσεις σχετικά με τις PFI που ονομάζονται Bates Review. Οι Private Finance Panel και Private Finance Panel Executive αντικαταστάθηκαν από μια Task Force υπό την αιγίδα του Treasury. Η εταιρεία Private Waterhouse Coopers ανέλαβε την υποχρέωση να εκπαιδεύσει κάποιους δημοσίους υπαλλήλους με σκοπό να γίνουν ειδικοί για το PFI. Ταυτόχρονα, προτάθηκε να καταστεί υποχρεωτική η μη σύναψη περισσότερων από τεσσάρων προσφορών (Heinecke 2002).

Οι λόγοι που δεν είχαν υπογραφεί αρκετές συμβάσεις μέχρι και το 1997 αφορούν:

- ❖ πολύπλοκες διαδικασίες
- ❖ ο δημόσιος και ο ιδιωτικός φορέας δεν είναι έμπειροι
- ❖ η συμμετοχή στους διαγωνισμούς απαιτεί υψηλό κόστος
- ❖ δεν υπήρχαν τυποποιημένα τεύχη και συμβάσεις
- ❖ δεν υπήρχε κάποιος κεντρικός σχεδιασμός
- ❖ δεν υπήρχε σαφής προσδιορισμός των προδιαγραφών των έργων
- ❖ υπάρχει έλλειψη σε κεντρικό σχεδιασμό
- ❖ δεν υπήρχε σαφής προσδιορισμός που θα αφορά τις προδιαγραφές των έργων
- ❖ τα έργα που θα αναλάμβανε ο ιδιωτικός τομέας ήταν μικρά σε μέγεθος και δεν μπορούσαν να προσελκύσουν ιδιωτικούς φορείς
- ❖ υπήρχε ανησυχία σχετικά με την εξασφάλιση των τακτικών πληρωμών σε μακροχρόνια βάση (Δασκαλάκης,2014).

Το 1996 εγκαινιάστηκε το πρώτο νοσοκομείο στην Σκωτία (και συγκεκριμένα στο Εδιμβούργο) το οποίο κατασκευάστηκε μέσα από PFI (Civillini,2015). Το Μάρτιο του 1999 πραγματοποιήθηκε μια δεύτερη αναθεώρηση του PFI με αποτέλεσμα τη δημιουργία της Taskforce του Υπουργείου Οικονομικών από τη νεοσύστατη Partnerships UK σαν μόνιμο οργανισμό όπου θα συμμετείχε και το δημόσιο (μέσα από το National Audit Office) και διάφοροι ιδιωτικοί φορείς. Όλα αυτά οδήγησαν σε μια αύξηση του θεσμού των PFI στο Ηνωμένο Βασίλειο (Heinecke 2002). Η ταχεία ανάπτυξη σε ότι αφορά τις PFI βοήθησε στο να χρησιμοποιούνται και από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ιδρύθηκαν λοιπόν τοπικές συνεργασίες (Local Partnerships) για να παρέχουν την απαραίτητη υποστήριξη σε έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (House of the Lords,2010). Μέχρι και τον Απρίλιο του 2012 είχαν υπογραφεί περισσότερα από 550 έργα PFI με συνολική αξία πάνω από σαρανταέξι δισεκατομμύρια λίρες Αγγλίας που υπάγονται σε πολλούς και διαφορετικούς τομείς. Βέβαια, το 2010 η τότε κυβέρνηση συνέχισε να υπογράφει τη δημιουργία έργων μέσα από PFI που ήταν υπό προμήθεια. Πλέον η κυβέρνηση αναθεωρεί τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι Συμβάσεις PFI με σκοπό να δημιουργηθεί ένα νέος τρόπος παροχής των περιουσιακών στοιχείων και υπηρεσιών του Δημοσίου που εκμεταλλεύονταν όμως την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα και ταυτόχρονα το κόστος του φορολογούμενου να είναι χαμηλότερο (European PPP Expertise Centre,2012).

Το πεδίο εφαρμογής των PFI στο Ηνωμένο Βασίλειο αφορούν την κατασκευή κτιρίων, τη διαχείριση του περιβάλλοντος, την ψυχαγωγία, την παιδεία και την εκπαίδευση, την υγεία, τις μεταφορές, την ασφάλεια, την άμυνα και τέλος την τεχνολογία (Νικόλα,χ.η).

Πίνακας 1: Η αξία των έργων ΡΦΙ στο Ηνωμένο Βασίλειο και σε τομέα σε μια τετραετία

| Τομέας | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | Σύνολο |
|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Άμυνα | 900 | 645 | 2.674 | 1.000 | 3.291 | 8.519 |
| Εκπαίδευση | 456 | 749 | 1.495 | 1.514 | 1.613 | 5.827 |
| Υγεία | 2.628 | 998 | 3.010 | 1.706 | 520 | 8.862 |
| Τοπική Αυτοδιοίκηση - Στέγαση | 62 | 406 | 422 | 570 | 450 | 1.910 |
| Σκωτία | 173 | 377 | 1.003 | 1.106 | 395 | 3.054 |
| Βόρεια Ιρλανδία | 60 | 18 | 390 | 382 | 125 | 975 |
| Γεωργία (Υπουργείο) | 35 | 0 | 421 | 175 | 98 | 729 |
| Υπ. Εσωτερικών | 74 | 38 | 0 | 46 | 14 | 172 |
| Ουαλία | 82 | 0 | 42 | 17 | 10 | 151 |
| Μεταφορές | 735 | 1.021 | 1507 | 727 | 0 | 2.633 |
| Άλλα | 40 | 0 | 0 | 75 | 27 | 142 |
| Σύνολο | 5.245 | 4.261 | 9.607 | 7.318 | 6.543 | 32.974 |

Πηγή: Δασκαλάκης, 2014

Στον τομέα που γίνονται τα περισσότερα έργα και κατά συνέπεια απορροφά τις περισσότερες χρηματοδοτήσεις είναι ο τομέας της Υγείας. Ακολουθεί ο τομέας της Άμυνας με μικρή διαφορά και ο τομέας της εκπαίδευσης.

Μελέτη περίπτωσης στο Ηνωμένο Βασίλειο

Scottish Water Solutions, Scotland, UK

Η περίπτωση του έργου που θα εξετάσουμε αφορά την Αρχή υδάτων της Σκωτίας (SWA) που προέκυψε από τη συγχώνευση τριών υδάτινων αρχών τον Απρίλιο του 2002. Η Αρχή υδάτων αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις τόσο σε τοπικό επίπεδο (Σκωτία) όσο και σε επίπεδο Ηνωμένου Βασιλείου. Ο κλάδος ύδρευσης υστερούσε σε σημαντικό βαθμό σε σχέση με τον ιδιωτικό τομέα στην Αγγλία. Οι υποδομές ήταν φθαρμένες και η εξυπηρέτηση των πολιτών ήταν ανεπαρκής, υπήρξε λοιπόν η επιτακτική ανάγκη για άμεσες επενδύσεις στον τομέα της ύδρευσης ώστε να τηρηθούν οι νέες Ευρωπαϊκές Οδηγίες που είχαν σαν στόχο την βελτίωση της ποιότητας του νερού και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η κυβέρνηση της Σκωτίας αποφάσισε με βάση τις οικονομίες κλίμακας πως μια ενιαία αρχή θα έφερνε καλύτερα αποτελέσματα από τρεις χωριστές αρχές. Με αυτό τον τρόπο:

- 1) Θα υπάρξει παράδοση του απαραίτητου επενδυτικού προγράμματος κεφαλαίων
- 2) Η SWA θα γίνει πιο ανταγωνιστική στην υπάρχουσα βιομηχανία νερού στο Ηνωμένο Βασίλειο
- 3) Θα υπάρξει εναρμόνιση των χρεώσεων σε ολόκληρη τη Σκωτία
- 4) Με ελάχιστο κόστος το πόσιμο νερό θα είναι καλύτερης ποιότητας, με πιο καθαρό περιβάλλον, με υπηρεσίες πιο βελτιωμένες και με λιγότερο κόστος για τους πελάτες

Η SWA, έχει θέσει σαν στόχο να μειωθεί το λειτουργικό κόστος που έχει κατά 40% από το 2002 μέχρι το 2006 καθώς και την εξοικονόμηση 500 εκατομμυρίων λιρών από το πρόγραμμα επενδύσεων κεφαλαίων στο ανωτέρω διάστημα. Η SWA εισήγαγε νέα τεχνογνωσία προκειμένου να την εντάξει στο έμπειρο προσωπικό που προερχόταν, σκόπιμα, από διαφορετικούς τομείς (τράπεζες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας και ιδιωτικός τομέας). Η SWA προκειμένου να υλοποιήσει το πρόγραμμα επενδύσεων κεφαλαίου ύψους 1,8 δισεκατομμυρίων λιρών το χρονικό διάστημα 2002 – 2006 αποφάσισε να δημιουργήσει τη Scottish Water Solutions (SWS) μια θυγατρική εταιρεία προκειμένου να πραγματοποιηθεί η επένδυση με πιο οικονομικό τρόπο.

Η SWA κατέχει το 51% της SWS και το υπόλοιπο μοιράζεται εξίσου ανάμεσα σε δύο κοινοπραξίες:

- 1) της Stirling Water που αποτελείται από τις εταιρείες:
 - a) Thames Water
 - b) KBR

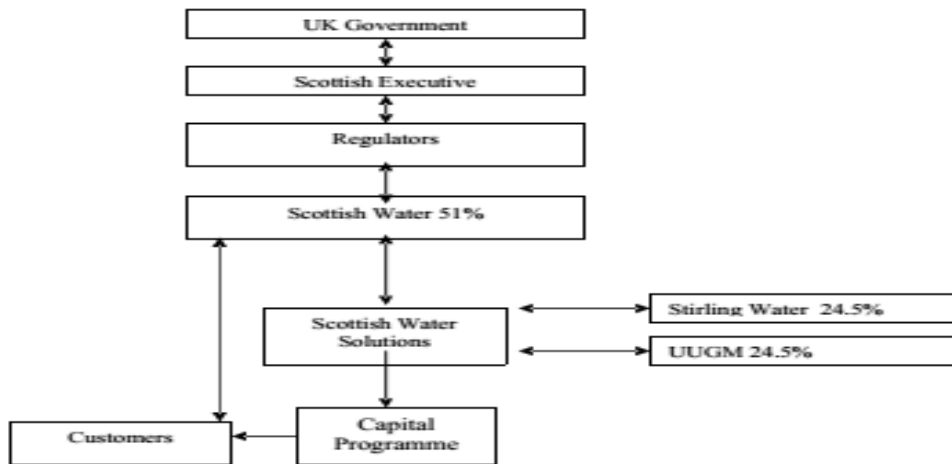
- c) Alfred McAlpine
 - d) MJ Gleeson
- 2) και της UUGM που αποτελείται από τις εταιρείες:
- a) United Utilities
 - b) Galliford Try
 - c) Morgan Est

Η SWS επιταχύνει τις εργασίες που απαιτούνται σε πάνω από 1.200 έργα σχετικά με την βελτίωση της ποιότητας του νερού και της διαδικασίας επεξεργασίας λυμάτων σε όλη τη Σκωτία. Αυτό οδήγησε, να υπάρχει ενδιαφέρον για την εταιρεία από άλλα μέρη του Ηνωμένου Βασιλείου και από το εξωτερικό.

Από τα παραπάνω μπορούμε να συνοψίσουμε τα κάτωθι επιτεύγματα:

- 1) Ο κλάδος της βιομηχανίας του νερού έγινε πιο αποτελεσματικός καθώς μειώθηκε το λειτουργικό κόστος κατά 20% σε μόλις δύο χρόνια.
- 2) Συνολικά μετασχηματίστηκαν και παραδόθηκαν περίπου 50 έργα τα οποία άλλαξαν τον τρόπο εργασίας και έτσι απέφεραν εξοικονόμηση περίπου 80 εκατομμυρίων λιρών.
- 3) Η SWS αναδείχτηκε σε μια από τις πιο καινοτόμες συνεργασίες σχετικά με την παροχή αποτελεσματικών επενδύσεων για τη Scottish Water και των πελατών της.
- 4) Από την ίδρυση της η Scottish Water επένδυσε για βελτιώσεις στο νερό και τα λύματα 670 εκατομμύρια λίρες.
- 5) Τα έργα που παραδόθηκαν περιλαμβάνουν έργα επεξεργασίας νερού, βελτιώσεις στα συστήματα αποχέτευσης λυμάτων, σχέδια που αποτρέπουν τις πλημμύρες και εργασίες αντικατάστασης παλαιών σωλήνων.
- 6) Μέχρι και το 2006 επενδύθηκαν συνολικά 317 εκατομμύρια λίρες ποσό που αφορούσε στην βελτίωση της ποιότητας του πόσιμου νερού και 483 εκατομμύρια λίρες ποσό που αφορούσε στην βελτίωση του περιβάλλοντος μέσα από τον καθαρισμό παραλιών, ποταμών και ακτών.
- 7) Μέσα από το Promise to Resolution που αποτελεί μια πρωτοπορία στην εξυπηρέτηση πελατών εξοικονομούνται 18 εκατομμύρια λίρες το χρόνο (Policy,2004).

Σχεδιάγραμμα 1: Οργανόγραμμα εταιρείας



Πηγή: Policy ,2004

2.1.2 Γαλλία

Η Γαλλία αποτελεί μια από τις πιο κύριες αγορές σε ότι αφορά έργα ΣΔΙΤ και συγκεκριμένα έργα οδοφωτισμού και ύδρευσης (Μαντζούφας,2014) όμως έχει επεκταθεί και σε έργα που έχουν να κάνουν με τον αθλητισμό και τον πολιτισμό (Μανιάτης,2013). Το γαλλικό μοντέλο ΣΔΙΤ πηγαίνει πίσω περισσότερα από εκατό χρόνια με τη μορφή της Societes d'Economie Mixtes and Concessions και το σύστημα παραχώρησης παραμένει ένας από τους πιο δημοφιλείς τρόπους κατασκευής και διαχείρισης «εμπορικών» δημόσιων υπηρεσιών και δημόσιων υποδομών στη Γαλλία. Ήδη από τον 16^ο αιώνα βλέπουμε τη δημιουργία των πρώτων συμφωνιών που συνάπτονται ανάμεσα σε φεουδάρχες και ιδιώτες και αφορούσαν την παραχώρηση εξουσιών όπως διοικητικές και εμπορικές (Grimsey and Lewis, 2007).

Ενώ το 1554 συνάπτεται με ιδιωτική εταιρεία η κατασκευή και λειτουργία του “Canal de Craponne” για δέκα χρόνια. Αυτή η σύμπραξη αποτελεί απόφαση ορόσημο για την Γαλλική νομική κοινότητα από το Γαλλικό Ανώτατο Δικαστήριο το 1876 και αφορά τις αλλαγές σε ότι αφορά τους δασμούς σε συνθήκες οικονομικής δυσπραγίας (Saner et al.,2021).

Το 1782 συνάπτεται η πρώτη σύμβαση παραχώρησης ανάμεσα στο Δημόσιο και την Ιδιωτική εταιρεία Perrier σχετικά με την κατασκευή, χρηματοδότηση και εκμετάλλευση του δικτύου ύδρευσης από την εταιρεία (Grimsey and Lewis, 2007). Το 1993 θεσμοθετήθηκε το νομικό πλαίσιο σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης των οποίων η εφαρμογή αφορούσε την κατασκευή υποδομών στον τομέα των μεταφορών. Ο Νόμος αναφέρεται και ως Νόμος Sapin 2 Νόμος αρ. 93-122 (Nomnick,2016). Το Νομοθετικό διάταγμα 2004-559 της 17^{ης} Ιουνίου του 2004 ακολουθώντας το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας καθώς καθορίζει το νομικό και θεσμικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ (Μανιάτης,2013). Ενώ ο Νόμος 2008-735 περιλαμβάνει τις προσαρμογές του διατάγματος 2004-559 καθώς και κώδικες σχετικά με τους φόρους, την νομισματική πολιτική κ.ά. Τέλος δόθηκε η δυνατότητα στους κλάδους του δικαστικού και του σωφρονιστικού συστήματος να συνάπτονται ΣΔΙΤ (Partnership Contracts,2004). Το 2004 με το Νομοθετικό διάταγμα 2004-1119 θεσπίστηκε η MAPPP (Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat).

Η MAPPP αποτελείται από μια εξειδικευμένη κυβερνητική ομάδα η οποία ξεκίνησε τη λειτουργία της ένα χρόνο αργότερα (το Μάιο του 2005). Η MAPPP συστάθηκε από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και αποστολή της είναι:

- 1) Η ενημέρωση και η προώθηση μέσα από την ιστοσελίδα της και η συμμετοχής της σε εκδηλώσεις του Δημοσίου Τομέα
- 2) Η υποστήριξη της υλοποίησης μέσα από τη βοήθεια που δίνει στις δημόσιες αρχές σε ότι αφορά την προετοιμασία και τη διαπραγμάτευση των ΣΔΙΤ και τη θέσπιση προτύπων
- 3) Η επικύρωση προκαταρκτικής αξιολόγησης (απαιτείται για έργα που χρηματοδοτούνται από το κράτος) (Maniatis and Vassilakou,2017).

Ακόμα, έχουν συσταθεί και άλλες ομάδες παρόμοιες με την MAPPP που ειδικεύονται σε συγκεκριμένους δημόσιους τομείς όπως:

- 1α) Σε εθνικό επίπεδο η MAINH (*Mission Nationale d'appui à l'investissement Hospitalier*) που υποστηρίζει έργα ΣΔΙΤ του Υπουργείου Υγείας
- 1β) Σε περιφερειακό περιφέρειας η ARH (*Agences régionales d'hospitalisation*)
- 2) Η AMOTMJ (*Agence de maîtrise d'ouvrage des travaux du ministère de la justice*) που διαχειρίζεται έργα του Υπουργείου Δικαιοσύνης
- 3) Ο Οργανισμός (*Organisme expert*) που αξιολογεί σχέδια που αφορούν την Εθνική Άμυνα (συστάθηκε με το διάταγμα 2004-1551) (Καραίσκου,2013).

Το 2011 η MAPPP εξειδικεύτηκε με το Νομοθετικό διάταγμα 2011-709 και ενώ δεν άλλαξε ο τρόπος που λειτουργεί και η αποστολή της απλώς μετονομάστηκε (D'Auzon,2011).

Το 2013 ψηφίστηκε ο Νόμος Εξουσιοδότησης (Enabling Law) που καθορίζει το νομοθετικό πλαίσιο σε κάθε τομέα που αφορά την οικονομία για να γίνουν έργα με συμπράξεις και να γίνουν περισσότερα τέτοια έργα (Γερασιμίδου,2020).

Ενώ το 2016 αναδιαμορφώθηκε το νομικό πλαίσιο λόγω των Ευρωπαϊκών Οδηγιών σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης μέσα από τα κάτωθι διατάγματα:

- 1) αριθ. 2015-899 (Δημόσιες Συμβάσεις)
- 2) αριθ. 2016-360 (Συμβάσεις Παραχώρησης)
- 3) αριθ. 2016-65 (Συμβάσεις Παραχώρησης)

Τέλος το 2018 υιοθετήθηκε ο Κώδικας Δημοσίων Συμβάσεων και Συμβάσεων Παραχώρησης ή αλλιώς Κώδικας ΣΔΙΤ ενώ τον Απρίλιο του 2019 τέθηκε σε ισχύ (Vaissier et al.,2022).

Η πραγματοποίηση ενός έργου γίνεται με τις εξής φάσεις:

Πίνακας 2: Έργα ΣΔΙΤ στη Γαλλία

| ΦΑΣΗ | ΒΗΜΑ 1) | ΒΗΜΑ 2) | ΜΕΤΡΑ |
|-----------------------------|-----------------------------|---|---|
| A) Ταυτοποίηση του έργου | Επιλογή του έργου | Αξιολόγησή της επιλογής | Σε αυτήν την φάση γίνονται αναφορές στις ιδιαιτερότητες των ΣΔΙΤ, στην οικονομική βιωσιμότητα και στην κατανομή του κινδύνου κ.α |
| B) Προετοιμασία του σχεδίου | Δημιουργία του οργανισμού | Γίνονται οι απαραίτητες προετοιμασίες για τη σύναψη των συμβάσεων | Σε αυτήν την φάση γίνονται συμπληρωματικές μελέτες, σχεδίαση του χρονοδιαγράμματος, σχεδίαση της σύμβασης, κριτήρια ανάθεσης κ.α |
| Γ) Ανάθεση των ΣΔΙΤ | Επιλογή του ιδιωτικού φορέα | Σύμβαση ΣΔΙΤ και κλείσιμο του δημοσιονομικού πακέτου | Προκήρυξη της σύμβασης, φάκελος διαγωνισμού, Αλληλεπίδραση με τους υποψηφίους, οριστικοποίηση της σύμβασης, ολοκλήρωση των οικονομικών θεμάτων κ.α |
| Δ) Υλοποίηση του έργου | Διαχείριση του συμβολαίου | Εκ των υστέρων αξιολόγηση | Κατανομή των αρμοδιοτήτων, παρακολούθηση της υλοποίησης και παροχή των υπηρεσιών, τροποποιήσεις στη σύμβαση, λήξη σύμπραξης, αξιολόγηση του θεσμικού και του αναλυτικού πλαισίου. |

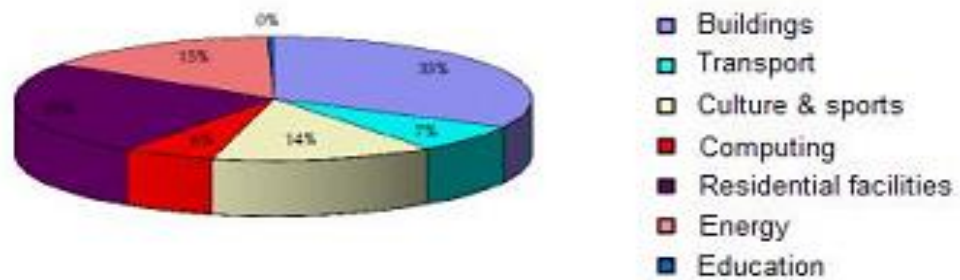
Πηγή: European PPP Expertise Center, 2021

Υπάρχουν στη Γαλλία τριών ειδών κατηγορίες σχέσεων ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό Τομέα

- 1) Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
- 2) Μακροχρόνια Διοικητική Μίσθωση (Αφορά μια μακροχρόνια μίσθωση που χορηγείται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και ο κάτοχος της που ανήκει στον Ιδιωτικό τομέα αποκτά ιδιοκτησιακά δικαιώματα σε δημόσια γη)

3) Άδεια προσωρινής χρήσης (Ίδια περίπτωση με την Μακροχρόνια Διοικητική Μίσθωση όμως η άδεια είναι προσωρινής χρήσης) (Maniatis and Vassilakou, 2017).

Διάγραμμα 2: Κατανομή των ΣΔΙΤ ανά τομέα στην Γαλλία



Πηγή: Maniatis and Vassilakou, 2017

Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε το μεγαλύτερο ποσοστό των έργων που ολοκληρώνονται μέσω ΣΔΙΤ αφορά τις κτηριακές υποδομές.

Μελέτη Περίπτωσης στη Γαλλία

Grenoble

Από το 19^ο αιώνα η Γαλλία εφάρμοζε τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου σε ότι αφορά τη διαχείριση του νερού και από το 2010 το Δημόσιο διαχειρίζεται το νερό (Καρατζιού,2013). Πλέον πολλές είναι οι Γαλλικές πόλεις που επανέκτησαν τον έλεγχο των συστημάτων ύδρευσης όπως το Παρίσι, η Νίκαια, η Γκρενόμπλ (Grenoble) όπου θα μελετήσουμε την τελευταία.

Το 1989 ο δήμαρχος Alain Carignon πρότεινε να ιδιωτικοποιηθούν οι υπηρεσίες ύδρευσης στη θυγατρική COGESE της Suez-Lyonnaise (Compagnie de Gestion des Eaux du Sud-Est). Παρά τις αντιθέσεις διάφορων κομμάτων και συνδικάτων το δημοτικό συμβούλιο ψήφισε το 1989 την ανάθεση στη COGESE για εικοσιπέντε έτη της ύδρευσης και της αποχέτευσης. Το 1994 μετά από εξέταση για διαφθορά σε ότι αφορά την παραχώρηση δημοσίων υπηρεσιών οι ανακριτές διαπίστωσαν πως για την ιδιωτικοποίηση της υπηρεσίας ύδρευσης δόθηκαν ανταλλάγματα στην προεκλογική εκστρατεία του Carignon ο οποίος, μαζί με δύο στελέχη της Suez-Lyonnaise, διώχθηκε. Οι δίκες που έγιναν στη συνέχεια επέτρεψαν στους καταναλωτές να διεκδικήσουν αποζημιώσεις επειδή η εταιρεία χρησιμοποιούσε διάφορες τεχνικές που διόγκωναν το λογαριασμό. Το 1999 το Δικαστήριο της Γκρενόμπλ κήρυξε παράνομο ένα μέρος από τους λογαριασμούς ύδρευσης και αποχέτευσης μέσα από το οποίο η COGESE, ανακτούσε τέλη «εισόδου». Το 1996 δημιουργήθηκε η Société des Eaux de Grenoble (SEG) που είναι μια νέα εταιρεία που ανήκει κατά 49% στη Suez-Lyonnaise ενώ το 51% ανήκει στο Δημοτικό Συμβούλιο. Παρότι η Suez-Lyonnaise έχει μικρότερο ποσοστό από το Δημοτικό Συμβούλιο μπορεί να ασκήσει βέτο σε θέματα επενδυτικής πολιτικής ή μπορεί να τροποποιεί συμφωνίες με το δήμο. Η SEG ανέθεσε την εργολαβία της ύδρευσης και της αποχέτευσης για δεκαπέντε χρόνια στην Société Grenobloise de l'Eau et de l'Assainissement (SGEA) που ανήκει στη Suez-Lyonnaise. Λόγω της νέα συμφωνίας το Δημοτικό Συμβούλιο αποδέχτηκε να μοιραστεί την ευθύνη για οποιαδήποτε ζημιά δημιουργήθηκε από την COGESE. Το 1997 το δικαστήριο Conseil d'Etat ακύρωσε τη συμφωνία με τη COGESE γιατί ήταν παράνομη. Ένα κόμμα, το ADES (Association Démocratie Ecologie Solidarité) αμφισβήτησε την νέα σύμβαση (του 1996) και δύο χρόνια αργότερα το δικαστήριο που ανήκε στην Grenoble Administratif ανέθεσε τις υπηρεσίες παροχής

νερού στη SEG/SGEA καθότι οι αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου θεωρήθηκαν άκυρες από το Δικαστήριο. Το 2000 το Δημοτικό Συμβούλιο όταν έληξε η σύμβαση με την ιδιωτική εταιρεία ψήφισε η παροχή του νερού να περάσει στην κυριότητα του Δήμου. Αυτό πραγματοποιήθηκε με την δημιουργία μιας δημοτικής επιχείρησης μιας Régie à autonomie financière et personnalité morale (η REG δηλαδή Regie des Eaux de Grenoble) που θα δρούσε χωριστά από το συμβούλιο (Hall and Lobina,2001). Η REG ήταν υπό την επίβλεψη του Δημοτικού Συμβουλίου της Γκρενόμπλ και αποτελείτο από μια συμβουλευτική επιτροπή όπου το 1/3 των μελών προέρχονται από εκλεγμένους αντιπρόσωπους και το υπόλοιπο 2/3 θα διορίζονταν από το Δημοτικό Συμβούλιο. Ο Δήμος ελέγχει τις πράξεις της εταιρείας μέσα από το γραφείο του Direction de la Gestion Deleguee, από το γαλλικό κράτος και το Chambre regionale des comptes Rhone - Alpes. Η REG κάθε χρόνο υποβάλλει κάποια απαραίτητα έγγραφα για τα έργα όπως τον προϋπολογισμό του επόμενου έτους ή την ποιότητα του νερού. Το 2004 πραγματοποιείται μια αλλαγή στα μέλη που αποτελούν την REG πλέον αποτελούνταν από δώδεκα μέλη από τα οποία οχτώ είναι δημοτικοί σύμβουλοι και τα υπόλοιπα τέσσερα είναι ειδικευμένοι εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών διορίζονταν από το δημοτικό συμβούλιο (Lobina and Hall,2007).

2.1.3 Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

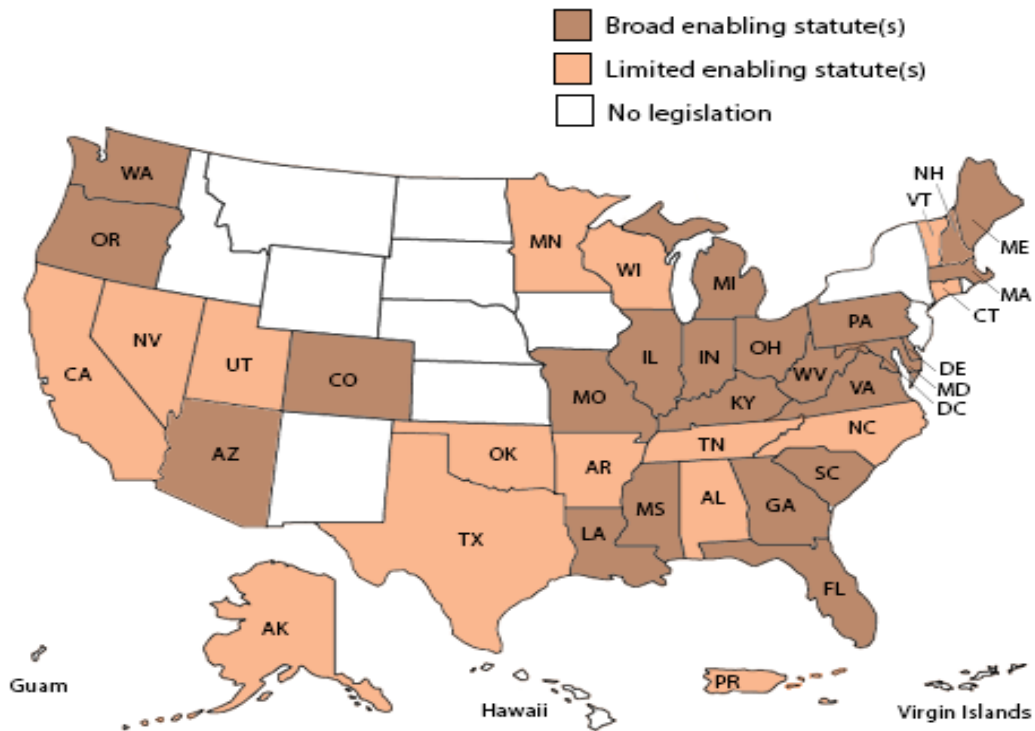
Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (από εδώ και στο εξής ΗΠΑ) έχουν και αυτές μακριά παράδοση στα έργα ΣΔΙΤ. Ήδη από τα τέλη του 1700 μπορούμε να βρούμε συμπράξεις για τη δημιουργία αυτοκινητοδρόμων ενώ μια ιδιαίτερη μορφή ΣΔΙΤ υπήρχε ανάμεσα στη πολιτεία της Μασαχουσέτης και του Πανεπιστημίου Χάρβαρντ το οποίο είχε τη δυνατότητα να διαθέτει κάποιο ferry στο ποταμό Charles για 100 χρόνια. Λόγω μιας γέφυρας που έκτισε η εταιρεία Charles River Bridge Company και επειδή δεν είχαν ολοκληρωθεί 100 χρόνια όπως όριζε στο συμφωνητικό η εταιρεία της γέφυρας έδινε ένα χρηματικό ποσό στο Πανεπιστήμιο (A brief history of Public Private Partnerships,2018).

Άλλα σημαντικά έργα ΣΔΙΤ στις ΗΠΑ είναι το Lancaster Turnpike ένας αυτοκινητόδρομος που η κατασκευή του διήρκησε τρία χρόνια και ολοκληρώθηκε το 1792, το Erie Canal που ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1823 και ο Transcontinental Railroad που ολοκληρώθηκε το 1869 (Awuah,2015). Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 έχουν γίνει σημαντικά βήματα στο τομέα των συμπράξεων στις ΗΠΑ με αποτέλεσμα την αύξηση αυτών. Κάποιες από τις πολιτείες διαθέτουν νόμους που αφορούν τις Συμπράξεις με τον πρώτο να ψηφίζεται στη Καλιφόρνια το 1989 και να ακολουθεί η Βιρτζίνια το 1995 (A brief history of Public Private Partnerships,2018). Τα πιο συνήθη έργα ΣΔΙΤ πραγματοποιούνται στους τομείς των μεταφορών, έργα που έχουν σχέση με το νερό και τα λύματα (Vining et al.,2004).

Παρότι δεν υπάρχει κάποιος εθνικός νόμος για τις ΣΔΙΤ στις ΗΠΑ η νομοθεσία που υπάρχει “εξειδικεύεται” κυρίως σε έργα που αφορούν τον τομέα των μεταφορών. Οι πολιτείες χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες σε ότι αφορά τη νομοθεσία σε αυτόν τον τομέα στις πολιτείες που:

- 1) έχουν πολλές αρμόδιες υπηρεσίες και μπορούν να επιλέξουν μέσα από τη δημιουργία μεγάλου αριθμού έργων
- 2) μπορούν να πραγματοποιηθούν πιο περιορισμένα δηλαδή ποια έργα μπορούν να πραγματοποιούνται είτε/και πόσα έργα θα πραγματοποιηθούν
- 3) δεν έχουν κάποια νομοθεσία (State P3 legislation, χ.η).

Χάρης 1: Χάρτης με τις πολιτείες και τη νομοθεσία στις ΗΠΑ



Πηγή: State P3 legislation, χ.η

Η Πολιτεία της Νέας Υόρκης το 2019 ψήφισε νομοθεσία που επιτρέπει σε διάφορες κρατικές υπηρεσίες πχ Department of Transportation για χρονικό διάστημα τριών ετών να συνάπτουν Συμβάσεις Σύμπραξης (Mirchandani and Jacobo,2022).

Από τις 50 πολιτείες η Καλιφόρνια κάνει και άλλα έργα όπως δημόσια κτήρια, εκπαίδευσης (κυρίως σε εκπαιδευτικά ιδρύματα), το Κολοράντο, η Φλόριντα, η Ιντιάνα, το Κεντάκι, το Μεριλάντ, το Μίσιγκαν, Βόρεια Ντακότα και η Περιφέρεια της Κολούμπια κάνει διάφορα έργα, το Νιου Τζέρσεϋ μόνο εκπαιδευτικά ενώ οι υπόλοιπες περιοχές (και περισσότερες) πραγματοποιούν μόνο έργα στο τομέα των μεταφορών (Pula,2017).

Η Ομοσπονδιακή Διοίκηση για τους Αυτοκινητόδρομους (Federal Highway Administration) παρέχει βοήθεια (υποστήριξη ή εκπαίδευση) σε ότι αφορά το Κέντρο Καινοτομίας και Χρηματοοικονομικής Υποστήριξης (Innovative Finance Support Center) (Marin and Sarad,2021). Οι δύο συνήθεις μορφές έργων ΣΔΙΤ στο τομέα των μεταφορών είναι τα “καλά έργα ΣΔΙΤ” και τα “κακά έργα ΣΔΙΤ”. Στα «καλά» έργα ο ανάδοχος κατασκευάζει ένα έργο και χρεώνει κάποιο ποσό για τη χρήση του. Μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι έχουν φτιαχτεί με αυτό τον τρόπο και η είσπραξη των τελών γίνεται με τη μορφή διοδίων. Στα «κακά» ΣΔΙΤ ο ιδιωτικός φορέας κατασκευάζει το έργο

ενώ η κυβέρνηση πληρώνει αυτόν από τις φορολογίες των πολιτών, βέβαια λίγα έργα έχουν ολοκληρωθεί με αυτό τον τρόπο (O'Toole,2021).

Η χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ σε μεγάλη πλειονότητα οφείλεται στα δημοτικά ομόλογα. Παρόλα αυτά υπάρχουν ελάχιστα έργα που έχουν δημιουργηθεί με ιδιωτική χρηματοδότηση πχ έργα λυμάτων στη πολιτεία της Καλιφόρνια. Υπάρχει ενδιαφέρον για τη δημιουργία έργων που θα πραγματοποιούνται μέσα από ΣΔΙΤ. Οι κατά τόπους κυβερνήσεις προσπαθούν μέσα από ευνοϊκές νομοθετικές ρυθμίσεις να προσελκύσουν ιδιωτικές επενδύσεις (Public -private Partnership opportunities in the US,2011). Τα προαναφερθέντα ομόλογα είναι αφορολόγητα γεγονός που επιτρέπει στις πόλεις/ πολιτείες να συγκεντρώσουν χρήματα χωρίς να υπάρχουν περιττά έξοδα (PWC,2016).

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως τα έργα ΣΔΙΤ στις ΗΠΑ είναι χρονικά μικρότερα σε σχέση με την Ευρώπη (Public -private Partnership opportunities in the US,2011).

Μελέτη περίπτωσης στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

California State Route 91 Express Lanes

Η Καλιφόρνια αποτελεί μια πολιτεία που τα έργα ΣΔΙΤ δεν είχαν μεγάλη ανάπτυξη καθότι εφαρμοζόταν η μέθοδος D-B δηλαδή Σχεδιασμός- Κατασκευή. Παρόλα αυτά το Ανώτατο Δικαστήριο της Καλιφόρνια θεωρούσε πως η μέθοδος αυτή αυξάνει την ευνοιοκρατία και απέρριψε τη μέθοδο αυτή για τα δημόσια έργα. Το 1989 το νομοθετικό σώμα της Καλιφόρνια ψήφισε το Νομοσχέδιο 680 (Assembly Bill 680) δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στο Υπουργείο Μεταφορών της Καλιφόρνιας (CalTrans) να υπογράψει με ιδιώτες συμφωνίες ώστε να κατασκευαστούν / να λειτουργούν δρόμοι με διόδια. Το 1990 το Υπουργείο εξέδωσε ένα αίτημα για τη δημιουργία μιας ιδιωτικής κατασκευής με τη μέθοδο BOT με ένα από τα έργα που επιλέχθηκαν να είναι και η παρούσα μελέτη περίπτωσης (Ni,2012). Το έργο αυτό ξεκίνησε το 1991 όπου το νομοθετικό σώμα της Καλιφόρνια ενέκρινε τη δημιουργία του έργου. Το 1995 άνοιξε μέρος του αυτοκινητοδρόμου από το οποίο οι μεσαίες λωρίδες ονομάζονταν SR91 και λειτουργούσαν σαν έργο ΣΔΙΤ. Η πρόσβαση σε αυτές ήταν περιορισμένη και η λειτουργία του ήταν σαν δρόμος με διόδια. Ο Ανάδοχος του έργου ήταν η εταιρεία California Private Transportation Company (CPTC) και περιλαμβάνει άλλες τρεις εταιρείες με μια να είναι από τη Γαλλία ενώ οι εταίροι ήταν το Υπουργείο Μεταφορών της Καλιφόρνια και η Αρχή Μεταφορών της Κομητείας του Όραντζ. Η διάρκεια λειτουργίας ορίστηκε στα 35 χρόνια. Το 1999 ο ανάδοχος προσπάθησε να πουλήσει την εταιρεία κάτι που η Κομητεία Όραντζ δεν δέχτηκε. Ακόμα υπήρχαν διάφορες δικαστικές διαμάχες καθώς ο ανάδοχος αγνόησε τη ρήτρα μη ανταγωνισμού. Το 2002 η Αρχή Μεταφορών της Κομητείας του Όραντζ συμφώνησε και προχώρησε στην αγορά του αυτοκινητοδρόμου για 207,5 εκατομμύρια δολάρια. Ο καινούργιος ανάδοχος ήταν η Cofiroute Mobility (Vining et al.,2004).

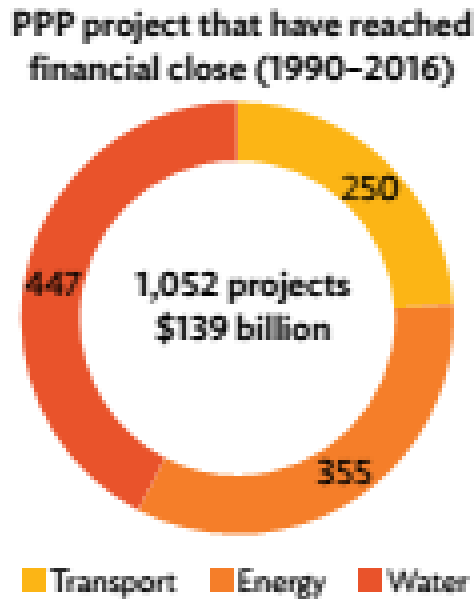
Θεωρείται ένα καινοτόμο για την εποχή έργο καθώς για πρώτη φορά εφαρμόστηκε το μέτρο της τιμολόγησης της κυκλοφοριακής συμφόρησης ενώ τα διόδια εισπράττονται με ηλεκτρονικό τρόπο. Παρόλο που δεν υπάρχουν δημοσιοποιημένα στοιχεία θεωρείται πως τα έσοδα από τα διόδια ανταποκρίθηκαν στις προσδοκίες που είχε η ιδιωτική εταιρεία ενώ η έκθεση της εταιρείας που δημοσιεύτηκε το 1998 ανέφερε πως τα έσοδα των διοδίων ήταν αρκετά για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων (Boarnet and DiMento, 2004).

2.1.4 Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας

Όπως και στις προηγούμενες χώρες έτσι και στη περίπτωση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (από εδώ και στο εξής Κίνα) οι ΣΔΙΤ ξεκίνησαν να αναπτύσσονται περίπου τη δεκαετία του '80 (Guo et al.,2019). Η διαφορά βέβαια της Κίνας με τις άλλες χώρες εγγυάται στο πολιτικό σχήμα και στην οικονομική δομή της Κίνας καθώς σε χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο τα έργα ΣΔΙΤ πραγματοποιούνται με τη βοήθεια θεσμών που τα διευκολύνουν δίνοντας έτσι τη δυνατότητα να αναπτυχθούν (Li and Song,2017). Το πρώτο έργο ΣΔΙΤ πραγματοποιείται στα τέλη της δεκαετίας του 1970 ώστε να σιτίζονται τα ζώα που είναι στους ζωολογικούς κήπους (Asian Development Bank 2017) ενώ το πρώτο πραγματικό έργο ΣΔΙΤ αφορά ένα εργοστάσιο ηλεκτροπαραγωγής στο Shenzhen που λειτούργησε το 1988, είναι ένα BOT έργο και από πολλούς θεωρείται το πρώτο έργο ΣΔΙΤ. Η μεγάλη "άνθιση" προήλθε βέβαια το 2014 επειδή ένα χρόνο νωρίτερα η Τρίτη Ολομέλεια του 18^{ου} Κουμμουνιστικού Κόμματος της Κίνας αναφέρθηκε στην αγορά και πως οι δυνάμεις της μπορούν να παίξουν αποφασιστικό ρόλο στην οικονομία της Κίνας. Το 2014 η Κυβέρνηση εξέδωσε πολλές εγκυκλίους, κανονισμούς διακηρύξεις κτλ. (Thieriot and Dominiguez,2015). Ο πρώτος κανονισμός εκδόθηκε στις 18 Μαΐου του 2014 και από τότε σχεδόν κάθε μήνα εκδίδονται εγκύκλιοι και κανονισμοί (Asian Development Bank, 2017).

Στη Κίνα ο δημόσιος τομέας αναφέρεται στις κυβερνήσεις (κεντρική και τοπικές) και ο ιδιωτικός τομέας περιλαμβάνει τις ιδιωτικές εταιρείες που έχουν κάποιο μικρό κρατικό μερίδιο αλλά και τις κρατικές επιχειρήσεις που κατέχουν κρατικά περιουσιακά στοιχεία. Όταν από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 ξεκίνησαν σιγά σιγά να πραγματοποιούνται έργα ΣΔΙΤ πολλά περιουσιακά στοιχεία που άνηκαν στο κράτος είχαν ιδιωτικοποιηθεί κάτι που αύξησε τις ιδιωτικές επιχειρήσεις (Li and Song,2017). Παρόλο που η άνθηση υπήρξε τότε αυτό δε σημαίνει πως δεν υπήρχαν σχετικές πολιτικές. Τα περισσότερα έργα γίνονται με τη μέθοδο BOT και αυτό αναφέρουν και οι εγκύκλιοι. Χαρακτηριστικά το 1995 εκδίδεται εγκύκλιος από το Υπουργείο Εξωτερικού Εμπορίου και Οικονομικής Συνεργασίας που αφορά την απορρόφηση ξένων επενδύσεων μέσω BOT η εγκύκλιος αφορά δύο συγκεκριμένες πολιτικές που αφορούν τη ρύθμιση των BOT έργων (Cheng and Wang, 2009).

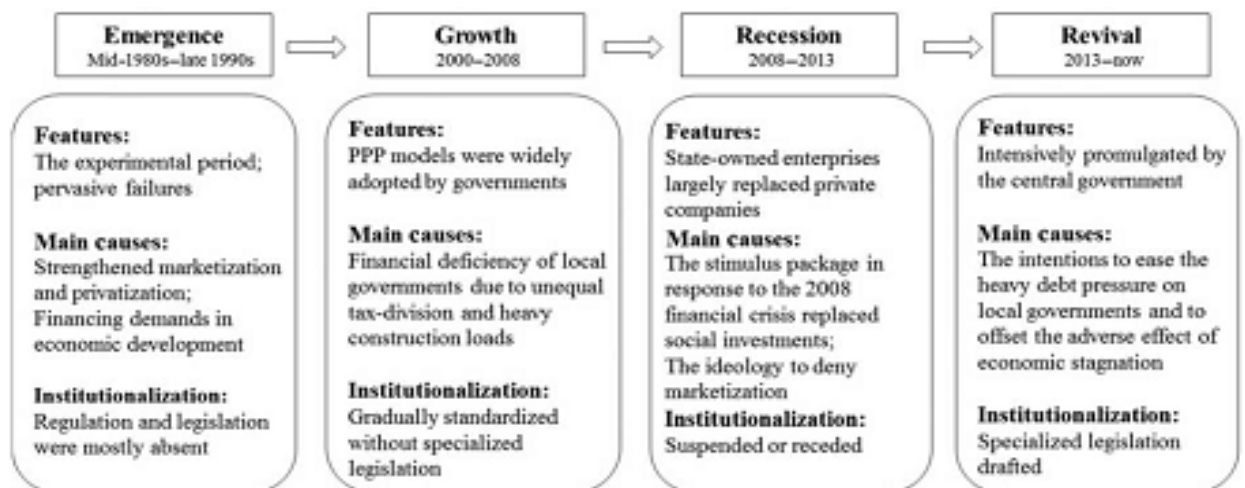
Σχεδιάγραμμα 2 : Έργα ΣΔΙΤ που έχουν ολοκληρωθεί οικονομικά (1990- 2016)



Πηγή: Asian Development Bank, 2017.

Τα περισσότερα έργα γίνονται στο τομέα του νερού και ακολουθούν έργα στο τομέα της ενέργειας και των μεταφορών

Διάγραμμα 3: Η εξέλιξη των ΣΔΙΤ στη Κίνα



Πηγή: Li and Song, 2017

Την ίδια χρονιά (1995) το Υπουργείο Οικονομικών εξέδωσε την “Επιχειρησιακή Καθοδήγηση για τους τρόπους συνεργασίας από τις Κυβερνήσεις και το κοινωνικό κεφάλαιο” όπου αποτελεί μια κατευθυντήρια γραμμή σε εθνικό επίπεδο (Asian Development Bank, 2017). Το Υπουργείο Οικονομικών της Κίνας και άλλα δέκα χρηματοπιστωτικά και επενδυτικά ιδρύματα μετά από την απαραίτητη έγκριση από το Κρατικό Συμβούλιο ίδρυσαν το 2016 το China PPP Fund Ltd και λίγους μήνες αργότερα το China PPP Fund Management Ltd. Οι δύο αυτοί οργανισμοί συνεργάζονται ώστε να παρέχουν κοινή χρηματοδότηση στα έργα ΣΔΙΤ με στόχο την παροχή καθοδήγησης, την ενίσχυση της αξιοπιστίας των έργων ΣΔΙΤ και να αναπτυχθεί το μοντέλο αυτό (China P.P.P,2020).

Οι ΣΔΙΤ δέχονται υποστήριξη πέρα από το Υπουργείο Οικονομικών και από την Εθνική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων, από τη Λαϊκή Τράπεζα της Κίνας, το Υπουργείο Φυσικών Πόρων, το Υπουργείο Μεταφορών, η Ρυθμιστική Επιτροπή Τραπεζών, το Υπουργείο Γεωργίας και Αγροτικών Υποθέσεων, το Υπουργείο Εμπορίου, το Υπουργείο Υδάτινων Πόρων, το Υπουργείο Παιδείας καθώς και διάφορες τοπικές αυτοδιοικήσεις (United Nations,2018).

Οι διάφορες τοπικές αυτοδιοικήσεις στη Κίνα προσπαθούν λόγω των πολιτικών που έχουν θεσπιστεί από τη κεντρική διοίκηση να προσελκύσουν ιδιωτικούς χρηματοδότες κάτι που ξεχωρίζει τη Κίνα στο κομμάτι ΣΔΙΤ και τοπική Αυτοδιοίκηση (Cheng and Wang, 2009).

Την περίοδο που ξεκίνησε ο κορονοϊός στη Κίνα (2020) πολλές κινεζικές ιδιωτικές εταιρείες ξεκίνησαν τη παραγωγή масκών αφού είχαν λάβει την απαραίτητη χρηματοδότηση από τη κυβέρνηση. Οι ΣΔΙΤ έχουν θεωρηθεί σαν μια στρατηγική ώστε να καταπολεμηθεί ο κορονοϊός (Abbas et al,2021).

Τέλος η διάρκεια των Συμπράξεων αυτών διαφέρει ανάλογα με τον τύπο τους, από 1 – 3 χρόνια για τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών έως και μόνιμα για τις ΣΔΙΤ τύπου ΒΟΟ και Αγορά-Αναβάθμιση- Λειτουργία (Purchase- Upgrade- Operate) (Adams et al.,2006). Το 2017 τα περισσότερα έργα, το 77.24%) έχουν ολοκληρωθεί με τη μέθοδο ΒΟΤ (6,476) ενώ οι άλλες μέθοδοι ήταν ΒΟΟ,ΤΟΤ, RΟΤ,Ο&Μ, ΜС, Other (Tan and Zhao, 2019).

Μελέτη Περίπτωσης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας

Beijing Line 4

Η Κρατική Επιτροπή Ανάπτυξης και Μεταρρυθμίσεων έδωσε τη σχετική άδεια το 2004 στη Τοπική Κυβέρνηση του Πεκίνου να κατασκευαστεί η τέταρτη γραμμή του μετρό. Τελικά το 2006 (12 Απριλίου) η Χονγκ Κονγκ – Κίνα Mass Transit Railway Corporation, που ανήκει στη Ειδική Διοικητική Περιφέρεια του Χονγκ Κονγκ της Κίνας, η Beijing Capital Group που συνδέεται με την Επιτροπή Εποπτείας και Διαχείρισης Κρατικών Περιουσιακών Στοιχείων και η Τοπική Κυβέρνηση του Πεκίνου υπογράφουν τη Σύμβαση Σύμπραξης όπου αναγράφεται και το διάστημα λειτουργίας του έργου που θα είναι 30 χρόνια καθώς και άλλες πληροφορίες που αφορούν τη κατασκευή κτλ. (Line 4- Daxing Line – Beijing MTR Corporation Limited,n.d). Μετά τη “νίκη” των παραπάνω εταιρειών δημιουργήθηκε ένα σχήμα ειδικού σκοπού με την ονομασία MTR- BCG Commonwealth. Σε αυτό οι δύο παραπάνω εταιρείες κατέχουν το 49% αντίστοιχα και η BIC το 2%. Η BIC είναι μια κρατική εταιρεία που τη διαχειρίζεται η Επιτροπή Εποπτείας και Διαχείρισης Κρατικών Περιουσιακών Στοιχείων της Τοπικής Κυβέρνησης του Πεκίνου (Asian Development Bank ,2010).

Επειδή το έργο χωρίζεται σε δύο μέρη Α και Β, στο μέρος Α υπεύθυνη θα είναι η Τοπική Κυβέρνηση και περιλαμβάνει έργα όπως οι σήραγγες και στο μέρος Β υπεύθυνη θα είναι η Beijing MTR και περιλαμβάνει έργα όπως το μηχάνημα των εισιτηρίων και το σύστημα σηματοδότησης (Line 4- Daxing Line – Beijing MTR Corporation Limited,n.d). Ακόμα και η χρηματοδότηση χωρίστηκε σε δύο μέρη στο πρώτο η χρηματοδότηση καλύφθηκε από την Beijing Subway Line Investment Company (70%) ενώ το δεύτερο από την MTR- BCG (30%). Το κόστος ανήλθε στα 15,38 δισεκατομμύρια γουάν ενώ μετά το πέρας των 30 ετών η MTR- BCG θα μεταβιβάσει στη Τοπική Κυβέρνηση του Πεκίνου μέρος από το έργο ενώ οι εγκαταστάσεις θα επιστραφούν στην εταιρεία επενδύσεων (Asian Development Bank,2010).

Η λειτουργία του ξεκίνησε τρία χρόνια αργότερα (Line 4- Daxing Line – Beijing MTR Corporation Limited,n.d). Υπήρχαν όμως και κάποιες δυσάρεστες καταστάσεις όπως η τοποθέτηση του Ren Zhiqiang, ο δεύτερος μεγαλύτερος μέτοχος του έργου, που κατήγγειλε την Τοπική Κυβέρνηση πως λαμβάνει τις αποφάσεις μόνη της χωρίς τη συνεργασία του ιδιωτικού τομέα. Στο οικονομικό κομμάτι υπήρχαν κάποιοι λανθασμένοι υπολογισμοί στα τιμολόγια που έχει σαν αποτέλεσμα το έργο να χαρακτηρίζεται σαν αποτυχημένο (Thieriot and Dominiguez,2015).

Σε ότι αφορά τα θετικά στοιχεία το έργο βοήθησε ώστε να μην υπάρχει κυκλοφορική πίεση στη πόλη ενώ η Τοπική Κυβέρνηση του Πεκίνου επειδή το έργο πραγματοποιήθηκε με Σύμβαση

Σύμπραξης επένδυσε πέντε δισεκατομμύρια γιουάν λιγότερα. Οι πόροι που εξοικονομήθηκαν βοήθησαν στο να λυθούν διάφορα οικονομικά προβλήματα που η κυβέρνηση είχε να αντιμετωπίσει (Chen et al.,2016).

Κεφάλαιο 3

3.1 Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο

3.1.1 Έργα πριν το Ν.3389/2005

Έχει ήδη γίνει αναφορά σε κάποια έργα τα οποία έχουν ολοκληρωθεί με συμβάσεις παραχώρησης ανάμεσα στο Ελληνικό κράτος και διάφορες εταιρείες πχ Ούλεν, όμως υπάρχουν και άλλες συμβάσεις παραχώρησης, Νόμοι και Προεδρικά Διατάγματα που θα εξετάσουμε πριν γίνει αναφορά στον Νόμο 3389/2005 που αφορά τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Φορέα

A) Συμβάσεις Παραχώρησης.

- Στο Π.Δ 334/2000 (στο άρθρο 6) αναφέρονται οι διατάξεις που ρυθμίζουν τις διατυπώσεις δημοσιότητας που απαιτούνται για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης.
- Στο Νόμο 1418/1984 (στο άρθρο 4) και στο Προεδρικό Διάταγμα 609/1985 (στο άρθρο 13) υπάρχει πρόβλεψη για αυτοτελές σύστημα δημοπράτησης η οποία περιλαμβάνει την μερική ή ολική αυτοχρηματοδότηση με αντάλλαγμα τη λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου.
- Στο Νόμο 2052/ 1992 (στο άρθρο 9 στις παραγράφους 1- 3) αναφέρονται οι προϋποθέσεις για την κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων.

B) Νόμοι και Προεδρικά Διατάγματα

Ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις για την ιδιωτική χρηματοδότηση των Ολυμπιακών έργων

- Το Προεδρικό Διάταγμα 159/2002 (Υλοποίηση συγκοινωνιακών έργων που είναι αναγκαία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες)
- Ο Νόμος 2833 /2000 αναφέρεται στην αυτοχρηματοδότηση της δημιουργίας ιππόδρομου
- Ο Νόμος 2819/2000 προβλέπει την κατασκευή με αυτοχρηματοδότηση του Ολυμπιακού Χωριού
- Ο Νόμος 2545/ 1997 παρέχει τη δυνατότητα της παραχώρησης στο φορέα ΒΕΠΕ της χρήσης αιγιαλού και της παραλίας καθώς και του δικαιώματος εκτέλεσης λιμενικών έργων.
- Ο Νόμος 2366/95 αναφέρεται στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, την οργάνωση και τους όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων από το δημόσιο ή από άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα.

- Το Προεδρικό Διάταγμα 30/1996 (Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης)
- Το Προεδρικό Διάταγμα 410/95 (Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας) αναφέρεται στην ίδρυση, μεταξύ ΟΤΑ, Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και ιδιωτικών, κοινών εταιρειών για την κατασκευή έργων.
- Ο Νόμος 2206/94 με τον οποίο παραχωρείται άδεια λειτουργίας καζίνο
- Ο Νόμος 2160/1993 αναφέρεται στους όρους παραχώρησης καζίνο και τουριστικών λιμένων.

Σχετικά με υλοποίηση έργων με αυτοχρηματοδότηση στον τομέα της ενέργειας και στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, του φυσικού αερίου και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ισχύουν οι κάτωθι Νόμοι:

- Ο Νόμος 2773/1999 για την ηλεκτρική ενέργεια
- Ο Νόμος 2364/1995 για την ίδρυση εταιρειών παροχής αερίου
- Ο Νόμος 2244/1994 για την προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (Α.Π.Ε)

Ο Νόμος 1739/1987 και το Προεδρικό Διάταγμα 256/1989 αναφέρουν τις προϋποθέσεις χορήγησης άδειας ώστε να μπορούν να εκτελούνται έργα αξιοποίησης υδάτινων πόρων.

- Ο Νόμος 2837/2000 αναφέρεται στην ίδρυση της “Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ΑΕ” της οποίας σκοπός είναι η διοίκηση διαχείριση - αξιοποίησης αξιοποίηση της περιουσίας και των επιχειρηματικών μονάδων του ΕΟΤ.
- Με το Νόμο 2893/2000 έχουμε την ίδρυση της Ανώνυμης Εταιρείας Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων.

Τέλος, στην Ελλάδα έχουμε την δημιουργία μεγάλων έργων μέσα από συμβάσεις παραχώρησης όπως του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών – Ελευθέριος Βενιζέλος, η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, ο περιφερειακός δακτύλιος Αθηνών (Αττική Οδός) αλλά και άλλα έργα όπως ο αυτοκινητόδρομος Ιόνια Οδός. Μάλιστα τα τρία πρώτα έργα θεωρούνται και πιο σημαντικά καθώς βοήθησαν στην δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ (Δασκαλάκης,2014).

1) Περιφερειακός δακτύλιος Αθηνών (Αττική Οδός)

Το πρώτο άρθρο του Νόμου 2445/1996 αναφέρει πως ο Νόμος κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ Νόμου με τη Σύμβαση Παραχώρησης της “Μελέτης, κατασκευής, αυτοχρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Α/Δ Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού”. Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε στην Αθήνα στις 23

Μαΐου 1996. Επιπλέον αναφέρονται οι συμβαλλόμενοι, η χρονική διάρκεια δημιουργίας του έργου, οι φορείς χρηματοδότησης αλλά και άλλες απαραίτητες πληροφορίες για το έργο.

2) Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών – Ελευθέριος Βενιζέλος

Το πρώτο άρθρο του Νόμου 2338/1995 αναφέρει πως κυρώθηκε η σύμβαση στις 31 Ιουλίου 1995 ενώ το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους κυρώθηκε η Σύμβαση Παραχώρησης με Νόμο. Εκεί αναφέρονται οι συμβαλλόμενοι, η χρονική διάρκεια δημιουργίας του έργου, οι φορείς χρηματοδότησης και άλλες απαραίτητες πληροφορίες για το έργο.

3) Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου

Με το Νόμο 2395/1996 κυρώθηκε η Σύμβαση Παραχώρησης για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση αλλά και εκμετάλλευση της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου. Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε στην Αθήνα στις 24^{ης} Απριλίου 1996 και αναφέρει τους συμβαλλομένους, τη χρονική διάρκεια δημιουργίας του έργου, τους φορείς χρηματοδότησης αλλά και άλλες απαραίτητες πληροφορίες για το έργο.

Πίνακας 3: Η χρηματοδότηση των τριών έργων με Συμβάσεις Παραχωρήσεις

| | Αεροδρόμιο Σπάτων | Αττική Οδός | Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου |
|---|----------------------|-------------|----------------------------|
| Είδος Σύμβασης | PPP | BOT | BOT |
| Προϋπολογισμός (εκ ευρώ) | 2.220 | 1240 | 740 |
| Συνολική διάρκεια παραχώρησης (έτη) | 30 | 23 | 42 |
| Κεφάλαιο εταιρειών παραχώρησης | 8% | 13% | 10% |
| Κεφάλαια ΕΕ και Ελληνικού Δημοσίου | 18% | 33% | 40% |
| Δάνεια από ΕΤΕΠ εγγυημένα από το Ελληνικό Δημόσιο | 45% | 42% | 50% |
| Σπατόσημο | 13% | | |
| Δάνεια από εμπορικές τράπεζες εγγυημένα | 16% | | |

| | | | |
|---|--------|--------|--------|
| από το Γερμανικό Οργανισμό Εξαγωγών HERMES | | | |
| Δάνεια από εμπορικές τράπεζες | | 12% | |
| Συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου | 55% | | |
| Ελάχιστη επιστροφή στα κεφάλαια της εταιρείας παραχώρησης | 11,50% | 15,30% | 11,50% |

Πηγή: Γιάνναρος,2005

3.1.2 Έργα μετά από την ψήφιση του Νόμου 3389/2005

Η ψήφιση του Νόμου 3389/2005 αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα ώστε να καλυφθεί το νομικό κενό που υπήρχε και έτσι να λυθούν προβλήματα που εμπόδιζαν και δυσκόλευαν τη δημιουργία έργων ΣΔΙΤ. Είναι σημαντικό να τονιστεί πως ο Νόμος αυτός αποτελεί ένα Νόμο πλαίσιο όπου οι λύσεις που μπορούν να δοθούν προσαρμόζονται στις ανάγκες του κάθε έργου (ΣΔΙΤ,χ.η).

Η κυβέρνηση ΠΑΣΟΚ ήταν η πρώτη κυβέρνηση που είχε ασχοληθεί με τη δημιουργία Νόμου σχετικού με τις συμπράξεις όμως η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήταν αυτή που έφερε τον Νόμο στη Βουλή ώστε να ψηφιστεί (Περπεράς,2005).

Η πρώτη σύμβαση Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα υπογράφηκε το 2009 και αποτελεί η χρηματοδότηση, μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και τεχνική διαχείριση συνολικά έξι πυροσβεστικών σταθμών και μιας πυροσβεστικής υπηρεσίας που παραδόθηκαν το 2011 (ΣΔΙΤ: Υπεγράφη, επιτέλους η πρώτη σύμβαση,2009).

Μέχρι τον Οκτώβριο του 2007 είχαν εγκριθεί 76 έργα τα οποία υπόκεινται σε μία από τις κάτωθι ομάδες:

- 1) Παιδεία (29 έργα)
- 2) Λιμενικές υποδομές (9 έργα)
- 3) Στέγαση Δημοσίων Υπηρεσιών (9 έργα)

- 4) Ασφάλεια (22 έργα)
- 5) Περιβάλλον (2 έργα)
- 6) Υγεία (4 έργα)
- 7) Πολιτισμός (1 έργο) (Γκαφαρίσου,2008)

Σχεδιάγραμμα 3: Εγκεκριμένες προτάσεις ΣΔΙΤ μέσα από το Νόμο 3389/2005



Πηγή: Γκαφαρίσου,2008

3.1.3 Η μέχρι τώρα αναγνωρισμένες επιτυχίες των ΣΔΙΤ

Τέλος σε ότι αφορά τα πλεονεκτήματα που υπάρχουν στην χώρα μας σημαντικό είναι να τονίσουμε πως η Ελλάδα έχει λάβει σημαντικές διακρίσεις σε ότι αφορά τις ΣΔΙΤ. Η Παγκόσμια Τράπεζα το 2020 την κατέταξε 2^η στην κατηγορία «Καλές Διαγωνιστικές Διαδικασίες έργων ΣΔΙΤ» ανάμεσα σε 140 χώρες ενώ την προηγούμενη χρονιά ήταν στην 3^η θέση (Ελληνική διάκριση από την Παγκόσμια Τράπεζα λόγω ΣΔΙΤ, 2020). Επιπλέον ο ΟΟΣΑ μέχρι και το 2016 δεν έχει κάνει κάποια παρατήρηση σε ότι αφορά την Αξιολόγηση των Συνθηκών Ανταγωνισμού. Επιπλέον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2017 αναγνωρίζει την χώρα μας σαν καινοτόμο σε ότι αφορά την χρηματοδότηση των έργων ΣΔΙΤ. Ενώ διάφορα έργα έχουν κερδίσει βραβεία όπως: Οι 24 σχολικές υποδομές και το έργο Διαχείρισης Απορριμμάτων Δ. Μακεδονίας από το περιοδικό World Finance (Κατηγορία: Deals of the year). Το τελευταίο έχει κερδίσει και δεύτερο βραβείο στην κατηγορία “Waste Partnerships”.

Το έργο ΣΔΙΤ σχετικά με το Ευρυζωνικό Δίκτυο σε απομακρυσμένες περιοχές έχε βραβευτεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2017 και από το Σύνδεσμο Πληροφορικής (Κατηγορία: Digital Opportunity Award).

Τέλος, συγκριτικά με τα δημόσια έργα η πλειοψηφία των πολιτών προτιμάει τα έργα να υλοποιούνται μέσα από Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (64% για τις ΣΔΙΤ έναντι 21% για τα δημόσια έργα) (Μαντζούφας,2018).

Επιπλέον σαν χώρα η Ελλάδα έχει αναπτύξει μια στενή συνεργασία τόσο με το Ευρωπαϊκό Κέντρο Τεχνολογίας όσο και με την Παγκόσμια Τράπεζα ώστε να αναπτυχθεί Δίκτυο Συνεργασίας και Διάχυσης Τεχνολογίας σε ότι αφορά θέματα ΣΔΙΤ στο Νοτιοανατολικό τμήμα της Ευρώπης και στην Ανατολική Μεσόγειο. Επιπλέον έχουν αναπτυχθεί προγράμματα υποστήριξης με άλλες χώρες τόσο στην Ευρώπη όσο και στον υπόλοιπο κόσμο ώστε να βοηθηθούν χώρες που είναι νέες στο χώρο των ΣΔΙΤ (ΣΔΙΤ,χ.η).

3.1.4 Αποτυχημένα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Πέρα από τις επιτυχίες που έχει πραγματοποιήσει η χώρα μας σε ότι αφορά μερικά και σημαντικά έργα (όπως αυτά που αναφέρθηκαν από πάνω) υπήρχαν και κάποια που δεν πραγματοποιήθηκαν ή εάν πραγματοποιήθηκαν υπήρχαν προβλήματα στη λειτουργία τους.

- Επέκταση της Αττικής Οδού

Παρόλο που σαν έργο η Αττική Οδός θεωρείται ένα επιτυχημένο έργο ΣΔΙΤ η επέκτασή της είναι το αντίθετο. Το 2001 ανακοινώθηκε η δημοπράτησή του ενώ το 2005 έγινε μια δεύτερη προσπάθεια δημοπράτησης αλλά λόγω αντιδράσεων από την Τοπική Αυτοδιοίκηση “δεν προχώρησε”. Το 2010 έγινε μια τρίτη προσπάθεια και υπήρχαν κάποιες αλλαγές στο έργο όμως και πάλι δεν δημοπρατήθηκε.

- Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης

Όπως και το προηγούμενο έργο δημοπρατήθηκε το 2001 και παρότι το ανέλαβε κάποιος η εργολαβία δεν συνέχισε και η χώρα έδωσε αποζημίωση περισσότερα από 100 εκατομμύρια ευρώ στον ανάδοχο.

- Ζεύξη Μαλιακού

Το έργο δεν πραγματοποιήθηκε λόγω αντιδράσεων από τη περιοχή της Φθιώτιδας.

- Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας

Η ΕΕ είχε προβεί σε έγκριση του έργου που όπως δεν πραγματοποιήθηκε. Οι λόγοι για τους οποίους δεν πραγματοποιήθηκε είναι χρηματοοικονομικοί και η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου καθώς δεν μπορεί να «περάσει» κάποιο τρένο (Καραγιάννης,2016).

- Αυτοκινητόδρομος Ε65

Το έργο ξεκίνησε το 2007 όμως μέχρι και σήμερα εξακολουθεί να μην έχει ολοκληρωθεί ωστόσο η εταιρεία που το είχε αναλάβει διεκδικούσε αποζημιώσεις. Το 2013 τη χρηματοδότηση του έργου ανέλαβε το ίδιο το Κράτος και δεσμεύτηκε να δώσει το μερίδιο που του αναλογεί από το έργο Ιονία Οδός στον Ανάδοχο του παρόντος έργου επειδή είναι ο ίδιος. Τελικά η χρηματοδότηση του έργου διπλασιάστηκε (Απατζίδα,2021).

- Μετρό Θεσσαλονίκης

Οι μελέτες για τη κατασκευή του έργου ξεκίνησαν το 1987 και το 1992 υπήρξε πρόσκληση για να υποβάλουν προσφορές επειδή θα γινόταν σύμβαση παραχώρησης. Το 1997 και ενώ είχε αποκλειστεί η εταιρεία «Μακεδονικό Μετρό» προχώρησε σε καταγγελία και τον επόμενο χρόνο υπήρξε ανάμειξη του Ευρωπαϊκού Διαμεσολαβητή. Το 1999 η Κυβέρνηση προχώρησε σε υπογραφή με τη « Θεσσαλονίκη Μετρό Α.Ε» και ενώ δεν βρέθηκαν οι απαραίτητοι πόροι δόθηκε παράταση (Καλαιτζόγλου,2002).

3.1.5 Πρώτη – Δεύτερη και Τρίτη γενιά έργων

Στη πρώτη γενιά ανήκουν τρία έργα

- Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου

- Αττική Οδός

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Στη δεύτερη ανήκουν περισσότερα, συγκεκριμένα ανήκουν

- Ιονία Οδός

- Κεντρική Οδός (Ε65)

- Μαλιακός Κλειδί

- Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα

- Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα

- Αποβάθρες 2- 3 από το Λιμάνι του Πειραιά (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2015).

Στη Τρίτη γενιά ανήκουν

- Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου Κρήτης

- Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη

- Ζεύξη Λευκάδας

- Ζεύξη Σαλαμίνας

- Νέοι Αυτοκινητόδρομοι στην Αττική (Λαμπροπούλου, 2011).

3.2 Βασικά σημεία του Ν. 3389/2005⁶

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει προσπάθεια να αναλυθούν τα βασικά σημεία του Νόμου 3389/2005 μέσα από τα πιο σημαντικά άρθρα του και παραγράφους.

Ο Νόμος αποτελείται από έξι κεφάλαια κάθε ένα από τα οποία αφορούν διαφορετικά θέματα πάνω στο αντικείμενο των ΣΔΙΤ

⁶ Οι πληροφορίες γι' αυτό το κεφάλαιο έχουν παρθεί από το Ν.3389/2005

- Κεφάλαιο Α – Έννοια πεδίο εφαρμογής του Νόμου
- Κεφάλαιο Β – Συγκρότηση των φορέων εφαρμογής – Διυπουργική επιτροπή και Ειδική γραμματεία ΣΔΙΤ
- Κεφάλαιο Γ – Διαδικασίες ανάθεσης
- Κεφάλαιο Δ – Συμβατικό πλαίσιο
- Κεφάλαιο Ε – Ειδικές Ρυθμίσεις
- Κεφάλαιο ΣΤ – Νομικά θέματα

Το πρώτο άρθρο (Έννοια σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα) που υπάρχει στο Νόμο (στο Κεφάλαιο Α) προσπαθεί να διευκρινίσει την έννοια των συμπράξεων (όπου το άρθρο 25 του Ν.3775/2009 λήφθηκε υπόψη) και να οριοθετήσει ποιοι νοούνται Δημόσιοι φορείς. Ο ορισμός της Σύμβασης Σύμπραξης δίνεται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου, ενώ στην επόμενη παράγραφο ορίζονται τα παρεπόμενα σύμφωνα δηλαδή συμβάσεις που συμβάλλονται είτε οι δημόσιοι φορείς με τρίτους είτε οι ιδιωτικοί φορείς με τρίτους. Τέλος στην τέταρτη παράγραφο εισάγεται η έννοια των εταιρειών ειδικού σκοπού. Είναι ανώνυμες εταιρείες ειδικού σκοπού όπου δημιουργούνται από ιδιωτικούς φορείς αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της σύμπραξης και εδρεύουν στην Ελλάδα.

Το δεύτερο άρθρο, με τίτλο πεδίο εφαρμογής, καθορίζει τις προϋποθέσεις (τέσσερις στο σύνολο) που πρέπει να πληρούν οι συμπράξεις ώστε να υπάγονται στις διατάξεις του νόμου αλλά και οι εξαιρέσεις που υπάρχουν στην υπαγωγή στις διατάξεις του Νόμου χωρίς να συντρέχει μια ή πιο πολλές από τις τέσσερις προϋποθέσεις. Αλλά και ποιες δραστηριότητες δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο της σύμβασης. Στην πρώτη ορίζεται πως αντικείμενο των Συμπράξεων είναι η εκτέλεση έργων ή και η παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα του Δημοσίου τομέα. Η δεύτερη προβλέπει πως οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν σημαντικό μέρος των κινδύνων. Οι κίνδυνοι αυτοί συνδέονται με τη χρηματοδότηση, τη διαθεσιμότητα, την κατασκευή των υποδομών που θεωρούνται αναγκαίες αλλά και τη διαθεσιμότητα και τη ζήτηση του αντικειμένου της Σύμπραξης. Η τρίτη προβλέπει ότι οι Ιδιωτικοί φορείς θα εξασφαλίσουν τα κεφάλαια και του πόρους που απαιτούνται για την κατασκευή του έργου ή της παροχής υπηρεσιών. Τέλος, ορίζεται πως το κόστος της Σύμπραξης δεν θα ξεπερνά τα πεντακόσια εκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, οι δραστηριότητες που το Σύνταγμα αναφέρει πως ανήκουν αποκλειστικά στο κράτος (όπως η εθνική άμυνα, αστυνόμευση, απονομή δικαιοσύνης, ευθύνη σωφρονισμού)(άρθρο 2 παρ 3).

Το Κεφάλαιο Β αφορά τη σύσταση της Διυπουργικής Επιτροπής και της Ειδικής Γραμματείας⁷. Καθορίζονται τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τις ειδικές ρυθμίσεις που μπορεί ο Δημόσιος φορέας να κάνει χρήση (έχει τη δυνατότητα να περιορίσει τους Υποψηφίους αλλά και να ζητά διευκρινίσεις και επεξηγήσεις). Σαν συνέχειά του το Γ κεφάλαιο αναφέρεται στο πως ορίζονται διάφοροι σημαντικοί όροι, οι αρχές που θα διέπουν τις Συμπράξεις, ο τρόπος με τον οποίο θα γίνεται η ανάθεση και οι σχετικές διαδικασίες αλλά και οι λόγοι για τους οποίους ένας υποψήφιος μπορεί να αποκλειστεί.

Στη συνέχεια (κεφάλαιο Δ) γίνεται αναφορά στο συμβατικό πλαίσιο και στα σχετικά με τη χρηματοδότηση ζητήματα. Ο Νόμος ρυθμίζει θέματα που αφορούν το καταβλητέο αντάλλαγμα από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την έκδοση των αδειών που είναι απαραίτητες, ποια είναι η διαδικασία που θα ακολουθηθεί εάν βρεθούν αρχαιολογικά ευρήματα; κτλ. Ακόμα, αναφορά γίνεται στην προστασία του περιβάλλοντος και στις απαλλοτριώσεις (Κεφάλαιο Ε).

Το τελευταίο κεφάλαιο (ΣΤ) ορίζει κάποια θέματα νομικής φύσεως πχ την εκχώρηση των απαιτήσεων, το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών, τους εταιρικούς μετασχηματισμούς, τις μεταβιβάσεις των μετοχών και τον τρόπο επίλυσης των διαφορών (ή αλλιώς διαιτησία).

3.3 Λόγοι για τους οποίους είναι θετικό να γίνει υπαγωγή ενός έργου στο Ν.3389/2005

Μπορεί στα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν και που συγχρηματοδοτούσαν ιδιώτες να υπήρχαν κάποια προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζονταν μέσα από Νόμους που ψήφισε η Βουλή. Ο Νόμος 3389/2005 επιλύει τα θέματα που μπορεί να προκύψουν όπως τι θα γίνει σε περίπτωση εύρεσης αρχαιολογικών ευρημάτων ή στις απαλλοτριώσεις. Τα πλεονεκτήματα από την υπαγωγή στο Νόμο είναι:

- 1) Η πρόσληψη συμβούλων θα γίνεται πιο γρήγορα λόγω της βοήθειας που παρέχει η Ειδική Γραμματεία
- 2) Ο αρμόδιος Υπουργός θα ενημερώνεται για τα έργα που έχουν εγκριθεί και συνεπώς τα προβλήματα που υπάρχουν/ θα δημιουργηθούν θα λύνονται πιο γρήγορα

⁷ Αναλυτική αναφορά πραγματοποιείται στο έκτο κεφάλαιο της εργασίας

- 3) Θα διασφαλίζονται τα απαραίτητα κονδύλια που θα αφορούν τις πληρωμές διαθεσιμότητας σε ότι αφορά τα μη ανταποδοτικά ΣΔΙΤ (θα γίνεται ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων σε διαφορετικές ΣΑΕ ΣΔΙΤ)
- 4) Η Διυπουργική Επιτροπή με τον συντονισμό της και η Ειδική Γραμματεία με την υποστήριξη που θα παρέχει θα ενισχύσει τις διαδικασίες ανάθεσης έργων ΣΔΙΤ
- 5) Το νομικό πλαίσιο θα είναι σαφές και ευέλικτο (Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ,2006).

3.4 Λόγοι αποκλεισμού κάποιου υποψηφίου

Αρχικά η Αναθέτουσα Αρχή εξετάζει πως δεν υφίσταται κάποιος λόγος που ο υποψήφιος θα πρέπει να αποκλειστεί. Το άρθρο 15 του Νόμου 3389/2005 αναφέρει πως:

- 1) Θα αποκλείεται η συμμετοχή στον Υποψήφιο που έχει καταδικαστεί για κάποιο αδίκημα που η ποινή φυλάκισης είναι πάνω από τρεις μήνες
- 2) Δίνεται η δυνατότητα στην Αναθέτουσα Αρχή να εξαιρεί κάποιον υποψήφιο από τη συμμετοχή στη διαδικασία ανάθεσης κάποιου έργου ή υπηρεσίας όταν:
 - a. υπόκειται σε διαδικασία πτώχευσης, (ειδικής) εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης, πτωχευτικό συμβιβασμό ή υπάρχει κάποια άλλη αντίστοιχη κατάσταση που ανακύπτει από τη σχετική διαδικασία που προβλέπεται είτε από την Ελληνική νομοθεσία είτε από την αντίστοιχη της χώρας καταγωγής.
 - b. έχει κινηθεί κατά του διαδικασίας πτώχευσης, (ειδικής) εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης, πτωχευτικό συμβιβασμό ή υπάρχει κάποια άλλη αντίστοιχη κατάσταση που ανακύπτει από τη σχετική διαδικασία που προβλέπεται είτε από την Ελληνική νομοθεσία είτε από την αντίστοιχη της χώρας καταγωγής.
 - c. έχει καταδικαστεί για κάποιο αδίκημα που σχετίζεται με την επαγγελματική του συμπεριφορά και υπάρχει απόφαση που έχει ισχύ δεδικασμένου και προβλέπεται είτε από την Ελληνική νομοθεσία είτε από την αντίστοιχη της χώρας καταγωγής.
 - d. έχει διαπράξει κάποιο σημαντικό παράπτωμα επαγγελματικής φύσης και η Αναθέτουσα αρχή το έχει ανακαλύψει.
 - e. δεν έχει καταβάλει τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης όπως προβλέπεται είτε από την Ελληνική νομοθεσία είτε από την αντίστοιχη της χώρας καταγωγής.

- f. δεν έχει τηρήσει τις υποχρεώσεις του για την πληρωμή των φόρων/τελών όπως προβλέπεται είτε από την Ελληνική νομοθεσία είτε από την αντίστοιχη της χώρας καταγωγής.
- g. οι πληροφορίες που έχει δώσει είναι ψευδείς ή δεν έχει δώσει καθόλου πληροφορίες.

3.3 Άλλοι Νόμοι σχετικοί με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

3.3.1 Ν. 3299/2004

Στον Νόμο 3299/2004 που αφορά την παροχή “Κινήτρων Ιδιωτικών Επενδύσεων” και συγκεκριμένα στο άρθρο 3 εδάφιο 6 δ i αναφέρει πως δίνεται η δυνατότητα να παραχωρηθεί για δεκαπέντε χρόνια σε κάποιον ιδιώτη κτήρια του Δημοσίου, του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής και του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.α. Πρέπει να προστεθεί πως υπάρχουν πέντε συνολικά κατηγορίες στο εδάφιο 6 δ και σε κάθε κατηγορία αναφέρονται οι ενισχύσεις που παρέχονται. Μέσα από τον Νόμο δίνονται κίνητρα για επενδύσεις πχ καλύπτεται ένα μέρος από το επενδυτικό κόστος ή φορολογικού τύπου κίνητρα.

3.3.2 Ν.3274/2004 – Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ

Ο Νόμος αυτός αφορά την “Οργάνωση και την λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α και Β βαθμού” και στο δεύτερο κεφάλαιο δημιουργείται το Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ που είναι ένα Νέο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Εκεί δίνεται η δυνατότητα στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης να συνάπτουν Συμπράξεις με ιδιωτικές εταιρείες (Υπουργείο Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,2011).

Υπήρχαν και άλλα Αναπτυξιακά Προγράμματα που αφορούσαν την Τοπική Αυτοδιοίκηση στο παρελθόν όπως το ΕΑΠΤΑ Ι (1989- 1993) ΕΑΠΤΑ ΙΙ (1994 -1999) ΕΠΤΑ (1998-2004) (Πίτσας,2004).

Το πρώτο υποπρόγραμμα υποστηρίζει την προ συμβατική διαδικασία των συμπράξεων των Ο.Τ.Α με ιδιώτες (άρθρο 7 μέτρο 1.2 β). Το δεύτερο υποπρόγραμμα αφορά την προστασία του

περιβάλλοντος για τους ΟΤΑ α βαθμού, το τρίτο υποπρόγραμμα αφορά τις υποδομές (κοινωνικές και πολιτιστικές) και τις δραστηριότητες των ΟΤΑ α βαθμού και τέλος το τέταρτο υποπρόγραμμα αφορά την τεχνική υποστήριξη του προγράμματος.

Οι στόχοι του προγράμματος είναι να συντονίζει στο σύνολό τους τις επιμέρους πολιτικές που οι ΟΤΑ (α βαθμού) εφαρμόζουν ώστε να ενισχύσουν τον αναπτυξιακό ρόλο και τις μεταξύ τους συνεργασίες, την αξιοποίηση των χρηματοδοτήσεων με ορθολογικό τρόπο και κατά συνέπεια να βελτιώνεται η απόδοσή τους και τέλος να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των ΟΤΑ. Επιπλέον, στηρίζει δράσεις οι οποίες ασχολούνται με τη διερεύνηση της δυνατότητας να υλοποιηθούν υποδομές (χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία), αξιοποιεί την ακίνητη περιουσία του Δημοσίου και παρέχει υπηρεσίες. Όλα αυτά πραγματοποιούνται μέσα από Συμπράξεις του Δημοσίου (στην περίπτωση μας ΟΤΑ) με ιδιωτικούς επενδυτές (Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, 2011).

Η συνολική χρηματοδότηση του προγράμματος ήταν 3,5 δις ευρώ από όπου ένα ποσοστό 75% αφορά έσοδα που έχουν στη διάθεσή τους ο Δήμοι ενώ το υπόλοιπο 25% προέρχεται από Υπουργικούς πόρους (3,5 δις. ευρώ για έργα στην πενταετία, 2004).

Η διάρκεια του Προγράμματος είναι πενταετής, όμως το Υπουργικό Συμβούλιο έχει τη δυνατότητα να το παρατείνει για δύο ακόμα έτη (Θησέας – Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2009).

Ο Δήμος Αμαρουσίου ήταν ένας από τους πρώτους δήμους που αμέσως μετά την ψήφιση του Νόμου και τη δημοσίευσή του στο ΦΕΚ υπέγραψε Προγραμματική Σύμβαση Συνεργασίας με τη διαδημοτική επιχείρηση ΕΔΕΧΥ ΑΕ (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών) ώστε να ερευνηθεί πως μπορεί να βοηθήσουν το Δήμο οι ΣΔΙΤ (Ζιώγας, 2006).

Ενώ άλλοι δήμοι που έχουν προχωρήσει σε δημοπράτηση έργων είναι Δήμοι στη Δυτική Μακεδονία όπου τα εγκεκριμένα έργα αφορούν κυρίως οδικά έργα (ασφαλτοστρώσεις ή αναπλάσεις διαφόρων χώρων) (Δημοπρατήσεις έργων του «Θησέα» στη Δυτ. Μακεδονία, 2005) ενώ στη Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου τα έργα αφορούν την ανάπλαση και διαμόρφωση διάφορων χώρων και την προστασία διάφορων φυσικών πόρων (Π.Ν. Αιγαίου: Ένταξη 14 έργων στο Θησέα, χ.η).

Βέβαια, τα 173 έργα που ήταν να υλοποιηθούν μέσα από ΣΔΙΤ και ήταν ενταγμένα στο πρόγραμμα δεν πέρασαν στην επόμενη φάση αυτή της έγκρισης από την ΔΕΣΔΙΤ παρα μόνο 2 (Ξεπαγώνουν μελέτες, αναζητούνται πόροι για έργα ΣΔΙΤ στους δήμους, χ.η).

Ο νόμος του προγράμματος Καλλικράτη θεσμοθέτησε ένα νέο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα το πρόγραμμα ΕΛΛ.Α.ΔΑ (Ελληνική Αρχιτεκτονική Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης) που έχει σαν στόχο

να υποστηρίζει τους δήμους που θα προκύψουν λόγω του Καλλικράτη, των περιφερειών, να αναπτυχθούν οι περιφέρειες και οι δήμοι, να μειωθούν οι ανισότητες που υπάρχουν σε περιφερειακό επίπεδο και να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ των περιφερειών (Νόμος 3852/2010).

3.3.3 N.3463/2006

Μέσα από τον Νόμο αυτό γίνεται η κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων». Συγκεκριμένα στο άρθρο 223 (παρ 4.) αναφέρεται πως οι Δήμοι, οι Κοινότητες, σύνδεσμοι, ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ, οι κοινοπραξίες να αξιοποιήσουν μέσα από διαγωνισμό την ακίνητη περιουσία τους, την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών (προς τον φορέα που του έχει δοθεί η αξιοποίηση και προς τους δημότες). Το άρθρο 224 δίνει την δυνατότητα στους Δήμους και στις Κοινότητες να συνάπτουν συμβάσεις με νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα όπως αναφέρονται στο Νόμο 3389/2005.

3.3.4 N.3483/2006

Ο παρών Νόμος με το άρθρο 16 τροποποίησε το άρθρο 6 την τέταρτη παράγραφο του Νόμου 3389/2005 (που αποτελεί το βασικό Νόμο περί ΣΔΙΤ) και αναφέρεται στην τροποποίηση και τη συμπλήρωση των διατάξεων που αφορούν την χρηματοδοτική μίσθωση. Ακόμα εισάγει τη δυνατότητα να συνάπτονται συμβάσεις υπηρεσιών ή έργων ανάμεσα σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, νομικούς ή ασφαλιστικούς συμβούλους ή πραγματογνώμονες στους οποίους έχει καθοριστεί με σύμβαση το αντικείμενο και το αντάλλαγμα.

Κεφάλαιο 4

4.1 Μορφές ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες (Γιάνναρος,2005):

4.2 Κατά τη Πράσινη Βίβλο

Στη Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης γίνεται για πρώτη φορά ένας πολύ σημαντικός διαχωρισμός των ΣΔΙΤ σε καθαρά συμβατικού τύπου και σε θεσμοθετημένου τύπου. Η διάκριση αυτή γίνεται με βάση τη διαπίστωση ότι τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν διαφορετικές πρακτικές όπου κάθε μια από αυτές δημιουργεί προβλήματα σε ότι αφορά την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις αλλά και τις συμβάσεις παραχώρησης (Ευρωπαϊκή Κοινότητα,2004).

4.2.1 ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου

Με τον όρο αυτό εννοούνται οι συμπράξεις που στηρίζονται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των διαφορετικών παραγόντων και καλύπτει τις υποχρεώσεις των εταίρων και τα καθήκοντα που έχει ο εταίρος με τον ιδιωτικό τομέα (τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την υλοποίηση, την ανακαίνιση ή την εκμετάλλευση του έργου ή της υπηρεσίας που του έχει ανατεθεί). Το πιο γνωστό μοντέλο ονομάζεται «μοντέλο παραχώρησης» με δύο βασικά γνωρίσματα:

- α) την άμεση σχέση ανάμεσα στον εταίρο και τον τελικό χρήστη
- β) ο τρόπος πληρωμής του ιδιώτη που πραγματοποιείται μέσα:
 - 1) από τα τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας
 - 2) από επιδοτήσεις.

Υπάρχουν δύο ειδών τρόποι ανάθεσης που προέρχονται από τις διατάξεις των κοινοτικών οδηγιών.

- Δημόσια σύμβαση

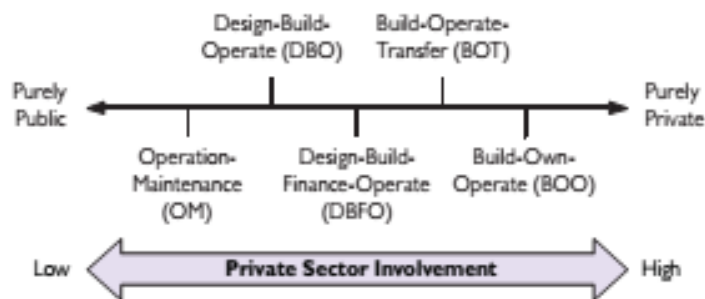
Οι συμβάσεις αυτές χαρακτηρίζονται ως συμβάσεις προτεραιότητας και περιλαμβάνονται στις Οδηγίες 92/50/ΕΟΚ και 93/38/ΕΟΚ. Σε ορισμένες περιπτώσεις όπου υπάρχει εκ των προτέρων αβεβαιότητα σε ότι αφορά το χαρακτήρα ή την έκταση των έργων και γι' αυτό αντί να εφαρμοστεί ανοικτή ή κλειστή διαδικασία εφαρμόζεται, κατ' εξαίρεση, διαδικασία με διαπραγμάτευση.

- Σύμβαση παραχώρησης

Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται λίγες συμβάσεις που πέρα από ελάχιστες υποχρεώσεις δημοσιότητας και των αρχών της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης της αναλογικότητας δεν προβλέπονται ειδικοί κανόνες (Ευρωπαϊκή Κοινότητα,2004).

Το ποσοστό κατά το οποίο θα συμμετέχει ο ιδιώτης στο κάθε έργο μπορεί να βρεθεί στις διάφορες μορφές ΣΔΙΤ που υπάρχουν (Kwak et al.,2009).

Διάγραμμα 4:Συνέχεια τύπων ΣΔΙΤ



Πηγή: Kwak et al.,2009

Υπάρχουν διάφοροι ακαδημαϊκοί (όπως Γιάνναρος; Kwak et al) αλλά και γνώστες του θέματος που θεωρούν πως υπάρχουν διάφοροι τύποι ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου όπως:

- P.F.I (Private Finance Initiative)

Στη μέθοδο αυτή το Δημόσιο ενισχύει τον Ιδιωτικό τομέα να υποβάλλει προσφορές για να αναλάβει έργα που έχουν σχέση με την παροχή υπηρεσιών και υποδομών που ανήκουν στο Δημόσιο. Ο Ιδιωτικός τομέας με τη σειρά του λειτουργεί, παρέχει την απαραίτητη χρηματοδότηση, κατασκευάζει αλλά και λειτουργεί τις υποδομές και τις υπηρεσίες και διαχειρίζεται τις

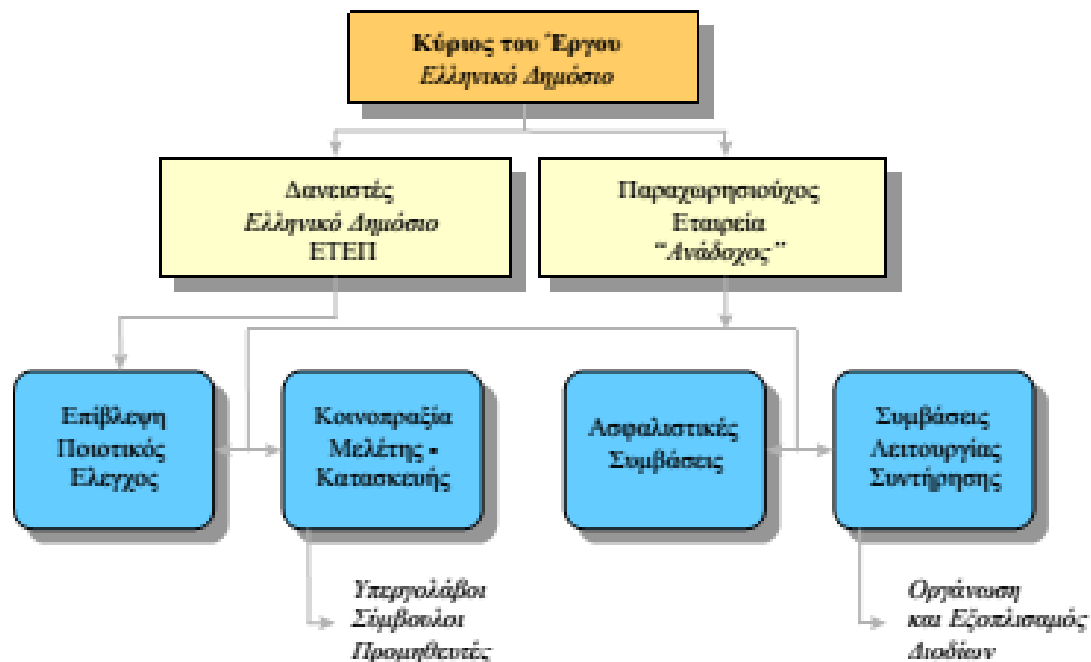
εγκαταστάσεις.Οι συμβάσεις αυτές ονομάζονται και συμβάσεις παραχώρησης και η διάρκεια της σύμβασης είναι περίπου εικοσιπέντε έτη. Μετά το πέρας των εικοσιπέντε χρόνων μπορεί το έργο είτε να μεταβιβαστεί στην αρχή είτε να βρεθεί κάποια εναλλακτική λύση (Private Finance Initiative,n.d).

- B.O.T (Build – Operate – Transfer)

Στη μέθοδο αυτή ο ιδιώτης αναλαμβάνει την κατασκευή ενός έργου με βάση τα πρότυπα λειτουργίας που του έχει αναθέσει το Δημόσιο. Ο ιδιώτης λειτουργεί το έργο που ανήκει στο Δημόσιο και στη συνέχεια το Δημόσιο αποκτά την κυριότητα του έργου. Συχνά ο ιδιώτης σαν υπεύθυνος του έργου αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση του έργου. Ο ιδιώτης ιδρύει μια εταιρεία για το έργο αυτό όπου η εταιρεία αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, τη κατασκευή και τη λειτουργία του έργου για ένα διάστημα.

Στην Ελλάδα τα περισσότερα έργα έχουν ολοκληρωθεί με αυτή τη μέθοδο πχ Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου αλλά και parking σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας (Γιάνναρος,2005; Τσαμπούλας,2003; Goodfrey et al.,2019).

Διάγραμμα 5: Η μέθοδος Β.Ο.Τ κατά τα Ελληνικά δεδομένα



Πηγή: Τσαμπούλας,2003

- Μέθοδος B.O.O.T (Build – Own – Operate Transfer)

Στη μέθοδο αυτή ο ιδιώτης πέρα από τη χρηματοδότηση αναλαμβάνει το σχεδιασμό και την κατασκευή του έργου, με αυτό τον τρόπο το Δημόσιο δεν έχει την ευθύνη του κινδύνου. Το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος έχει δημιουργηθεί με αυτή τη μέθοδο. Όταν ολοκληρωθεί η περίοδος εκμετάλλευσης το Δημόσιο έχει την κατοχή του έργου (ΤΕΕ,χ.η).

- Συνεργασία Παροχής Υπηρεσιών (Service Delivery Partnership)

Ο ιδιωτικός τομέας προσφέρει μεμονωμένες υπηρεσίες στο Δημόσιο που όμως δεν περιλαμβάνουν απλές υπηρεσίες όπως καθαρισμού αλλά και πιο πολύπλοκες πχ ολοκληρωμένα συστήματα παροχής πληροφοριών. Το Δημόσιο έχει την ευθύνη του έργου και παρέχει τις κύριες υπηρεσίες ενώ οι λειτουργικές υπηρεσίες ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα. Η διάρκεια της σύμβασης σε αυτή την περίπτωση είναι για το λιγότερο πέντε χρόνια. Το βασικό χαρακτηριστικό σε αυτή τη μέθοδο είναι πως μεταφέρεται μέρος του κινδύνου στον ιδιωτικό φορέα. (ΤΕΕ,χ.η).

- Σύμβαση Διαχείρισης (Management agreement)

Σε αυτή τη μέθοδο ο ιδιωτικός τομέας εάν και δρα προς όφελος του Δημοσίου και αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία και τη συντήρηση του όμως είναι διοικητικά ανεξάρτητος και χωρίς να εξαρτάται νομικά από το Δημόσιο (ΤΕΕ,χ.η).

- Αποεπένδυση (Divestiture)

Το Δημόσιο αναθέτει όλη την ευθύνη της λειτουργίας, συντήρησης και επένδυσης ενώ διαθέτει την κυριότητα του παγίου που ύστερα το μισθώνει και το χρησιμοποιεί για τις όποιες στεγαστικές ανάγκες προκύψουν (ΤΕΕ,χ.η).

- D.B.F.O (Design – Build – Finance – Operate)⁸

Σε αυτή τη μέθοδο αν και το Δημόσιο έχει το σχεδιασμό, τη κατασκευή και τη λειτουργία είτε των καινούριων υποδομών είτε των επενδυτικών σχεδίων ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας τα παραπάνω. Οι πληρωμές που καταβάλλει το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα είναι το χρηματικό όφελος που αποκτά ο ιδιώτης. Έργα που έχουν ολοκληρωθεί με αυτή τη μέθοδο είναι η κατασκευή σχολείων και η διαχείριση απορριμμάτων. Θεωρείται η πλέον πρόσφορη μέθοδος για την ανάπτυξη παγίων του Δημοσίου (Γιάνναρος,2005).

- Παραχώρηση Εκμετάλλευσης (Concession)

Στη μέθοδο αυτή το Δημόσιο παραχωρεί το δικαίωμα της κατασκευής και της λειτουργίας ενός έργου για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα όπως στη μέθοδο D.B.F.O. Η διαφορά με τη μέθοδο αυτή είναι πως το χρηματικό κέρδος του ιδιωτικού φορέα έρχεται από την απευθείας χρέωση του τελικού χρήστη ή μέσα από το συνδυασμό της παραπάνω μεθόδου και του Δημοσίου. Παρόλο που η κυριότητα του παγίου παραμένει στο Δημόσιο το τελευταίο μεταβιβάζει το δικαίωμα της εκμετάλλευσης του Δημοσίου παγίου από 5 έως 50 έτη. Επιπλέον έχει την ευθύνη των διαφόρων εργασιών (τεχνικών, διαχειριστικών) που θα προκύψουν ώστε να παραδοθούν οι υπηρεσίες υποδομής μέσα από διαγωνισμούς (Βαιλάκης και συν,2005; ΤΕΕ,χ.η; Concessions, χ.η).

- D.B.O (Design – Build – Operate)

Στη μέθοδο αυτή ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό, τη κατασκευή και τη λειτουργία των υποδομών με βάση τις προδιαγραφές που αναθέτονται από το Δημόσιο. Όταν το έργο ολοκληρωθεί το Δημόσιο το αγοράζει από τον ιδιωτικό φορέα στην τιμή που έχει συμφωνηθεί. Ο ιδιωτικός φορέας είναι αρμόδιος για τη λειτουργία και τη συντήρηση του κατασκευασθέντος έργου, όταν τελειώσει η περίοδος που έχει προκαθοριστεί η λειτουργία και η συντήρηση επιστρέφει στο Δημόσιο (Βαιλάκης και συν,2005; ΤΕΕ,χ.η).

- B.O.O (Built – Own – Operate)

Στη μέθοδο αυτή ο ιδιωτικός τομέας υλοποιεί ένα κοινωφελές έργο μέσα από άδεια μακράς λειτουργίας που το παραχωρεί το Δημόσιο το οποίο έχει θέσει και τις προδιαγραφές λειτουργίας

⁸ Το PFI (Private Finance Initiative) είναι το ίδιο με τα D.B.F.O (Palmer, 2000).

όπως τους κανόνες ασφαλείας. Ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί, κατασκευάζει και λειτουργεί το έργο αυτό και κατέχει την ιδιοκτησία του. Ιδιοκτήτης του παγίου εξακολουθεί να είναι ο ιδιωτικός τομέας. Αυτή η μέθοδος εφαρμόζεται κυρίως σε οδικά δίκτυα (Γιάνναρος,2005; ΤΕΕ,χ.η).

- D.B.G.O (Design – Built – Guarantee – Operate)

Το Δημόσιο θέτει τις προδιαγραφές που απαιτούνται σε ότι αφορά το σχεδιασμό και τη κατασκευή ενώ ο ιδιωτικός τομέας έχει υπό την επίβλεψή του τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και ύστερα το έργο επιστρέφει στο Δημόσιο. Η χρηματοδότηση του έργου γίνεται από το Δημόσιο ενώ ο ιδιωτικός φορέας πρέπει να το ολοκληρώσει μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Τέλος, ο ιδιωτικός τομέας εγγυάται πως το έργο θα ολοκληρωθεί εντός προϋπολογισμού (Βαιλάκης και συν,2005; ΤΕΕ,χ.η).

- B.B.O (Buy - Built – Operate)

Ο Ιδιωτικός τομέας έχει στην κατοχή του ένα περιουσιακό στοιχείο του Δημοσίου. Προβαίνει σε επισκευές, ανακαινίσεις και επεκτάσεις ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες του Δημοσίου ώστε στη συνέχεια να μπορεί να το εκμεταλλευτεί όπως επιθυμεί. Μέσα από την ανακαίνιση θα αναδειχθεί και η αξία του έργου. Ακόμα, αναλαμβάνει για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου. Η μέθοδος αυτή μπορεί να αξιοποιηθεί για αθλητικές εγκαταστάσεις που είναι στην εποπτεία των ΟΤΑ (Γιάνναρος,2005; ΤΕΕ,χ.η).

- L.O.O (Leasing – Own – Operate)

Στη μέθοδο αυτή ο Δημόσιος τομέας μισθώνει ένα πάγιο για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο μπορεί να χρειάζεται είτε ανακαίνιση είτε επέκταση (ΤΕΕ,χ.η:225).

- B.T.O (Build – Transfer – Operate)

Ο ιδιώτης αφού σχεδιάσει, χρηματοδοτήσει και κατασκευάσει το έργο μετά την ολοκλήρωσή του μεταβιβάζει την ιδιοκτησία του στο Δημόσιο. Το Δημόσιο και ο ιδιωτικός τομέας στη συνέχεια αποφασίζουν να μισθωθεί το έργο στον ιδιώτη για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και να εισπράττει τα έσοδα (Γιάνναρος,2005).

- L.R.O (Lease – Rehabilitate – Operate)

Ο ιδιώτης νοικιάζει από το Δημόσιο φορέα (είτε από το Κράτος είτε από τον ΟΤΑ) κάποιες εγκαταστάσεις και στη συνέχεια θα επενδύσει σε αυτές αφού τις επεκτείνει ή τις εκσυγχρονίζει για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η χρέωση του ιδιώτη όταν χρησιμοποιεί το έργο/υπηρεσία και η ανάπτυξη επιπλέον εμπορικών δραστηριοτήτων αποτελεί τον τρόπο που ο ιδιώτης θα αποκτήσει έσοδα. Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα στο Δημόσιο φορέα να επιβαρύνεται μέρος ή το σύνολο της χρέωσης των δημοτών του με επιδότηση του ιδιώτη (Γιάνναρος,2005).

- B.O.L.T (Build – Own – Lease – Transfer)

Ιδιωτικός τομέας κατασκευάζει με δική του χρηματοδότηση εγκαταστάσεις. Ύστερα τις νοικιάζει στον Δημόσιο Φορέα (είτε το Κράτος είτε τον ΟΤΑ). Στη συνέχεια ο τελευταίος καταβάλλει ανά τακτά χρονικά διαστήματα πληρωμές στον ιδιώτη και με αυτό τον τρόπο μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία της εγκατάστασης. Μέχρι να γίνει αυτό οι εγκαταστάσεις μπορούν να λειτουργούν είτε από τον ιδιωτικό τομέα είτε από το Δημόσιο φορέα (Γιάνναρος,2005).

- O.M (Private Services Contract: Operation and Maintenance)

Η μέθοδος αυτή αφορά συμβάσεις παροχής υπηρεσιών όπου το Δημόσιο κατέχει την ιδιοκτησία του έργου και ανατίθενται στον ιδιώτη η διοίκηση, λειτουργία και συντήρησή του όπως και μια σταθερή αμοιβή. Η διάρκεια των συμβάσεων αυτών είναι συνήθως από δύο έως πέντε χρόνια. Ακόμα προβλέπονται χρεώσεις ανάλογα με την απόδοση και σε περίπτωση που δεν μπορούν να εκπληρώνονται συγκεκριμένα κριτήρια δίνονται αποζημιώσεις (Operation & Maintenance Agreements, χ.η).

- O.M.M (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management)

Είναι η μέθοδος μέσα από την οποία παρέχονται στο Δημόσιο υπηρεσίες ολοκληρωμένων έργων και ανατίθενται στον Ιδιώτη η λειτουργία, συντήρηση και διοίκησή του (Βαιλάκης και συν,2005).

- T.O.T (Toll – Operate – Transfer)

Αφορά έργα του Δημοσίου τα οποία για δύο χρόνια τα χρηματοδοτεί και τα λειτουργεί ο ιδιωτικός φορέας. Μετά το πέρας των δύο χρόνων γίνεται διαγωνισμός όπου παραχωρείται για 30 χρόνια σε κάποιον ανάδοχο (Agarwai and Sharma,2019).

- R.O.T (Rehabilitate – Operate – Transfer)

Σε αυτή τη μέθοδο ο Δημόσιος φορέας παραχωρεί για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στον ιδιωτικό κάποια εγκατάσταση. Ο ιδιωτικός τομέας επισκευάζει τις εγκαταστάσεις και όταν το έργο ολοκληρωθεί το επιστρέφει στο Δημόσιο (Wagle,2019).

- D and B (Design – Built)

Ο ιδιωτικός τομέας σχεδιάζει, κατασκευάζει και αναλαμβάνει το κίνδυνο για μια υποδομή που το Δημόσιο έχει θέσει τις προδιαγραφές (Hanna,χ.η).

Επιπλέον υπάρχουν και κάποιες άλλες κατηγορίες όπως :

- BLT = Build - Lease - Transfer
- BOOM= Build- Own - Operate - Maintain
- BOOTT = Build – Own – Operate – Train - Transfer
- DOB = Design - Operate - Transfer
- ROO = Rehabilitate – Own - Operate
- DBOM = Design - Build - Operate - Maintain (Sambrani,2014).

Πίνακας 4: Οι διάφοροι τύποι Σύμπραξης ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα

| Επιλογή | Χρηματοδότηση | Λειτουργία και Συντήρηση | Εμπορικός Κίνδυνος | Κυριότητα στοιχείου | Διάρκεια σε έτη |
|---------|---------------|--------------------------|--------------------|---------------------|-----------------|
| | | | | | |

| | | | | | |
|--------------------------------|---------|----------------------|----------------------|----------------------|---------|
| Σύμβαση Υπηρεσιών | Δημόσιο | Δημόσιο – Ιδιώτης | Δημόσιο | Δημόσιο | 1 – 2 |
| Σύμβαση Διαχείρισης | Δημόσιο | Ιδιώτης | Δημόσιο | Δημόσιο | 3 – 5 |
| Παραχώρηση (ΒΟΤ/ΒΟΟΤ) | Ιδιώτης | Ιδιώτης | Ιδιώτης | Δημόσιο | 25 – 30 |
| PFI/DBFO | Ιδιώτης | Ιδιώτης | Δημόσιο – Ιδιώτης | Δημόσιο – Ιδιώτης | 20 – 30 |
| Αποεπένδυση/ Ιδιωτικοποίηση | Ιδιώτης | Ιδιώτης | Ιδιώτης | Δημόσιο – Ιδιώτης | - |

Πηγή: Βαιλάκης και συν,2005

4.2.2 ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου

Κατά την Γιαννακοπούλου (2007) η σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στηρίζεται στη θεμελίωση ενός φορέα (joint ventures) που θα ελέγχεται από τον εταίρο του δημοσίου τομέα και από αυτόν του ιδιωτικού φορέα από κοινού είτε ο ιδιωτικός τομέας να αποκτήσει τον έλεγχο μιας δημόσιας επιχείρησης. Ο κοινός φορέας έχει την υποχρέωση να εξετάζει λεπτομερώς την εκτέλεση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας για το συμφέρον του κοινού. Οι θεσμοθετημένες ΣΔΙΤ είναι κατάλληλες για να διατηρηθεί ο δημόσιος έλεγχος ενώ σε πολλά κράτη της Ευρώπης οι δημόσιες αρχές προσφεύγουν σε τέτοιες ΣΔΙΤ για να διαχειριστούν οι δημόσιες υπηρεσίες στους ΟΤΑ. Τέλος, οι θεσμοθετημένου τύπου ΣΔΙΤ εμπίπτουν στο εθνικό δίκαιο του κάθε κράτους μέλους (Ευρωπαϊκή Κοινότητα,2004).

4.3 Κατά τον χαρακτήρα του έργου

4.3.3 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ

Με τον όρο ανταποδοτικά έργα ⁹ΣΔΙΤ εννοούμε τα έργα ή τις υπηρεσίες που ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει πέρα από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή, την συντήρησή του έργου και την εκμετάλλευσή του. Οι ιδιωτικοί φορείς χρησιμοποιούν την εκμετάλλευση αυτή για να αποπληρώσουν την αρχική χρηματοδότηση και ταυτόχρονα να εξασφαλίσουν εύλογο κέρδος, όλα αυτά γίνονται μέσα από την είσπραξη τελών από τους τελικούς χρήστες. Το ύψος των τελών, οι προϋποθέσεις και ο τρόπος είσπραξής τους έχει προσδιοριστεί στη Σύμβαση Σύμπραξης που έχει υπογραφεί ανάμεσα στον Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα. Στα Ανταποδοτικά έργα οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν τρεις κινδύνους

1. τον κίνδυνο της χρηματοδότησης
2. τον κίνδυνο της κατασκευής
3. τον κίνδυνο της ζήτησης (εάν οι πολίτες χρησιμοποιούν το παρεχόμενο έργο ή υπηρεσία)

Σε περίπτωση που το έργο θεωρηθεί πως δεν είναι ανταποδοτικό το Δημόσιο μπορεί μέσα από την χρηματοδοτική συμβολή του να υποστηρίξει τη βιωσιμότητα της επένδυσης (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006)

⁹ Τα ανταποδοτικά έργα είναι συνήθως έργα συγκοινωνιακά, περιβαλλοντικά, ενεργειακά, έργα τουριστικής υποδομής καθώς και θεματικά πάρκα

Διάγραμμα 6: Ανταποδοτικά έργα



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα Συνοπτικός Οδηγός, 2006

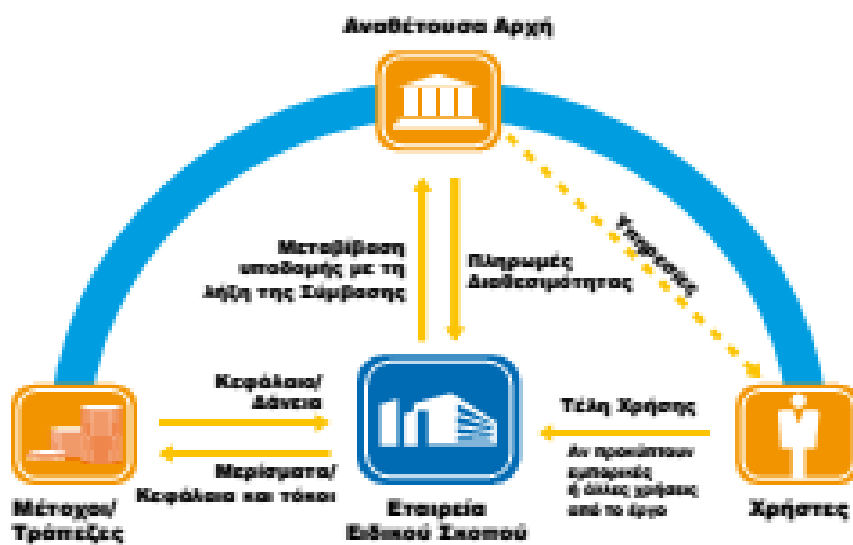
4.3.4 Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ

Με τον όρο μη ανταποδοτικά έργα¹⁰ ΣΔΙΤ εννοούμε τα έργα ή τις υπηρεσίες όπου δεν εμπεριέχουν το στοιχείο της εκμετάλλευσης από τους ιδιωτικούς φορείς. Πρόκειται δηλαδή για υποδομές ή υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα τις οποίες λειτουργεί το κράτος ώστε να απολαμβάνουν οι πολίτες δωρεάν. Αυτή είναι η αντίθεσή τους με τα ανταποδοτικά έργα. Σε ότι αφορά τον κίνδυνο του έργου, οι ιδιώτες αναλαμβάνουν τον κίνδυνο της χρηματοδότησης της κατασκευής και τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας, δηλαδή αναλαμβάνουν τη διαχείριση και τη συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας όχι όμως τον κίνδυνο της ζήτησης. Οι πληρωμές διαθεσιμότητας (δηλαδή οι τμηματικές καταβολές του δημοσίου) πρέπει να καταβληθούν στο ακέραιο στον Ιδιωτικό τομέα ώστε να διασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία και η συντήρηση των υποδομών.

¹⁰ Τα μη ανταποδοτικά έργα είναι συνήθως σχολεία, νοσοκομεία, κτίρια δημοσίων υπηρεσιών και συγκεκριμένα συγκοινωνιακά έργα όπως δημόσιες συγκοινωνίες και επαρχιακοί οδοί

Σημαντική προϋπόθεση του παραπάνω τρόπου πληρωμής είναι πως οι ιδιωτικοί φορείς πρέπει να παραδώσουν την υπηρεσία ή την υποδομή όσο πιο έγκαιρα γίνεται. Είναι δυνατόν να προκύψουν από την εκμετάλλευση μέρους της υπηρεσίας ή της υποδομής και εμπορικές χρήσεις. Το Δημόσιο συμπληρώνει με ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας τα κέρδη από τη ΕΕΣ από την εκμετάλλευση των χρήσεων. Είναι ο ίδιος μηχανισμός πληρωμής σαν τα ανταποδοτικά έργα με τη διάφορά ότι το τίμημα, από τα επιπλέον έσοδα από την εκμετάλλευση του έργου που καταβάλλεται από το Δημόσιο, είναι μικρότερο (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

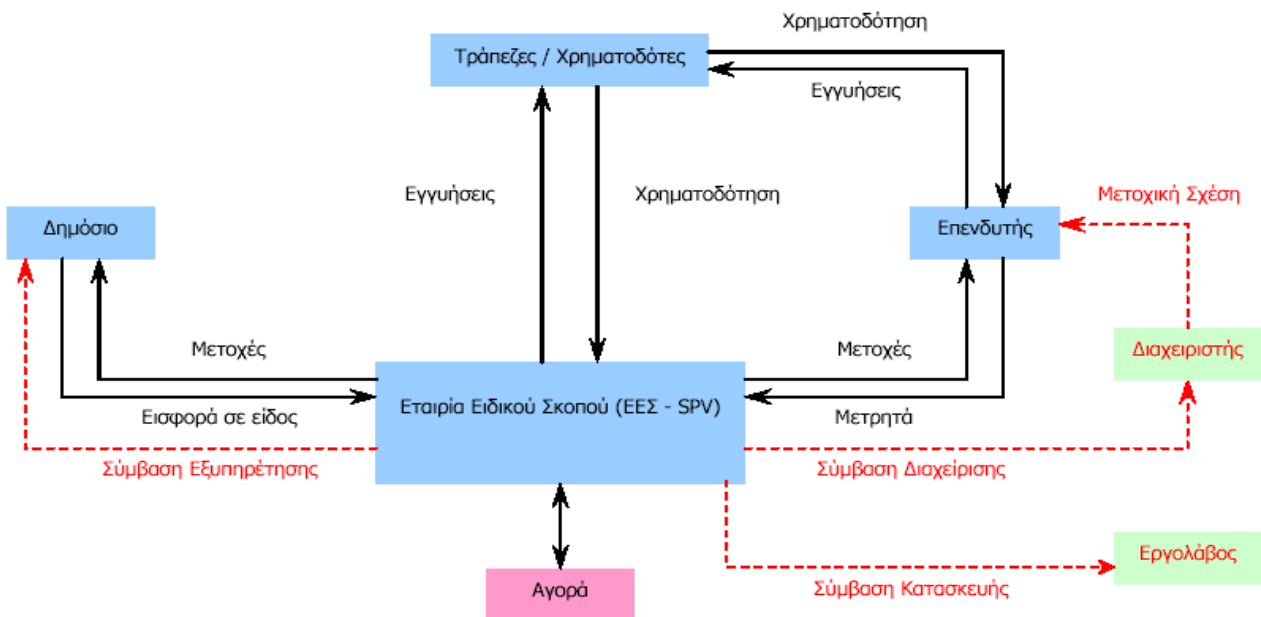
Διάγραμμα 7: Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα Συνοπτικός Οδηγός,2006

Τέλος στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται ποιοι συμμετέχουν στις διαφορετικές μορφές συνεργασιών αλλά και οι σχέσεις που αναπτύσσονται.

Διάγραμμα 8: Σχεδιάγραμμα συνεργασιών μορφής ΣΔΙΤ



Πηγή: Βαιλάκης και συν,2005

Σε ότι αφορά την αποπληρωμή τους αυτή γίνεται σε ετήσια βάση για όσο διαρκεί η σύμπραξη και υπάρχει σύνδεση τόσο με την απόδοση του έργου όσο και με τη διαθεσιμότητα της υπηρεσία. Οι στόχοι του μηχανισμού πληρωμών των φορέων μπορούν να παρατηρηθούν στο κάτωθι σχήμα

Σχήμα 4:Στόχοι του μηχανισμού πληρωμών των ΣΔΙΤ



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα ,2006

Πίνακας 5: Σύγκριση ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ

| | Ανταποδοτικά έργα | Μη ανταποδοτικά έργα |
|--|--|--|
| Χαρακτηριστικά έργων | <ul style="list-style-type: none"> • Η αποπληρωμή της επένδυσης γίνεται με χρέωση των τελικών χρηστών (αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, περιβαλλοντικά έργα, κλπ) | <ul style="list-style-type: none"> • Η αποπληρωμή της επένδυσης δεν μπορεί να γίνει με χρέωση των τελικών χρηστών (σκαλεία, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια κλπ) |
| Αποπληρωμή επένδυσης Ιδιώτη | <ul style="list-style-type: none"> • Οι τελικοί χρήστες καταβάλλουν τέλη | <ul style="list-style-type: none"> • Το Δημόσιο καταβάλει περιοδικές πληρωμές διαθεσιμότητας |
| Επενδυτικός Κίνδυνος | <ul style="list-style-type: none"> • Υψηλότερος κίνδυνος • Κίνδυνος ζήτησης και διακύμανσης εσόδων • Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου, ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται | <ul style="list-style-type: none"> • Χαμηλότερος κίνδυνος • 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) • Χαμηλότερες αποδόσεις κεφαλαίου ανάλογες των μικρότερων κινδύνων που αναλαμβάνονται |
| Υπολογισμός των εσόδων | <ul style="list-style-type: none"> • Βασίζεται στο συνολικό κόστος του έργου και προσδιορίζεται στη σύμβαση • Το ύψος των τελών μπορεί να κυμαίνεται ανάλογα με τις συνθήκες, εντός ορίων που προβλέπονται στη σύμβαση | <ul style="list-style-type: none"> • Βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης • Η επένδυση αποπληρώνεται με τμηματικές πληρωμές μετά την έναρξη της λειτουργίας του έργου |
| Χρηματοδοτική υποστήριξη Δημοσίου | <ul style="list-style-type: none"> • Ενδεχόμενη επιχορήγηση κατά τη διάρκεια κατασκευής • Ενδεχόμενη εγγύηση ελάχιστων εσόδων | <ul style="list-style-type: none"> • Αποπληρωμή του έργου απ' ευθείας από το δημόσιο • Εμπορικές ή άλλες χρήσεις δύναται να μειώσουν την χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου |

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα Συνοπτικός Οδηγός,2006

Κεφάλαιο 5

5.1 Κριτική που ασκήθηκε στο Ν. 3389/2005

Παρότι πλέον η χρήση των ΣΔΙΤ είναι ευρεία υπάρχουν κάποιοι που θεωρούσαν ή θεωρούν ακόμα πως η χρήση των Συμπράξεων ανάμεσα στον Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα είναι κάτι που δημιουργεί περισσότερα προβλήματα από αυτά που λύνει. Στη συνέχεια αναφέρονται κάποιοι από αυτούς που έχουν τις παραπάνω απόψεις.

5.1.1 ΚΕΔΚΕ – Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος (Αργότερα μετονομάστηκε σε ΚΕΔΕ)

Η τότε ΚΕΔΚΕ αναφέρει πως δεν είναι αντίθετη με την δημιουργία έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσα από συμπράξεις του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα ασκεί όμως κριτική στο νομοσχέδιο.

Θέτει τα εξής:

- 1ο. Αρχικά είναι ενάντια στη γενίκευση τους χωρίς τον απαραίτητο κοινωνικό έλεγχο και θεωρεί (η ΚΕΔΚΕ) σκόπιμο να προηγηθεί πιλοτική εφαρμογή σε φορείς οι οποίοι έχουν και την εμπειρία και το αρμόδιο προσωπικό για κάτι τέτοιο
- 2ο. Επιπλέον θεωρεί πως τα έργα που γίνονται μέσα από τις συμπράξεις αυτές πρέπει να είναι εναρμονισμένα με ένα “Γενικό Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό Ανάπτυξης του τόπου”
- 3ο. Ακόμα θα πρέπει μέσα από αξιολόγηση του έργου να υπάρχει οικονομική ωφέλεια τόσο για το κοινωνικό σύνολο όσο και για το κράτος
- 4ο. Θα πρέπει να υπάρχει διαφάνεια σε ότι αφορά την επιλογή του αναδόχου και να τηρούνται οι υπάρχοντες Νόμοι
- 5ο. Από τη στιγμή που θα εξοικονομούνται πόροι του Δημοσίου αυτοί θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
- 6ο. Τέλος, απαραίτητη προϋπόθεση για να τύχουν εφαρμογής οι ΣΔΙΤ είναι η σωστότερη οργάνωση του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα για να μπορέσει να ανταποκριθεί

Η ΚΕΔΚΕ στο κείμενο της προς την Επιτροπή Οικονομικών της Βουλής αναφέρει τους λόγους που οι παραπάνω έξι προϋποθέσεις δεν πληρούνται.

- Αρχικά θα μπορούν να συνάπτονται συμβάσεις για όλα τα έργα και τις υπηρεσίες εκτός από αυτά που το περιεχόμενό τους σχετίζεται με την Εθνική Άμυνα, την αστυνόμευση και την απονομή δικαιοσύνης.
- Επιπλέον απαιτείται να υπάρχει ένα πλάνο στο οποίο τα έργα ΣΔΙΤ να ιεραρχούνται και να εντάσσονται στο σχεδιασμό του κράτους.
- Δεν ορίζονται με σαφήνεια οι διατάξεις που αφορούν τη Διυπουργική επιτροπή με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζεται διαφάνεια και ο έλεγχος του δημοσίου.
- Το όριο των 500 εκατομμυρίων το οποίο ορίζεται στον νόμο με απόφαση της διυπουργικής επιτροπής μπορεί να ξεπεραστεί. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα έργα τα οποία έχουν μεγαλύτερο κατασκευαστικό κίνδυνο και απαιτούν μεγαλύτερη χρηματοδότηση όπως η ζεύξη Ρίου Αντιρρίου να έχουν την ίδια αντιμετώπιση με έργα μικρότερου μεγέθους όπως υπηρεσίες καθαριότητας των δήμων.
- Σε ότι αφορά την Ειδική Γραμματεία στην διοίκησή της δεν υπάρχει κάποιος που να αντιπροσωπεύει ένα φορέα ή ένα όργανο. Σαν παράδειγμα αναφέρεται ότι για τα έργα ΟΤΑ η αρμοδιότητα ανήκει στην ΚΕΔΚΕ. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει διαφάνεια και έλεγχος.
- Δεν αναγράφονται ο ελάχιστος αριθμός στοιχείων που είναι απαραίτητος ώστε ένα έργο ή μια υπηρεσία να πραγματοποιηθεί μέσω των ΣΔΙΤ. Με την ένταξη των ΣΔΙΤ στο πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μειώνεται ο προϋπολογισμός του προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.
- Δεν εξασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός καθότι τα κριτήρια αξιολόγησης που χρησιμοποιούνται δεν είναι σαφή και επιπλέον ο νόμος 3049/2002 δίνει τη δυνατότητα σε απευθείας ανάθεση. Δεν υπάρχει κάποια δικλείδα ασφάλειας σε ότι αφορά την χρηματοδότηση μετά την υποβολή της προσφοράς.
- Πλέον για τα έργα ή τις υπηρεσίες που πραγματοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ θεσπίζεται ακόμα και όταν δεν χρειάζεται, έλεγχος σκοπιμότητας.
- Τέλος, ενώ υπάρχει πρόβλεψη να προχωρούν οι ΟΤΑ και να συνάπτουν Συμπράξεις με απευθείας αναθέσεις δεν προβλέπουν τίποτα σχετικό με τον έλεγχό τους, καθώς και την απαραίτητη οργάνωση και εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών για την επαρκή κάλυψη των απαιτήσεων αυτών των συμβάσεων (Διαμαρτυρία ΔΣΚ Κεδκε προς την πρόεδρο της Βουλής με αφορμή το Νομοσχέδιο για τις ΣΔΙΤ,2005).

Τον επόμενο χρόνο από την ψήφιση του Νόμου ο Πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ, κ. Κουκουλόπουλος, έκανε αναφορά σε τέσσερα σημεία τα οποία είναι σημαντικά από πολιτικής άποψης.

- 1) Ο Νόμος που αφορά τις ΣΔΙΤ, στη θεωρία, λύνει τη θεμελιώδη δυσκολία που είχε ο Νόμος 1416/1984 για τα αυτοχρηματοδοτούμενα και συγχρηματοδοτούμενα έργα, δηλαδή κατεύθυνε τις όποιες διαφωνίες να λυθούν με βάση τον Αστικό Κώδικα και κατά συνέπεια να μην βρεθεί λύση. Ο Νόμος 3389/2005 παρέχει τη βάση για βελτιωμένη επίλυση των συγκρούσεων. Βέβαια θα πρέπει να περιμένουμε να δούμε τον τρόπο λειτουργίας καθότι απαιτείται ακόμη να συμπληρωθούν όποια κενά υπάρχουν.
- 2) Ο Νόμος δίνει τη δυνατότητα και σε άλλες εταιρείες, πέρα από τις κατασκευαστικές, να μπορούν να αναλαμβάνουν τη δημιουργία έργων. Η ΚΕΔΚΕ θεωρεί πως κάτι τέτοιο είναι θετικό. Όμως η αξιολόγηση πλέον των εταιρειών θα είναι πιο δύσκολη καθώς δεν θα υπάρχουν κάποια απαραίτητα κριτήρια πχ πτυχία, εμπειρία. Ο Νόμος, αναφέρει ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ, δεν μας βοηθά να κρίνουμε έναν επενδυτή που έρχεται από το πουθενά.
- 3) Ένα θετικό σημείο είναι ότι ενεργοποιεί το Δημόσιο και την Τοπική Αυτοδιοίκηση καθότι είναι γνωστό ότι ο Ιδιωτικός τομέας «τρέχει πιο γρήγορα». Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να επισημανθεί πως μια σημαντική αδυναμία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι η υποστελέχωση και οι αργοί ρυθμοί που υπάρχουν στο Δημόσιο τομέα.
- 4) Το τελευταίο και πιο σημαντικό σημείο είναι ότι όποιος Δήμος έχει τα απαραίτητα έσοδα δεν υπάρχει κάποιος λόγος να απευθυνθεί στην ΕΓΣΔΙΤ καθώς ξέρει ότι θα αντιμετωπίσει γραφειοκρατία και καθυστέρηση. Συνεπώς, στην ΕΓΣΔΙΤ απευθύνεται κάποιος που έχει οικονομικό πρόβλημα και εδώ ελλοχεύει ο κίνδυνος να υπάρχει δέσμευση του ΠΔΕ που έχει και αυτό προβλήματα.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στους, κατά την άποψη του, τρεις μεγάλους κινδύνους που δημιουργούνται και στις προτάσεις που προτείνει.

Οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν τον Νόμο 3389/2005:

- ~ Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
- ~ Ο πελατειακός χαρακτήρας
- ~ Έλλειψη στο ανθρώπινο δυναμικό που επηρεάζει την ανάπτυξη της χώρας

Οι προτάσεις της ΚΕΔΚΕ:

- ✚ Να στηριχθεί, από αυτούς που έχουν σχέση με το Δημόσιο, η Τοπική Αυτοδιοίκηση
- ✚ Να χρησιμοποιούν τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μόνο οι Δήμοι που “έχουν καλές επιδόσεις”
- ✚ Δεν είναι σκόπιμο οι Δημόσιες υποδομές και υπηρεσίες που δεν έχουν έσοδα και πόρους να χρηματοδοτούν μεγάλης κλίμακας έργα ΣΔΙΤ. Με αυτό τον τρόπο δεσμεύεται το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Αντίθετα προτείνεται η δημιουργία έργων που θα φέρουν έσοδα πχ διόδια (Κουκουλόπουλος,2006).

Ο Γενικός Γραμματέας της ΚΕΔΚΕ το 2006 ανέφερε πως με βάση τα στοιχεία που έχει, η Τοπική Αυτοδιοίκηση έχει τις επιφυλάξεις της σε ότι αφορά τις Συμπράξεις καθώς μόνο 83 ΟΤΑ ενδιαφέρονται για τη δημιουργία έργων μέσω ΣΔΙΤ όπου κανένα δεν αφορά βασικές υποδομές πχ απορρίμματα. Ο λόγος που υπάρχει αυτή η επιφύλαξη είναι πως δεν υπάρχει σχεδιασμός και πλήρης ενημέρωση προς αυτούς (Λιάλιος, 2006).

5.1.2 Δήμαρχοι

Μερικοί από τους Δημάρχους είναι αντίθετοι με τη δημιουργία μεγάλων έργων ΣΔΙΤ στο Δήμο τους. Συγκεκριμένα όλοι οι Δήμαρχοι της Πελοποννήσου είναι αντίθετοι στη δημιουργία εργοστασίων που θα διαχειρίζονται τα απορρίμματα μέσα από ΣΔΙΤ θεωρώντας πως θα υπάρχουν επιπτώσεις στους πολίτες (Τερζής,2016). Κάποιοι από αυτούς θεωρούν πως η κυβέρνηση δεν είναι γνώστης των ζητημάτων της αυτοδιοίκησης ούτε πως γνωρίζει τους νόμους και το νομοθετικό πλαίσιο. Ακόμα πιστεύουν πως θα αυξήσει τη φορολογία των πολιτών (Ζιαμπάκας,2019).

Την αντίθεσή τους με κάποια έργα έχουν εκφράσει οι Δήμαρχοι, συγκεκριμένα ο Δήμαρχος Χανίων κ. Σημανδηράκης έχει εκφράσει την αντίθεσή του προς το έργο Πάρκο Ειρήνης και Φιλίας των Λαών και τη δημιουργία οχτώ Σχολικών Μονάδων (λογίζεται σαν ένα έργο) και προσπαθεί να γίνει η εξαίρεσή του από τη Σύμπραξη καθώς το έργο μπορεί να γίνει και χωρίς τη βοήθεια από τις ΣΔΙΤ. Τη στάση του επικροτούν και άλλοι Δημοτικοί Σύμβουλοι (Εξαίρεση του Πάρκου Ειρήνης και Φιλίας από ΣΔΙΤ ζήτησε ο Δήμος Χανίων,2019). Όμως το να γίνει εξαίρεση του έργου είναι δύσκολο καθώς οι όροι δεν μπορούν να αλλάξουν καθώς οι υποψήφιοι ανάδοχοι μπορεί να

κάνουν προσφυγή (Η δυσκολία να εξαιρεθεί η ανάπλαση του Πάρκου Ειρήνης & Φιλίας από τα ΣΔΙΤ,χ.η).

5.2 Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) Τμήμα Μακεδονίας

Η θέση του Επιμελητηρίου σχετικά με τα έργα ΣΔΙΤ είναι ότι αρχικά θεωρεί πως τα περισσότερα έργα ΣΔΙΤ κρίνονται σαν μη ανταποδοτικά και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να δεσμεύεται ένα σημαντικό μέρος από το ΠΔΕ ως προς την κάλυψη των πληρωμών που απαιτούνται. Ακόμα το να δίνονται έργα σε ιδιώτες θα μπορούσε να δικαιολογηθεί εάν τα έργα ήταν ειδικά έργα όπου το Δημόσιο δεν διαθέτει έμπειρο προσωπικό. Εδώ όμως πρόκειται για έργα κοινωνικής υποδομής πχ σχολεία που μέχρι τώρα ασχολούνταν ειδικές υπηρεσίες του Δημοσίου. Σε ότι αφορά τον Ανεξάρτητο Μηχανικό όπου το αντικείμενο του είναι να διασφαλίζει τα συμφέροντα του Δημοσίου και καλείται να ελέγχει τον εργοδότη του ο οποίος τον προτείνει και ταυτόχρονα τον πληρώνει. Υπάρχει λοιπόν μια γκρίζα ζώνη με τη λύση σε αυτό το θέμα να είναι τα συνηθή έργα να καλύπτονται από τις Υπηρεσίες του Δημοσίου και για ειδικά έργα να επιλέγεται μετά από Διαγωνισμό ο Ανεξάρτητος Μηχανικός. Όταν ένα έργο υλοποιείται μέσω ΣΔΙΤ το κόστος του έργου είναι πολύ μεγαλύτερο από το κόστος που θα είχε εάν η υλοποίησή του γινόταν από το Δημόσιο. Ακόμα και εάν το Δημόσιο προσέφυγε σε δανεισμό για να πραγματοποιήσει το έργο. Σημαντικοί παράγοντες που μπορούμε να αναφέρουμε είναι:

το κόστος δανεισμού, η ύπαρξη απαραίτητης ασφάλισης όλου του έργου, οι σύμβουλοι (νομικοί, τεχνικοί) που ανήκουν στο Δημόσιο και στις Τράπεζες, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός κ.α.

Τέλος, η ομάδα έρευνας του ΤΕΕ κάνει κάποιες προτάσεις που αφορά τα έργα και τον τρόπο ένταξής τους στις Συμπράξεις. Προτείνουν να μην εντάσσονται έργα ανταποδοτικά παρά μόνο μη ανταποδοτικά και να δεσμεύεται ένα ποσοστό της τάξεως 5-10% από το ΠΔΕ που θα προορίζεται για τα έργα ΣΔΙΤ (Σορτικός και συν.,2009).

5.3 Πανελλήνια Ένωση Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων (ΠΕΣΕΔΕ)

Ο Πρόεδρος Κ. Γρηγορόπουλος θεωρεί πως τα έργα που ολοκληρώνονται μέσα από έργα ΣΔΙΤ χρειάζονται τρεις φορές περισσότερη χρηματοδότηση σε σχέση με την κατασκευή τους ως

δημόσια έργα. Σαν λύση προτείνει το πρόγραμμα ΕΣΠΑ και την ένταξη όσων έργων 'απελευθερωθούν από την ομηρία των έργων ΣΔΙΤ' (Βραχάλης,2009: 8).

5.4 Γενικό Λογιστήριο

Σε Έκθεση του το Γενικό Λογιστήριο (9/2018) ασκεί κριτική στις ΣΔΙΤ αναφέροντας την ανύπαρκτη διαφάνεια που υπάρχει, στην αποδυνάμωση των Αναθετουσών Αρχών ως προς τις διαπραγματεύσεις με τους Ιδιωτικούς φορείς, στην μεγάλη καθυστέρηση που υπάρχει στην καταγραφή αυτών που έχουν συμφωνηθεί (από 5 – 6.5 χρόνια) αλλά και στην καθυστέρηση που υπάρχει ώστε να κατασκευαστούν τα έργα (2 – 52 μήνες).

Επιπλέον σε κάποια έργα χρειάστηκε πρόσθετη χρηματοδότηση. Παρότι τα σενάρια για τα έργα ήταν αισιόδοξα δεν έγινε το ίδιο σε ότι αφορά τη ζήτησή τους όταν το έργο είχε ολοκληρωθεί καθώς ο βαθμός χρήσης των έργων είναι μειωμένος κατά 35%. Τέλος, ο κίνδυνος ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα χαρακτηρίζεται από έλλειψη συνοχής (Καρκατσούλης,2021).

5.5 Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ)

Η ΟΚΕ μετά από αξιολόγηση του Σχέδιου Νόμου διατύπωσε δύο απόψεις:

Η πρώτη άποψη θεωρεί πως οι ΣΔΙΤ είναι κάτι θετικό για την ανάπτυξη της Ελλάδας και ιδίως της περιφέρειας αυξάνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων και βελτιώνοντας τις υποδομές. Στην περίοδο της οικονομικής κρίσης η ανάπτυξη μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη νέα αυτή μορφή των συμπράξεων και θα εξυπηρετείται η επαρκής χρηματοδότηση, η υλοποίηση και η διαχείριση των έργων θα διασφαλίζεται πιο αποτελεσματικά και τέλος θα παρέχονται καλύτερες υποδομές και υπηρεσίες στους πολίτες. Η μόνη "παρατήρηση" αφορά μικρά έργα που γίνονται μέσα από συμπράξεις και θα πρέπει να γίνονται χωρίς την έγκριση της ΔΕΣΔΙΤ ενώ τονίζει πως υπάρχουν περιθώρια βελτιώσεων.

Η δεύτερη άποψη θεωρεί πως οι ΣΔΙΤ παρουσιάζουν κάποια αρνητικά σημεία για τα οποία η ΟΚΕ είχε τονίσει πως θα πρέπει να υπάρχει ενιαία αντιμετώπιση με διαφάνεια και με μια ισχυρή δημόσια διοίκηση που θα έχει τη δυνατότητα της επίβλεψης του ελέγχου καθώς και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η Διυπουργική Επιτροπή μπορεί να αλλάξει κάποιους από τους

όρους/ κανόνες που έχουν θεσπιστεί και με αυτό τον τρόπο πλήττεται η διαφάνεια σε ότι αφορά την διαδικασία ανάθεσης. Σε ότι αφορά τα έργα, εκεί υπάρχει πλήρης απορρύθμιση καθώς δεν εφαρμόζεται η νομοθεσία που αφορά τα δημόσια έργα. Λόγω αυτού, στα δημόσια έργα που θα εκτελούνται (ανεξαρτήτως μεγέθους) δεν θα λαμβάνεται υπ' όψη το αυστηρό και δεσμευτικό θεσμικό πλαίσιο αλλά η ατελής νομοθεσία για τα ιδιωτικά έργα που έχουν πολλές αδυναμίες. Σε ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών τα προβλήματα που υπάρχουν είναι εντονότερα καθώς δημιουργούνται δύο προβλήματα:

- 1) δεν υπάρχει η απαραίτητη και πολύ σημαντική εμπειρία και
- 2) ο κίνδυνος που ελλοχεύει της ανάθεσης υπηρεσιών από κρατικούς σε ιδιωτικούς φορείς

Ακόμα, υπάρχει η πρόβλεψη για την άσκηση της Δημόσιας Διοίκησης από τους ιδιώτες χωρίς να υπάρχουν προδιαγραφές, ευθύνες κτλ. Υπάρχουν ακόμα τρία βασικά ζητήματα:

- Οι ιδιωτικοί φορείς που συμμετέχουν στη σύμπραξη θα έχουν ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση
- Υπάρχει απουσία πρόβλεψης για το πως θα εμπλέκονται οι Τράπεζες στις Συμπράξεις
- Η νέα Γραμματεία στελεχώνεται από προσωπικό που η πρόσληψή του δεν γίνεται με τις προϋποθέσεις που υπάρχουν για το Δημόσιο (ΟΚΕ,2005).

Η ΟΚΕ πιστεύει πως το Σχέδιο Νόμου προσεγγίζει λανθασμένα και με τρόπο που υπονομεύει την αξία των ΣΔΙΤ και με αυτό τον τρόπο υπονομεύει την αξία του θεσμού και προτείνει:

- ❖ Να μελετηθεί η σχέση κόστους ωφέλειας που υπάρχει σε όμοια πεδία και οικονομικά μεγέθη ανάλογα με το αν πρόκειται για ΣΔΙΤ παραχώρησης, ΣΔΙΤ σύμπραξης ή κρατική επένδυση
- ❖ Να ισχύει το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ανάθεση και εκτέλεση των δημοσίων έργων, μελετών και προμηθειών με τις αναγκαίες προσαρμογές
- ❖ Η άσκηση της Δημόσιας Διοίκησης πρέπει να μείνει στο Δημόσιο σε ότι αφορά θέματα όπως η επίβλεψη, ο έλεγχος και η παρεχόμενη υπηρεσία
- ❖ Να ορίζει το πλαίσιο εμπλοκής των τραπεζών και όσων χρηματοδοτούν έργα ΣΔΙΤ (ΟΚΕ,2005:15-16).

5.6 Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος (Γ.Σ.Ε.Ε)

Η ΓΣΕΕ παρόλο που είχε εκφράσει γραπτώς τις παρατηρήσεις που έχει κάνει πάνω στο σχέδιο Νόμου αυτές αγνοήθηκαν. Τονίζουν πως δεν λαμβάνονται υπόψη τους τα συμπεράσματα που έχουν προκύψει λόγω της μεγάλης σε διάρκεια εμπειρίας που έχουν άλλες χώρες στο θεσμό. Οι ρυθμίσεις που αποφάσισε η ελληνική κυβέρνηση έρχονται σε αντίθεση με τα συμπεράσματα των άλλων χωρών. Χαρακτηριστικά αναφέρουν πως ενώ στο ορισμό των ΣΔΙΤ υπάρχουν τρία χαρακτηριστικά, η κοινή ανάληψη κινδύνων, η κοινή δέσμευση και οι στόχοι του δημοσίου συμφέροντος στο Νόμο 3389/2005 υπάρχει μόνο το χαρακτηριστικό της κοινής δέσμευσης ενώ το χαρακτηριστικό που αναφέρεται στους στόχους του δημοσίου συμφέροντος έχει αντικατασταθεί από την παροχή υπηρεσιών/ υποδομών. Το νομοσχέδιο δεν μπορεί ακόμα να καλύψει διάφορες ρυθμίσεις όπως εάν υπάρχει διαφορά στο κόστος. Αμφισβητούν την ύπαρξη της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού και θεωρούν πως είναι γραφειοκρατικό και οκνηρό ενώ πιστεύουν πως θα κατέχει υπερεξουσίες. Αντιπροτείνουν να υπάρχει απευθείας σύμπραξη ανάμεσα στον ιδιώτη και στο αρμόδιο για το έργο Υπουργείο. Κάποιες από τις λέξεις/ όροι που υπάρχουν δεν προσδιορίζονται όπως ο όρος εξαιρετικές περιπτώσεις στο δεύτερο άρθρο του νόμου (Απόψεις ΓΣΕΕ για το σχέδιο νόμου,2005).

5.7 Κόμματα

Για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα έχουν ασκήσει κριτική και κόμματα που είτε ήταν εκείνη την περίοδο στην Βουλή είτε έξω από αυτή είτε δημιουργήθηκαν αργότερα.

5.7.1 Νέα Δημοκρατία

Ο βουλευτής κ. Τασούλας θεωρεί πως το νομοσχέδιο θα βοηθήσει οικονομικά τη χώρα να αναπτυχθεί και πως αυτό θα γίνει μέσα από την ιδιωτική οικονομία και τη στροφή που έχει λάβει η χώρα προς αυτή τη κατεύθυνση. Η ανάπτυξη αυτή θα είναι εγγυημένη και μακροπρόθεσμη. Επιπλέον θεωρεί πως ο νόμος σε συνδυασμό με τη πολιτεία αλληλοβοηθούνται ώστε να πράξουν

έργα και υπηρεσίες με ένα νέο τρόπο όπου ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει το κίνδυνο (Πρακτικά Βουλής – Συνεδρίαση ΚΗ,2005). Την ίδια άποψη έχει και ο βουλευτής κ. Μπεκίρης καθώς οι συμπράξεις θα δημιουργήσουν καλύτερες και περισσότερες υποδομές ενώ τονίζει πως το κράτος θα κατέχει επιτελικό ρόλο και η οικονομία θα έχει ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης (Πρακτικά Βουλής – Συνεδρίαση ΚΗ,2005).

5.7.2 ΠΑΣΟΚ

Ο βουλευτής κ. Σπηλιωτόπουλος χαρακτηρίζει το νομοσχέδιο σαν πολύ σημαντικό όμως θεωρεί πως το κυβερνών κόμμα δεν το έχει προσεγγίσει σωστά και συνεπώς μειώνεται η αξία του. Θεωρεί πως η Κυβέρνηση χρησιμοποιεί το νομοσχέδιο σαν κάλυψη ώστε να προωθήσει τα δικά της συμφέροντα και εταιρείες στηριζόμενη για μια ακόμη φορά στο πελατειακό καθεστώς και στην νεοφιλελεύθερη ιδεολογία που τη διακατέχει κάτι που αντιτίθεται με την πρόταση του ΠΑΣΟΚ το οποίο είναι αντικειμενικό και διακατέχεται από διαφάνεια. Τέλος κατηγορεί τη Νέα Δημοκρατία για τη διπρόσωπη στάση της αφού δεν ψήφισε τη κατασκευή παλιότερων έργων που έγιναν με αυτό τον τρόπο (Αεροδρόμιο Αθηνών, Αττική Οδός και γέφυρα Ρίου Αντιρρίου). Ενώ τελειώνοντας την εισήγησή του αναφέρει πως η Κυβέρνηση δεν έχει χειριστεί σωστά το θεσμό καθώς θα διαλυθεί το κοινωνικό κράτος από τη στιγμή που οι υπηρεσίες του μπορούν να γίνουν αντικείμενο σύμπραξης. Ο βουλευτής κ. Καϊσερλής τονίζει πως το νομοσχέδιο θα απαξιώσει τη δημόσια διοίκηση ενώ ο πλούτος που κατέχει το δημόσιο δίνεται στο ιδιωτικό κεφάλαιο προκειμένου να ωφεληθεί (Πρακτικά Βουλής – Συνεδρίαση ΚΗ,2005).

5.7.3 Κουμμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος (ΚΚΕ)

Το Κουμμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος από την αρχή είχε ταχθεί κατά του Νόμου και συγκεκριμένα καταψήφισε το νομοσχέδιο θεωρώντας με αυτό τον τρόπο πως το Δημόσιο ιδιωτικοποιείται ενώ το κέρδος που θα αποκτήσει το κεφάλαιο συνεχίζει να αυξάνεται και μετά την παράδοση του έργου (Κακουλίδης,2005). Ενώ ακόμα οι διάφορες υπηρεσίες που προσφέρει το κράτος δωρεάν εμπορευματοποιούνται κάτι που θα έχει αρνητική επίδραση τόσο στα λαϊκά στρώματα όσο και στα διάφορα ταμεία (Προτρέχει το υπουργείο Υγείας,2005).

Η εφημερίδα του ΚΚΕ, ο Ριζοσπάστης, αναφέρει δύο παραδείγματα για να δείξει την αρνητική

πλευρά των ΣΔΙΤ. Το πρώτο παράδειγμα αφορά τις Συμπράξεις που υλοποιούνται στο τομέα των σχολείων αλλά και το δεύτερο αφορά αυτές που υλοποιούνται στον τομέα της υγείας. Παίρνοντας παράδειγμα από τις αντίστοιχες Συμπράξεις στην Αγγλία και τα προβλήματα που υπάρχουν εκεί καθώς όπως τονίζει η Εθνική Ένωση Εκπαιδευτικών της Αγγλίας (NUT) οι Συμπράξεις αυτές δεν φέρνουν ποιοτικότερες κατασκευές καθότι υπάρχουν ελλείψεις όπως παράθυρα παρότι στην σύμβαση αυτά υπήρχαν. Έρευνα που πραγματοποιήθηκε από επιτροπή ελέγχου κατέληξε στο συμπέρασμα πως τα σχολεία που είχαν δημιουργηθεί με τον “παραδοσιακό τρόπο” είχαν καλύτερη ποιότητα από τα σχολεία που δημιουργήθηκαν μέσα από ΣΔΙΤ (Ιδιώτες – ιδιοκτήτες δημόσιων σχολείων και πανεπιστημίων,2006). Σε ότι αφορά τον τομέα της υγείας, τα παραδείγματα άλλων χωρών που έχουν υπογράψει Συμπράξεις αναφέροντας πως το τελικό αποτέλεσμα είναι να δημιουργηθούν από την αρχή λίστες αναμονής, το κόστος να αυξηθεί και οι πολίτες να νιώθουν δυσαρεστημένοι (Άρχισε το γλέντι για τους ιδιώτες,2005).

Σε πολλές περιπτώσεις η κατασκευή διαφόρων έργων μέσω ΣΔΙΤ έχει αυξημένο κόστος κατασκευής και συντήρησης τους κάτι που επιβαρύνει τους πολίτες ενώ οι ιδιωτικές εταιρίες θα εισπράττουν κέρδη για μεγάλο χρονικό διάστημα (Εγγύηση μακροχρόνιας κερδοφορίας,2007).

Το κόμμα παραθέτει μια εναλλακτική πρόταση στην οποία προτείνει τη δημιουργία ενός «Ενιαίου κρατικού φορέα κατασκευών» ο οποίος θα έχει την εποπτεία της κατασκευής των έργων (Παραδίνουν το Δημόσιο πλούτο στους μεγαλοκαρχαρίες,2005). Ο εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Ζώκας ζήτησε την κατάργηση του Νόμου ώστε τα έργα να κατασκευάζονται από το ΠΔΕ (Κερδισμένο μόνο το μεγάλο κεφάλαιο, 2010). Ενώ κατά την ομιλία του στη Βουλή ο κ. Γκάτζης ανέφερε πως η διαφορά του κόμματός του από τα δύο μεγάλα κόμματα έγκειται στο γεγονός πως το κόμμα του θεωρεί ότι τα έργα υποδομής πρέπει να ανήκουν στο κράτος και όχι σε ιδιωτικές επιχειρήσεις που στόχος τους είναι να εκμεταλλεύονται το λαό (Πρακτικά Βουλής – Συνεδρίαση ΚΗ,2005).

5.7.3.1 Τμήμα Παιδείας της Κομματικής Οργάνωσης Θεσσαλονίκης

Στη Θεσσαλονίκη, το Τμήμα Παιδείας της Κομματικής Οργάνωσης Θεσσαλονίκης που ανήκει στο ΚΚΕ καλεί τους πολίτες να εναντιωθούν στις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα σε ότι αφορά την κατασκευή σχολείων γιατί με την ανάθεση κατασκευής τους στους ιδιώτες το κόστος

θα είναι μεγαλύτερο από ότι εάν τα κατασκεύαζε ο ΟΣΚ (Να εναντιωθεί ο λαός στα επιχειρηματικά συμφέροντα, 2010).

5.7.4 Συνασπισμός της Αριστεράς, των Κινημάτων και της Οικολογίας (ΣΥΝ)

Την περίοδο που η Νομολογία είχε κατατεθεί προς ψήφιση το κόμμα ΣΥΝ στο σύνολό του είναι αντίθετο με την ψήφιση του καθώς με αυτό τον τρόπο υποστηρίζει ότι το κράτος παραδίνεται στον Ιδιωτικό τομέα (Για ... καθυστέρηση κατηγορεί την κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ!,2005). Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κόμματος κ. Ξηροτύρη – Αικατερινάρη έχει επιφυλάξεις για τη συνταγματικότητα του καθώς δεν αποτελεί μια μεταρρύθμιση του νεοφιλελεύθερου μοντέλου. Μέσα από αυτό προσθέτει πως πλέον το κράτος θα ιδιωτικοποιηθεί και πως οι υπηρεσίες, υποδομές του και οι λειτουργίες του θα εκμεταλλεύονται από τους κερδοσκόπους. Παρατηρεί ακόμα πως ο ιδιωτικός τομέας στα έργα που έχουν ολοκληρωθεί μέσω Σύμπραξης δεν έχει αναλάβει κάποιο κίνδυνο ενώ διακρίνει πίσω από το νομοσχέδιο τα σχέδια της κυβέρνησης να μην αναγράφονται οι δαπάνες στον προϋπολογισμό και αύξηση της φορολογίας των πολιτών (Πρακτικά Βουλής,2005).

5.6.3 Μέρα 25

Το Μέρα 25 έχει ασκήσει κριτική τόσο στις ΣΔΙΤ όσο και σε συγκεκριμένα έργα όπως για το Υδροδοτικό Σύστημα στην Αθήνα και σε ότι αφορά την διαχείριση των απορριμμάτων στην Πελοπόννησο. Θεωρεί πως στόχος της κυβέρνησης είναι η ιδιωτικοποίηση χωρίς να λαμβάνει υπόψιν της τί επιπτώσεις θα προκύψουν ιδιαίτερα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενώ ακόμα αναφορά γίνεται στην αρνητική εμπειρία που έχουν άλλες χώρες του εξωτερικού στον τομέα αυτό (Ιδιωτικοποίηση νερού; Ούτε να το σκεφτεστε!,2020). Τέλος, το κόμμα αναφέρει πως θα γίνουν απολύσεις όπου σε πρώτη φάση θα απολυθούν 200 εργαζόμενοι (Μέρα25:Όχι σε ΣΔΙΤ και απολύσεις στην ΕΥΔΑΠ,2021).

Κεφάλαιο 6

6.1 Εμπλεκόμενα μέρη στις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Στο Νόμο 3389/2005 ορίζονται οι φορείς (Δημόσιοι και Ιδιωτικοί) που είναι αρμόδιοι για τα έργα ΣΔΙΤ.

Δημόσιοι φορείς:

- Το Ελληνικό Δημόσιο
- Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)
- Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ)
- Ανώνυμες εταιρίες που το σύνολο του μετοχικού τους κεφαλαίου ανήκει στους παραπάνω φορείς

Ιδιωτικοί φορείς:

- Ιδιωτικές εταιρείες
- Φυσικά ή νομικά πρόσωπα (με εξαίρεση τα πρόσωπα που ορίζονται σαν Δημόσιοι φορείς από το Νόμο 3389/2005) (Νόμος 3389/2005).

Στους πιο σημαντικούς συντελεστές από την πλευρά του Δημοσίου ανήκουν η ΔΕΣΔΙΤ, η ΕΓΣΔΙΤ, οι Αρχές που αναθέτουν την κατασκευή ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας και τέλος το Υπουργείο Οικονομικών.

Από την πλευρά του Ιδιωτικού τομέα σημαντικό ρόλο έχουν εταιρείες κατασκευής, διαχείρισης εκμετάλλευσης, ιδρύματα χρηματοπιστωτικά και διάφοροι σύμβουλοι. Ο κάθε ένας από τους δύο τομείς έχει αναλάβει και ένα διαφορετικό ρόλο.

Το Δημόσιο έχει αναλάβει να καθορίσει το γενικό σχέδιο που αφορά τις Συμπράξεις, να αξιολογήσει την πρόταση που θα γίνει από τον ιδιωτικό φορέα, να υποστηρίξει τη δημιουργία του έργου αλλά και να παρακολουθεί αυτό και εάν τηρούνται οι υποχρεώσεις.

Από την άλλη πλευρά ο Ιδιωτικός τομέας έχει την υποχρέωση να εκπονεί σχετικές μελέτες σύμφωνα με το έργο, να προβαίνει στην κατασκευή, την χρηματοδότηση, την διαχείριση – λειτουργία του έργου και τέλος να το παραδώσει στο Δημόσιο όταν λήξει η συμβατική περίοδος (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

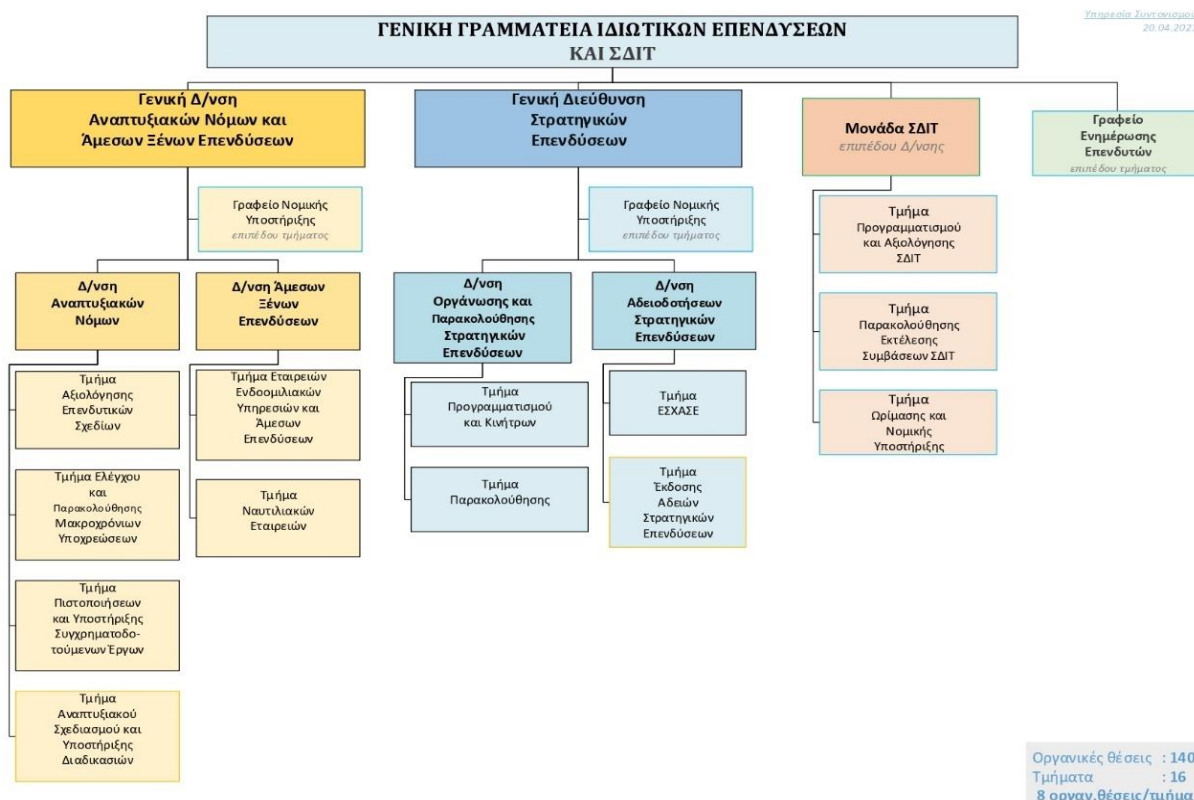
Πίνακας 6: Ο ρόλος του Δημόσιου – Ιδιωτικού τομέα

| Ο ρόλος του Δημόσιου Τομέα | | Ο ρόλος του Ιδιωτικού Τομέα | |
|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Κατάρτιση προδιαγραφών | Αξιολόγηση | Μελέτη | Κατασκευή |
| Έγκριση | Υποστήριξη-Παρακολούθηση | Χρηματοδότηση | Συντήρηση ή/και Λειτουργία |

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006

Η Γενική Γραμματεία Ιδιωτικών Επενδύσεων και ΣΔΙΤ έχει δύο Γενικές Διευθύνσεις, ένα Γραφείο το οποίο ενημερώνει του επενδυτές και τη Μονάδα ΣΔΙΤ όπου έχει τρία τμήματα.

Πίνακας 7: Οργανόγραμμα



Πηγή: Οργανογράμματα Υπουργείου -Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων,χ.η

6.2 Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ)

Στο δεύτερο κεφάλαιο του Νόμου (άρθρο 3) εισάγεται η έννοια της Διυπουργικής Επιτροπής και της Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Η Διυπουργική Επιτροπή αποτελεί ένα κυβερνητικό όργανο όπου η λειτουργία της καθορίζεται από το Προεδρικό Διάταγμα 63/2006. Στο όργανο αυτό έχει ανατεθεί η εξειδίκευση της εκτέλεσης των έργων είτε της παροχής υπηρεσιών με την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Η ΔΕΣΔΙΤ απαρτίζεται από τους Υπουργούς Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής σαν τακτικά μέλη με τους νόμιμους αναπληρωτές τους. Πρόεδρος της επιτροπής είναι είτε ο Υπουργός Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας είτε ο Υπουργός Μεταφορών και Δικτύων, σε περίπτωση που καθίσταται μη εφικτή η εκπροσώπησή τους γίνεται από τον νόμιμο αναπληρωτή (Νόμος 3389/2005 άρθρο 3).

Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 63/2005 (άρθρο 59) ο εκλεγμένος πρόεδρος της επιτροπής έχει τη δικαιοδοσία της σύγκλησης και το να καθορίζει την ημερήσια διάταξη. Σε περίπτωση απουσίας του Υπουργού ο υφυπουργός είναι ο αρμόδιος της διάταξης. Σε περίπτωση που αναφέρονται θέματα που εμπíπτουν στην αρμοδιότητα άλλων Υπουργών ή εμπειρογνομόνων μπορούν αυτοί να προσκληθούν. Τα στοιχεία που αναφέρονται στις επιτροπές λαμβάνονται από τους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες οι οποίες προσφέρουν τα απαραίτητα έγγραφα και έχουν την υποχρέωση να τα παρέχουν εγκαίρως. Τέλος, κατά τις συνεδριάσεις τηρούνται πρακτικά εις διπλούν ένα για το αρχείο της γραμματείας της επιτροπής και ένα για τον Γενικό Γραμματέα της Κυβέρνησης και είναι απόρρητα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Η ΔΕΣΔΙΤ έχει τις κάτωθι αρμοδιότητες:

- 1ο. Την έγκριση της υπαγωγής των συμπράξεων στις διατάξεις του Νόμου 3389/2005
- 2ο. Σε περίπτωση που οι δημόσιοι φορείς δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους (πχ να τηρούν τις υποδείξεις της ΕΓΣΔΙΤ ή να μεριμνούν για την συμμετοχή του εκπροσώπου της) μπορεί να γίνει ανάκληση της έγκρισης
- 3ο. Αποφασίζει εάν το Δημόσιο θα συμμετέχει στη χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου ή της παροχής υπηρεσιών που συνιστά αντικείμενο της Σύμπραξης

- 4ο. Λαμβάνει την απόφαση για το αντάλλαγμα που πρέπει να καταβληθεί στους ιδιωτικούς φορείς προκειμένου να γίνει η ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
- 5ο. Να λάβει οποιαδήποτε συναφή απόφαση (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

6.3 Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ)

Το δεύτερο κεφάλαιο του Νόμου (άρθρο 4) προβλέπει την σύσταση της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ όπου σκοπός της είναι η επικουρία της ΔΕΣΔΙΤ και των φορέων του Δημοσίου. Την Ειδική Γραμματεία μπορούμε να την εντοπίσουμε και σε άλλες χώρες του εξωτερικού που έχουν δημιουργήσει Ειδικές Γραμματείες οι οποίες υπάγονται στο Υπουργείο Οικονομικών (Βουλή των Ελλήνων,2005).

Έργο της Ειδικής Γραμματείας είναι:

- να εντοπίζει τα έργα ή τις υπηρεσίες τα οποία μπορούν να εκτελεστούν ή να παρασχεθούν μέσα από Συμπράξεις και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου
- η προώθηση μέσα από το θεσμό των Συμπράξεων της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών
- να διευκολύνει και να υποστηρίζει τους Δημόσιους φορείς στα πλαίσια των διαδικασιών ανάθεσης
- να παρακολουθεί την υλοποίηση των Συμβάσεων Σύμπραξης και των Παρεπόμενων Συμφώνων και η συχνή ενημέρωση της ΔΕΣΔΙΤ
- να συντάσσει και να παρουσιάσει την ετήσια έκθεση στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Η Διυπουργική Επιτροπή έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα για την υπαγωγή ή όχι στις διατάξεις του Νόμου 3389/2005 ενώ η ΕΓΣΔΙΤ έχει την πρωτοβουλία για την κίνηση και το συντονισμό της διαδικασίας αυτής. Στην ΕΓΣΔΙΤ ανήκει η αρμοδιότητα της κατάρτισης και συμπλήρωσης του «Καταλόγου των Προτεινόμενων Συμπράξεων» και να προβαίνει στις σχετικές κοινοποιήσεις στους ενδιαφερόμενους φορείς ώστε αυτοί να προβούν σε υποβολή της αίτησης προς τη Διυπουργική Επιτροπή (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006:62).

Για να πραγματοποιήσει τους σκοπούς της η ΕΓΣΔΙΤ έχει:

- ⇒ τη δυνατότητα να ζητά και να λαμβάνει στοιχεία που είναι σχετικά με έργα ή υπηρεσίες τα οποία εκτελούν ή σχεδιάζουν οι Δημόσιοι φορείς

- ⇒ τη δυνατότητα να ζητά και να λαμβάνει πληροφορίες ή στοιχεία από φορείς του Δημοσίου ή του Ιδιωτικού τομέα που απαιτούνται για να ελεγχθεί εάν η εκτέλεση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από τις ΣΔΙΤ
- ⇒ τη δυνατότητα να επεξεργάζεται τα στοιχεία που συλλέγει από επιχειρηματικούς φορείς (πχ Ελληνική Ένωση Τραπεζών, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το Σύνδεσμο Εργοληπτικών Εταιρειών)
- ⇒ τη δυνατότητα μελέτης ολοκληρωμένων προτάσεων που έχουν επεξεργαστεί φορείς του Δημοσίου ή του Ιδιωτικού τομέα σχετικά με την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών
- ⇒ τη δυνατότητα να συνεργάζεται με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών αλλά και των εμπλεκόμενων Δημόσιων φορέων, να παρακολουθεί τις οικονομικές υποχρεώσεις τις οποίες αναλαμβάνουν οι Δημόσιοι φορείς, ειδικότερα τη μελλοντική επιβάρυνση που μπορεί να υπάρχει στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
- ⇒ την αρμοδιότητα σύνταξης και διανομής έντυπου υλικού που θα περιέχει πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις Συμπράξεις, τους σκοπούς που εξυπηρετούν, τις μεθόδους εφαρμογής τους και τις διατάξεις του Νόμου
- ⇒ την αρμοδιότητα τυποποίησης εγγράφων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες Διαδικασιών Ανάθεσης
- ⇒ την αρμοδιότητα υποβολής στη Διυπουργική Επιτροπή προτάσεων που θα βελτιώσουν το νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τις Συμπράξεις
- ⇒ την αρμοδιότητα συντονισμού των υπηρεσιών και του έργου που θα παρέχουν τα πρόσωπα που επιλέγονται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 4 άρθρο 6 (Νόμος 3389/2005).

6.3.1 Διαδικασία υποβολής μιας πρότασης στην ΕΓΣΔΙΤ

Αρχικά, ο Δημόσιος φορέας καταθέτει την πρόταση Σύμπραξης στην ΕΓΣΔΙΤ η οποία αξιολογεί και κρίνει εάν το έργο ή η υπηρεσία μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Ο Δημόσιος φορέας προσκομίζει τα κάτωθι στοιχεία:

- 1) Παρουσίαση της αναθέτουσας αρχής
- 2) Αναλυτική περιγραφή του έργου ή της υπηρεσίας
- 3) Τα τεχνικά χαρακτηριστικά και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου ή της υπηρεσίας

- 4) Παρουσίαση της προτεινόμενης μορφής Σύμπραξης που περιλαμβάνει τη μελέτη, τη κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη συντήρηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση
- 5) Τον ενδεικτικό προϋπολογισμό και ανάλυσή του
- 6) Κοινωνικοοικονομικά κριτήρια στα οποία αναλύεται η αναγκαιότητα της υλοποίησης του έργου ή της υπηρεσίας
- 7) Την ανταποδοτικότητα του αντικειμένου της Σύμπραξης σε ότι αφορά τον Ιδιωτικό φορέα
 - a. Σε ότι αφορά τα ανταποδοτικά έργα ή υπηρεσίες ζητείται:
 - i. Το σχέδιο εκμετάλλευσης του αντικειμένου της Σύμπραξης
 - ii. Τα στοιχεία ζήτησης
 - iii. Πληροφορίες σχετικά με τον ανταγωνισμό
 - iv. Ποια είναι τα προβλεπόμενα έσοδα και έξοδα
 - v. Ποιες θα είναι οι προβλεπόμενες οικονομικές καταστάσεις του Φορέα εκμετάλλευσης
 - vi. Το βασικό και τα εναλλακτικά σενάρια
 - vii. Ποια θα είναι η συμβολή του Δημοσίου ώστε να εξασφαλιστεί η απαραίτητη χρηματοδότηση για τον Ιδιωτικό τομέα
 - b. Σε ότι αφορά έργα ή υπηρεσίες που είτε είναι περιορισμένης ανταποδοτικότητας είτε είναι μη ανταποδοτικά ζητείται:
 - i. Τεκμηρίωση για την έλλειψη ή την περιορισμένη ανταποδοτικότητα
 - ii. Τα ιστορικά στοιχεία χρηματοδότησης του Φορέα.

Τα στοιχεία αυτά ζητούνται από το Δημόσιο προϋπολογισμό. Η κατανομή τους γίνεται σε σχέση με το αντικείμενο της Σύμπραξης.

- 8) Νομικά θέματα σχετικά με την υλοποίηση του έργου
- 9) Χρονοδιάγραμμα στο οποίο θα αναγράφεται η εκτέλεση των ενεργειών της αναθέτουσας αρχής

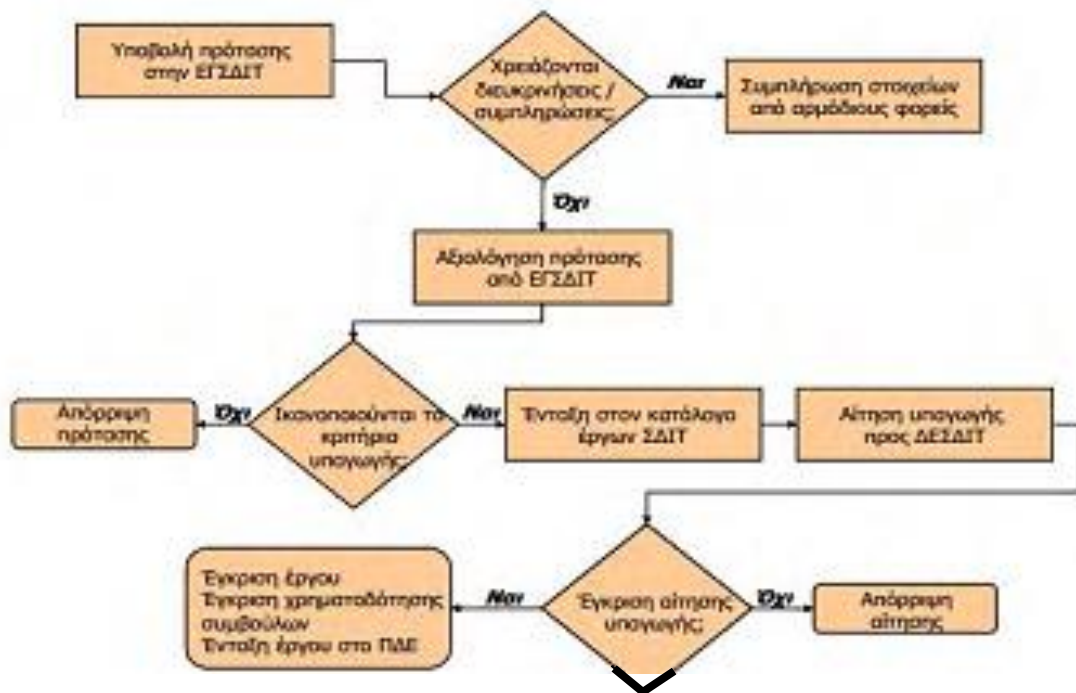
Όταν προσκομιστούν οι απαραίτητες πληροφορίες στην ΕΓΣΔΙΤ η τελευταία μελετά και στη συνέχεια αξιολογεί εάν η πρόταση του Δημοσίου φορέα μπορεί να υλοποιηθεί. Σε περίπτωση που η πρόταση μπορεί να πραγματοποιηθεί η ΕΓΣΔΙΤ την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινομένων Συμπράξεων»¹¹ και στη συνέχεια συντάσσει μια σύντομη αιτιολογική έκθεση. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει τους λόγους (χρηματοοικονομικούς, τεχνικούς, κοινωνικούς και

¹¹ Για την εισαγωγή στο Κατάλογο Προτεινομένων υπάρχουν τα εξής κριτήρια: αρμοδιότητα αυτού που προτείνει τη Σύμπραξη, την ωριμότητα του έργου, χρηματοοικονομικά κριτήρια, κοινωνικοοικονομικά κριτήρια, τεχνικά κριτήρια

νομικούς) για τους οποίους κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιηθεί το έργο μέσα από τις Συμπράξεις, ποια είναι τα κριτήρια που έλαβε υπόψη της ώστε να επιλέξει τα συγκεκριμένα έργα/ υπηρεσίες, τις ενέργειες τις οποίες έχει κάνει ο Δημόσιος φορέας που έχει εμπλακεί με το έργο ή την υπηρεσία και σχετίζονται με την πρόσληψη χρηματοοικονομικών, συμβούλων (νομικών, τεχνικών) κτλ., την μορφή της προτεινόμενης διαδικασίας όπως αυτή αναγράφεται στο άρθρο 8, το χρονοδιάγραμμα και τέλος έναν ενδεικτικό προϋπολογισμό του αντικειμένου της Σύμπραξης.

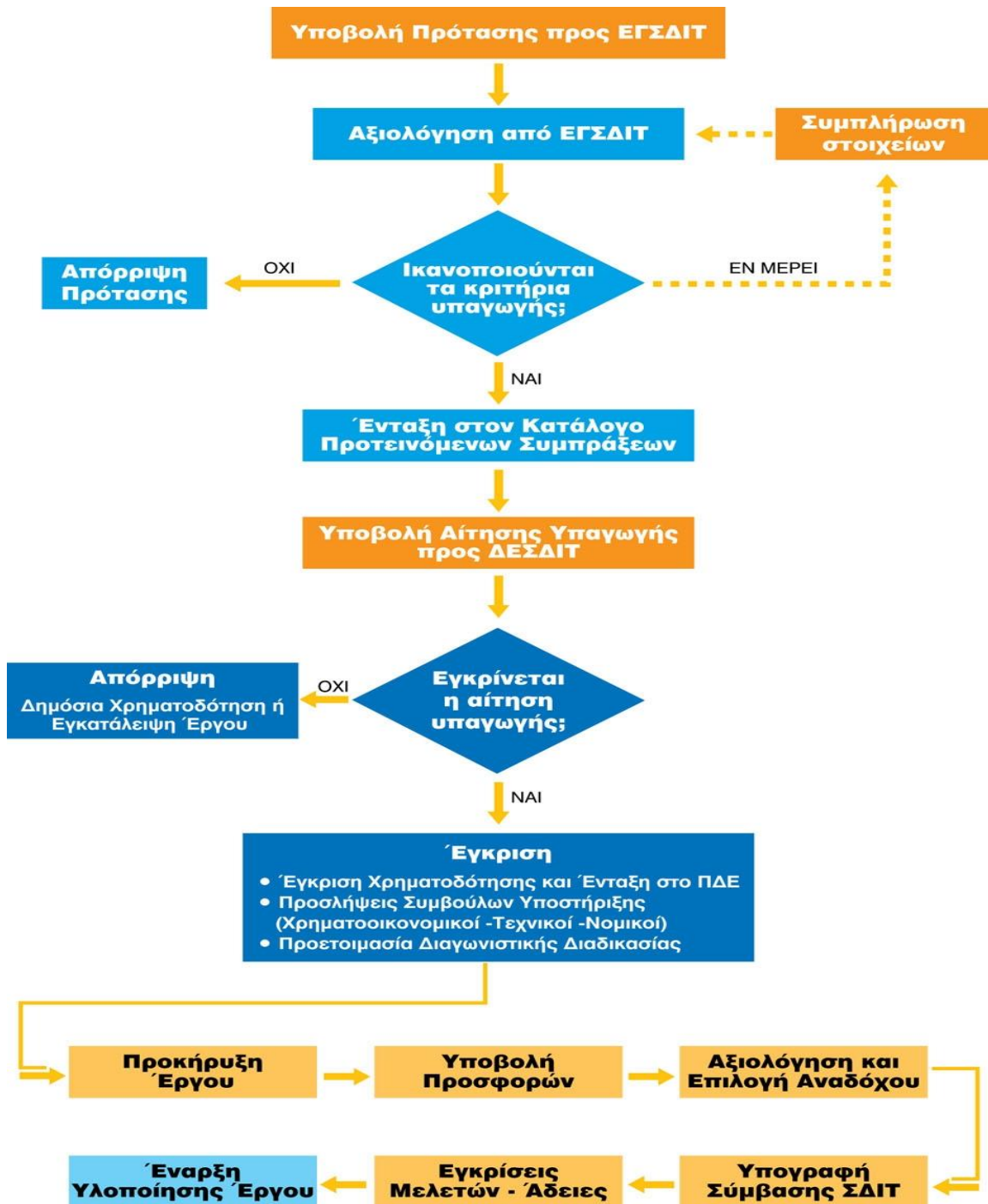
Η ΕΓΣΔΙΤ κάνει γνωστό στο Δημόσιο φορέα πως συμπεριλήφθηκε στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων» και τον καλεί μέσα σε διάστημα δύο μηνών να καταθέσει Αίτηση υπαγωγής στη Σύμπραξη στην ΔΕΣΔΙΤ (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Σχήμα 5: Διαδικασία υπαγωγής ενός έργου ΣΔΙΤ



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006

Σχήμα 6: Διαδικασία υποβολής μιας πρότασης προς ΕΓΣΔΙΤ



Πηγή: ΣΔΙΤ χ.η

6.4 Κριτήρια ένταξης και διαδικασία ένταξης στο σύστημα των Συμπράξεων

Αρχικά η ΕΓΣΔΙΤ συγκεντρώνει τις απαραίτητες πληροφορίες με τις οποίες θα κρίνει ποια έργα ή υπηρεσίες μπορούν να πραγματοποιηθούν μέσα από τις Συμπράξεις και αξιολογεί τις διάφορες παραμέτρους και τα προβλήματα που μπορεί να υπάρχουν. Έπειτα, αναγράφει σε ένα κατάλογο (Κατάλογος Προτεινομένων Συμπράξεων) τα έργα ή τις υπηρεσίες που μπορούν να υλοποιηθούν μέσα από το θεσμό των Συμπράξεων, οποίος δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και κάθε έξι μήνες ανανεώνεται. Βέβαια, μπορεί να τροποποιηθεί πιο σύντομα σε περίπτωση κάποιας πρότασης που κρίνεται ώριμη. Στη συνέχεια, η ΕΓΣΔΙΤ ενημερώνει τους Δημόσιους φορείς για το εάν υπάρχουν στο Κατάλογο Προτεινομένων Συμπράξεων έργα ή υπηρεσίες που ανήκουν στην αρμοδιότητά τους. Οι Δημόσιοι Φορείς από την στιγμή που θα ενημερωθούν έχουν στη διάθεσή τους προθεσμία δύο μηνών για να υποβάλλουν στη ΔΕΣΔΙΤ αίτηση ώστε να υπαχθούν στο Κατάλογο Προτεινομένων Συμπράξεων. Στη συνέχεια ο πρόεδρος της ΔΕΣΔΙΤ στην συνεδρίαση που γίνεται θέτει τη συζήτηση της αίτησης στην ημερήσια διάταξη. Στη συνεδρίαση παρουσιάζεται η αιτιολογική έκθεση και παρέχονται από την ΕΓΣΔΙΤ συμπληρωματικές πληροφορίες στη ΔΕΣΔΙΤ για να λάβει την οριστική απόφαση και να εκδώσει την Απόφαση Υπαγωγής που είτε θα εγκρίνει είτε όχι την Αίτηση Υπαγωγής. Όταν εκδοθεί η Αίτηση Υπαγωγής η ΕΓΣΔΙΤ αναλαμβάνει να συντονίσει τις διαδικασίες που αναγράφονται στο Νόμο 3389 του 2005 σχετικά με την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα.

Διάγραμμα 9: Οργανόγραμμα λειτουργίας ΕΓΣΔΙΤ, ΔΕΣΔΙΤ και της Αναθέτουσας Αρχής



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006

6.5 Φορείς του Ιδιωτικού τομέα

Όπως έχει αναφερθεί, οι Συμπράξεις αυτές είναι πολυετούς διάρκειας με σημαντικό αντικείμενο. Γι' αυτό το λόγο οι Τράπεζες που χρηματοδοτούν τους Ιδιωτικούς φορείς επιλέγουν να συναλλάσσονται με ανώνυμες εταιρίες που έχουν ιδρυθεί αποκλειστικά και μόνο για την δημιουργία του συγκεκριμένου έργου ή υπηρεσίας και δεν βαρύνονται από κάποιες άλλες υποχρεώσεις. Τέτοια πρακτική ακολουθείται σε έργα παραχώρησης στην Ελλάδα αλλά και σε έργα με Σύμπραξη σε όλο τον κόσμο. Οι Ιδιωτικοί φορείς οφείλουν να δημιουργήσουν Ανώνυμες Εταιρείες Ειδικού Σκοπού οι οποίες λειτουργούν κατά το Ν. 2190/1920 «Περί Ανώνυμων Εταιρειών». Στις Ανώνυμες Εταιρείες Ειδικού Σκοπού μέτοχοι είναι αποκλειστικά Ιδιωτικοί φορείς ενώ δεν επιτρέπεται η ελεύθερη πώληση μετοχών της εταιρείας. Για να λάβει κάποιος μετοχές εξωχρηματιστηριακά είναι απαραίτητη η έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου φορέα εάν αυτή γίνεται πριν από την έναρξη λειτουργίας του έργου ή την έναρξη παροχής υπηρεσιών ενώ για την εισαγωγή μετοχών χρειάζεται απαραίτητα απόφαση εγκεκριμένη από:


- 1) τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και
- 2) των συναρμόδιων Υπουργών.

Ο Δημόσιος φορέας πρέπει να δώσει έγγραφη συναίνεση σε:

1. κάθε πράξη που μεταβιβάζει τα δικαιώματα ψήφου επί των μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού
2. αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ή τροποποιήσεις που μπορεί να γίνουν στο καταστατικό της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού
3. περίπτωση έκδοσης ομολογιακού δανείου
4. περίπτωση συγχώνευσης, διάσπασης ή απορρόφησης της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού

Τέλος, για τις Εταιρείες Ειδικού Σκοπού προβλέπονται φοροελαφρύνσεις όπως απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Σε ότι αφορά την επιλογή του ιδιωτικού φορέα τηρούνται οι γενικές αρχές της Ευρωπαϊκής και Εθνικής νομοθεσίας. Οι αρχές αυτές είναι:

-  Η αρχή της ίσης μεταχείρισης. Αφορά την αποφυγή διακρίσεων που βασίζονται στην ιθαγένεια ή οποιαδήποτε άλλο λόγο

- ✚ Η αρχή της διαφάνειας. Αφορά την πρόθεση της Αναθέτουσας Αρχής να συνάψει Σύμβαση (έργου ή υπηρεσίας) χωρίς να δημιουργηθούν στρεβλώσεις
- ✚ Η αρχή της αναλογικότητας. Τα μέτρα που επιλέγονται από την Αναθέτουσα Αρχή πρέπει να είναι αναγκαία και πρόσφορα ώστε να επιτευχθεί ο στόχος και να προκαλεί τα λιγότερα προβλήματα στην άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας.
- ✚ Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Η Αναθέτουσα Αρχή πρέπει υποχρεωτικά να κάνει δεκτές τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και γενικότερα τα προσόντα που απαιτούνται σε άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναγνωρίζονται σαν ισοδύναμα στην Ελλάδα.
- ✚ Η αρχή της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος. Για την λήψη της απόφασης σχετικά με την ανάθεση της Σύμβασης έργου ή υπηρεσιών λαμβάνονται υπόψη οι εξής ανάγκες: χρηματοδοτικές, των χρηστών και εξειδικευμένης τεχνογνωσίας
- ✚ Η ανάγκη της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών. Πρέπει να υπάρχει αιτιολόγηση των αποφάσεων (είτε είναι θετικές είτε είναι αρνητικές είτε είναι απορριπτικές) και να αποτελούν αντικείμενο ένδικης προστασίας των Ιδιωτικών φορέων και των ιδιωτών (Κατά τη Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία)
- ✚ Η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή ικανών υποψηφίων για να εκτελέσουν έργα, τη διεξαγωγή διαγωνισμού με ίσους όρους ενώ τέλος αποτρέπεται η δημιουργία μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων (Κατά τη Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία)
- ✚ Η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η οικολογική ισορροπία και να διατηρηθούν οι φυσικοί πόροι (Κατά το Συμβούλιο της Επικρατείας) (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

6.6 Στάδια έργου ΣΔΙΤ

Στο πρώτο στάδιο αναγνωρίζεται και προσδιορίζει το έργο ή την υπηρεσία που θα πραγματοποιηθεί μέσω ΣΔΙΤ και τα πλεονεκτήματα που θα υπάρξουν. Στη συνέχεια αναλύονται οι εναλλακτικοί τρόποι με τους οποίους μπορεί να πραγματοποιηθεί το έργο και τα μελλοντικά οφέλη. Ακόμα αναλύονται οι εναλλακτικοί τρόποι που μπορεί να πραγματοποιηθεί το έργο συγκριτικά με τις συμπράξεις μέσα από αξιολόγηση των διαφορετικών κινδύνων που επηρεάζουν

την επιλογή απόφασης σχετικά με τη μέθοδο που θα πραγματοποιηθεί το έργο. Μετά πραγματοποιείται η έγκριση του έργου ενώ συντάσσονται τα απαραίτητα τεύχη και διενεργείται δημόσιος διαγωνισμός και τέλος επιλέγεται ο ιδιωτικός φορέας που θα πραγματοποιήσει το έργο (Ζώταλης,2018). Η επιλογή ενός υποψηφίου γίνεται σε δύο φάσεις στη προσυμβατική διαδικασία ή αλλιώς στη Φάση Α και στη Συμβατική Διαδικασία δηλαδή στη Φάση Β.

Στη Φάση Α υπάρχουν πέντε στάδια. Στο πρώτο περιγράφεται συνοπτικά το έργο, η μελέτη, η χρηματοδότηση, η ωριμότητά του κτλ μέσα από τις απαραίτητες άδειες και τις μελέτες που χρειάζονται και σχετίζονται με το αντικείμενο. Στο δεύτερο αναφέρονται οι τεχνικές προδιαγραφές, οι εναλλακτικές λύσεις, συντάσσεται και αναλύεται ο ενδεικτικός προϋπολογισμός ενώ παρατηρούνται τα πιο σημαντικά τεχνικά ζητήματα. Στο τρίτο στάδιο αναλύονται οι λόγοι που καθιστούν αναγκαίο το έργο, οι επιπτώσεις που θα προκύψουν από τη δημιουργία του στη περιοχή που θα δημιουργηθεί, αναλύονται οι κίνδυνοι και γίνεται μια πρώτη προσπάθεια κατανομής τους ανάμεσα στην Αναθέτουσα Αρχή και τον Ανάδοχο. Το τέταρτο στάδιο περιλαμβάνει τον τρόπο με τον οποίο θα γίνει η εκμετάλλευση του έργου αλλά και στοιχεία σχετικά με τη χρηματοδότησή του και τέλος το πέμπτο στάδιο περιλαμβάνει τη διερεύνηση του υπάρχοντος πλαισίου (νομικό και θεσμικό) αλλά και στοιχεία σχετικά με τις ενέργειες που θα πραγματοποιηθούν (Flytzani and Giaoutzi,2008).

Η Β' Φάση ξεκινάει με την ολοκλήρωση της Α' Φάσης και περιλαμβάνει και αυτή πέντε στάδια. Το πρώτο και σημαντικότερο αφορά την επιλογή της διαδικασίας που θα επιλεγεί. Στο δεύτερο στάδιο καταρτίζονται τα απαραίτητα τεύχη για το διαγωνισμό ενώ στο τρίτο στάδιο αναφέρεται η υποστήριξη που θα παρέχεται, στο τέταρτο στάδιο ελέγχονται οι συμβάσεις εάν το έργο είναι νόμιμο και τέλος ελέγχεται εάν υλοποιείται με βάση τις υποχρεώσεις που έχουν συμφωνηθεί από πριν (Αραβώσης,χ.η).

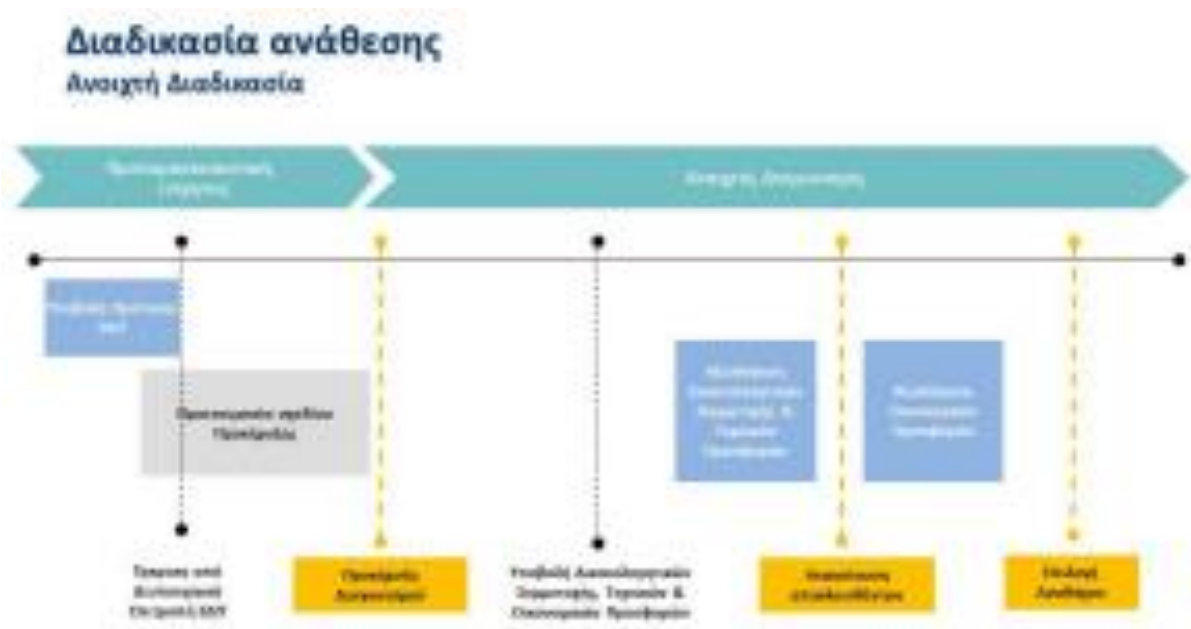
Κεφάλαιο 7

Στο Νόμο σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μπορούμε να δούμε τις διαδικασίες μέσα από τις οποίες γίνεται η ανάθεση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας σε έναν ιδιωτικό φορέα. Αναλυτικότερα αυτές είναι:

7.1 Ανοικτού τύπου διαδικασίες

Με τον όρο αυτό εννοούμε τις διαδικασίες όπου οι Ιδιωτικοί φορείς μπορούν εφόσον πληρούν τα απαραίτητα για τη συμμετοχή τους προσόντα και ικανότητες να λάβουν μέρος στο διαγωνισμό. Στη φάση αυτή του διαγωνισμού οι φορείς που συμμετέχουν υποβάλλουν σε διαφορετικούς φακέλους τα δικαιολογητικά συμμετοχής τους, τα στοιχεία της επαγγελματικής τους ικανότητας, καθώς και την τεχνική και οικονομική προσφορά τους. Για την Ανάθεση ή τη σύναψη των Συμβάσεων ο Δημόσιος φορέας πραγματοποιεί Διαδικασίες Ανοικτού Τύπου.

Διάγραμμα 10: Ανοικτού τύπου διαδικασία

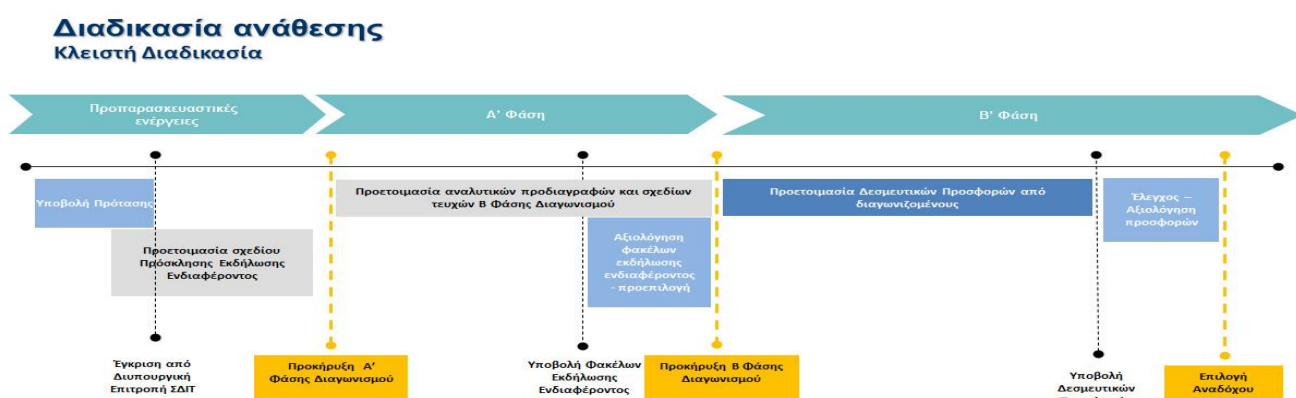


Πηγή: ΣΔΙΤ, χ.η

7.2 Κλειστού τύπου διαδικασίες

Με τον όρο αυτό εννοούμε τις διαδικασίες όπου μόνο προσκεκλημένοι από την Αναθέτουσα Αρχή (Δημόσιος Φορέας) Ιδιωτικοί Φορείς μπορούν να υποβάλουν προσφορά όμως μπορεί να ζητήσει να συμμετάσχει και κάποιος άλλος Ιδιωτικός φορέας. Ο διαγωνισμός αυτός πραγματοποιείται σε δύο φάσεις. Στη πρώτη φάση, δικαίωμα συμμετοχής έχει κάθε ενδιαφερόμενος που πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Η δεύτερη φάση αφορά τους συμμετέχοντες που έχουν προεπιλεγθεί από την Αναθέτουσα Αρχή η οποία τους καλεί να υποβάλλουν τεχνική και οικονομική προσφορά. Στο Τεύχος Προκήρυξης (πρώτη φάση) αναφέρεται ο ελάχιστος και ο μέγιστος αριθμός των συμμετεχόντων για να υποβάλλουν προσφορά (τεχνική και οικονομική). Για την Ανάθεση ή τη σύναψη των Συμβάσεων ο Δημόσιος φορέας πραγματοποιεί Διαδικασίες Κλειστού Τύπου .

Διάγραμμα 11: Κλειστού τύπου διαδικασία

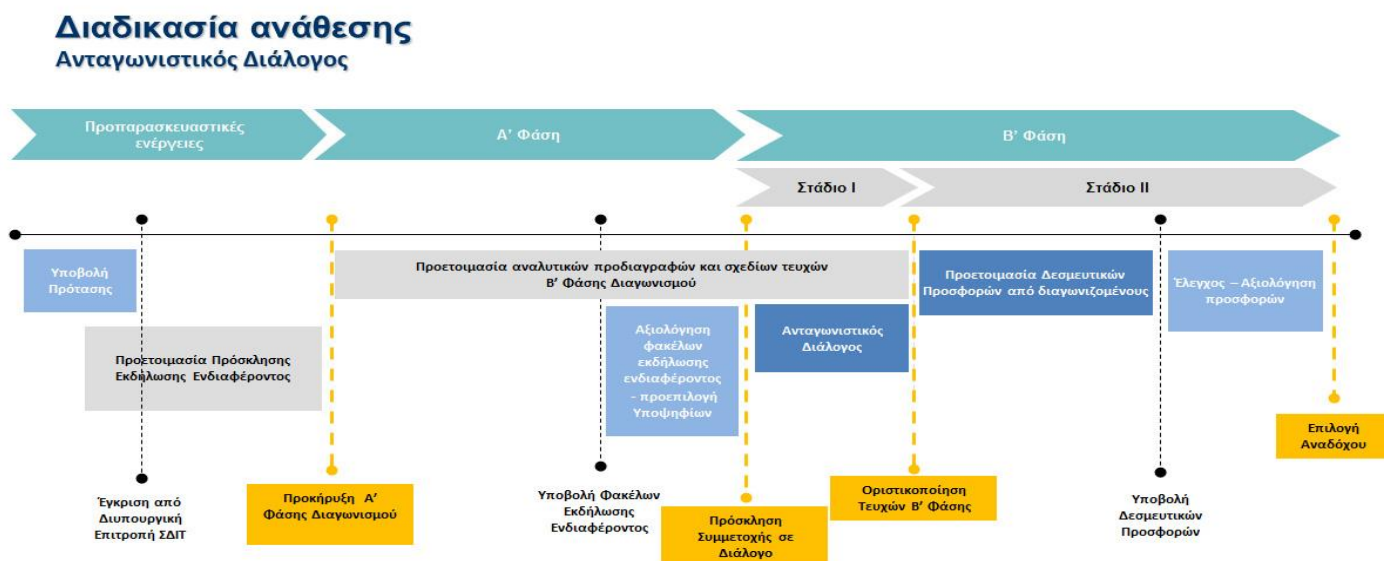


Πηγή: ΣΔΙΤ, χ.η

7.3 Ανταγωνιστικού διαλόγου διαδικασίες

Η διαδικασία του Ανταγωνιστικού διαλόγου εισήχθη με την Οδηγία 18/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Δημόσιος φορέας συνάπτει Συμβάσεις (έργου ή υπηρεσιών ή μικτές) ακολουθώντας τις διαδικασίες Ανταγωνιστικού Διαλόγου. Σύμφωνα με το άρθρο 13 εάν υπάρχουν ιδιαίτερα πολύπλοκες συμβάσεις τότε ο Δημόσιος φορέας μπορεί να αποφασίσει να προσφύγει στη διαδικασία Ανταγωνιστικού διαλόγου. Ο Νόμος 3389/2005 με το άρθρο 8 ορίζει τις Διαδικασίες Ανταγωνιστικού διαλόγου σαν τις διαδικασίες στα πλαίσια των οποίων κάθε ένας Ιδιωτικός φορέας μπορεί να ζητήσει να συμμετάσχει. Ο Δημόσιος φορέας στη περίπτωση ιδιαίτερα περίπλοκων συμβάσεων και εφόσον κρίνει ότι η διαδικασία τήρησης ανοικτού ή κλειστού τύπου δεν επιτρέπει την ανάθεση της συγκεκριμένης σύμβασης τότε έχει το δικαίωμα να προσφύγει στη διαδικασία ανταγωνιστικού διαλόγου. Αρχικά ο Δημόσιος Φορέας δημοσιεύει την προκήρυξη του Διαγωνισμού που περιέχει μια περιγραφή των αναγκών και των απαιτήσεων. Στη συνέχεια προβαίνει σε διάλογο, κατά την διάρκεια του οποίου η Αναθέτουσα Αρχή εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση όλων των υποψηφίων. Οι πληροφορίες, οι λύσεις και οι προτάσεις που κάθε ενδιαφερόμενος παρέχει στην Αναθέτουσα Αρχή είναι εμπιστευτικές και χωρίς την συναίνεσή του δεν μπορούν να γνωστοποιηθούν σε άλλους υποψηφίους. Η Αναθέτουσα Αρχή εφόσον επιλέξει την καλύτερη λύση κηρύττει τη λήξη του διαλόγου ενημερώνοντας του υποψηφίους και καλώντας τους να υποβάλλουν την τελική προσφορά με βάση τη λύση που επιλέχθηκε κατά τη διάρκεια του διαλόγου. Αφού αξιολογηθούν οι προσφορές των υποψηφίων σύμφωνα με τα κριτήρια ανάθεσης που έχουν καθοριστεί στην Προκήρυξη προβαίνει στην επιλογή της πιο οικονομικά συμφέρουσας προσφορά (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Διάγραμμα 12: Διαδικασία ανάθεσης



Πηγή: ΣΔΙΤ, χ.η

7.4 Διαδικασίες διαπραγμάτευσης

Οι Αναθέτουσες Αρχές διαβουλεύονται με τους επιλεγμένους ιδιωτικούς φορείς και κάνουν απευθείας διαπραγμάτευση με τον Ιδιωτικό φορέα σχετικά με τους όρους των Συμβάσεων. Ο Δημόσιος φορέας συνάπτει Συμβάσεις (έργου ή υπηρεσιών ή μικτές) ακολουθώντας τις διαδικασίες Διαπραγμάτευσης.

Υπάρχουν συνολικά τέσσερις περιπτώσεις που ακολουθείται Διαδικασία με Διαπραγμάτευση:

- ❖ Μετά από Διαδικασία Ανοικτού τύπου, Διαδικασία Κλειστού τύπου ή Ανταγωνιστού διαλόγου όταν:
 - οι προσφορές οι οποίες έχουν κατατεθεί ήταν απαράδεκτες σύμφωνα με διατάξεις του Νόμου ή δεν πληρούσαν τους όρους και τις προϋποθέσεις του άρθρου 15 του Νόμου 3389/2005
 - ο όροι της προτεινόμενης Σύμβασης δεν τροποποιούνται ουσιαστικά σε σχέση με τους όρους που είχαν προταθεί κατά την προηγούμενη διαδικασία (ανοικτού

τύπου, κλειστού τύπου ή ανταγωνιστικού διαλόγου) (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006:82)

- ❖ Όταν υπάρχουν έργα ή υπηρεσίες των οποίων η φύση ή αστάθμητοι παράγοντες δεν επιτρέπουν τον προκαθορισμό των τιμών
- ❖ Στις Συμβάσεις υπηρεσιών και ειδικότερα για παροχές διανοητικής εργασίας όταν οι προδιαγραφές της Σύμβασης δεν μπορούν να καθοριστούν με ακριβή τρόπο με αποτέλεσμα η ανάθεση της Σύμβασης να μην είναι εφικτή με την επιλογή της καλύτερης προσφοράς
- ❖ Στις Συμβάσεις έργων και ειδικότερα για τα έργα που πραγματοποιούνται για σκοπούς έρευνας, δοκιμής ή τελειοποίησης (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006 ; Νόμος 3389/2005).

7.5 Κριτήριο ανάθεσης

Ο Δημόσιος φορέας έχει θεσπίσει κάποια κριτήρια που αφορούν την ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης

- 1ο. την πιο συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά
- 2ο. την χαμηλότερη τιμή

Στο πρώτο κριτήριο εξετάζονται και λαμβάνονται υπόψη παράμετροι που προσδιορίζονται από το Δημόσιο φορέα (πέρα από τον οικονομικό τομέα) όπως η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα χαρακτηριστικά (περιβάλλον, αισθητικά και λειτουργικά), το κόστος λειτουργίας, η αποδοτικότητα και η ημερομηνία παράδοσης του έργου. Τέλος, η Αναθέτουσα Αρχή πρέπει να γνωστοποιεί στους υποψηφίους τη σχετική στάθμιση για τον προσδιορισμό της πιο συμφέρουσας προσφοράς (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Κεφάλαιο 8

8.1 Αρχές χρηματοδότησης

Οι αρχές χρηματοδότησης που βασίζονται τα έργα ΣΔΙΤ είναι του τύπου Non-Recourse. Η χρηματοδότηση αυτού του τύπου σημαίνει πως το ανειλημμένο χρέος ενός έργου καλύπτεται και αποπληρώνεται από την ταμειακή ροή του έργου. Η αποπληρωμή του δεν βασίζεται στην πιστοληπτική αξία των μεμονωμένων επενδυτών του έργου (Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών ,2006). Οι εταιρείες αυτές έχουν σαν έδρα την Ελλάδα και δημιουργούνται για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της Σύμπραξης. Η διάταξη η οποία στηρίζονται είναι ο Ν. 2190/1920 και οι μέτοχοί του είναι μόνο Ιδιωτικοί Φορείς (Νόμος 3389/2005).

Οι Εταιρείες Ειδικού Σκοπού δημιουργούν ένα καλό πλαίσιο ώστε να:

- ❖ συγκεντρωθούν κεφάλαια
- ❖ οι συμμετέχοντες να έχουν νομική σύνδεση
- ❖ διασφαλίζεται η προμήθεια, παραγωγή και η εμπορία των προϊόντων.

Η Εταιρείες Ειδικού Σκοπού συγκεντρώνουν δανειστές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, οργανισμούς που ανήκουν στο Δημόσιο, προμηθευτές και διάφορες εταιρείες που αποδέχονται το προϊόν του έργου. Η ΕΕΣ συγκεντρώνει διάφορα μέρη όπως δανειστές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, οργανισμούς του δημόσιου τομέα και εξαγωγικών πιστώσεων, προμηθευτές και αποδέκτες (Chowdhury and Chen, 2010).

Οι προδιαγραφές που έχουν οι Εταιρείες Ειδικού Σκοπού είναι εμπορικές και η κεφαλαιακή της βάση είναι μικρή. Η νομική κατοχύρωση που παρέχει τη δυνατότητα στις τράπεζες να διασφαλιστούν από τις ταμειακές ροές της εταιρείας που έχει αναλάβει το έργο. Ενώ σε περίπτωση που δεν τηρηθούν οι όροι της σύμβασης ξέρουν πως θα έχουν προτεραιότητα από τους άλλους πιστωτές. Σημαντικό ρόλο κατέχει η ταμειακή ροή του έργου η οποία εξετάζεται καθ' όλη τη διάρκεια του ώστε να κατανοηθεί:

- 1) Ο μηχανισμός πληρωμής
- 2) Η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχεται (Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών,2006).

Οι ταμειακές ροές που δημιουργούνται από τις Συμπράξεις ανάμεσα στο Δημόσιο και το Ιδιωτικό τομέα είναι διαφορετικές από αυτές που δημιουργούνται από τη παραδοσιακή δημόσια

χρηματοδότηση. Στη τελευταία η κυβέρνηση επιλέγει είτε να προσφύγει σε δανεισμό είτε να αυξήσει τη φορολογία (Funke et al.,2013).

Το βασικό σημείο αναφοράς τους είναι οι ταμειακές ροές που διατίθενται για την εξυπηρέτηση του δανείου έναντι του κόστους εξυπηρέτησης και αποπληρωμής του δανείου σε ετήσια βάση (Annual Debt Service Cover Ratio), με προβλέψεις τόσο για τη περίοδο που διαρκεί το δάνειο (Loan Life Cover Ratio) όσο και για όλη την περίοδο που διαρκεί το έργο (Project Life Cover Ratio). Οι τράπεζες ολοκληρώνουν μια διαδικασία ελέγχου (stress testing) σχετικά με τις προβλέψεις του έργου που συνήθως περιλαμβάνουν διαφορετικές υποθέσεις σχετικά με τις διαφορετικές παραδοχές που αφορούν τον όγκο, την απόδοση, τον πληθωρισμό, τα επιτόκια κ.λπ., ώστε να διασφαλιστεί ότι τα δάνεια μπορούν να αποπληρωθούν με όλους τους λογικούς όρους καθ' όλη τη διάρκεια του έργου. Επιπλέον οι τράπεζες προσπαθούν να εξασφαλίσουν την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού από το να μην μπορεί να εκτελεί τις συμβατικές της υποχρεώσεις (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

8.2 Δομή χρηματοδότησης

Το Εγχειρίδιο για την υλοποίηση των έργων και των υπηρεσιών (2006) αναφέρει πως το Δημόσιο στα έργα που προκηρύσσονται σύμφωνα με τις παραδοσιακές μορφές διατηρεί και συντηρεί τα κτήρια που του ανήκουν ενώ η χρηματοδότησή της κατασκευής τους πραγματοποιείται μέσα από φόρους ή δάνεια. Ο ιδιωτικός τομέας έχει αναλάβει το έργο αποκλειστικά και μόνο για τη περίοδο που διαρκεί η φάση κατασκευής του. Η υπογραφή μιας σύμβασης ώστε να κατασκευαστεί μια υποδομή ή να παρασχεθεί μια υπηρεσία σημαίνει πως το Δημόσιο θα πρέπει να προβεί άμεσα στην εκταμίευση της προκαταβολής και τη συνολική αποπληρωμή του έργου ή της υπηρεσίας αφού ολοκληρωθεί. Το Δημόσιο αναλαμβάνει την πληρωμή και τυχόν αυξήσεις που θα επιβαρύνουν τους προϋπολογισμούς από προβλήματα και καθυστερήσεις που θα προκύψουν στην χρονική περίοδο ολοκλήρωσης του έργου.

Σε ότι αφορά τη φύση και τους κινδύνους που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση υπάρχουν κάποιες διαφορές σε ότι αφορά τα έργα ΣΔΙΤ. Ο ιδιωτικός φορέας κατά τη διάρκεια της σύμβασης είναι υπεύθυνος για τα κάτωθι:

- 1) την αρχική χρηματοδότηση του έργου
- 2) τη συντήρηση που απαιτείται

3) την παροχή υπηρεσιών

Μέσα από τις συμπράξεις δεν επιβαρύνεται ο δημόσιος τομέας καθόλου επειδή ο ιδιωτικός τομέας χρηματοδοτεί τα έργα και τις υπηρεσίες που πραγματοποιούνται ενώ η αποπληρωμή του γίνεται σε ύστερο χρόνο. Σε περίπτωση που έχει αναλάβει την αποπληρωμή ο δημόσιος τομέας ο τελευταίος είναι ενήμερος για το ακριβές ποσό.

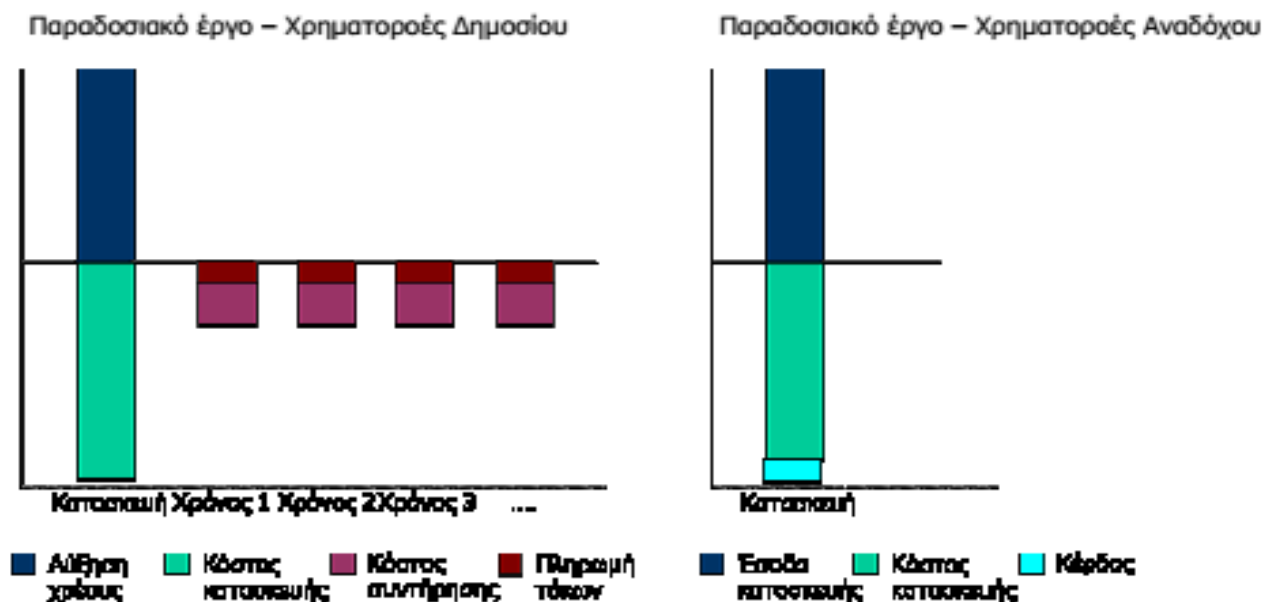
Ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τους κάτωθι κινδύνους:

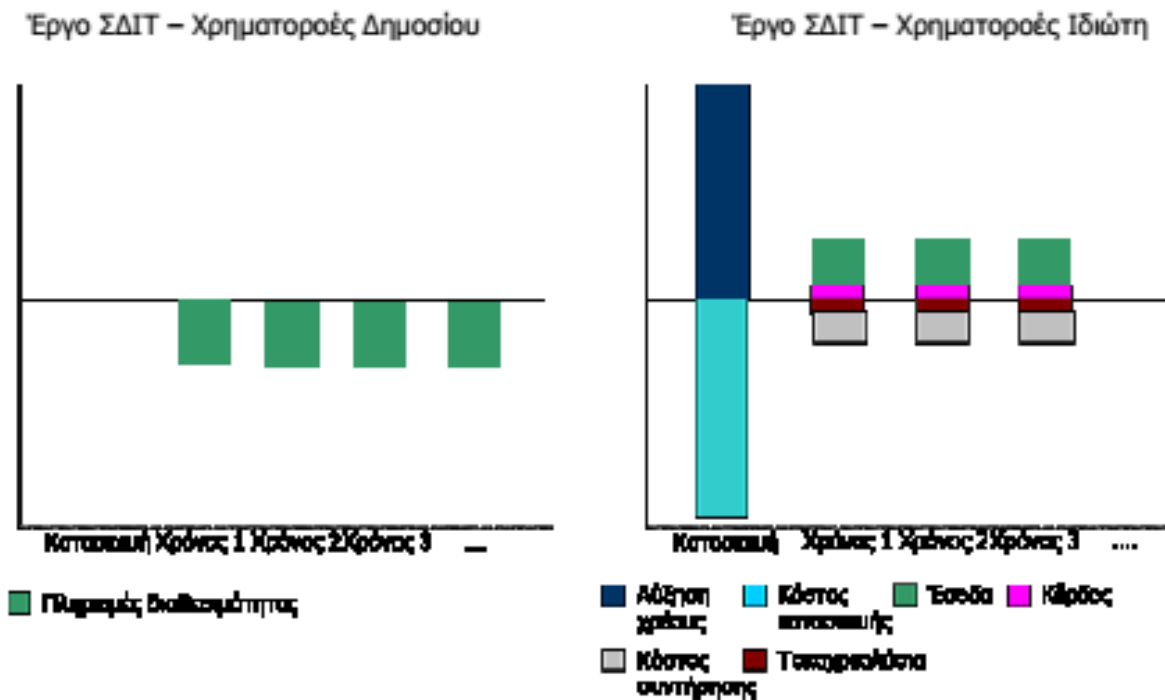
- 1) κατασκευαστικός κίνδυνος
- 2) χρηματοοικονομικός κίνδυνος
- 3) κίνδυνος που σχετίζεται με τη διαθεσιμότητα

Από τη στιγμή που ξεκινάει η λειτουργία του έργου ή της υπηρεσίας και συνδέεται με την ποιότητα του έργου ή της υπηρεσίας η καταβολή του τιμήματος γίνεται άμεσα.

Στα παρακάτω διαγράμματα παρατηρούμε τις διαφορές που υπάρχουν σε ότι αφορά τις χρηματικές ροές ανάμεσα σε ένα παραδοσιακό έργο και σε ένα έργο ΣΔΙΤ

Γράφημα 3: Η χρηματοδότηση των Παραδοσιακών έργων και των έργων ΣΔΙΤ





Πηγή: Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών, 2006)

Ο Νόμος 3389/2005 (άρθρο 18) αναφέρει πως η χρηματοδότηση ενός έργου ΣΔΙΤ περιλαμβάνει:

- 1) τα κεφάλαια που ανήκουν στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού
- 2) τα κεφάλαια που αποκτά η ΕΕΣ μέσα από δάνεια ή πιστώσεις και ιδίως δάνεια, ομολογίες και τιτλοφόρηση των απαιτήσεων είτε τωρινών είτε μελλοντικών
- 3) τις αναγκαίες εγγυήσεις ή εξασφαλίσεις που χρειάζονται για να παρέχονται τα κεφάλαια που ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες
- 4) του πόρους που προκύπτουν κατά την κατασκευαστική περίοδο που γίνεται η εκμετάλλευση του έργου.

Υπάρχουν συνολικά τρία μοντέλα χρηματοδότησης έργων ΣΔΙΤ τα οποία αναλύονται παρακάτω:

- Κλασσικά έργα ΣΔΙΤ. Ο ιδιωτικός τομέας σχεδιάζει, κατασκευάζει, χρηματοδοτεί αλλά και λειτουργεί ένα έργο ενώ το Δημόσιο τον εξοφλεί
- Το δεύτερο μοντέλο αφορά έργα στα οποία η εξόφληση του κόστους του κεφαλαίου κατανέμεται ανάμεσα στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα (το τελευταίο έχει και την ευθύνη του έργου)

→ Οικονομικά Ανεξάρτητα Έργα. Το τρίτο μοντέλο σχετίζεται με τον τρόπο προέλευσης των εσόδων που εδώ είναι από τους τελικούς χρήστες (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

8.2.1 Έργα που χρηματοδοτούνται από Ιδιώτες - Project Financing Initiative – Μέθοδος Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης

Το Project Financing αποτελεί ένα τρόπο παροχής χρηματοδότησης που όμως είναι διαφορετική από ένα δάνειο. Ιστορικά μπορούμε να βρούμε στοιχεία που αναφέρονται στον όρο Project Financing μέσω του οποίου χρηματοδοτήθηκαν εμπορικές αποστολές. Γνωστά παραδείγματα αποτελούν οι εμπορικές αποστολές προς την Ινδία και η κατασκευή της διώρυγας του Σουέζ. Η χρηματοδότηση που σχετίζεται με έργα ΣΔΙΤ είναι κάτι που αποτελεί θέμα συζήτησης συχνά. Συγκεκριμένα η συζήτηση αφορά εάν και κατά πόσο η παροχή του κεφαλαίου που απαιτείται είναι βιώσιμη και εάν ο εντολέας μπορεί να χρησιμοποιήσει ένα δάνειο (Weber et al.,2016).

Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί σχετικά με τον όρο αυτόν. Ο Pinto (2017) αναφέρει πως πρόκειται για τη διαδικασία χρηματοδότησης μιας οικονομικής μονάδας την οποία δημιουργούν οι χορηγοί. Στους πιστωτές κατανέμεται το μεγαλύτερο μέρος του κινδύνου ενώ η International Project Finance Association (IPFA) ορίζει το project finance σαν τη χρηματοδότηση για την κατασκευή υποδομών, έργων που σχετίζονται με τον τομέα της βιομηχανίας και υπηρεσιών των δημοσίου που βασίζεται στην χρηματοοικονομική δομή είτε με είτε χωρίς προσφυγή. Το χρέος του έργου και τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για να χρηματοδοτηθεί το έργο επιστρέφουν μέσα από τις ταμειακές ροές που δημιουργεί το έργο (Ranvir, 2020).

Ο Finnerty (1996) διακρίνει τα βασικά χαρακτηριστικά μιας χρηματοδότησης με project finance τα οποία είναι:

- Να υπάρχει συμφωνία που αφορά την ολοκλήρωση του έργου και να παρέχονται τα κεφάλαια που απαιτούνται ώστε αυτό να ολοκληρωθεί
- Να υπάρχει μια συμφωνία (η πιο συνηθισμένη μορφή είναι αυτή μιας σύμβασης) ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους πως όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες και αφού ξεκινήσει η λειτουργία του έργου, το έργο θα έχει τις ταμειακές ροές που χρειάζονται ώστε να πληρωθούν τα απαραίτητα λειτουργικά έξοδα και το δάνειο ανεξάρτητα από την ύπαρξη κάποιου προβλήματος που θα προκύψει λόγω ανωτέρας βίας και τις απαιτήσεις σχετικά με την εξυπηρέτηση του χρέους υπό όλες τις εύλογα προβλέψιμες συνθήκες.

- Να υπάρχουν οι απαραίτητες διαβεβαιώσεις εξασφάλισεν ότι σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας του έργου και στην περίπτωση που απαιτούνται κεφάλαια ώστε αυτό να επαναλειτουργήσει αυτά θα μπορούν να διατεθούν μέσα από ασφαλιστικές καλύψεις, προκαταβολές από μελλοντικές πωλήσεις ή μέσα από άλλο τρόπο.

Σε αυτό το μοντέλο ο ιδιωτικός τομέας συστήνει μια Εταιρεία Ειδικού Σκοπού¹² (ΕΕΣ) όπου μπορούν να συμμετέχουν:

- A) Διάφοροι εργολάβοι που έχουν επιπλέον εξειδίκευση σε κάποιες υποθέσεις όπως στη διαχείριση του έργου, στην παροχή τεχνικού εξοπλισμού και τη συντήρησή του και φορείς που έχουν αποδείξεις πως έχουν την απαιτούμενη εμπειρία να προσφέρουν υπηρεσίες που προσδιορίζονται στις συμβατικές προδιαγραφές και με βάση το αποτέλεσμα συμμετέχουν στην ΕΕΣ
- B) Φορείς μετοχικών κεφαλαίων και χρηματοδότες όπως Τράπεζες (επειδή προσφέρουν μεγάλης διάρκειας μακροπρόθεσμες οφειλές)

Τα κεφάλαια που διαθέτει η ΕΕΣ και αυτά που έχει δανειστεί χρησιμοποιούνται ώστε να κατασκευαστεί η υποδομή ή να παρέχεται μια υπηρεσία. Όταν τελειώσει η κατασκευή του έργου / υπηρεσίας και μπορεί πλέον να χρησιμοποιηθεί τότε καταβάλλονται και οι πληρωμές που απαιτούνται. Το Δημόσιο καταβάλλει κάθε χρόνο για όσο διαρκεί η σύμβαση πληρωμές οι οποίες βασίζονται σε μηχανισμό πληρωμών που έχει ήδη συμφωνηθεί με βάση τη σύμβαση σύμπραξης και τις προδιαγραφές ποιότητας που έχουν τεθεί. Η ΕΕΣ μέσα από τις πληρωμές εξοφλεί τα δάνεια και κατοχυρώνει το κέρδος της (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Σχήμα 6: Η δομή μιας συναλλαγής ΣΔΙΤ



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006)

Σε ότι αφορά τις Τράπεζες και το ρόλο που αναλαμβάνουν στη χρηματοδότηση αξίζει να αναφερθεί πως διάφοροι Έλληνες Τραπεζίτες θεωρούν την δημιουργία των ΣΔΙΤ σαν κάτι θετικό για τις Τράπεζες. Ο κ. Genuardi (Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων) θεωρεί πως θα πρέπει να αναπτυχθεί μια στενή συνεργασία ανάμεσα στις Τράπεζες και στο Δημόσιο τομέα (Λιδωρίκης,2005).

8.2.2 Έργα τα οποία χρηματοδοτεί ο ιδιωτικός τομέας και το Δημόσιο έχει περιορισμένη συμβολή

Είναι δυνατόν στο πλαίσιο μιας σύμπραξης να ανακύψουν διάφορες χρήσεις πχ εμπορικές της υποδομής ή της υπηρεσίας που είναι προς υλοποίηση. Ο Δημόσιος τομέας σε ότι αφορά τα έργα αυτά σε συνδυασμό με τα έσοδα που κατέχει η ΕΕΣ που προκύπτουν από την εκμετάλλευση των χρήσεων της υποδομής ή της υπηρεσίας και με της καταβολές διαθεσιμότητας κατ'έτος. Το καταβαλλόμενο τίμημα του Δημοσίου είναι μικρότερο λόγω των πρόσθετων εσόδων που προκύπτουν λόγω της εκμετάλλευσης (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Ο σχετικός Νόμος (3389/2005) αναφέρει πως δίνεται η δυνατότητα η χρηματοδότηση να γίνει με ξένα κεφάλαια τα οποία εξασφαλίζει τη ΕΕΣ όπως αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 18. Ακόμα η Αναθέτουσα Αρχή ζητά από όσους είναι υποψήφιοι (ή προσφέροντες) να παρουσιάσουν στοιχεία από τα οποία να διαπιστώνεται ότι υπάρχει ή υποστηρίζεται η χρηματοδότηση τραπεζικά.

Ο Βενιέρης (2007) θεωρεί πως η χρηματοδότηση σε ότι αφορά έργα που χρηματοδοτούνται από τον ιδιωτικό τομέα (ξένα κεφάλαια) εμφανίζει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Το χρονικό διάστημα στο οποίο παραχωρούνται τα απαιτούμενα κεφάλαια δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτει με τη χρονικό διάστημα της σύμβασης σύμπραξης
- Ο χρηματοδότης έχει το δικαίωμα να λαμβάνει τόκους σύμφωνα με όσα έχουν συμφωνηθεί κατα τη χρηματοδοτική σύμβαση ανεξάρτητα από το εάν ή όχι έχουν επιτευχθεί οι σκοποί της ΕΕΣ. Λόγω του ότι ο χρηματοδότης αποκτάει κάποια συγκεκριμένη απόδοση ανεξάρτητα εάν η διαχείριση του αντικειμένου της σύμπραξης

είναι επιτυχημένη ή μη. Σημαντικό είναι να τονιστεί πως η οικονομική αποδοτικότητα των ξένων κεφαλαίων είναι μικρότερη

- Τα ξένα κεφάλαια μέσω των οποίων γίνεται η χρηματοδότηση ασκούν μεγάλη επίπτωση στον ισολογισμό της ΕΕΣ γιατί καταγράφονται στο παθητικό της. Η ΕΕΣ σε περίπτωση αξίωσης των μετόχων της για επιστροφή των κεφαλαίων τους καλείται να καλύψει αυτά τα κεφάλαια κατά προτεραιότητα.
- Τα χρηματοοικονομικά ιδρύματα ή οι Τράπεζες προχωρούν σε αυστηρές πιστοληπτικές αξιολογήσεις όπως και σε χρηματοοικονομικές αναλύσεις.

Τα βασικότερα είδη χρηματοδότησης με βάση τα ξένα κεφάλαια που αφορούν συμβάσεις ΣΔΙΤ είναι τα οποία αναλύονται παρακάτω:

- Το κοινοπρακτικό δάνειο (consortial credit)¹³
- Τα ομολογιακά δάνεια
- Η χρηματοδοτική μίσθωση
- Η χρηματοδότηση εκ του Δημοσίου

1^ο Κοινοπρακτικό δάνειο

Σύμφωνα με την Ελληνική Ένωση Τραπεζών με τον όρο κοινοπρακτικό δάνειο ορίζουμε “κάθε είδους χρηματοδότηση επιχειρήσεων στην οποία συμμετέχουν περισσότερα του ενός πιστωτικά ιδρύματα και από την οποία απορρέουν διαιρετά και αυτοτελή δικαιώματα και υποχρεώσεις για κάθε ένα από τα συμμετέχοντα πιστωτικά ιδρύματα” (Ελληνική Ένωση Τραπεζών.χ.η: 1). Ενώ στο Ελληνοαγγλικό λεξικό της ιστοσελίδας σχετικά με τα ΣΔΙΤ του Υπουργείου σαν κοινοπρακτικό δάνειο αναφέρεται πως είναι η κάθε μορφή χρηματοδότησης που δίνει τη δυνατότητα στον δανειζόμενο να δανειστεί μεγάλα ποσά για μεγάλο χρονικό διάστημα από ομάδα συνεργαζόμενων Τραπεζών που έχει δημιουργηθεί για το σκοπό αυτό. Το δάνειο ανατίθεται γραπτώς από τον δανειζόμενο (mandate) ύστερα από αξιολόγηση των προσφορών σε μια Τράπεζα (arranger). Η Τράπεζα το προωθεί έναντι προμήθειας (arrangement fee) σε διαφορετικές Τράπεζες με σκοπό να συμμετέχουν στο δάνειο περισσότερες ώστε να μπορεί να είναι δυνατή η διασπορά του κινδύνου. Στη συνέχεια η Τράπεζα θεωρείται εκπρόσωπος των υπολοίπων.

Ο Βενιέρης (2007) αναφέρει πως η Τράπεζα είτε με την ΕΕΣ είτε με το Δημόσιο φορέα συμφωνεί να χορηγήσει συγκεκριμένο κεφάλαιο για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Λόγου του μεγάλου

¹³ Στο Ελληνο – Αγγλικό λεξικό της ηλεκτρονικής σελίδας ΣΔΙΤ αναφέρεται και ως Syndicated Loan

ύψους χρηματοδότησης οι Τράπεζες δημιουργούν, όπως είδαμε παραπάνω, κοινοπραξίες ώστε να διασπείρεται ο κίνδυνος. Κύριος ανάδοχος είναι η Τράπεζα που συμβάλλεται είτε με την ΕΕΣ είτε με το Δημόσιο και μπορεί να εκπροσωπεί τις άλλες Τράπεζες. Τις περισσότερες φορές τα δάνεια των Τραπεζών είναι ελαστικά σε ότι αφορά τις ιδιαιτερότητες της σύμπραξης σχετικά με την αναπροσαρμογή συγκεκριμένων όρων πχ η διάρκεια που θα έχει το δάνειο κ.α. Ταυτόχρονα, οι Τράπεζες διαθέτουν αυξημένα δικαιώματα ελέγχου και εποπτείας σε σχέση με τη διαδικασία της ΣΔΙΤ και να εκπληρωθούν οι στόχοι που σχετίζονται με την επένδυση. Όπως η ΣΔΙΤ έτσι και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ) συμμετέχει στη χρηματοδότηση μέσα από τραπεζικά δάνεια.

2° Ομολογιακά δάνεια

Σαν ομολογιακά ορίζονται τα δάνεια όπου εκδότης τους σε αυτή την περίπτωση είναι η ΕΕΣ. Τα δάνεια αυτά μπορούν να διαιρεθούν σε ομολογίες (Νόμος 3156/2003). Οι ομολογίες αυτές αντιπροσωπεύουν τα δικαιώματα που έχουν οι ομολογιούχοι έναντι της ΕΕΣ σχετικά με τους όρους του δανείου. Τα κύρια χαρακτηριστικά τους είναι πως εκδίδονται από την ΕΕΣ και διαιρούνται σε ομολογίες, τα χειρόγραφα αυτά ενσωματώνουν την έντοκη απαίτηση κατά της ΕΕΣ, τα ομόλογα ακόμα δεν ενσωματώνουν μετοχική σχέση αλλά απαίτηση στο τμήμα του χρέους. Τέλος στην περίπτωση Μετατρέψιμου Ομολογιακού Δανείου ο ομολογιούχος γίνεται μέτοχος. Τα πλεονεκτήματα που λαμβάνουν οι εκδότριες εταιρείες (στην προκειμένη περίπτωση η ΕΕΣ) μέσα από αυτήν την εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης δηλαδή από την έκδοση ομολόγων είναι η εξασφάλιση κεφαλαίου (μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο), ο οικονομικός προγραμματισμός της εταιρείας προσαρμόζεται στη διάρκεια του δανείου, δίνεται η δυνατότητα στις περιπτώσεις δανεισμού σύντομης διάρκειας να βελτιωθεί η διάρθρωση του ισολογισμού ακόμα δεν ενσωματώνεται κάποια μετοχική σχέση με την εταιρεία. Τέλος, δίνεται η δυνατότητα της μη αποπληρωμής του δανείου με μετρητά ώστε να διευκολυνθεί η ΕΕΣ (Χρηματιστήριο Αθηνών,2014).

Σύμφωνα με το Νόμο 3389/2005 αναφέρονται οι εξής τρεις κατηγορίες:

- 1) Κοινό ομολογιακό δάνειο
- 2) Ομολογιακό δάνειο με ανταλλάξιμες ομολογίες
- 3) Ομολογιακό δάνειο με μετατρέψιμες ομολογίες

Κοινό ομολογιακό δάνειο

Το δάνειο αυτό προσφέρει στους κατόχους του ομόλογου το δικαίωμα προς απόληψη του τόκου. Δεν υπάρχει κάποιος περιορισμός σε ότι αφορά την έκδοση κάποιου ποσού. Υπάρχει όμως περίπτωση στο καταστατικό της ΕΕΣ να ορίζεται κάτι το διαφορετικό (άρθρο 6)

Ομολογιακό δάνειο με ανταλλάξιμες ομολογίες

Αυτό το είδος του δανείου δίνει το δικαίωμα στους ομολογιούχους να ζητήσουν μερική ή ολική εξόφληση των ομολογιών τους κατά τους όρους του δανείου με μεταβίβαση σε αυτούς άλλων ομολογιών ή μετοχών. Δεν υπάρχει κανένας περιορισμός στο ποσό σε ότι αφορά την έκδοση του ομολογιακού δανείου με ανταλλάξιμες ομολογίες. Εξαιρέσεις γίνονται εάν το αναφέρει το καταστατικό της εκδότριας (άρθρο 7 του νόμου 3156/2003 και άρθρο 70 του νόμου 4548/2018).

Ομολογιακό δάνειο με μετατρέψιμες ομολογίες

Το ομολογιακό δάνειο με μετατρέψιμες ομολογίες καταφέρνει να συνδυάσει τα θετικά προτερήματα που συγκεντρώνουν οι μετοχές και τα ομόλογα. Οι μετατρέψιμες ομολογίες μπορούν να μετατραπούν σε μετοχές. Με αυτό τον τρόπο ο ομολογιούχος από δανειστής γίνεται μέτοχος (Ομολογιακό δάνειο, χ.η). Για πρώτη φορά αυτού του είδους το δάνειο αναφερόταν στο Νόμο 2190/1920 (άρθρο 3α).

Ο Νόμος 3389/2005 με το 18^ο άρθρο του γνωστοποιεί πως οι ομολογίες μπορούν να αποτελέσουν πιθανή πηγή χρηματοδότησης. Το άρθρο 28 αναφέρεται σε δύο παραγράφους στα ομολογιακά δάνεια με μετατρέψιμες ομολογίες. Στη παράγραφο 1 στην περίπτωση γ που σχετίζεται με τις μεταβιβάσεις των μετοχών αναφέρεται πως είναι απαραίτητο ο Δημόσιος φορέας να δώσει γραπτή συναίνεση ώστε να εκδοθεί ομολογιακό δάνειο.

Ενώ στην δεύτερη παράγραφο γίνεται αναφορά στην έκδοση ανταλλάξιμου ομολογιακού δανείου και στην έκδοση ομολογιακού δανείου το οποίο μπορεί να μετατραπεί σε μετοχές που πραγματοποιείται εφόσον δώσει εγκριτική απόφαση το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και τα κατά περίπτωση αρμόδια Υπουργεία (Νόμος 3389/2005).

3^ο Χρηματοδοτική μίσθωση (Lease/ Leasing)

Ο πρώτος Νόμος στην χώρα μας που σχετίζεται με τη χρηματοδοτική μίσθωση είναι ο Νόμος 1665/1986 και ο νεότερος Νόμος 3483/2006 όπου το άρθρο 16 αντικαθιστά το άρθρο έξι, την τέταρτη παράγραφο του Νόμου περί των ΣΔΙΤ. Με τον όρο χρηματοδοτική μίσθωση εννοείται η σύμβαση ανάμεσα σε μια ανώνυμη εταιρεία (στην περίπτωση μας η εταιρεία αυτή είναι η ΕΕΣ) που σκοπός της είναι να διενεργεί χρηματοδοτικές μισθώσεις και μιας επιχείρησης ή κάποιου επαγγελματία (στην περίπτωση μας μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης). Η πρώτη παραχωρεί για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και έναντι κάποιας μίσθωσης στη δεύτερη τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί κεφαλαιουχικά αγαθά είτε αυτά είναι κινητά είτε αυτά είναι ακίνητα. Ταυτόχρονα, δίνει το δικαίωμα είτε να αγοράσει είτε να ανανεώσει τη μίσθωση του περιουσιακού στοιχείου για κάποιο ορισμένο χρόνο (Φωτόπουλος,2000).

Σε ότι αφορά την αξία της αγοράς αυτή καλύπτει το 20 – 40% της συνολικής αξίας. Η κάλυψη του εναπομείναντος ποσού πραγματοποιείται με μακροπρόθεσμο δανεισμό από οργανισμούς που παρέχουν κεφάλαια για μακροπρόθεσμή τοποθέτηση. Επιπλέον, δεν δίνεται το δικαίωμα στους δανειστές να εναντιωθούν σε περίπτωση που ο μισθωτής είναι αφερέγγυος, κατά της εταιρείας. Αντίθετα, το αίτημά τους καλύπτεται από την απευθείας εκποίηση του πάγιου στοιχείου που η ΕΕΣ κάνει χρήση (Σβάρνα,2018).

4^ο Χρηματοδότηση από τους δημόσιους φορείς

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο ιδιωτικός φορέας είναι αυτός που είναι υπεύθυνος τόσο για τον κίνδυνο του έργου όσο και για την εύρεση της χρηματοδότησης. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που ο Δημόσιος φορέας μπορεί να αναλάβει την χρηματοδότηση ενός έργου πχ στην περίπτωση των Τ.Ο.Τ. Η ΕΕΣ αποκτάει κάποια δικαιώματα σε ότι αφορά τα ακίνητα ή στο έργο τα οποία διαρκούν μέχρι και τη λήξη της σύμβασης σύμπραξης του έργου καθώς τα δικαιώματα θα μεταβιβαστούν και πάλι στο δημόσιο φορέα (Βενιέρης,2007).

Στο άρθρο 18 του Νομοθετήματος γίνεται αναφορά στα θέματα χρηματοδότησης. Συγκεκριμένα στη δεύτερη παράγραφο αναφέρεται η συμμετοχή των Δημοσίων φορέων στην εκμετάλλευση του αντικειμένου που ορίζει η Σύμβαση Σύμπραξης και πως θα πρέπει η Προκήρυξη να ορίζει με σαφές τρόπο την μορφή που η συμμετοχή του Δημοσίου θα πάρει.

8.2.3 Πλήρως ανταποδοτικά έργα

Η διαφορά τους με τις υπόλοιπες δύο περιπτώσεις είναι πως ο Ιδιώτης περιλαμβάνει και τη λειτουργία ή εκμετάλλευση του έργου ή της υπηρεσίας. Από τη στιγμή που επιβαρύνεται ο τελικός χρήστης το Κράτος δεν παρέχει χρηματοδότηση στην ΕΕΣ. Ο Ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τον κίνδυνο που υπάρχει για να εξοφλήσει τα δικά του κεφάλαια και γι' αυτό πρέπει να διευθετήσει διάφορα θέματα που συνδέονται με τη χρηματοδοτησιμότητά τους (bankability) (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Υπάρχουν οι εξής κατηγορίες:

- Πρακτορεία επιχειρηματικών απαιτήσεων (factoring)

Η λειτουργία των πρακτορείων προβλέπεται στο Νόμο 1905/1990 όπου εκεί συναντάμε και τον όρο “επιχειρηματικές απαιτήσεις”. Η χρηματοδότηση σε αυτή την περίπτωση πραγματοποιείται μέσα από την πώληση απαιτήσεων (τωρινών ή μελλοντικών) σε κάποια άλλη εταιρεία που ρευστοποιεί τις απαιτήσεις είτε χρηματοδοτεί και λαμβάνει τη θέση της πωλήτριας εταιρείας σε ότι αφορά τα δικαιώματα που έχει ο δανειστής (Βενιέρης,2007).

- Τιτλοποίηση απαιτήσεων (asset securitisation)

Η τιτλοποίηση των απαιτήσεων προβλέπεται στο Νόμο 3156/2003. Όταν κάποια εταιρεία μεταβιβάσει λόγω πώλησης των επιχειρηματικών απαιτήσεών της σε κάποια άλλη εταιρεία (στην περίπτωση των ΣΔΙΤ σε μια ΕΕΣ). Με αυτό τον τρόπο η ΕΕΣ καταβάλλει το χρηματικό ποσό ώστε να αποκτήσει τις απαιτήσεις και η εταιρεία που πουλά λαμβάνει σαν χρηματοδότηση τα κεφάλαια αυτά. Έτσι οι επενδυτές μπορούν και αποπληρώνονται αφού κερδίζουν την αξία των απαιτήσεων πριν αυτές γίνουν ληξιπρόθεσμες και ρευστοποιηθεί η χρηματοδότηση. Στη συνέχεια επειδή πρέπει να βρει τους πόρους που έδωσε για την αγορά των απαιτήσεων προχωράει στην έκδοση ομολογιών που διάφοροι επενδυτές μπορούν να αγοράσουν (Βενιέρης,2005). Ο Νόμος αναφέρει πως οι ομολογίες αυτές διατίθενται μέσα από ιδιωτική τοποθέτηση όπου κάποιοι μόνο επενδυτές μπορούν να έχουν στη διάθεσή τους αυτού του είδους τα ομόλογα (μέχρι εκατό πενήντα άτομα) (άρθρο 10). Ακόμα, η τιτλοποίηση των απαιτήσεων σε ότι αφορά τις ΣΔΙΤ έχει βοηθήσει τους επενδυτές να χρησιμοποιήσουν την κεφαλαιαγορά ώστε να βελτιωθεί η ρευστότητα των περιουσιακών τους στοιχείων (He,2019). Τέλος, η τιτλοποίηση των απαιτήσεων προσελκύει ιδιώτες για να επενδύσουν σε έργα ΣΔΙΤ ενώ σε

χώρες όπως η Κίνα η μέθοδος αυτή έχει ενθαρρυντικά αποτελέσματα (China Encourages Assets Securitization in PPP Infrastructure Projects,n.d).

- Τιτλοποίηση απαιτήσεων από ακίνητα (real estate securities)

Εδώ όπως και στην περίπτωση από πάνω ο Νόμος που ορίζει την τιτλοποίηση των απαιτήσεων από ακίνητα είναι ο Νόμος 3156/2003. Συγκεκριμένα στο άρθρο 11 αναφέρεται πως με τον όρο τιτλοποίηση απαιτήσεων από ακίνητα ορίζουμε την πώληση σε μια Εταιρεία Ειδικού Σκοπού την κυριότητα ή την επικαρπία που διαθέτει επί των ακινήτων με έγγραφη σύμβαση ενώ ταυτόχρονα εκδίδονται ομολογίες οι οποίες διατίθενται στο ποσό εκατό χιλιάδων ευρώ. Παρατηρούμε λοιπόν πως δεν υπάρχει κάποια ουσιαστική διαφορά με την τιτλοποίηση ακινήτων που αναφέρθηκε στην ανωτέρω παράγραφο. Η πιο βασική διαφορά αφορά την μεταβίβαση όπου στην πρώτη περίπτωση είναι απαιτήσεων ενώ στην προκειμένη περίπτωση ακινήτων. Ενώ μια ακόμη διαφορά αφορά τον οφειλέτη. Στην πρώτη περίπτωση στο άρθρο 10 παρατηρούμε πως υπάρχουν οφειλέτες ενώ στο άρθρο 11 έχουν αντικατασταθεί από την μεταβιβάζουσα εταιρεία (Βουρβουτσιώτη,2009).

- Αντίστροφη χρηματοδοτική μίσθωση (sale and lease back)

Σύμφωνα με την Αγγελή (2014) στην περίπτωση αυτή η ΕΕΣ παραχωρεί τα δικαιώματα που κατέχει, είτε αυτά είναι κινητά είτε ακίνητα, σε μια εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης και ως αντάλλαγμα παρέχει χρηματοδοτικά κεφάλαια.

- Αξιοποίηση κινητών και ακινήτων πραγμάτων εκ της διαδικασίας σύμπραξης

Σύμφωνα με την Αγγελή (2014) τα κεφαλαιουχικά αγαθά αξιοποιούνται αφού η περίοδος της σύμβασης έχει ολοκληρωθεί και τα μέρη που εμπλέκονται στη σύμπραξη έχουν αποκτήσει ή δημιουργήσει τα αγαθά.

- Αντίτιμο για τη χρήση του αντικειμένου της σύμπραξης

Σύμφωνα με την Αγγελή (2014) το αντάλλαγμα που λαμβάνει το Δημόσιο που προέρχεται από τρίτους (τελικούς χρήστες) που χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις/ υπηρεσίες που διαθέτει. Ακόμα πηγές χρηματοδότησης είναι οι πληρωμές διαθεσιμότητας της ΕΕΣ και το ποσό που λαμβάνει το Δημόσιο από την χρήση των εγκαταστάσεων.

- Εκχώρηση απαιτήσεων

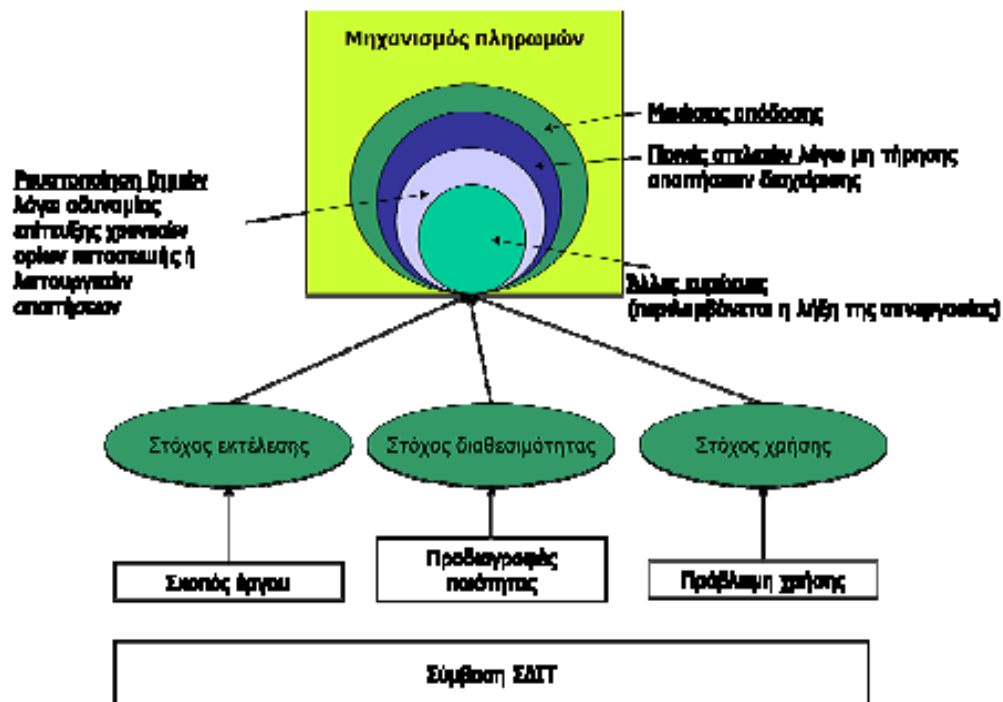
Στο Νόμο 3389/2005 το άρθρο 25 αναφέρεται στην εκχώρηση απαιτήσεων στις Συμβάσεις Σύμπραξης. Συγκεκριμένα αναφέρεται πως οι Συμβάσεις Σύμπραξης μπορούν να παραχωρούν είτε

ένα μέρος είτε το σύνολο των συμβατικών αξιώσεων που διαθέτουν από τη στιγμή που αυτές προσδιορίζονται σε πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα και είναι υπό την εποπτεία είτε κάποια Τράπεζας είτε κάποιας Ανεξάρτητης Αρχής που χρηματοδοτεί τη Σύμβαση Σύμπραξης ή συμβάλλονται σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η Αιτιολογική Έκθεση του σχεδίου Νόμου αναφέρει πως το άρθρο αυτό αντικατοπτρίζει το project finance που έχει αναφερθεί στην αρχή του κεφαλαίου (Βουλή των Ελλήνων,2005).

8.3 Πληρωμή

Υπάρχουν τρία κύρια στοιχεία που σχετίζονται με την πληρωμή. Είναι η διαθεσιμότητα που συνδέεται με τη δυνατότητα χρησιμοποίησης της υπηρεσίας ή της υποδομής, η ζήτηση που επιλαμβάνεται από το Δημόσιο και εάν ο Ιδιώτης αναλάβει ένα ποσοστό του κινδύνου που παρέχεται κατ' ελάχιστο μια εγγυημένη πληρωμή. Τέλος η ποιότητα όπου οι πληρωμές σχετίζονται με τα επίπεδα ποιότητας, την ανάπτυξη και εφαρμογή υψηλά ανεπτυγμένων συστημάτων και τεχνικών μέτρησης καθώς και την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

Σχήμα 7: Παρουσίαση του μηχανισμού πληρωμών



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα,2006

Από το παραπάνω σχεδιάγραμμα μπορεί κανείς να συμπεράνει πως για το Δημόσιο τομέα εξασφαλίζονται τα εξής:

- 1) Παρέχει διαβεβαίωση ότι οι υπηρεσίες που σχετίζονται με το έργο παρέχονται σύμφωνα με τις καθορισμένες προδιαγραφές με αποτέλεσμα μια συνεχή αλλά και προβλέψιμη εκροή ταμειακών ροών με το κατάλληλο ποσό μεταφοράς κινδύνου
- 2) Σύμφωνα με τις συμβατικές αρχές το Δημόσιο παρέχει ρήτρες μείωσης των πληρωμών σχετικά με την έλλειψη αποδοτικότητας, μη απόδοσης ή υπηρεσίες που δεν εμπίπτουν στους καθορισμένους περιορισμούς ποιότητας
- 3) Δίνει τη δυνατότητα να επιτευχθούν οι στόχοι κυρίως επιχειρηματικοί του έργου μέσα από τη σύνδεση που δημιουργείται ανάμεσα στις πληρωμές και με τη διαθεσιμότητα, αποδοτικότητα, χρήση και ποιότητα της υποδομής ή την υπηρεσίας

Ενώ για τον Ιδιωτικό τομέα

- 1) Διασφαλίζει πως θα τους χορηγηθούν τα απαραίτητα δάνεια από τις Τράπεζες
- 2) Παρόλου που θα έχει περιορισμένη οικονομική ευθύνη εξασφαλίζει το μεγαλύτερο δυνατό επίπεδο εσόδων (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα,2006).

8.4 Πηγές χρηματοδότησης

Οι πηγές χρηματοδότησης στην Ελλάδα προέρχονται είτε από το Δημόσιο είτε από κεφάλαια που ανήκουν σε ιδιώτες (κάτι που έχει αναφερθεί στα προηγούμενα κεφάλαια), Τράπεζες που δέχονται να δανείσουν προγράμματα χρηματοδότησης που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπως το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ), Νόμους και διάφορα χρηματοοικονομικά εργαλεία όπως το πρόγραμμα Jessica

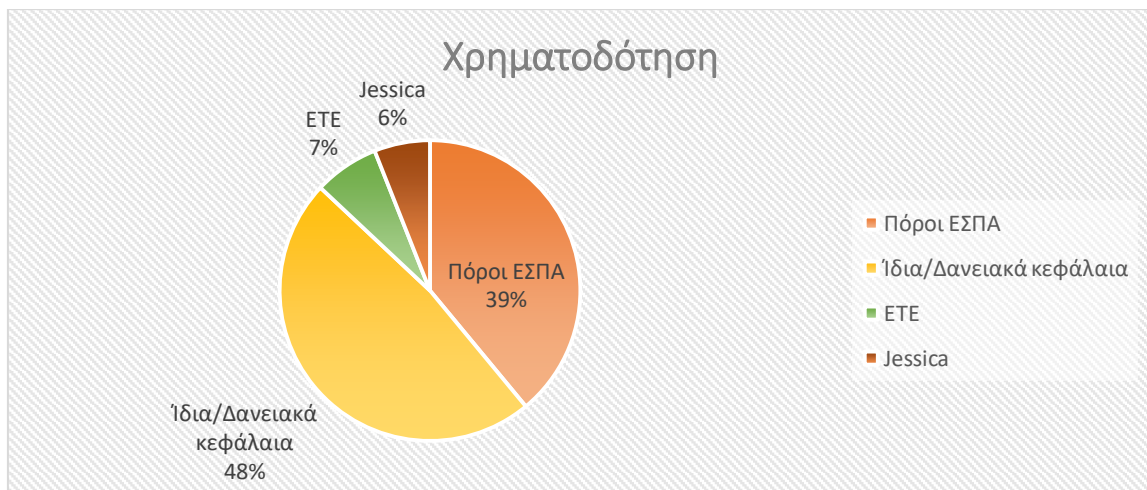
Σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το ΔΙΚΤΥΟ για τη Μεταρρύθμιση στην Ελλάδα και την Ευρώπη το συνολικό κόστος των επενδύσεων ΣΔΙΤ ανέρχεται σε 822 εκ. € από τα οποία 318 εκ. (39%) προέρχεται από το ΕΣΠΑ¹⁴ και 504.4 εκ. δηλαδή το 61% προέρχονται από ιδιωτική χρηματοδότηση η οποία κατανέμετε ως εξής:

- i. Ίδια ή κεφάλαια που έχει δανειστεί από Ελληνικές Τράπεζες 394 εκ.
- ii. EIB (European Investment Bank) 58 εκ.
- iii. Jessica 53 εκ. (Τζανιδάκης,2021).

Σε ότι αφορά τις Συμπράξεις θα πρέπει να συνάδουν με τους κανόνες που έχει ορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και αφορούν

- Τον τρόπο που λειτουργεί η εσωτερική αγορά
- Το Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης
- Την κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών
- Τους κανόνες του ανταγωνισμού στο επίπεδο στο οποίο ασκείται οικονομική δραστηριότητα από τις ΣΔΙΤ (European Union Commission,2009).

Διάγραμμα 13: Μείγμα χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ



Πηγή: Τζανιδάκης,2021

¹⁴ Είναι ένα εξαετές πρόγραμμα που αφορά την ανάπτυξη/ ένα ταμείο το οποίο χρηματοδοτεί μια χώρα ώστε να γίνουν έργα ή επιχειρήσεις από τους πόρους που διαθέτουν τόσο η Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και εθνικοί πόροι (Τι είναι ΕΣΠΑ,χη).

Σε ότι αφορά το πρόγραμμα ΕΣΠΑ έχει ενισχύσει τη χρηματοδότηση διαφόρων έργων πχ Ανάπτυξη Ευρωζωνικών υποδομών σε αγροτικές 'λευκές' περιοχές της Ελληνικής επικράτειας σε συνδυασμό με τον ανάδοχο (Μαντζούφας,2018). Όπως παρατηρούμε το Πρόγραμμα ΕΣΠΑ κατέχει ένα πολύ σημαντικό μέρος της ενίσχυσης της χρηματοδότησης σε ότι αφορά έργα ΣΔΙΤ ενώ σε κάποια έργα όπως μέρος από το οδικό έργο Έδεσσα – Θεσσαλονίκη είναι μέσα από το ΕΣΠΑ (Σε ΣΔΙΤ και ΕΣΠΑ εντάσσεται ο δρόμος Έδεσσα – Θεσσαλονίκη, 2021).

Ενώ το αρμόδιο Υπουργείο προσπάθησε να βελτιώσει τη διαδικασία μέσα από την οποία πραγματοποιείται η πληρωμή. Στην περίπτωση των ΣΔΙΤ η πληρωμή γίνεται σε ειδικό για το έργο λογαριασμό που αναγράφεται το όνομα του δικαιούχου (Ζήσιμος,2022). Συμπερασματικά το ΕΣΠΑ θεωρείται ως ένα απαραίτητο μέσο που μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη των ΣΔΙΤ και στην μείωση της εθνικής χρηματοδότησης ενώ παρατηρούμε πως ο συνδυασμός του με τα ΣΔΙΤ θα έχει θετικά αποτελέσματα.

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων είναι η Τράπεζα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που όλα τα κράτη συμμετέχουν στην χρηματοδότησή της (Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, χ.η).

Η ΕΤΕ κατέχει ένα σημαντικό ποσοστό σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση των έργων που πραγματοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ ενώ η αρχή που ακολουθείται είναι η αρχή της συμπληρωματικότητας. Το 2004 η Τράπεζα χρηματοδότησε, σε όλη την Ευρώπη, έργα ΣΔΙΤ αξίας 1,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το μεγαλύτερο ποσοστό δίνεται σε έργα που σχετίζονται με τις μεταφορές (85%) και στον τομέα της υγείας και της παιδείας (13%). Στην Ελλάδα μέχρι και το 2004 η ΕΤΕ (στον τομέα των μεταφορών) είχε χρηματοδοτήσει τη δημιουργία της γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου. Χαρακτηριστική είναι η δημιουργία ειδικής μονάδας που στόχος της είναι η παροχή συμβουλών και η μεταφορά τεχνογνωσίας ώστε να δημιουργηθούν σχήματα ΣΔΙΤ (Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων,2004).

Για να μπορέσει να χρηματοδοτήσει ένα έργο η ΕΤΕ θα πρέπει αυτό να χαρακτηρίζεται από οικονομική ευρωστία, να είναι οικονομικά και τεχνικά βιώσιμο, να συμμορφώνεται στις περιβαλλοντικές προδιαγραφές και να είναι μέρος των αντικειμένων πρόσκλησης υποβολής προσφορών σύμφωνα με την ΕΕ. Η Τράπεζα μπορεί να χορηγήσει είτε δάνεια κατά είδος είτε κατά χώρα ενώ η διάρκειά τους αποπληρωμής τους είναι από 25 έως 30 χρόνια. Η ΕΟΚΕ ανέφερε πως

το ποσοστό της χρηματοδότησης της ΕΤΕ είναι από το 1/6 μέχρι και το μισό του συνολικού κόστους. Είναι προτιμότερο ο διάλογος ανάμεσα στην δημόσια αρχή και την ΕΤΕ να ξεκινήσει νωρίς ώστε να βρεθούν τα πλέον αρμόδια έργα που θα επικεντρώνονται σε τομείς ενδιαφέροντος όπως διευρωπαϊκά δίκτυα, εκπαίδευση, υγεία και στην περιφερειακή ανάπτυξη. Συνεπώς οι ΣΔΙΤ έχουν αυξημένες απαιτήσεις σε τομείς όπως η αξιολόγηση, διάρθρωση και η διαπραγμάτευση. Από τις βασικές προϋποθέσεις για τη σύναψη συμβάσεων είναι να υπάρχουν αρμόζουσες συνθήκες ανταγωνισμού. Υπάρχουν περιπτώσεις που η διαδικασία υποβολής των προσφορών είναι περίπλοκη ενώ σε άλλες η διαδικασία των διαπραγματεύσεων είναι χρονοβόρα και δαπανηρή. Σε ότι αφορά τα έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί μέσα από την ΕΤΕ θεωρούνται αποδοτικά. Τέλος, η μεγάλη διάρκεια που έχουν τα δάνεια σε συνδυασμό με την περίοδο χάριτος που παρέχει δίνει τη δυνατότητα να δημιουργηθούν μεγάλα έργα υποδομής λόγω της οικονομικής ζωής των έργων που είναι μεγάλη ενώ ο συμβουλευτικός ρόλος που κατέχει η Τράπεζα έχει βοηθήσει πολλούς Δημόσιους φορείς (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,2005).

Πίνακας 7:Τα έργα ανά χρονολογική σειρά που έχει χρηματοδοτήσει στην Ελλάδα είναι:

| Έτος | Έργο | Κατηγορία έργου | Χρηματοδότης σε € |
|------|---|---------------------------|-------------------|
| 1996 | Αυτοκινητόδρομος 1: Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι | Μεταφορά | 1027 |
| 1996 | Αυτοκινητόδρομος 2: Εγνατία Οδός | Μεταφορά | 999 |
| 2000 | Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου | Μεταφορά | 370 |
| 2006 | Υποθαλάσσια σήραγγα Θεσσαλονίκης | Μεταφορά | 152 |
| 2007 | Αυτοκινητόδρομος Α7 Τρίπολη - Καλαμάτα | Μεταφορά | 150 |
| 2008 | Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα | Μεταφορά | 200 |
| 2009 | Ελληνική Πυροσβεστική υπηρεσία | Δημόσια τάξη και ασφάλεια | 9 |
| 2014 | Σχολεία στην Αττική (1 και 2) | Παιδεία | 36 |
| 2015 | Διαχείριση αποβλήτων στην Δυτική Μακεδονία | Περιβάλλον | 13 |
| 2017 | Ελληνικά Περιφερειακά Αεροδρόμια | Μεταφορά | 280 |
| 2019 | Νέο διεθνές αεροδρόμιο στο Καστέλι | Μεταφορά | 180 |

Πηγή: European PPP Expertise Center,2021

Τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η ΕΤΕ είναι:

- * Μπορεί να χορηγεί κεφάλαια όπου ο δανεισμός είναι μακροχρόνιος
- * Τα επιτόκια και τα προϊόντα που προσφέρει είναι ανταγωνιστικά
- * Είναι ο μοναδικός δανειστής χωρίς να συμβάλλουν οι τράπεζες
- * Το σχήμα της είναι ευέλικτο
- * Διαθέτει μεγάλη γνώση πάνω στις Ευρωπαϊκές συνθήκες
- * Αποτελεί καταλύτη για άλλους δανειστές

Τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει είναι δύο και συγκεκριμένα πως μέχρι να αναδειχτεί ο προσωρινός ανάδοχος η ΕΤΕ δεν δεσμεύεται και πως απαιτεί να υπάρχουν εγγυήσεις στα δάνεια που παρέχουν μέχρι να ολοκληρωθεί το έργο.

Οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί επειδή υπάρχουν αποτυχίες σε ότι αφορά το Project Finance ζητούν τα εξής:

- ✓ Το νομικό καθεστώς που υπάρχει πρέπει να είναι καθαρό
- ✓ Η πολιτική κατανομή των κινδύνων να είναι ξεκάθαρη
- ✓ Κατέχει το δικαίωμα υποκατάστασης του Παραχωρησιούχου
- ✓ Υπάρχει κατ' αποκοπή του τιμήματος χωρίς να υπάρχει αναθεώρηση
- ✓ Ο χρόνος εκτέλεσης του έργου θα πρέπει να έχει καθοριστεί
- ✓ Οι μετοχές που κατέχει ο Παραχωρησιούχος μπορεί να ενεχυροποιηθούν
- ✓ Θα πρέπει να υπάρχουν τόσο εγγυήσεις όσο και εγγυητικές επιστολές
- ✓ Να υπάρχουν ποινικές ρήτρες
- ✓ Να είναι σε αναμονή (stand by equity) το μετοχικό κεφάλαιο
- ✓ Τα δάνεια να είναι σε αναμονή (stand by loans)
- ✓ Να χρησιμοποιείται ένας ανεξάρτητος μηχανικός
- ✓ Να υπάρχει απευθείας σύμβαση με τον κατασκευαστή
- ✓ Να υπάρχει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη (Γιάνναρος,2005).

Άλλες πηγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που μπορούν να χρηματοδοτήσουν προγράμματα ΣΔΙΤ είναι:

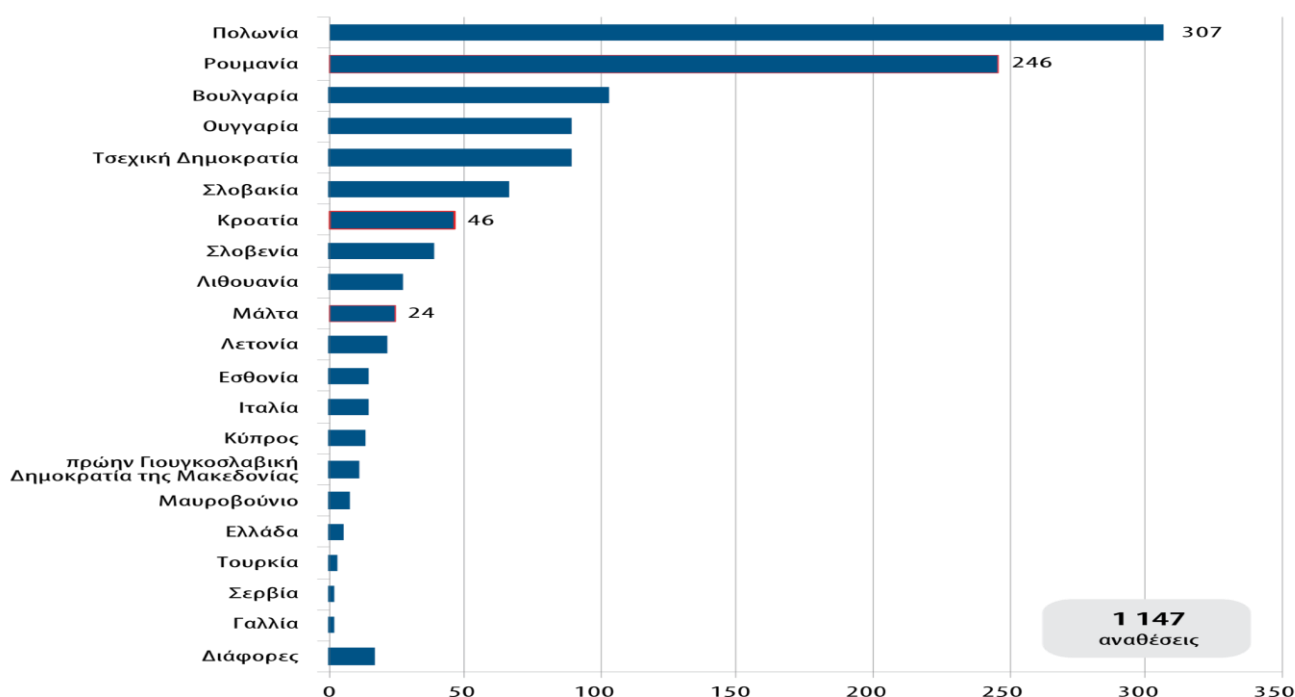
1) Η πρωτοβουλία Jasper (Joint Assistance to Support Projects in European Regions)

Πρόκειται για μια συνεργασία (από το 2006) ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την ΕΤΕ με στόχο την παροχή βοήθειας σε συνολικά 12 Κράτη μέλη. Στόχος της πρωτοβουλίας είναι να παρέχεται δωρεάν βοήθεια ώστε να πραγματοποιούνται έργα τα οποία θα συγχρηματοδοτηθούν από την ΕΕ και συγκεκριμένα όπως αναφέρει το μνημόνιο συνεννόησης ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την ΕΤΕ την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ) και στον Τραπεζικό όμιλο KfW Bankengruppe. Τα έργα αυτά θα συγχρηματοδοτούνται από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής. Η συνδρομή για την Ελλάδα ξεκίνησε το 2013.

Τα καθήκοντα που έχει αναφέρονται και ως αναθέσεις και συνολικά είναι τέσσερις:

- Υποστήριξη σε έργα
- Παροχή οριζόντιας υποστήριξης δηλαδή συμβουλές προς τις αρχές των κρατών μελών
- Μέτρα που σχετίζονται με την ανάπτυξη ικανοτήτων μέσα από μαθήματα που στόχος τους είναι να επιμορφώσουν
- Λειτουργίες αξιολόγησης όπως ανεξάρτητες αξιολογήσεις της ποιότητας και αξιολογήσεις μετά την υποβολή (Ευρωπαϊκό Ελεκτικό Συνέδριο, 2018).

Διάγραμμα 14: Αναθέσεις Jasper ανά κράτος μέλος



Στην Ελλάδα στο έργο Διαχείριση Απορριμμάτων Πελοποννήσου συμμετείχαν σε τηλεδιάσκεψη μια ομάδα από την πρωτοβουλία Jasper ώστε να γίνει επανυποβολή του σχετικού φακέλου (Νέα πνοής στο ΣΔΙΤ απορριμμάτων Πελοποννήσου - Εξετάζεται η επανυποβολή του φακέλου στην Ε.Ε,2020).

2) Η πρωτοβουλία Jessica – Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas

Η πρωτοβουλία αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ), την ΕΤΕ σε συνεργασία με τη Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB). Μέσα από την πρωτοβουλία αυτή δίνεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν ένα τμήμα από τις μη επιστρεπτέες επιχορηγήσεις που η ΕΕ τους παρέχει ώστε να επενδύουν, υπό τη μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, σε έργα που υπάγονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων ώστε να προαχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη. Θα πρέπει να τονιστεί πως η πρωτοβουλία Jessica είναι ένας νέος τρόπος ώστε να αξιοποιηθούν οι επιχορηγήσεις που παρέχουν τα διαρθρωτικά ταμεία για τα σχέδια αστικής ανάπλασης (Jessica,χ.η).

Τα οφέλη που προσφέρει η πρωτοβουλία Jessica είναι:

✓ Ανακύκλωση των πόρων

Από τη στιγμή που οι πόροι έχουν επενδυθεί από τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης (ΤΑΑ) σε ήδη επιλεγμένες δαπάνες έργων πριν το τέλος του 2015 οι επιστροφές και τα έσοδα που προκύπτουν από αυτή την επένδυση είτε μπορούν να παρακρατήσουν από τα ΤΑΑ είτε να δοθούν πίσω στις Διαχειριστικές Αρχές ώστε να επενδυθούν ξανά. Ακόμα όσα κράτη – μέλη θεωρούν πως μπορούν να μειωθούν οι κοινοτικές επιχορηγήσεις τους μπορούν να χρησιμοποιήσουν το πρόγραμμα αυτό.

✓ Μόχλευση

Η πρωτοβουλία μπορεί να παρακινήσει τον Ιδιωτικό τομέα να συμμετέχει τόσο μέσα από επιπλέον επενδύσεις όσο και με την τεχνογνωσία που κατέχει. Μπορούν ακόμα άλλα κράτη μέλη να χρηματοδοτούν έργα οικείου κράτους μέλους ενώ δίνεται η δυνατότητα στις μη επιστρεπτέες επιχορηγήσεις να γίνουν επιστρεπτέες χρηματοδοτήσεις όμως αυτές δεν μπορούν να επιστραφούν στην Επιτροπή και δεν λογίζονται σαν δημόσιο χρέος.

✓ Ευελιξία

Η ευέλικτη προσέγγιση που προσφέρει το Jessica του δίνει την ικανότητα να επεκταθεί στο εύρος των επιλέξιμων δαπανών και επειδή δίνεται η δυνατότητα στους πόρους του να χρησιμοποιούνται για επενδύσεις μέσα από ίδια κεφάλαια, δάνεια ή εγγυήσεις.

✓ Τεχνογνωσία και δημιουργικότητα

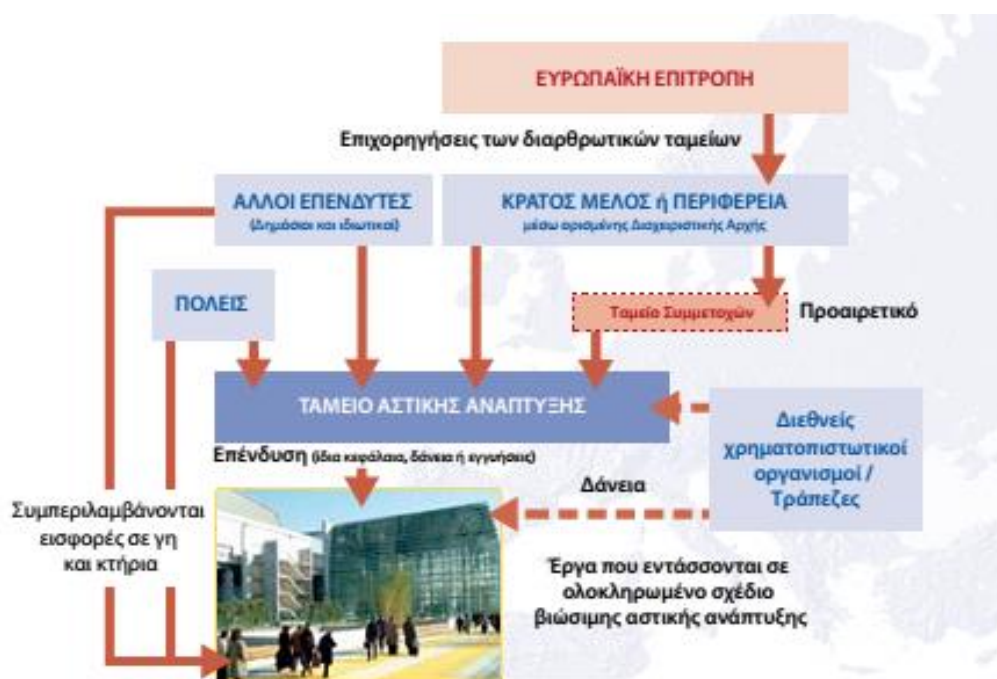
Αυτοί που μπορούν να αξιοποιήσουν την εμπειρία που παρέχει ο τραπεζικός και ο ιδιωτικός τομέας είναι τα κράτη μέλη, οι διαχειριστικές αρχές και οι πόλεις. Σε αστικές περιοχές μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό όργανο για την αγορά των επενδύσεων και με αυτό τον τρόπο να συμπληρώσει είτε άλλες πρωτοβουλίες είτε πηγές χρηματοδότησης που ίσως υπάρχουν στα κράτη μέλη. Βέβαια από τη στιγμή που συμμετέχει ο ιδιωτικός τομέας οι κανόνες που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις πρέπει να υφίστανται (European Investment Bank,2008).

Σε ότι αφορά στον τρόπο που πραγματοποιείται η επιλεξιμότητα των δαπανών των έργων είναι όμοιοι με αυτούς που ισχύουν για τα διαθρωπικά ταμεία με την προϋπόθεση πως τα έργα που θα υποστηρίξει η πρωτοβουλία εντάσσεται σε ολοκληρωμένα και βιώσιμα σχέδια αστικής ανάπτυξης. Τα σχέδια αυτά αποτελούνται από ένα σύστημα που περιλαμβάνει αλληλένδετες ενέργειες που αποβλέπει στην επίτευξη της μακροχρόνιας βελτίωσης της οικονομίας, της κοινωνίας και των περιβαλλοντικών συνθηκών σε μια πόλη είτε σε μέρος της πόλης (Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας,2010).

Οι τομείς μέσα από τους οποίους μπορούν να αντλήσουν πόρους για τη χρηματοδότησή τους από το πρόγραμμα Jessica είναι:

- I. Αστικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, της ύδρευσης και αποχέτευσης, της ενέργειας κ.λπ.
- II. Χώροι της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, για τουρισμό ή άλλες αειφόρους χρήσεις.
- III. Επαναξιοποίηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων, συμπεριλαμβανομένης της αποξήλωσης εγκαταστάσεων και της εξυγίανσης.
- IV. Χώροι γραφείων για μικρομεσαίες επιχειρήσεις και για τους τομείς της πληροφορικής και/ή της έρευνας και ανάπτυξης.
- V. Πανεπιστημιακά κτίρια, συμπεριλαμβανομένων ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων εγκαταστάσεων. Ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης (Υπουργείο Οικονομικών,2012:3).

Εικόνα 2: Πώς διοχετεύονται οι πόροι της πρωτοβουλίας Jessica



Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών, 2012:3

Θα πρέπει να υπάρχει ένα επιχειρηματικό σχέδιο το οποίο κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνει:

- A. Την βιωσιμότητα του έργου και την ικανότητα να δημιουργεί έσοδα που μπορούν να εξοφλήσουν το έργο που θα έχει δημιουργηθεί από το Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης (ΤΑΑ) και την τράπεζα που συνεργάζεται με την αντίστοιχη περιφέρεια. Θα πρέπει το σύνολο των ταμειακών ροών να είναι θετικό.
- B. Κάποια κοινωνικά οφέλη που θα λαμβάνουν οι τοπικές κοινωνίες από την εκπλήρωση του έργου.
- C. Την επιλεξιμότητα των δαπανών όπως αναγράφεται στο Εθνικό κανονιστικό πλαίσιο και στα διαρθρωτικά ταμεία.
- D. Τον τρόπο με τον οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι του άξονα προτεραιότητας του Επιχειρησιακού προγράμματος από το οποίο χρηματοδοτείται
- E. Ότι το έργο δε μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς την βοήθεια που παρέχει το Jessica (Τράπεζα Πειραιώς, 2012).

Θεσμικό πλαίσιο (ΕΕ και Ελλάδα)

Στην ΕΕ

- Κανονισμός ΕΕ αριθμός 832/2010 για τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμού 1828/2006 της Επιτροπής σχετικά με τη θέσπιση κανόνων που αφορούν την εφαρμογή του Κανονισμού 1083/2006 του Συμβουλίου περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1080/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Κανονισμός με αριθμό 284/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ 1083/2006 που αφορά το καθορισμό των γενικών διατάξεων που αφορούν το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής.
- Κανονισμός (ΕΚ) με αριθμό 397/2009 τόσο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσο και του Συμβουλίου σχετικά με τη τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) με αριθμό 1080/2006 που αφορά το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 846/2009 της Επιτροπής που σχετίζεται με την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) με αριθμό 1828/2006 ο οποίος αφορά τη θέσπιση κανόνων που αφορούν την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) με αριθμό 1083/2006 του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό των γενικών διατάξεων που αφορούν τα εξής Ταμεία, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής του Κανονισμού με αριθμό 1080/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Κανονισμός (ΕΚ) 1080/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και για τη κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ.1783/1999
- Κανονισμός (ΕΚ) 1083/2006 του Συμβουλίου περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1260/1999
- Κανονισμός (ΕΚ) 1028/2006 της Επιτροπής για τη θέσπιση κανόνων σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου περί καθορισμού

γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής και του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1080/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

- Κοινή Υπουργική Απόφαση 35996/ ΕΥΣ 5362 (ΦΕΚ Β 1388/3.9.2010) Σύσταση Ταμείου Χαρτοφυλακίου (Κεφαλαίου) με την επωνυμία «Ταμείο Κεφαλαίου JESSICA»
- Κοινή Υπουργική Απόφαση 44915/ΕΥΣ 6091, τροποποίηση της με αριθμ. 35996/ΕΥΣ 5362/3-09-2010 (ΦΕΚ 1388/Β) Κοινής Υπουργικής Απόφασης περί Σύστασης Ταμείου Χαρτοφυλακίου (Κεφαλαίου) με την επωνυμία «Ταμείο Κεφαλαίου JESSICA»

Στην Ελλάδα

- Τον Ιούλιο του 2010 υπογράφει σύμβαση χρηματοδότησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΕΤΕ για τη σύσταση Ταμείου Χαρτοφυλακίου JESSICA Ελλάδας ως διακριτής χρηματοδοτικής μονάδας εντός της ΕΤΕ.
- Με τη ΚΥΑ 35996/ΕΥΣ 5362 (ΦΕΚ Β 1388/3.9.2010) των Υπουργών Οικονομικών – Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και τη τροποποίηση αυτής από τη ΚΥΑ 44915/ΕΥΣ 6091 (ΦΕΚ Β 1607/4.10.2010) δημιουργήθηκε Ταμείο Χαρτοφυλακίου (Κεφαλαίου) με την επωνυμία «Ταμείο Κεφαλαίου JESSICA » το οποίο μπορεί να επενδύει σε περισσότερα από ένα ΤΑΑ που χρηματοδοτούν έργα που περιλαμβάνονται σε Ολοκληρωμένα Σχέδια Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης με διαφορετικές μορφές χρηματοδότησης πχ δάνεια
- Το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κατέβαλε ώστε να δημιουργηθεί το Ταμείο Χαρτοφυλακίου JESSICA στο ΕΤΕ 258 εκατομμύρια ευρώ προς τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα ¹⁵
- Το Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης του Επιχειρησιακού Προγράμματος Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη (ΕΠΠΕΡΑΑ) καταβλήθηκαν 10 εκατομμύρια ευρώ από τον Άξονα Προτεραιότητας 6 που αφορά την Προστασία του Ατμοσφαιρικού Περιβάλλοντος και την Αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής

¹⁵ Περιφέρειες Αττικής, Δυτικής Ελλάδας, Ιονίων Νήσων
Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, Βορείου Αιγαίου, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου
Περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου
Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας
Περιφέρεια Κρήτης (Υποβολή Αίτησης,χ.η)

- Η ΕΤΕ πραγματοποίησε Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος ώστε να επιλεγούν οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί οι οποίοι θα λειτουργήσουν ως Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης στη χώρα μας (Εθνική Τράπεζα,2012).

Οι επενδύσεις που γίνονται στην Ελλάδα πραγματοποιούνται με τη συμβολή του Ταμείου Χρηματοφυλακίου Jessica και ταμείων που έχουν δημιουργηθεί μετά από διαγωνισμό (Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης; Jessica,χ.η).

Έργα στην χώρα μας που έχουν ολοκληρωθεί μέσα από την πρωτοβουλία JESSICA είναι η Τηλεματική Αστικών Συγκοινωνιών (4 εκατομμυρίων ευρώ), οι δεκατέσσερις (14) σχολικές μονάδες στην Αττική (19,1 εκατομμυρίων ευρώ), οι δέκα (10) σχολικές μονάδες στην Αττική (16,7 εκατομμυρίων ευρώ) και το Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης Απορριμμάτων Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (12,7 εκατομμυρίων ευρώ) (Μαντζούφας, 2014).

3) Η πρωτοβουλία Jeremie (Joint European Resources for Small and Medium- sized Enterprises)

Η πρωτοβουλία Jeremie δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τμήμα από τις ενισχύσεις που τους παρέχονται μέσα από τα διαρθρωτικά ταμεία που έχει η ΕΕ ώστε να χρηματοδοτεί μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) μέσα από το Ταμείο Χαρτοφυλακίου δηλαδή από ένα ταμείο το οποίο αποτελείται από ανακυκλωμένες πιστώσεις. Η πρωτοβουλία ξεκίνησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων και ανήκει στον Όμιλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΠΑΝΕΚ – ΕΣΠΑ 2014-2020 – Ταμείο Κεφαλαίου JEREMIE, 2008).

Το εργαλείο αυτό δεν παρέχει επιχορηγήσεις στις μικρές – μεσαίες επιχειρήσεις. Οι ενδιαμέσος οργανισμός παρέχει στους τελικούς δικαιούχους δηλαδή στις επιχειρήσεις αυτές δάνεια και συμμετοχές στο μετοχικό κεφάλαιο (European Investment Bank,2012). Στην Ελλάδα η συμφωνία σχετικά με τη συνεργασία ανάμεσα στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων και το Υπουργείο Οικονομικών ξεκίνησε το 2006 (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και Υπουργείο Ανάπτυξης, 2008) ενώ η χώρα μας έχει λάβει ένα από τα μεγαλύτερα ποσά (250 εκατομμύρια ευρώ) (European Investment Bank,2012). Τέλος, οι ΣΔΙΤ μπορούν να χρηματοδοτηθούν και από το εργαλείο Jeremie (Δήμος Δράμας,2021).

Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

Το Δημόσιο μπορεί σε περιπτώσεις που αφορούν δημόσιες υποδομές να χρηματοδοτήσει έργα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Αγγέλη,2014). Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

χρηματοδοτεί έργα που θα εκσυγχρονίσουν τη χώρα και θα αυξήσουν το ιδιωτικό και δημόσιο κεφάλαιο. Χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:

A) στο Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων που αφορά έργα που πηγές χρηματοδοτήσεως είναι εθνικοί πόροι

B) στο Συγχρηματοδοτούμενο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων όπου τα έργα σε αυτήν τη κατηγορία χρηματοδοτούνται από τους πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων Οργανισμών αλλά και εθνικούς πόρους (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) – Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και ΕΣΠΑ,χ.η)

Εγγυήσεις δανείων

Το Δημόσιο χορηγεί στον Ιδιώτη που έχει αναλάβει το έργο εγγυήσεις που μπορεί να έχουν διάφορες μορφές με σκοπό το έργο να ολοκληρωθεί με επιτυχία (Αγγέλη,2014)

Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Σκοπός της πολιτικής ΔΕΔ-Μ είναι η εξασφάλιση πως οι μεταφορές εκτελούνται αποτελεσματικά και παρακολουθούν τις εξελίξεις που πραγματοποιούνται στους τομείς της ενέργειας, της υποδομής και των οχημάτων. Οι στόχοι που έχουν τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση συμβαδίζουν με την πολιτική των ΔΕΔ-Μ (Commission of the European Communities,2009). Τα ΔΕΔ-Μ είναι ένα σύνολο από οδικά, σιδηροδρομικά, αεροπορικά και πλωτά δίκτυα όπου περιλαμβάνεται τόσο το κεντρικό όσο και το εκτεταμένο δίκτυο και θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί αντίστοιχα το 2030 και το 2050 (European Court of Auditors,2018). Χρηματοδότηση μπορεί ακόμα να παρθεί από το 7^ο (έβδομο) πρόγραμμα πλαισίου σχετικά με την έρευνα και την κοινή τεχνική πρωτοβουλία (ΚΤΠ) αλλά και από μηχανισμούς οι οποίοι αφορούν την καινοτομία όπως: η χρηματοδοτική διευκόλυνση καταμερισμού του κινδύνου (RSFF) και το πρόγραμμα για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία (CIP) (Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ΕΟΚΕ,2010).

8.5 ΣΔΙΤ και οικονομική κρίση

Η οικονομική κρίση δημιούργησε προβλήματα στην πρόσβαση στη χρηματοδότηση κάτι που παρατηρείται στις τράπεζες όπου πλέον προτιμούν να απομακρύνονται από τα μακροπρόθεσμα δάνεια και από τα δάνεια που έχουν μικρότερη διάρκεια μέχρι τη λήξη τους. Κάποιες τράπεζες δεν μπορούσαν λόγω του περιορισμού που υπήρχε στα διαθέσιμα κεφάλαια να υπογράψουν

συμβόλαια με μεγάλη διάρκεια και γι' αυτό μπορούν να εξασφαλίσουν δάνεια για μικρή διάρκεια (Burger et al.,2009).

Η οικονομική κρίση ξεκίνησε το 2008 λόγω της κατάρρευσης της τράπεζας επενδύσεων Lehman Brothers όπου μια από τις χώρες που επηρεάστηκε ήταν και η χώρα μας με αποτέλεσμα να επιβληθεί μια πολιτική λιτότητας και διάφορες μεταρρυθμίσεις (Γεωργακόπουλος,2018). Από τους κλάδους που επηρεάστηκαν περισσότερο από την κρίση είναι ο κατασκευαστικός τομέας¹⁶ (Κατασκευές:Ο κλάδος που ισοπέδωσε η οικονομική κρίση,2015).

Το 2009, περίοδο κατά την οποία είχε ήδη ξεκινήσει η οικονομική κρίση, τόσο οι διαγωνισμοί για έργα ΣΔΙΤ όσο και οι υποψήφιοι κοινοπραξίες ζητούσαν παραπάνω χρόνο ώστε να δώσουν τις προσφορές. Το Δημόσιο εκείνη την περίοδο μελετούσε τρόπους ώστε να ξεπεράσει τα προβλήματα που υπήρχαν (Η κρίση επιβραδύνει την υλοποίηση των ΣΔΙΤ,2009). Το 2009 ο τότε πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής José Manuel Barroso ανέφερε πως με την έξοδο την Ευρώπης από την οικονομική κρίση οι ΣΔΙΤ θα αποτελέσουν σημαντικό παράγοντα στην εύρεση εργασίας σε άτομα που διαθέτουν συγκεκριμένα προσόντα και μέσα από στρατηγικές εξόδου και να επέλθει η ισορροπία των δημόσιων οικονομικών. Οι επενδύσεις που μπορούν να τονώσουν οι ΣΔΙΤ αφορούν την υγεία, την εκπαίδευση και τις μεταφορές. Τα δημόσια οικονομικά σε πολλές χώρες πιάστηκαν και αυτό δημιούργησε πολλά προβλήματα με ένα από αυτά να είναι η μη ανάπτυξη καινούργιων και σημαντικών υποδομών (European Commission,2009).

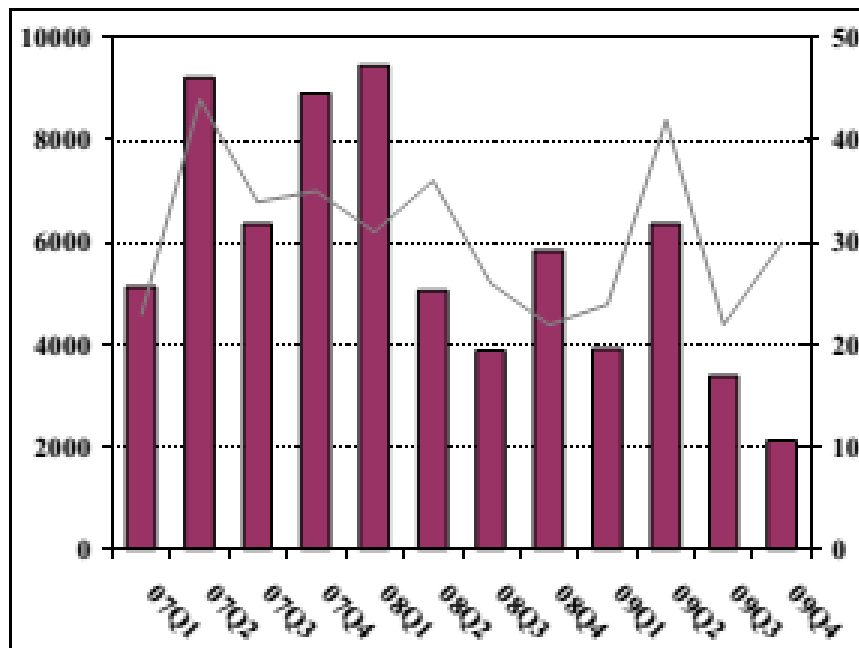
Συνεπώς η χρηματοδότηση ήταν περιορισμένη λόγω της οικονομικής κρίσης και γι' αυτό το πιστωτικό κόστος ήταν αυξημένο, οι προθεσμίες για την εξόφληση των δανείων είχαν μειωθεί ώστε να μειωθεί και η διάρκεια της πίστωσης και η έλλειψη χρηματοδότησης σε ότι αφορά την αρχή της διαδικασίας ανάθεσης των υπηρεσιών που σχετίζονται με το δημόσιο. Θεσπίστηκε ένα προσωρινό κοινοτικό πλαίσιο που αφορά τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης καθώς η δημιουργία ενός έργου ή μιας υπηρεσίας ΣΔΙΤ απαιτεί οικονομικά κεφάλαια, ο δημόσιος τομέας να έχει ειδική κατάρτιση και να αποτελείται από έμπειρους γνώστες των θεμάτων που αφορούν τις ΣΔΙΤ, οι χρηματοπιστωτικές ρυθμίσεις που υπάρχουν είναι περίπλοκες. Τέλος, η δέσμευση της κυβέρνησης είναι μακροπρόθεσμη (Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ΕΟΚΕ,2010). Το 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην προσπάθειά της να ανακάμψει η οικονομία υλοποίησε πέντε ειδικές ενέργειες ώστε να αρχίσουν εκ νέου τα έργα ΣΔΙΤ. Συγκεκριμένα προβλέπει την δημιουργία ομάδας όπου θα ανταλλάζονται οι απόψεις μέσα από διάλογο με τους εμπλεκόμενους φορείς σε θέματα ΣΔΙΤ. Θα υπάρχει αύξηση των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων μέσα από Ευρωπαϊκούς

¹⁶ Με τον όρο κατασκευαστικός κλάδος νοείται η οικοδομική δραστηριότητα και τα δημόσια έργα.

μηχανισμούς και θα δημιουργηθούν ειδικοί μηχανισμοί, με την προϋπόθεση πως η χρηματοδότηση του έργου/ υπηρεσία θα γίνει με Ευρωπαϊκούς πόρους θα πρέπει να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι διαχείρισης τόσο του ιδιώτη όσο και του δημοσίου τομέα και να προωθηθεί η καινοτομία. Με αυτό τον τρόπο η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να συμμετάσχει σε ιδιωτικού δικαίου ενώσεις και να προβαίνει απευθείας σε επενδύσεις έργων. Ακόμα υπήρχε πρόταση για νέο νομοθετικό πλαίσιο που να αφορά τις ΣΔΙΤ. Πριν το τέλος του 2011 η Επιτροπή θα αξιολογούσε κάποια επιπλέον μέτρα τα οποία αφορούν στην επέκταση του πεδίου όπου εφαρμόζονται τα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά μέσα, να διενεργηθεί αξιολόγηση στον αντίκτυπο που υπάρχει σε ότι αφορά την πρωτοβουλία παραχώρησης υπηρεσιών, να βελτιωθούν λογιστικές πρακτικές, να διαδοθούν ειδικές γνώσεις και εμπειρία και τέλος να προωθηθεί η τεχνολογία της πληροφορίας (Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ΕΟΚΕ,2010).

Η μείωση των ΣΔΙΤ λόγω της κρίσης ακολούθησε μια εξαιρετικά απότομη αύξηση στη διενέργεια έργων ΣΔΙΤ. Ο αριθμός έργων ΣΔΙΤ την περίοδο αυτή ήταν ίδιος με αυτόν του 2004 (Karpeler and Nemoz,2010).

Σχήμα 8: Η αξία των έργων ΣΔΙΤ ανάλογα με την αξία τους



Πηγή: Karpeler and Nemoz, 2010

8.5.1 Επιπτώσεις στην Ευρώπη

Μέσα σε δύο χρόνια (2007 – 2009) από 136 έργα ΣΔΙΤ ολοκληρώθηκαν 118 ενώ και η αξία τους μειώθηκε από 29,6 δισεκατομμύρια ευρώ σε 15,7 δισεκατομμύρια Ευρώ. Στο Ηνωμένο Βασίλειο από 60 έργα με συνολική αξία 8,4 δισεκατομμύρια λίρες Αγγλίας πραγματοποιήθηκαν 25 έργα με την αξία τους να αγγίζει το ποσό των 1,6 δισεκατομμυρίων λιρών Αγγλίας (Loxley,2012).

8.6 Οικονομική Αποδοτικότητα (Value for money)

Ο Sermento (2010) θεωρεί πως στον ορισμό της οικονομικής αποδοτικότητας θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η ποιότητα της υπηρεσίας και όχι μόνο η σχέση ανάμεσα στο κόστος και στο αποτέλεσμα. Στην πραγματικότητα η σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην ποιότητα και στην τιμή είναι η λιγότερο δαπανηρή επιλογή για την απόδοση και την ποιότητα των υπηρεσιών. Τέλος, ο Shaoul (2005) θεωρεί πως η οικονομική αποδοτικότητα συνδέεται με τα τρία «Ε» όπως αναφέρει την οικονομία (economy) αποδοτικότητα (efficiency) και αποτελεσματικότητα (effectiveness). Παρόλο που οι αναθέτουσες αρχές προσπαθούν να διαλέξουν προσφορές που έχουν χαμηλή οικονομική συμμετοχή σε ότι αφορά τις καθαρές τρέχουσες τιμές που θα υπάρχουν σε ολόκληρο το χρονικό διάστημα που διαρκεί η σύμβαση είναι γνωστό πως η οικονομική αποδοτικότητα εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως την τιμή, την ποιότητα και την έκταση των μεταβιβαζόμενων κινδύνων. Πολλές φορές το ότι ένα έργο έχει χαμηλή τιμή δεν συνιστά και μεγάλη αποδοτικότητα. Συνήθως ο τρόπος με τον οποίο καθορίζεται η οικονομική αποδοτικότητα είναι με τη σύγκριση των υποβαλλόμενων προσφορών και κατά συνέπεια να βρεθεί η πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά. Ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται η σύγκριση αυτή από το Δημόσιο Τομέα είναι μέσα από τη θεωρητική συγκριτική κοστολόγηση (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Οι ΣΔΙΤ μπορούν να βελτιώσουν την οικονομική αποδοτικότητα σε ότι αφορά τους πόρους του Δημόσιου τομέα μέσα από την παροχή υπηρεσιών με:

- την καλύτερη κατανομή των κινδύνων με την ανάληψή τους από τα μέρη εκείνα (Δημόσιος και Ιδιωτικός τομέας) που είναι σε θέση να τους διαχειριστούν καλύτερα

- ισχυρότερα κίνητρα δράσης καθώς οι μελλοντικές πληρωμές του έργου συνδέονται άμεσα με την απόδοση του Ιδιωτικού Φορέα κατά τη φάση λειτουργίας του έργου
- τη σαφή οριοθέτηση των αναγκών του Δημοσίου με το σχεδιασμό και τη κατασκευή υποδομών που θα προωθούν μακροπρόθεσμα την ως το δυνατόν πιο αποτελεσματική χρήση των έργων
- την εξασφάλιση ότι τα έργα εξυπηρετούν πλήρως το σκοπό τους και αυστηρώς μόνο αυτόν χωρίς να ακολουθούν πλέον την τάση «γιγάντωσης» και υπερβολικών δαπανών σε νέα έργα όπως συνέβαινε στο παρελθόν
- τη σαφέστερη εστίαση στις διαφορετικές ευθύνες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που θα αντικατοπτρίζει με ακρίβεια την καλύτερη και αποδοτικότερη κατανομή αρμοδιοτήτων και κινδύνων μεταξύ τους. Έτσι, ο δημόσιος τομέας μπορεί να εστιάσει στο ποιες υπηρεσίες θα πρέπει να παρασχεθούν αφήνοντας τον ιδιωτικό τομέα να εξετάσει το πώς αυτές θα πρέπει να υλοποιηθούν
- τη διατήρηση του εμπορικού κινήτρου του ιδιωτικού τομέα για αποτελεσματικότητα σε όλη τη διάρκεια του σχεδιασμού, της κατασκευής, της συντήρησης και της λειτουργίας του έργου
- την αποτελεσματική χρήση των υποδομών με τη δυνατότητα εμπορικής εκμετάλλευσής τους από τον Ιδιώτη Φορέα
- την επίτευξη οικονομιών κλίμακας για την ομαδοποίηση ομοειδών έργων σύμπραξης όταν διαμοιράζεται η χρήση στοιχείων παγίου κεφαλαίου
- το σχεδιασμό του έργου με τρόπο που να διατηρείται η αξία του μέχρι το τέλος της σύμβασης καθώς και η δυνατότητα εναλλακτικής χρήσης του μετά την εκπνοή του συμβολαίου
- την προοπτική περισσότερων και καλύτερης ποιότητας έργων. Εάν με τις συμφωνίες αυτού του τύπου υπάρξει οικονομικό πλεόνασμα που δεν θα υπήρχε με τους συμβατικούς τρόπους προμήθειας και χρηματοδότησης μπορούν να απελευθερωθούν πόροι για νέα έργα
- τη δυνατότητα μέσω κοινοπραξιών διαφόρων μορφών προώθησης έργων που δεν θα μπορούσε να αναλάβει οικονομικά ο δημόσιος τομέας μόνος του. Οι ΣΔΙΤ προσφέρουν επίσης την ευκαιρία στο Κράτος να προγραμματίσει καλύτερα τις δαπάνες του
- την ταχύτερη έναρξη της λειτουργίας των έργων που γίνονται μέσω ΣΔΙΤ καθώς η ροή πληρωμών ξεκινά με την έναρξη της λειτουργίας σε αντίθεση με το συμβατικό τρόπο πληρωμής (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006:14-15).

Για να γίνει η αξιολόγηση της σχέσης ανάμεσα στην ποιότητα και την τιμή υπάρχουν τέσσερις εναλλακτικές προσεγγίσεις:

- 1) Η πλήρη ανάλυση του κόστους οφέλους
- 2) Η Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση (PSC) όπου υπάρχει σύγκριση πριν από την πρόσκληση για την υποβολή προσφορών
- 3) Η Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση (μοντέλο Ηνωμένου Βασιλείου) αφού υπάρξει ενδιαφέρον
- 4) Η εξάρτηση από την ανταγωνιστική διαδικασία υποβολής προσφορών (Sarmiento,2010).

Αυτό που πρέπει να διασφαλίσει από την Αναθέτουσα αρχή είναι η όσο το δυνατόν πιο μεγάλη οικονομική αποδοτικότητα του έργου ΣΔΙΤ. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη μικρότερη οικονομική συμμετοχή στο έργο. Υπάρχουν τρεις τρόποι που αυτό μπορεί να γίνει δυνατόν:

- a. Η επιλογή του εταίρου που θα πραγματοποιήσει τη σύμπραξη
- b. Η διαδικασία με την οποία επιλέγεται ο εταίρος και που είναι δυναμική και αυστηρώς ανταγωνιστική
- c. Ο τρόπος που θα συγκροτήσει τους όρους (εμπορικούς ή συμβατικούς) με την ΕΕΣ (πχ η μεταβίβαση των κινδύνων) (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

8.7 Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση

Όπως έχει αναφερθεί στη προηγούμενη παράγραφο, ο τρόπος που πραγματοποιείται ο έλεγχος της οικονομικής αποδοτικότητας ενός έργου ή μιας υπηρεσίας είναι μέσα από μια Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση (ΔΣΚ). Σαν ΔΣΚ μπορούμε να ορίσουμε την κοστολόγηση μιας υποτιθέμενης παροχής (όπου περιλαμβάνονται και οι κίνδυνοι που υπάρχουν) του Δημοσίου τομέα (στην προκειμένη περίπτωση δρα σαν προμηθευτής όπως γίνεται στον παραδοσιακό τρόπο) σχετικά με τη παροχή έργου/ υπηρεσίας που έχει τις ίδιες προδιαγραφές όπως μιας ΣΔΙΤ (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006). Η ΔΣΚ βασίζεται σε ένα υποθετικό πλαίσιο η χρήση του οποίου είναι ως εργαλείο στρατηγικής προμηθειών για την αξιολόγηση της οικονομικής κοστολόγησης και εφαρμόζεται σε χώρες όπως ο Καναδάς, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Αυστραλία και το Χονγκ Κονγκ ενώ δεν έχει εφαρμοστεί σε χώρες όπως η Μαλαισία. Η τελευταία χρησιμοποιεί μια κοινή πρακτική για την αξιολόγηση των έργων που αγνοεί ζητήματα που

αφορούν τον υπολογισμό του κινδύνου και του κύκλου ζωής του έργου (Ismail, Takim and Nawawi,2012).

Υπάρχουν τρεις προϋποθέσεις για να θεωρηθεί η ΔΣΚ ως αξιόπιστο μέτρο σύγκρισης:

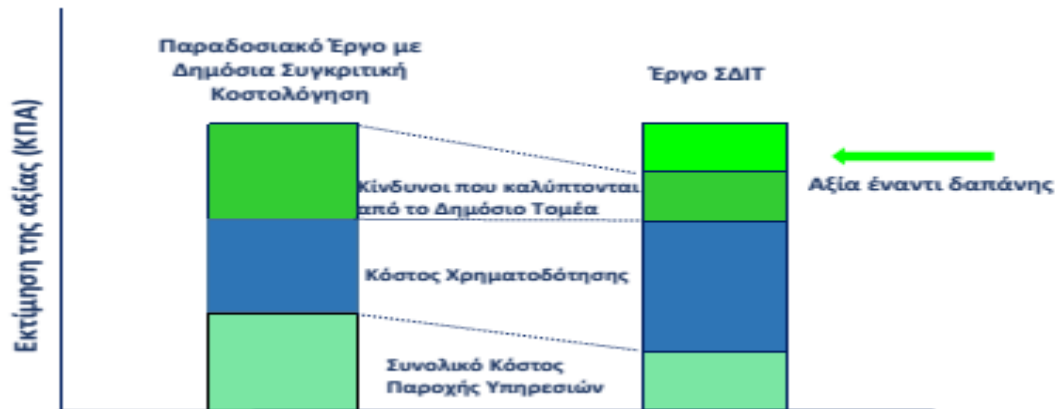
- ✚ Να διατυπώνεται σε καθαρή τρέχουσα αξία
- ✚ Να βασίζεται σε μεθόδους παραγωγής που είναι πρόσφατες για τη παροχή από το δημόσιο τομέα
- ✚ Να συνεκτιμά τους επιχειρηματικούς κινδύνους που θα επιλύονται με τον παραδοσιακό τρόπο δημοσίων προμηθειών

Θα πρέπει οι ΔΣΚ να αντικατοπτρίζουν:

- 1) τις όποιες δαπάνες προκύπτουν για τη συντήρηση του έργου σε όλη τη διάρκεια της ζωής του
- 2) τον κίνδυνο που υπάρχει για την πιθανότητα εμφάνισης νέων δαπανών στη διάρκεια ζωής του έργου

Ακόμα, είναι σημαντικά οι ΔΣΚ να συνυπολογίζουν τόσο τον αντίκτυπο των κινδύνων σχετικά με το κόστος όσο να υπολογίζει τις πιθανότητες εμφάνισης των κινδύνων αυτών και να μπορεί να προσαρμόζει ανάλογα το κόστος. Ο στόχος του ελέγχου για την οικονομική αποδοτικότητα είναι άμεση σύγκριση της εκτιμώμενης αξίας της ΔΣΚ με την εκτιμώμενη αξία της καλύτερης προσφοράς ΣΔΙΤ. Ο Δημόσιος τομέας είναι προφανές πως θα επιβαρυνθεί με χαμηλότερο κόστος χρηματοδότησης καθώς η πιστοληπτική του ικανότητα είναι μεγαλύτερη από τον ιδιωτικό τομέα. Η οικονομική αποδοτικότητα μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από τον σωστότερο επιμερισμό του κινδύνου, την αποτελεσματικότητα σε ότι αφορά τις δαπάνες και σε διάφορους τομείς που έχει σαν προμηθευτής ο ιδιωτικός τομέας (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Διάγραμμα 15: Δημόσια Συγκριτική Κοστολόγηση και οικονομική αποδοτικότητα



Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006

Κεφάλαιο 9

Η δεύτερη πιο σημαντική αρχή σε ότι αφορά τις ΣΔΙΤ είναι να μεταβιβάσουν τους κινδύνους που προκύπτουν από τον Δημόσιο στον Ιδιωτικό τομέα (risk allocation). Ο βασικός κανόνας είναι πως τους κινδύνους αναλαμβάνει η πλευρά που μπορεί καλύτερα να τους διαχειριστεί. Οι κίνδυνοι που έχουν σχέση με την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη διαχείριση και τη συντήρηση του έργου αναλαμβάνονται από τον Ιδιωτικό τομέα ενώ οι κίνδυνοι που αφορούν τις όποιες αλλαγές προκύψουν στη κυβερνητική πολιτική και στη νομοθεσία αναλαμβάνονται από το Δημόσιο (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Η διαθεσιμότητα δηλαδή να υπάρχει παροχή κάποιου συνεχώς ολοκληρωμένου έργου μαζί με τις σχετιζόμενες με αυτό υπηρεσίες είναι ένας πρωταρχικός επιχειρηματικός κίνδυνος. Ο Ιδιωτικός τομέας θεωρείται στα έργα ΣΔΙΤ πως έχει την ευθύνη για τη λειτουργία του έργου σε όλο το διάστημα που διαρκεί η συμβατική περίοδος λειτουργίας. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω σημαντικό είναι να μεταβιβαστούν οι κίνδυνοι, εάν αυτό γίνει σωστά τότε ο Ιδιωτικός τομέας μπορεί να αντισταθμίσει / υπερκαλύψει το υψηλό κόστος δανεισμού που έχει. Ο Δημόσιος τομέας (απαιτείται να τηρήσει τις οδηγίες αναφορικά με τη μεταβίβαση του κινδύνου που συντάσσονται σαν οδηγό για να γίνει μια πολιτική για τις ΣΔΙΤ). Ο ιδιωτικός φορέας θα καταλήξει στον τρόπο διαχείρισης των κινδύνων που του έχει μεταβιβάσει ο Δημόσιος.

Όσοι χρηματοδοτούν το έργο ή την υπηρεσία (εδώ προσπαθούν να γίνει απόδοση του αρχικού κεφαλαίου και να πληρωθούν σε μικρότερη από την καθορισμένη χρονική διάρκεια οι τόκοι) ακόμα εξετάζουν το έργο, την εξουσία και την ικανότητα του Δημοσίου φορέα να υλοποιήσει αυτό) θα πρέπει να προβαίνουν σε ανάλυση του κινδύνου (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Σχήμα 8: Διαφορές στη μεταβίβαση του κινδύνου ανάμεσα στο παραδοσιακό έργο και στο έργο ΣΔΙΤ

Παραδοσιακό έργο

- Σχεδιασμός και κατασκευή
- Προμήθεια υπηρεσιών
- Συντήρηση και ανάπτυξη
- Ποιότητα υπηρεσιών
- Ποσότητα
- Ανωτέρα βία
- Οικονομική απαξίωση
- Ρυθμιστικό πλαίσιο

Έργο ΣΔΙΤ

- Σχεδιασμός και κατασκευή
- Προμήθεια υπηρεσιών
- Συντήρηση και ανάπτυξη
- Ποιότητα υπηρεσιών
- Ποσότητα
- Ανωτέρα βία
- Οικονομική απαξίωση
- Ρυθμιστικό πλαίσιο

Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006

Σημείωση: Με πράσινο χρώμα είναι ο ιδιωτικός τομέας, με μπλε ο Δημόσιος φορέας και με κίτρινο τι καθορίζεται και από τους δύο.

9.1 Είδη κινδύνου

Τα βασικότερα είδη κινδύνου είναι τα εξής:

9.1.1 Κατασκευαστικός κίνδυνος (Αναφέρεται στο στάδιο της κατασκευής)

Σε αυτή τη κατηγορία κινδύνου καλύπτονται περιστατικά που αφορούν την καθυστερημένη παράδοση, τη μη τήρηση συγκεκριμένων προτύπων, το πρόσθετο κόστος, την τεχνική ανεπάρκεια και τις αρνητικές επιπτώσεις που βασίζονται σε εξωγενείς παράγοντες (Eurostat,2004).

Ο κατασκευαστικός κίνδυνος βέβαια δεν αποτελεί από μόνος του μια κατηγορία αλλά περιλαμβάνει και άλλους κινδύνους όπως :

1) Αστοχία μελετών

Στην περίπτωση αυτή οι μελέτες που έχουν γίνει απέχουν από τις συμφωνίες που έχουν γίνει με το Δημόσιο φορέα (Βενιέρης,2007).

2) Εύρεση αρχαιοτήτων

Υπάρχει περίπτωση κατά τη διάρκεια της κατασκευής ενός έργου να βρεθούν αρχαιολογικά ευρήματα. Αυτό είναι κάτι που ο νομοθέτης το έχει προβλέψει μέσα από το Άρθρο 21 του Νόμου 3389/2005 όπου ορίζει πως η Αρχαιολογική Υπηρεσία αναλαμβάνει να βρει κάποιο τρόπο για να συνεχιστούν οι εργασίες. Το διάστημα που της παραχωρείται είναι 60 μέρες.

3) Απαλλοτριώσεις

Οι όποιες απαλλοτριώσεις που πραγματοποιούνται θεωρούνται αναγκαίες για να ολοκληρωθεί το έργο. Το άρθρο 23 του Νόμου 3389/2005 ορίζει πως η απαλλοτρίωση πραγματοποιείται με τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων και του Αρμόδιου Υπουργού. Σε περίπτωση καθυστέρησης της απαλλοτρίωσης η ΕΕΣ μπορεί να ζητήσει παράταση από το Δημόσιο Φορέα όπου και αυτός υποχρεούται να τη χορηγήσει.

4) Κίνδυνος αδειοδότησης

Το Άρθρο 20 του Νόμου 3389/2005 ορίζει πως οι απαιτούμενες άδειες εκδίδονται στο όνομα και για λογαριασμό της ΕΕΣ. Οι άδειες θεωρείται πως έχουν εκδοθεί μόνο όταν οι αρχές που είναι αρμόδιες γι' αυτές δεν έχουν αρνηθεί εγγράφως και με κάποια αιτιολογία την έκδοσή τους σε χρονικό διάστημα εξήντα ημερών από τη στιγμή που κατατέθηκε το αίτημα από την ΕΕΣ. Το αίτημα έχει υποβληθεί με νόμιμο τρόπο όταν πληρούνται οι κάτωθι δυο προϋποθέσεις:

α) όταν προσκομίζονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά

β) όταν ο φάκελος έχει περάσει το προέλεγχο ποιότητας

5) Αστοχία στη προμήθεια των βασικών υλικών

Υπάρχει περίπτωση να υπάρχει έλλειψη σε κάποια πρώτη ύλη που είναι απαραίτητη για το έργο. Σε περίπτωση που υπάρχει έλλειψη οι χρηματοδότες δεν θέλουν να αναλάβουν το κίνδυνο για να

βρουν την ίδια τη πρώτη ύλη είτε κάποια εναλλακτική της. Θα πρέπει να πραγματοποιείται μια μελέτη που να αφορά στην επάρκεια των πρώτων υλών (Finnerty,2013).

6) Άλλοι κίνδυνοι

Κατά την Βρακατσέλη (2010) υπάρχει ο κίνδυνος λανθασμένου εξοπλισμού, ο κίνδυνος συμβατικού σχήματος (που σχετίζεται με την επιλογή των φορέων που θα επιληφθούν την πραγματοποίηση των συμβατικών καθηκόντων που έχει η ΕΕΣ) και τις εγγυήσεις καλής εκτέλεσης (στις περιπτώσεις που η ανάδοχος ΕΕΣ δεν κατασκευάζει το έργο παραχωρούνται ειδικές εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα τα οποία χρηματοδοτούν το έργο).

Λόγω των επιμέρους κινδύνων που απαρτίζουν τον κατασκευαστικό κίνδυνο είναι αυξημένο το κόστος της χρηματοδότησης συγκριτικά με άλλες περιόδους πχ περίοδο αποπεράτωσης του έργου, αυτός είναι και ο λόγος που πραγματοποιείται αναδιάρθρωση του έργου όπου τα επιτόκια είναι χαμηλότερα σε όλη τη διάρκεια ζωής του έργου (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

9.1.2 Κίνδυνος Διαθεσιμότητας (Βρίσκεται στο στάδιο της λειτουργίας/ εκμετάλλευσης)

Ο κίνδυνος διαθεσιμότητας αφορά κινδύνους που βρίσκονται στο στάδιο της λειτουργίας του έργου είναι εγγενώς διαχειρίσιμος (Availability Payments,2016). Σε αυτή τη περίπτωση ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει τον όποιο κίνδυνο προκύψει για παράδειγμα υπάρχει περίπτωση να μην μπορέσει να παραδώσει το έργο σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, το έργο να μην πληροί τα πρότυπα ασφαλείας ή ποιότητας που έχουν τεθεί και αναγράφονται στη σύμβαση (Eurostat,2004). Η ποιότητα και η ποσότητα των υπηρεσιών στους ωφελούμενους του έργου συντελούν στην επίδοση του έργου το οποίο ο Ιδιώτης διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006:42). Εάν η ζήτηση ενός έργου είναι χαμηλή πχ λίγοι ή καθόλου μαθητές σε ένα σχολείο ή πολλά ή λίγα αυτοκίνητα διέρχονται από έναν δρόμο, από τη στιγμή που τον κίνδυνο τον έχει αναλάβει το Δημόσιο ο Ιδιώτης υποχρεούται να έχει το σχολείο διαθέσιμο για χρήση (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006). Σε περίπτωση κυρώσεων, όταν υπάρχει αθέτηση

των υποχρεώσεων από πλευράς του συνεργάτη, θα πρέπει να γίνει άμεση εφαρμογή τους (Eurostat,2004).

9.1.3 Κίνδυνος Ζήτησης (Βρίσκεται στο στάδιο της λειτουργίας/εκμετάλλευσης του έργου)

Ο κίνδυνος ζήτησης είναι ένας από τους πιο σημαντικούς κινδύνους που επηρεάζουν τις ΣΔΙΤ και γι' αυτό το λόγο η διαχείρισή του πρέπει να είναι αποτελεσματική ώστε να μην αποτύχει το έργο (Alasad et al.,2014). Οι παράγοντες που επηρεάζουν τον κίνδυνο αυτό δεν μπορούν να προσδιοριστούν με ακρίβεια από πριν. Η μετατόπιση της ζήτησης και ο βαθμός παρέκκλισης που σχετίζονται με τη τελική ζήτηση από αυτήν που είχε εκτιμηθεί αρχικά όταν δηλαδή υπογράφηκε η σύμβαση σύμπραξης. Η Αναθέτουσα Αρχή την καλύπτει μόνο όταν υπάρχουν συγκυριακοί παράγοντες πχ νέες τάσεις αγοράς, τεχνολογική απαξίωση, πλεονάζουσα ζήτηση σε σχέση με τις δυνατότητες που αφορούν την εξυπηρέτηση του έργου και όχι αν υπαίτιος είναι ο ιδιώτης. Τέλος, σημαντική είναι η παρακολούθηση του κινδύνου ζήτησης (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

9.1.4 Πιστωτικός κίνδυνος

Με τον όρο αυτό εννοείται ο κίνδυνος απώλειας ενός χρηματικού ποσού που ανήκει σε ένα επενδυτή και δημιουργείται από κάποιον δανειστή ο οποίος δεν μπορεί να αποπληρώσει είτε κάποιο δάνειο είτε τη συμβατική υποχρέωση που κατέχει. Θεωρείται πως σχετίζεται στενά με τη επικείμενη απόδοση μιας επένδυσης όπου τα ομόλογα λογίζονται ως το πιο σημαντικό παράδειγμα (Πιστωτικός κίνδυνος (Credit risk) , χ.η). Αναλυτικότερα πιστωτικός κίνδυνος είναι ο οικονομικής ζημιάς κίνδυνος ο οποίος έχει σχέση με την αθέτηση από πλευράς δανειζόμενου των συμβατικών υποχρεώσεων προς τη Τράπεζα. Οι αιτίες που μπορεί να προκαλέσουν την αθέτηση είναι πολλές και που η Τράπεζα δεν μπορεί να προβλέψει κατά τη διάρκεια της σύναψης (Αθανασάκη,χ.η). Λόγω του αντίκτυπου που διαθέτει ο πιστωτικός κίνδυνος θεωρείται ο πλέον βασικός κίνδυνος που επηρεάζει τα έργα ΣΔΙΤ (Yining and Jicai, 2021). Γι' αυτό και τον εν λόγω κίνδυνο τον αναλαμβάνουν οι Τράπεζες. Συγκεκριμένα αναλαμβάνουν:

- a) να υπολογίσουν και να καλύψουν τον κίνδυνο βάσει των παραδοχών και των επιμέρους συμφωνιών που έχουν πραγματοποιηθεί ανάμεσα στους εταίρους και αφορά τον

επιμερισμό των κινδύνων. Συνολικά ένα ποσοστό της τάξεως του 80 – 90% χρηματοδοτείται με τραπεζικό δανεισμό στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται δημόσια χρηματοδότηση

- b) να υπάρχει επαρκής χρηματοδότηση ώστε να μπορούν να χρηματοδοτηθούν οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει ο Ιδιώτης. Όπως αναγράφεται στη Προκήρυξη της Σύμβασης Σύμπραξης θα πρέπει η διαθεσιμότητα της χρηματοδότησης να εξασφαλίζεται από τον Ιδιώτη και να καταθέσουν στο Δημόσιο τα απαραίτητα αποδεικτικά. Ο νομοθέτης δίνει τη δυνατότητα στους Δημόσιου Φορείς να συνάπτουν απευθείας με τους δανειστές των Ιδιωτικών φορέων συμβάσεις (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Τέλος υπάρχουν τρεις μέθοδοι αξιολόγησης του πιστωτικού κινδύνου. Το μοντέλο KMV, το μοντέλο CreditRisk+ και το μοντέλο Προβολής του Πιστωτικού Χαρτοφυλακίου ή αλλιώς Μοντέλο McKinsey (Wang,et al.,2019).

9.1.5 Εισοδηματικός κίνδυνος

Ο εν λόγω κίνδυνος σχετίζεται με τα έσοδα και αποτελεί ένα κίνδυνο όπου υπάρχει αβεβαιότητα σε μεγάλο βαθμό. Τα έσοδα καθορίζονται από τους εξής δύο παράγοντες:

- 1) το επίπεδο χρήσης του έργου και
- 2) τους δασμούς του έργου (European Commission,2003).

Στα έργα ΣΔΙΤ όπου ο χρήστης του έργου επωμίζεται τη χρηματοδότηση του έργου πχ σε ένα δρόμο με διόδια ή στις υπηρεσίες νερού ο εισοδηματικός κίνδυνος εμπεριέχει τον κίνδυνο οι χρεώσεις να μην είναι σταθερές κάθε έτος και να υπάρχουν αυξομειώσεις στις τιμές (Revenue Risk,χ.η).

Ο εισοδηματικός κίνδυνος είναι ο πιο σημαντικός κίνδυνος που αντιμετωπίζει ένα έργο και περιλαμβάνει τρεις υποκατηγορίες:

- 1) Καθαρός κίνδυνος ζήτησης που αφορά τα πόσα άτομα χρησιμοποιούν το έργο
- 2) Κίνδυνος τιμής που αφορά τις συνθήκες που καθορίζουν την τιμή του έργου πχ διόδια
- 3) Κίνδυνος επιβολής που αφορά τους τεχνολογικούς και ρυθμιστικούς κινδύνους που παρουσιάζονται κατά την είσπραξη των διοδίων (Checherita and Gifford,2007).

9.1.6 Συναλλαγματικός κίνδυνος

Ο συναλλαγματικό κίνδυνος αφορά τις απροσδόκητες μεταβολές που μπορεί να υφίσταται σε ότι αφορά την ισοτιμία του συναλλάγματος. Τα έργα ΣΔΙΤ που έχουν αυξημένο κίνδυνο συναλλάγματος είναι τα έργα υποδομής (Ehrlich and Tiong,2012). Ακόμα και το γεγονός πως απαιτείται δανεισμός από το εξωτερικό κάτι που απειλεί εν τέλει και τη βιωσιμότητα του έργου. Αυτό δημιουργείται γιατί μέρος των χρημάτων που δανείζονται για να δημιουργήσουν το έργο είναι από το εξωτερικό και μπορεί να προέρχεται από χώρες που το νόμισμά τους είναι αδύναμο και συνεπώς τα έργα στις αναπτυσσόμενες χώρες να τεθούν σε κίνδυνο (European Commission,2003).

9.1.7 Πολιτικός κίνδυνος

Με τον όρο αυτόν ορίζονται οι ενέργειες που πραγματοποιούνται από Δημόσιες αρχές και δημιουργείται ένα κλίμα αβεβαιότητας. Στον πολιτικό κίνδυνο υπάρχει η πιθανότητα οι πολιτικές αρχές να παρέμβουν στη δημιουργία του έργου ή τη μελλοντική οικονομική του βιωσιμότητα υπάρχει περίπτωση να καθυστερήσει το έργο. Υπάρχουν διάφορα είδη πολιτικών κινδύνων όπως φορολογικός κίνδυνος, δωροδοκία, αθέτηση συμβολαίων, ρυθμιστικές αποκλίσεις, απεργίες ή διαμαρτυρίες και σε ακραία περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος της απαλλοτρίωσης. Ο πολιτικός κίνδυνος μπορεί να βελτιωθεί είτε μέσα από το δανεισμό κεφαλαίων από τοπικές τράπεζες που θα πληγούν οικονομικά αν υπάρξει απαλλοτρίωση είτε μέσα από τη χρηματοδότηση Παγκόσμιων ή Ευρωπαϊκών Τραπεζών. Τέλος ο πολιτικός κίνδυνος “αυξάνεται” όταν έρχονται στην εξουσία νέες κυβερνήσεις που μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα σε έργα (Finnerty,2013).

9.1.8 Περιβαλλοντικός κίνδυνος

Αυτός ο κίνδυνος υπάρχει όταν υπάρχουν καθυστερήσεις σε ένα έργο λόγω των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που δημιουργούνται. Οι καθυστερήσεις αυτές μπορούν να οδηγήσουν είτε σε καθυστερήσεις στην ανάπτυξη του έργου είτε σε επανασχεδιασμό ο οποίος θα είναι δαπανηρός. Ακόμα η νομοθεσία για τα περιβαλλοντικά έργα αλλάζει συνεχώς κάτι που δημιουργεί προβλήματα (Finnerty, 2013). Ταυτόχρονα η ευαισθητοποίηση πολλών πολιτών οδηγεί τους υπευθύνους να είναι πιο προσεκτικοί και γίνεται προσπάθεια να μετριαστούν οι όποιες επιπτώσεις υπάρξουν. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει το περιβαλλοντικό κίνδυνο και γι' αυτό αναθέτουν σε ειδικούς να διεξάγουν αναλυτικές περιβαλλοντικές εκτιμήσεις και να εντοπίζουν όλες οι πιθανές λύσεις για ελαχιστοποίηση τυχόν προβλημάτων πριν την υπογραφή της σύμπραξης (European Commission,2003).

9.1.9 Κανονιστικός κίνδυνος

Μπορεί οι κυβερνήσεις να προβαίνουν σε διαπραγμάτευση σχετικά με τους όρους που αναγράφονται στις ΣΔΙΤ αλλά δεν είναι πάντα επιτυχείς σε ότι αφορά τη τήρηση των δεσμεύσεων. Αυτό αφορά κυρίως οδικά έργα που υπάρχουν διόδια και άλλα τέλη χρήσης. Αυτού του είδους ο κίνδυνος επιδεινώνεται σε χώρες όπου οι Νόμοι από τους οποίους διέπονται τα έργα ΣΔΙΤ είναι νέοι, μη δοκιμασμένοι και η χώρα δεν έχει εμπειρία (European Commission,2003).

9.1.10 Κίνδυνος κοινωνικής αποδοχής

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις έργων, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό¹⁷, που προκάλεσαν έντονες διαμαρτυρίες στις τοπικές κοινότητες και που εν τέλει δημιούργησαν προβλήματα στις ιδιωτικές παραχωρήσεις (European Commission,2003).

9.1.11 Κίνδυνος βιωσιμότητας

Μέσα από την αξιολόγηση του κινδύνου της βιωσιμότητας των έργων ΣΔΙΤ μπορούν να μειωθούν τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν και να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη. Ο κίνδυνος βιωσιμότητας περιλαμβάνει τις πιθανότητες και τις συνέπειες γεγονότων που εν τέλει επηρεάζουν την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης του έργου. Σχετίζεται με τις έννοιες της βιώσιμης ανάπτυξης και την «τριπλή κατώτατη γραμμή»¹⁸. Σε ότι αφορά την αξιολόγηση του κινδύνου βιωσιμότητας στα έργα ΣΔΙΤ είναι μια σύνθετη διαδικασία κατά την οποία πρέπει το έργο να συμβαδίζει με τους στόχους για την αειφόρο ανάπτυξη (Bai et al.,2017).

9.1.12 Νομικός κίνδυνος

Ο νομικός κίνδυνος είναι ο κίνδυνος που έρχονται αντιμέτωπες οι επιχειρήσεις και οι επενδυτές να χάσουν τα κεφάλαιά τους ή τα κέρδη τους λόγω της απουσίας κατάλληλου νομοθετικού ή

¹⁷ Σε ευρωπαϊκό επίπεδο τέτοια παραδείγματα στη Λυών, Βαρσοβία, Λισαβόνα και Ηνωμένο Βασίλειο

¹⁸ Πρόκειται για ένα μέτρο οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής απόδοσης που μετράει το πόσο καλά μια επιχείρηση εκπληρώνει τις ευθύνες της σε όλους τους ενδιαφερομένους (Ηλιού,χ.η,σελ:35)

ρυθμιστικού πλαισίου που αφορά την υποχρεωτική εφαρμογή των συμβάσεων (Νομικός κίνδυνος (lega risk),χ.η). Ο βαθμός του κινδύνου μπορεί να εντοπιστεί στα εξής στάδια:

- 1) στη προμήθεια
- 2) στην κατασκευή και
- 3) στη λειτουργία (Shrestha and Martek,2015).

9.1.13 Κίνδυνος από την επιλογή των Ιδιωτικών φορέων

Σε αυτή τη περίπτωση ο κίνδυνος σχετίζεται λόγω της δημιουργίας εταιρικής σχέσης μαζί με άγνωστους εταίρους. Ο κίνδυνος σχετίζεται με το ότι ο ιδιώτης μπορεί να αποδειχθεί ανεπαρκής ή να μην μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες που αναγράφονται στις αρχικές προδιαγραφές. Τα αίτια μπορεί να είναι είτε μια λανθασμένη έρευνα σχετικά με τη δημοπρασία ή θεωρώντας πως θα κερδηθούν έσοδα σε κάποια άλλη χρονική περίοδο. Μέσα από την αξιολόγηση των προσφορών θα πρέπει να εντοπίζονται τέτοια προβλήματα. Ακόμα το γεγονός πως μπορεί μέσα από την ανάθεση σύμβασης ΣΔΙΤ να δημιουργηθεί μια μονοπωλιακή κατάσταση για μια ιδιωτική εταιρεία δημιουργεί μια ανησυχία στους δημόσιους φορείς και εν τέλει επηρεάζει το κόστος του έργου και την ικανότητα εισαγωγής καινοτομίας (European Commission,2003).

9.1.14 Κίνδυνος αφανών/λανθανόντων ελαττωμάτων

Οι κυβερνήσεις παρέχουν στους Παραχωρησιούχους την άδεια να ανακαινίσουν ήδη υπάρχοντα έργα υποδομής. Η ανακαίνιση μπορεί να αφορά είτε την επέκταση του έργου είτε την αναβάθμισή του. Τα έργα αυτά μπορεί αρχικά να φαίνονται ελκυστικά και να έχουν μικρό κόστος ανακαίνισης στη πραγματικότητα όμως το κόστος μπορεί να είναι μεγαλύτερο λόγω των λαθών και της κακοτεχνίας που υπάρχει στο έργο. Σημαντικό είναι ο ανάδοχος πριν την υπογραφή της δημιουργίας του έργου να προβαίνει σε έλεγχο του χώρου ώστε να ελαχιστοποιήσει τον κίνδυνο. (European Commission,2003).

9.1.15 Κίνδυνος κρυμμένου προστατευτισμού

Όταν αναλαμβάνουν τα έργα ιδιώτες και συγκεκριμένα ιδιώτες που προέρχονται από κράτη του εξωτερικού δημιουργείται μια δυσπιστία/επιφυλακτικότητα στους πολίτες καθότι οι ξένοι ιδιώτες έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν κέρδη από αυτή την επένδυση. Ακόμα μπορεί να δημιουργηθούν διαμάχες όπου μπορεί να φέρει σε δύσκολη θέση το πολιτικό πλαίσιο της χώρας. Ο επενδυτής θα πρέπει να συμβουλευτεί άλλους επενδυτές που έχουν πραγματοποιήσει επενδύσεις στη χώρα που ενδιαφέρεται (European Commission,2003).

9.1.16 Κίνδυνος ανωτέρας βίας

Υπάρχουν κάποιοι κίνδυνοι που δεν μπορούν να προβλεφθούν όπως μια τεχνική βλάβη, μια απεργία ή εξέγερση, μια πυρκαγιά ή ένας σεισμός. Αφορά με λίγα λόγια κινδύνους που προκύπτουν όταν κάποιο γεγονός (πχ τα προαναφερθέντα) μπορεί να βλάψει ή να εμποδίσει τη λειτουργία του έργου για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Πολλοί ιδιώτες λαμβάνουν μέτρα προστασίας από τις απώλειες που προκύπτουν από τον κίνδυνο της ανωτέρας βίας (Finnerty, 2013).

9.2 Ζητήματα που προκύπτουν στην κατανομή των κινδύνων

Βασική προϋπόθεση για να υλοποιηθεί ένα έργο ΣΔΙΤ είναι η αποτύπωση των κινδύνων με σαφή τρόπο γιατί υπάρχει άμεση σύνδεση με την «οικονομική βιωσιμότητα του έργου» και να είναι χρηματοοικονομικά ισορροπημένο σε όλη τη διάρκεια της εκμετάλλευσης ώστε να είναι χρηματοδοτήσιμο. Σε περίπτωση που ο ιδιώτης δεν μπορεί να διαχειριστεί κινδύνους που τους έχει αναλάβει τότε το έργο δεν μπορεί να συντηρηθεί. Θα πρέπει στη σύμβαση σύμπραξης να αναγράφονται τόσο οι κίνδυνοι αλλά και ποιος έχει αναλάβει ποιον κίνδυνο.

Υπάρχουν συνολικά τρεις περίοδοι σε ένα έργο:

- 1) Η περίοδος κατασκευής

Όπου ο ιδιώτης αναλαμβάνει τους κάτωθι κινδύνους:

- Δημιουργία χρονοδιαγράμματος (λαμβάνοντας υπόψη περιστατικά ανωτέρας βίας)
- Την κατάσταση που βρίσκεται το έδαφος
- Τη διαδικασία των αδειοδοτήσεων
- Την υπέρβαση των εξόδων
- Τη διαπίστωση της καταλληλότητας της κατασκευής.

2) Η περίοδος λειτουργίας

Υπάρχει μια σύνδεση ανάμεσα στα έσοδα που έχει ο ιδιώτης από την εκμετάλλευση του έργου με την απόδοση των υπηρεσιών του έργου.

Οι κίνδυνοι που αναλαμβάνει ο ιδιώτης είναι οι κάτωθι:

- Τη συντήρηση του έργου
- Να υπάρχει ένα πρόγραμμα που να αφορά την αντικατάσταση του εξοπλισμού
- Το κόστος του εργοδότη
- Τις όποιες αλλαγές προκύψουν στη νομοθεσία σε τομείς όπως πχ η απασχόληση, η υγιεινή ή ασφάλεια
- Η τελική αξία του έργου

3) Χρηματοδοτικός κίνδυνος

Οι Τράπεζες χρηματοδοτούν κατά 90% το έργο και οι Ιδιώτες κατά το υπόλοιπο 10%. Συνεπώς μέρος των κινδύνων αναλαμβάνουν και οι χρηματοδότες γι' αυτό υπάρχει μέριμνα από πλευράς των Τραπεζών για σωστό καταμερισμό του κινδύνου.

Οι κίνδυνοι που περιλαμβάνονται σε αυτή την περίοδο του έργου είναι οι κάτωθι:

- Πολιτικός
- Πιστοληπτικός
- Το αποτέλεσμα της δυνατότητας η του όγκου μείωσης των πληρωμών
- Κίνδυνος του εκμεταλλευτή του έργου
- Αλλαγές στη φορολογία ή σε νομοθετικές διατάξεις
- Ανωτέρα βία (Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, 2006).

Κεφάλαιο 10 Μελέτες περίπτωσης

Μελέτη 1: Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων

10.1 Η ιστορία του έργου

Η ιστορία του έργου ξεκινά με τον τότε Πρωθυπουργό της Ελλάδας Χαρίλαο Τρικούπη να οραματίζεται την ένωση του τόπου καταγωγής του (Μεσολόγγι) με την Πελοπόννησο και συγκεκριμένα με την Αχαΐα. Εννέα χρόνια αργότερα (στις 29 Μαρτίου 1889) παρόλο που τότε δεν ήταν πραγματοποιήσιμο αναφέρθηκε στο Ελληνικό Κοινοβούλιο η ανάγκη να υπάρξει σύνδεση της Δυτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου (Γέφυρα Α.Ε,χ.η).

Η αρχική σκέψη του Τρικούπη ήταν να υπάρχει σιδηροδρομική γραμμή που θα συνέδεε τη γραμμή Αγρίνιο - Κρουονέρι μέχρι το Αντίρριο μέσα από επέκταση και από εκεί θα υπήρχε σύνδεση με τη Πελοπόννησο κάτι που όμως δεν πραγματοποιήθηκε. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα ξεκίνησαν τη λειτουργία τους δρομολόγια πλοίων που ένωναν το κόλπο της Πάτρας. Λίγα χρόνια αργότερα ξεκίνησε η μεταφορά ειδικών οχημάτων (ferry boats) που μπορούσαν να μεταφέρουν ιδιωτικά οχήματα και φορτηγά στην περιοχή που είναι κοντά στα Κάστρα του Ρίου και του Αντιρρίου. Όμως υπήρχαν διάφορα προβλήματα με ένα από αυτά να είναι η τεράστια αναμονή (Σλάβης,2005).

Ο Ε. Κουλουμπής πρότεινε τη δημιουργία γέφυρας σαν λύση στα προβλήματα που υπήρχαν. Όμως, είχαν προηγηθεί συζητήσεις, συνέδρια και εκδηλώσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ) ανά τακτά χρονικά διαστήματα (1974,1975,1977) (Κουλουμπής,2004).

Το 1980 η Ελληνική κυβέρνηση προχώρησε σε προκήρυξη του πρώτου διεθνούς διαγωνισμού αλλά οι κατασκευαστικές εταιρείες δεν έδειξαν το απαραίτητο ενδιαφέρον. Το 1987 ολοκληρώθηκαν οι έρευνες ώστε να διευκρινιστούν οι συνθήκες που υπήρχαν σε εκείνη τη περιοχή ενώ την ίδια χρονιά προκηρύχθηκε δεύτερος διεθνής διαγωνισμός όπου εάν και πήραν μέρος πέντε εταιρείες λόγω των τεχνικών προβλημάτων που παρατηρήθηκαν δεν πραγματοποιήθηκε το έργο και ο διαγωνισμός ακυρώθηκε το 1990 (Βουλή των Ελλήνων ,1996). Ένας από τους ομίλους αποτελούνταν από εταιρείες του Γαλλικού ομίλου GTM (πλέον έχει μετονομαστεί σε VICI) και

διάφορες ελληνικές εταιρείες και το όνομα αυτού του ομίλου ήταν Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α από τα αρχικά του τίτλου Γαλλο-Ελληνικός Φορέας Υπέρ – Θαλάσσιας ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και πρότεινε να κατασκευαστεί μια καλωδιωτή γέφυρα με τέσσερις πυλώνες. Ένας άλλος όμιλος όπου βασικός μέτοχος ήταν ο Γερμανικός οίκος Krupp - Thyssen πρότεινε κάτι παρόμοιο με το πρώτο όμιλο δηλαδή τη κατασκευή μιας καλωδιωτής γέφυρας με δύο (2) πυλώνες. Ένας τρίτος όμιλος που αποτελούνταν από Ελληνικές και Ιταλικές επιχειρήσεις που σε παρόμοιο μοτίβο δηλαδή πρότεινε η γέφυρα που θα δημιουργηθεί να είναι κρεμαστή (Μπέλλας,2006).

Το 1991 το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) προχώρησε σε διενέργεια τρίτου διαγωνισμού και πραγματοποιήθηκαν μελέτες σκοπιμότητας, περιβαλλοντικές και τεύχη δημοπράτησης από γραφεία που συνεργάζονται με το Υπουργείο όπου εν τέλει ανέλαβε το έργο ο όμιλος Γέφυρα (Βουλή των Ελλήνων,1996). Ο τρίτος διαγωνισμός έγινε με τη μορφή της σύμβασης παραχώρησης και θεωρήθηκε μια τολμηρή κίνηση καθώς στη χώρα μας μέχρι τότε δεν υπήρξε κάποιο έργο υποδομής που να έχει πραγματοποιηθεί με αυτό τον τρόπο (Μπέλλας,2006).

Στις 3 Ιανουαρίου του 1996 υπογράφηκε ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και στη Γέφυρα Α.Ε η Σύμβαση Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων. Τον επόμενο χρόνο και αφού εξασφαλίστηκε ο τρόπος χρηματοδότησης του έργου η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ. Η κύρια δανειακή σύμβαση μέσα από την ΕΤΕπ υπογράφηκε στις 25 Ιουλίου 1997 και η τελική συμφωνία χρηματοδότησης στις 17 Δεκεμβρίου 1997. Το έργο θεμελιώθηκε ένα χρόνο μετά από τον τότε Πρωθυπουργό Κ. Σημίτη ενώ με την παρουσία του τίμησε το έργο ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κ. Στεφανόπουλος. Η γέφυρα ολοκληρώθηκε τέσσερις μήνες πιο νωρίς και συνέπεσε χρονικά με την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων (Γέφυρα Α.Ε ,χ.η) ως εκ τούτου διάφοροι λαμπαδηδρόμοι ήταν αυτοί που πρώτοι διέσχισαν τη γέφυρα (Στοιχεία για τη Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου που ίσως να μην γνωρίζεται,2018).

10.2 Περίοδος λειτουργίας- Περίοδος κατασκευής

Η περίοδος της λειτουργίας ξεκινάει τη στιγμή που θα εκδοθεί η άδεια λειτουργίας και ολοκληρώνεται με το τέλος της περιόδου παραχώρησης μετά από σαρανταδύο χρόνια (Νόμος 2395/1996). Από αυτά επτά χρόνια καταναλώθηκαν σε μελέτες που απαιτούνται και στην περίοδο κατασκευής, τα υπόλοιπα τρανταπέντε θεωρούνται σαν περίοδος λειτουργίας του έργου η οποία

ολοκληρώνεται το 2039 και συνεπώς παραδίδεται στο Δημόσιο (Το 2039 περνάει υπό κρατικό έλεγχο η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου,2014).

10.3 Συντελεστές του έργου

Οι μέτοχοι που απαρτίζουν τη Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α ΑΕ είναι οι εξής οι οποίοι υπέγραψαν με τη Κοινοπραξία Γέφυρα σύμβαση Μελέτης και κατασκευής.

Οι μέτοχοι της εταιρείας Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α Α.Ε είναι οι εξής;

- Vinci Construction Grands Projects 53%
- Ελληνική Τεχνοδομική ΤΕΒ 15,48%
- J&P – ΑΒΑΞ Α.Ε 11,20%
- ΑΘΗΝΑ Α.Ε 7,74%
- ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Ε 7,74%
- ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε 4,84% (Μπέλλας,2006).

Οι εταιρίες που συνθέτουν την κοινοπραξία είναι:

- Vinci Construction Grands Projects 53%
- ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε 15,48%
- J&P – ΑΒΑΞ Α.Ε 11,20%
- ΑΘΗΝΑ Α.Ε 7,74%
- ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Ε 7,74%
- ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε 4,84% (Γεφυρα ΑΕ,χ.η)

10.3.3 Ελεγκτής της Μελέτης

Ο Παραχωρησιούχος σε συνεργασία με το Ελληνικό Δημόσιο και των Δανειστών ορίστηκε μια εταιρεία σαν ανεξάρτητος ελεγκτής της μελέτης που αφορά το έργο (Γέφυρα ΑΕ.,χ.η). Ελεγκτής της μελέτης είναι ο τεχνικός οίκος Buckland and Taylor Ltd (Νόμος 2395/1996). Η εταιρεία αυτή έχει την έδρα της στον Καναδά (Βανκούβερ) και είχε δύο βασικούς ρόλους, πρώτον να εγκρίνει τη μελέτη που η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία εκπόνησε και δεύτερον να εγκρίνει τη μελέτη των

κατασκευαστικών σχεδίων. Επιπλέον συνεργάτες ορίστηκαν μια Ελληνική εταιρεία η Denco και διάφοροι καθηγητές Αμερικανικών Πανεπιστημίων όπως οι Dr Peck, Dr Dobry, Dr Seible, Dr Prienstey (Γέφυρα Α.Ε.,χ.η).

10.3.4 Επιβλέπων μηχανικός – Επίβλεψη των εργασιών

Μια από τις υποχρεώσεις της Γέφυρας Α.Ε (δηλαδή του αναδόχου) είναι να προσλάβει κάποιον μηχανικό που θα έχει την επίβλεψη των εργασιών και την απαραίτητη εμπειρία λόγω του ότι στο παρελθόν είχε αναλάβει την επίβλεψη συναφών έργων. Με τη σύμφωνη γνώμη του Ελληνικού Δημοσίου η εταιρεία αυτή ήταν η G. Maunsell and Partners (Νόμος 2395/1996). Στόχος της ήταν αρχικά να κατοχυρώσει ότι στα έργα που πραγματοποιούσε η Κοινοπραξία τηρούνται πλήρως οι προδιαγραφές που υπάρχουν στη σύμβαση κατασκευής και δεύτερον να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο, το Δημόσιο και τους Δανειστές τακτικές εκθέσεις (Γέφυρα Α.Ε,χ.η).

10.4 Χρηματοδότηση του έργου

Το συνολικό κόστος του έργου ανήλθε στα 800.000.000 € με τις εξής πηγές χρηματοδότησης

- 1) Το μετοχικό κεφάλαιο με ποσοστό 10% του κόστους της κατασκευής
- 2) Το Δημόσιο όπου συμβάλει χρηματοδοτικά με ποσοστό της τάξεως του 45%
- 3) Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα επενδύσεων μέσα από δάνειο για το οποίο εγγυήθηκαν εμπορικές τράπεζες με ποσοστό της τάξεως του 45% (Γεφυρα Α.Ε,χ.η). Το δάνειο αυτό ήταν για 370.000.000 € το οποίο πρέπει να αποπληρωθεί σε περίοδο εικοσιπέντε ετών και υπογράφηκε τον Ιούλιο του 1997 (European Commission,2018). Οι τράπεζες που εγγυήθηκαν για το δάνειο που δόθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων είναι δύο, επικεφαλής είναι η Bank of America (Βουλή των Ελλήνων, Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Θεμάτων,1996) αλλά και η Bank of Tokyo – Mitsubishi (Ντάνου,2002).

Σχεδιάγραμμα 9: Χρηματοδοτική συμβολή για το έργο



Πηγή: Γέφυρα Α.Ε,χ.η

Το συνολικό ποσό των εξόδων ανέρχεται σε 802.7 εκατομμύρια ευρώ όπου τα έξοδα αναλύονται στο παρακάτω πίνακα

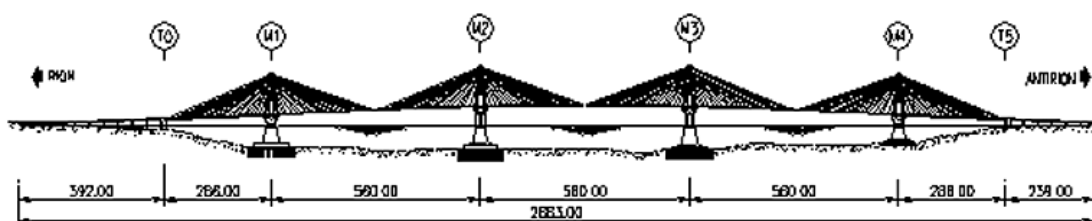
| Έξοδα | Κόστος σε εκατομμύρια ευρώ |
|-------------------------------|----------------------------|
| Κόστος κατασκευής | 664.1 |
| Έλεγχος Μελέτης και Επίβλεψης | 16.0 |
| Λειτουργικά έξοδα | 50,2 |
| Χρηματοοικονομικά έξοδα | 72,4 |

10.5 Βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά έργου – Συμπληρωματικά έργα

Η γέφυρα έχει μήκος 2.252 μέτρα και έχει πέντε ανοίγματα, το πρώτο και το τελευταίο έχουν συνολικό μήκος ανοίγματος 286 μέτρα ενώ τα υπόλοιπα τρία 560 μέτρα. Οι δύο λωρίδες που βρίσκονται στη γέφυρα έχουν πλάτος 27,2 μέτρα. Επιπλέον υπάρχει μια λωρίδα βοήθειας και ένα πεζοδρόμιο και στις δύο κατευθύνσεις. Παράλληλα με το έργο δημιουργήθηκαν δύο γέφυρες

πρόσβασης 392 μέτρων από τη μεριά του Ρίου και 239 μέτρων από τη πλευρά του Αντιρρίου (Γέφυρα Α.Ε,χ.η).

Εικόνα 2: Η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου



Πηγή: Γέφυρα Α.ε,χ.η

10.6 Αντικείμενο της σύμβασης

Μέσα από την υπογεγραμμένη Σύμβαση Παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο προσφέρει στον Ανάδοχο όπου και αποδέχεται έναντι του Δημοσίου υποχρεώσεις αντίστοιχες με αυτή και ο Ανάδοχος αναλαμβάνει τα εξής δικαιώματα:

- 1) Δικαίωμα παραχώρησης
- 2) Δικαίωμα χρηματοδότησης
- 3) Δικαίωμα μελέτης
- 4) Δικαίωμα κατασκευής
- 5) Δικαίωμα λειτουργίας
- 6) Δικαίωμα συντήρησης
- 7) Δικαίωμα επιβολής
- 8) Δικαίωμα είσπραξης των τελών από τα διόδια

Τα δικαιώματα αυτά παρέχονται στον ανάδοχο για μια περίοδο 42 ετών από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ και τα δικαιώματα παραχώρησης δίνονται κατ' αποκλειστικότητα στον Ανάδοχο (Νόμος 2395/1996 άρθρο 2).

10.7 Υποχρεώσεις Αναδόχου – Δημοσίου

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει τις κάτωθι υποχρεώσεις:

- 1) Να εκτελέσει το έργο
- 2) Να εκπονήσει μελέτη και να πραγματοποιήσει αναγκαίες έρευνες
- 3) Να λάβει τα απαραίτητα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 13 του νόμου και αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος
- 4) Να εκπληρώσει όλες τις εργασίες κατά τη περίοδο κατασκευής
- 5) Να λειτουργεί και να συντηρεί τη γέφυρα με ίδιο κίνδυνο και δαπάνες που θα προκύψουν.
- 6) Να υπάρχει χρηματοδότηση του έργου μετά από την ημερομηνία θέσης και να είναι σε ισχύ
- 7) Να προσλάβει με δικά του έξοδα τον Ελεγκτή και τον Επιβλέποντα
- 8) Να τηρεί τις προϋποθέσεις του άρθρου 18 για ασφαλιστική κάλυψη
- 9) Να συντάξει εγχειρίδια σχετικά με τη συντήρηση και τη λειτουργία του έργου τα οποία θα ενημερώνει όσο διαρκεί η περίοδο λειτουργίας του έργου
- 10) Να συμμορφώνεται στους κανονισμούς ασφαλείας που ισχύουν
- 11) Να εκπαιδεύσει τον προσωπικό συντήρησης και λειτουργίας το οποίο έπειτα θα διατεθεί
- 12) Μετά το τέλος της περιόδου λειτουργίας να παραδώσει τη Γέφυρα στο Ελληνικό Δημόσιο
- 13) Να επιτηρεί εάν ο Κατασκευαστής τηρεί την απαραίτητη νομοθεσία που σχετίζεται με την υγιεινή και την ασφάλεια
- 14) Να εξασφαλίσει πως ο Κατασκευαστής θα περιλάβει στο σύστημα ποιότητας ένα αρχείο που θα περιλαμβάνει τα σχέδια, βιβλία κτλ
- 15) Να μην αλλάξει το ήδη υπάρχον καταστατικό χωρίς να υπάρχει συμφωνία με το Ελληνικό Δημόσιο
- 16) Να παρουσιάζει εντός 180 μέρες από την ολοκλήρωση του οικονομικού έτους τις οικονομικές καταστάσεις για το έτος, την έκθεση των ελεγκτών σε ότι αφορά τις οικονομικές καταστάσεων και τις όποιες παρατηρήσεις έχουν κάνει, την έκθεση που καταγράφει τις πηγές χρηματοδότησης/ διάθεσης των χρημάτων (Νόμος 2395/1996).

Το Δημόσιο αναλαμβάνει τις κάτωθι υποχρεώσεις:

- 1) Να μην προχωρήσει σε κάποια πράξη ή παράλειψη που θα έδινε το δικαίωμα στους Δανειστές να αρνηθούν στον Ανάδοχο αναλήψεις κατά τις ημερομηνίες που έχουν προκαθοριστεί σύμφωνα με τις Συμβάσεις που έχουν οριστεί για τα δάνεια
- 2) Να εκδώσει ή να φροντίσει να εκδοθούν οι απαιτούμενες θεωρήσεις και άδειες διαμονής/εργασίας για όσους από το εργατικό προσωπικό δεν είναι κάτοικοι Ελλάδος. Από τη στιγμή που θα υποβληθεί η αίτηση θα πρέπει να έχουν εκδοθεί μέσα σε δύο μήνες
- 3) Να εκδώσει τις απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις, πράξεις (πχ κανονιστικές) αλλά και να χορηγήει την απαραίτητη συνδρομή προς τον Ανάδοχο του οποίου δίνεται η δυνατότητα να εισπράττει πχ τα διόδια τέλη και ότι σχετίζεται με την είσπραξη τελών
- 4) Να μη δημιουργήσει προβλήματα που θα έχουν σαν αποτέλεσμα να παρεμποδιστούν ή να διακοπούν τα έργα
- 5) Να αναγνωρίσει το πόσο σημαντική θα είναι η επένδυση που προβαίνει ο Ανάδοχος για το έργο και έχει την υποχρέωση να μην προβεί στην κατασκευή και να μην επιτρέψει να κατασκευαστεί άλλο παρόμοιο έργο με εξαίρεση συγκεκριμένες ζεύξεις πχ σιδηροδρομικές, καλωδίων που σχετίζονται με την ηλεκτρική ενέργεια και τηλεφωνικές.
- 6) Να μην παρέχει κάποια ειδικά προνόμια πχ κρατικές ενισχύσεις, εξαίρεση από τη φορολογία κτλ αλλά δεν αναλαμβάνει την υποχρέωση να αναστείλει τη λειτουργία πορθμειακών συζεύξεων
- 7) Να κατασκευάσει με δικιά του δαπάνη και να επωμιστεί τις απαραίτητες οδούς πρόσβασης (βόρεια και νότια) που θα ενώνουν τη Γέφυρα με το εθνικό οδικό δίκτυο που ήδη υπάρχει
- 8) Να εκτελέσει τις όποιες απαλλοτριώσεις απαιτούνται σε περίπτωση που ο Ανάδοχος χρειαστεί κάποια έκταση.
- 9) Να εγγυάται ότι δεν θα υπάρχει ούτε το ίδιο ούτε κάποια Αρχή ή Οργανισμός που θα προσπαθήσει να εμποδίσει ή να διακοπεί το έργο ή να προβεί σε περαίωση των εργασιών
- 10) Να αντικαταστήσει και να μετατρέψει τις εναέριες γραμμές που βρίσκονται στο χώρο που θα εκτελεστούν τα έργα και που είναι υψηλής τάσης σε υπόγειες
- 11) Να καταβάλει στον Ανάδοχο το κόστος και σε περίπτωση που θα προκληθεί κάποια ζημία λόγω των μέτρων που θα παρθούν για τη προστασία του περιβάλλοντος (Νόμος 2395/1996).

10.8 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Η Γέφυρα Α.Ε ζήτησε από το ΤΕΙ Πάτρας και κατά συνέπεια από τον κ. Παναγιωταρά και τον κ. Καπλάνη να αναλύσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκάλεσε η γέφυρα στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Η μελέτη αυτή ανέδειξε πως η γέφυρα έχει διατηρήσει αμεταβλητή τη χλωρίδα και τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος γύρω από τη περιοχή του βρίσκεται το έργο. Η ταχύτητα των ανέμων που πλήττουν την περιοχή έχει παραμείνει ίδια ενώ στα θετικά συγκαταλέγεται η μείωση των ρύπων που εκπέμπονται στην περιοχή (η σύγκριση πραγματοποιείται για το έτος 2003 και 2007) όπως και η μείωση των απορριμμάτων λόγω της μείωσης του αριθμού των επιβατών που χρησιμοποιεί τα ferry boats. Στο βυθό της θαλάσσιας περιοχής εξαιτίας της γέφυρας υπάρχει μερική μεταβολή των θαλάσσιων ρευμάτων που επικρατούν εκεί και κατά συνέπεια υπάρχει αναδιάταξη στα ιζήματα που υπάρχουν στις βάσεις που στηρίζουν τη γέφυρα. Οι ερευνητές τονίζουν πως λόγω αυτού θα πρέπει να εγκατασταθεί ειδικός εξοπλισμός τόσο για τα θαλάσσια ρεύματα όσο και για μελετηθεί η επίδραση στους ιχθυοπληθυσμούς. Υπάρχουν ενδείξεις για μετανάστευση θαλάσσιων πληθυσμών. Η γέφυρα δεν επιδρά στο ρυθμό εισροής γεωυλικών στη περιοχή ανάπτυξης της γέφυρας. Κατ' ακολουθεία η λειτουργία της γέφυρας θεωρείται ευεργετική ιδιαίτερος σε περίπτωση τοποθέτησης φωτοβολταϊκών συστημάτων στη γέφυρα ώστε να παράγει τη δική της ηλιακή ενέργεια (Πως επηρέασε η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου το περιβάλλον,2010).

10.9 Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις

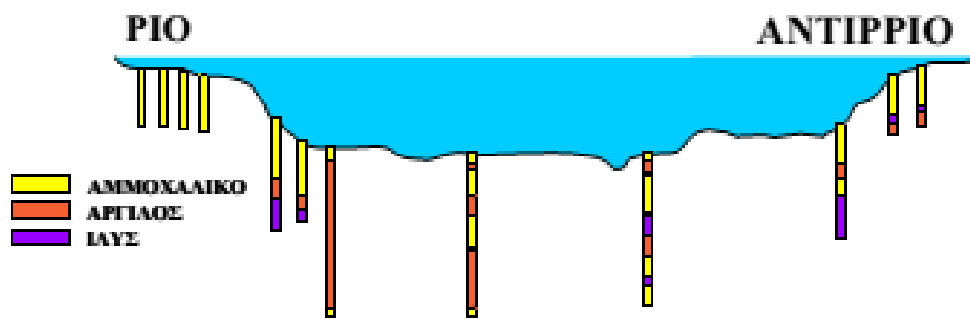
Οι επιπτώσεις του έργου σχετίζονται τόσο με τη λειτουργία του έργου όσο και με τη συντήρησή του. Ταυτόχρονα λόγω του ότι πολλοί χρήστες θα χρησιμοποιούν το έργο (επειδή υπάρχει χρονική μείωση στη μετάβαση από το ένα μέρος στο άλλο και με τη δημιουργία του έργου οι μετακινήσεις είναι πιο ασφαλείς). Σαν έργο η γέφυρα θα βοηθήσει στην οικονομική άνθηση των γύρω περιοχών καθώς θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, θα υπάρχει αύξηση στη ζήτηση υπηρεσιών και προϊόντων και συνεπώς θα αυξηθεί και η οικονομική δραστηριότητα των γύρω περιοχών. Λόγω της δημιουργίας νέων κατοικιών θα υπάρχει τροποποίηση στην αξία και στο τρόπο χρήσης της Γης (Μπελεγρή-Ρομπόλη, Μαρίνος και Μαρκάκη, 2013).

10.10 Χαρακτηριστικά εδάφους

Η δυσκολία για τη δημιουργία του έργου υπάρχει λόγω κάποιων ιδιαίτερων συνθηκών (περιβαλλοντικών, γεωμορφολογικών) που υπάρχουν στον κόλπο. Αρχικά σε διάφορα σημεία το έδαφος υποχωρεί με αποτέλεσμα το βάθος σε μερικά να ξεπερνάει τα 500 μέτρα. Η στάθμη θεμελίωσης μπορεί να εντοπιστεί έως και 65 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας επιπλέον στην περιοχή υπάρχει έντονη σεισμική δραστηριότητα και συνεπώς οι τεκτονικές πλάκες μετακινούνται συχνά. Τέλος στην περιοχή πνέουν ισχυροί άνεμοι. Αυτά είναι κάποια στοιχεία που θα πρέπει να λάβουν οι μηχανικοί υπόψη τους (Παπανικόλας, Σταθόπουλος – Βλάμης και Παναγής,2009).

Μελέτες που πραγματοποιήθηκαν έδειξαν πως στα πρώτα εκατό (100) μέτρα το υπόστρωμα δεν είναι βραχώδες ενώ τα ιζήματα που δημιουργούνται αποτελούνται από ένα συνδυασμό αργιλικών στρώσεων μαζί με άμμο και ιλύ (Γέφυρα Α.Ε.χ.η).

Εικόνα 3: Το προφίλ του εδάφους κατά μήκος του άξονα της γέφυρας



Πηγή: Παπανικόλας κ.α,2009

10.11 Αναγκαιότητα του έργου

Η αναγκαιότητα του έργου είναι σημαντική καθώς μέχρι και πριν υπήρχε το χάσμα ανάμεσα στη Πελοπόννησο και τη Δυτική Ελλάδα, με το χρόνο διέλευσης να είναι σαρανταπέντε λεπτά. Ακόμα

μέσα από την ένωση των δύο περιοχών που προαναφέρθηκαν (Πελοπόννησος και Δυτική Ελλάδα) και κατά συνέπεια θα υπάρξει ανάπτυξη (πολιτιστική και οικονομική) των περιοχών. Ταυτόχρονα θα υπάρχει συνένωση με μεγάλα οδικά δίκτυα όπως τον Δυτικό Οδικό Άξονα, τη Π.Α.Θ.Ε και την Εγνατία Οδό όπως και πρόοδος σε ότι αφορά την άνεση, καλύτερη ποιότητα διέλευσης των οχημάτων και θα υπάρξει μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Σε ότι αφορά τις μετακινήσεις αυτές πρόκειται να πραγματοποιούνται ανεξάρτητα από τις υπάρχουσες καιρικές συνθήκες, οι επιχειρήσεις τόσο αυτές που υπάρχουν τώρα όσο και αυτές που θα δημιουργηθούν θα είναι πιο ανταγωνιστικές. Η ανάπτυξη της περιοχής θα δημιουργήσει πρόσφορο έδαφος για την ανασυγκρότηση του ευρύτερου χώρου. Αναλυτικά, στη περιφερειακή ενότητα της Δυτικής Ελλάδος θα γίνει εφαρμογή σχετικής μελέτης που θα αφορά στις Χωροταξικές Επιπτώσεις των Κοινοτικών Προγραμμάτων και Πολιτικών, σε ότι αφορά τον Κορινθιακό Κόλπο θα πραγματοποιηθεί και θα εφαρμοστεί Ειδική Χωροταξική Μελέτη. Στους Νομούς που θα πραγματοποιηθεί η ένωση μέσω της γέφυρας (Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας) θα πραγματοποιηθούν Χωροταξικές Μελέτες, θα ολοκληρωθούν η Ειδική Ρυθμιστική Μελέτη και η Πολεοδομική Μελέτη στη Κοινότητα του Ρίου. Να ληφθεί μέριμνα για την προστασία των κάστρων στη περιοχή Ρίου – Αντιρρίου που θεωρούνται διατηρητέα Βυζαντινά Μνημεία καθώς και την ανάδειξη των Βυζαντινών Φρουρίων. Λόγω του έργου θα προσληφθούν άτομα που θα εκπαιδευτούν κατάλληλα και διαμένουν κοντά στη περιοχή του έργου ενώ στη περίοδο της κατασκευής του έργου, θα αυξηθούν και οι νέες θέσεις εργασίας. Ταυτόχρονα θα αυξηθούν οι θέσεις στις επιχειρήσεις που παράγουν υλικά, προϊόντα ή παρέχουν υπηρεσίες σχετικά με τη δημιουργία της Γέφυρας. Τέλος, έχουμε τη δημιουργία νέων έργων στο τομέα των μεταφορών και συγκεκριμένα σε ότι αφορά το οδικό δίκτυο (παρακάμψεις στο Αγρίνιο και στην Άρτα, ζεύξη Αγρινίου και Άρτας τμήμα της Παραιονίας οδού και της οδού Αντιρρίου Ιωαννίνων και της παραλιακής οδού Ηγουμενίτσας Πρέβεζας), λιμάνια (Πάτρας, Κατάκολου, Κυλλήνης και Πρέβεζας) και αεροδρόμιο (Αράξου) (Βουλή των Ελλήνων,1996).

Σε ότι αφορά τη σημασία που θα έχει το έργο στη κοινωνία εάν και έχει παρατηρηθεί παγκοσμίως πως τα μεγάλα έργα που αφορούν τις κατασκευές πολλές φορές είτε υποβαθμίζονται είτε αγνοούνται και συνεπώς παρατηρείται μια μορφή σύγχυσης στον κοινωνικό περίγυρο λόγω των επιπτώσεων του έργου. Στη περίπτωση της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου παρατηρούνται παρόμοια προβλήματα λόγω των ανισοτήτων που υπήρχαν ανάμεσα στη Βόρεια και τη Νότια περιοχή¹⁹. Η Βόρεια περιοχή ήταν απομονωμένη από τις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδας λόγω της έλλειψης

¹⁹ Στη Βόρεια περιοχή (δηλαδή οι περιοχές των Νομών Αιτωλοακαρνανίας, Δωρίδας, Πρεβέζης και άλλων) υπήρχε ακραία μορφή αναπτυξιακή υστέρηση σε σχέση με τη Νότια περιοχή (δηλαδή περιοχές των Νομών Αχαΐας, Ηλείας κτλ)

σύγχρονου οδικού δικτύου και της σύνδεσης ανάμεσα στο Ρίο και το Αντίρριο δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο οικονομική σύγκλιση ανάμεσα στη περιοχή και τις περιοχές της υπόλοιπης Ελλάδας (Μπέλλας,2006). Διάφοροι ακαδημαϊκοί θεωρούν πως οι αιτίες για την οικονομική σύγκλιση της κάθε περιοχής προέρχονται από κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά με κάποια να επιδρούν περισσότερο από κάποια άλλα. Χαρακτηριστικά όπως η οικονομική γεωγραφία και η οικονομική διάρθρωση θεωρούνται υπεύθυνα για τη δημιουργία της οικονομικής σύγκλισης (Αρβανιτόπουλος, Μοναστηριώτης και Παναγιωτίδης, 2020). Συγχρόνως οι σφοδρές καιρικές συνθήκες που επικρατούν τη χειμερινή περίοδο αλλά και η αβεβαιότητα που δημιουργεί στους κατοίκους η μη έγκυρη μεταφορά κάποιου ασθενή σε νοσοκομειακή περίθαλψη και διάφορα προβλήματα όπου σχετίζονται με τα ferry boats συνέβαλλαν ώστε να αποκοπεί περισσότερο η Βόρεια περιοχή (Μπέλλας,2006).

10.12 Βραβεία

Η Γέφυρα έχει βραβευτεί συνολικά εννέα φορές με Διεθνή Βραβεία όπως: (με χρονολογική σειρά)

- 1) Μέγα Βραβείο Εξεχόντων Επιτευγμάτων Έργων Πολιτικού Μηχανικού της Αμερικάνικης Εταιρείας Πολιτικών Μηχανικών (ASCE) (2005)
- 2) Βραβείο Εξέχουσας Δομής από τη Διεθνή Ένωση Γεφυροποιίας και Δομικών Έργων από την IABSE (2006)
- 3) Βραβείο Εξεχόντων Δομικών Έργων της Διεθνούς Ομοσπονδίας Σκυροδέματος (2006) (Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου,2020)
- 4) Βραβείο Καινοτομίας στην Εμπειρία του Πελάτη (2015) (Βραβείο Εξυπηρέτησης Πελατών στη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου,2015)
- 5) Απέκτησε Βραβείο νικητή στο τομέα Υποδομές Μεταφορών (Αερολιμένες, Λίμνες, Σιδηρόδρομοι, Αυτοκινητόδρομοι) (2019)
- 6) Απέκτησε χρυσό βραβείο στη κατηγορία Δραστηριότητες Εμπέδωσης Κουλτούρας Υγείας και Ασφάλειας (Ανήκει στην ενότητα Ενδοεταιρική Καμπάνια υγειούς εργασιακού χώρου) (2019)
- 7) Αργυρό βραβείο στη κατηγορία Εμπέδωσης κουλτούρας Υγείας και Ασφάλειας (2019)
- 8) Αργυρό βραβείο στη κατηγορία Δραστηριότητες σε Εγκαταστάσεις και Υποδομές (2019)
- 9) Χάλκινο βραβείο στη κατηγορία Δραστηριότητες Εμπέδωσης Κουλτούρας Υγείας (2019) (Η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου,2020)

- 10) Χάλκινο βραβείο στη κατηγορία Διαχείριση Ενέργειας: Έξυπνος φωτισμός πόλεων και αυτοκινητόδρομων (2021) (Πράσινο» βραβείο για τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης» στα «Best City Awards»,2021)
- 11) Χρυσό βραβείο για τη δραστική άμβλυνση της κλιματικής αλλαγής (2019)
- 12) Χρυσό βραβείο για τη κοινή θέση σχετικά με το κλίμα μέσα από διάφορες δράσεις (3 βραβεία απέσπασε η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου στα «Energy Mastering Awards 2019).

Σημαντικό είναι να γίνει αναφορά στον στόχο που έχει θέσει η Γέφυρα Α.Ε «Ατύχημα Μηδέν» που αφορά την ασφάλεια των εργαζομένων και των χρηστών ενώ το 2019 σε περίοδο 220.000 εργατωρών δεν έχει συμβεί κάποιο εργατικό ατύχημα (5 βραβεία υγείας και ασφάλειας στη γέφυρα,2020).

10.13 Σύνδεση με την Ευρώπη

Η Γέφυρα αποτελεί μέρος δύο πολύ σημαντικών Ευρωπαϊκών δικτύων αυτοκινητοδρόμων του αυτοκινητόδρομου Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών (Ολυμπία Οδός) και του αυτοκινητοδρόμου Ιωαννίνων – Αντιρρίου (Νέα Οδός). Ακόμα υπάρχει σύνδεση ανάμεσα στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

Χάρτης 2: Σύνδεση της Γέφυρας με την Ευρώπη



Πηγή: Γεφυρα Α.Ε,χ.η

10.14 Κριτική – Αντιδράσεις

Κριτική στη Γέφυρα έχει ασκήσει η εφημερίδα Economist όπου αναφέρει πως “δεν υπήρχε λόγος η γέφυρα να κατασκευαστεί στη μέση του πουθενά” βέβαια λίγα χρόνια αργότερα υπήρχε η δημιουργία των αυτοκινητόδρομων Ιονία Οδός και Ολυμπία Οδός (Anyfantis,2021).

Ενώ ο «πατέρας» του έργου Ε. Κουλουμπής αναφέρει πως υπήρχαν αντιδράσεις και χλευασμοί προς το έργο αυτό (Κουλουμπής,2004). Κατά τη διάρκεια της ψήφισης της κύρωσης σύμβασης παραχώρησης η κ Στεφανοπούλου (Ειδική αγορήτρια της Πολιτικής Άνοιξης) ανέφερε πως υπάρχει ένας προβληματισμός από πλευράς κόμματος και ζητούν περαιτέρω εξηγήσεις από το Υπουργείο. Θεωρούν πως το κράτος προέβη σε πολλές υποχωρήσεις ώστε να αναλάβει ο ανάδοχος το έργο. Ο κ Στριφτάρης (Ειδικός αγορητής του Κ.Κ.Ε) θεωρεί πως η σκοπιμότητα του έργου θέτει αρκετά ερωτήματα και πως η σύμβαση αυτή αντί να προχωρήσει τη χώρα ένα βήμα εμπρός τη πάει πίσω και χαρακτηριστικά τη θεωρεί σκάνδαλο. Ακόμα προσθέτει πως οι θέσεις εργασίας είναι λίγες (πχ 5 – 10 στην Αιτωλοακαρνανία) (Διαμαντίδης και Τσερτικίδης,1996).

10.15 Νομικό πλαίσιο

Η Γέφυρα Α.Ε έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του νομικού πλαισίου σε ότι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης καθώς έχει υπογράψει πάνω από πενήντα (50) συμβάσεις που περιγράφουν αναλυτικά την μελέτη του έργου (στη συγκεκριμένη περίπτωση το έργο αφορά τη γέφυρα Ρίου Αντιρρίου), τη κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση του έργου. Επιπλέον στις συμβάσεις αναγράφονται με λεπτομέρεια οι διαδικασίες και οι άδειες που απαιτούνται.

Η Γέφυρα Α.Ε έχει υπογράψει τις κάτωθι συμφωνίες:

Γέφυρα Α.Ε και το Ελληνικό Δημόσιο

- Σύμβαση Παραχώρησης
- Τριμερής Συμφωνία
- Σύμβαση Χρηματοδοτικής Συμβολής

Γέφυρα Α.Ε και οι Δανειστές

- Κύρια Σύμβαση Δανείου της ΕΤΕπ
 - Σύμβαση Χρηματοδότησης για την έκδοση Εγγυητικών Επιστολών από τις Εμπορικές Τράπεζες
 - Συμφωνητικό Κοινών Όρων

Γέφυρα Α.Ε και Κατασκευάστρια Κοινοπραξία (Έξι εταιρείες την απαρτίζουν)

- Σύμβαση Μελέτης και Κατασκευής

Γέφυρα Α.Ε και Ελεγκτής Μελέτης και Επιβλέποντα Μηχανικό

- Σύμβαση Ελεγκτή Μελέτης
- Σύμβαση Επιβλέποντος Μηχανικού

Γέφυρα Α.Ε και Οικονομική/ Τεχνική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων

- Συμφωνητικό για τη Τεχνική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων
- Συμφωνητικό για την Οικονομική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων
- Σύμβαση λειτουργίας και συντήρησης (Γέφυρα Α.Ε,χ.η)

10.16 Ρεκόρ που κατέρριψε η γέφυρα

1. Πρόκειται για την πρώτη παγκοσμίως καλωδιωτή γέφυρα όπου έχει μεγάλα ανοίγματα και το μήκος της είναι 2.252
2. Πρόκειται για τη πρώτη γέφυρα παγκοσμίως που αντέχει σε περίπτωση σεισμού άνω των 7 Ρίχτερ
3. Πρόκειται για την πρώτη γέφυρα που τα θεμέλιά της βρίσκονται σε βάθος από 45 μέχρι 65 μέτρα κάτω από τη θάλασσα
4. Πρόκειται για την πρώτη καλωδιωτή γέφυρα με το μεγαλύτερο οδόστρωμα δρόμου (Ρενιέρης,1999).
5. Η Γέφυρα Α.Ε θεωρεί σαν το πιο σημαντικό ρεκόρ το γεγονός πως κατασκευάστηκε χωρίς να προκύψει κάποιο εργατικό ατύχημα (Γέφυρα Α.Ε,χ.η)

Μελέτη 2: Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρείας "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.", έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις

11.1 Ιστορικό

Το 1938 στην περιοχή του Ελληνικού κατασκευάζεται ο Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών με έναν μόνο διάδρομο, αρχικά, χιλίων οχτακοσίων (1,800) μέτρων. Κατά την περίοδο της κατοχής από τους Γερμανούς και τους Ιταλούς οι πρώτοι, προχώρησαν σε έργα διεύρυνσής του για προσωπικά οφέλη. Οι σύμμαχοι όμως βομβάρδιζαν τις νύχτες τα έργα επέκτασης. Το 1950 δημιουργήθηκε ένας δεύτερος διάδρομος στο αεροδρόμιο 2.250 μέτρων και ο πρώτος αυξήθηκε κατά 2.250 μέτρα ενώ μερικά χρόνια αργότερα αυξήθηκε στα 3.000 μέτρα. Το 1969 έγιναν τα εγκαίνια του Ανατολικού αεροδρομίου Ελληνικού ενώ τη δεκαετία του 1970 ο πρώτος διάδρομος έφτασε τα 3.500 μέτρα. Λόγω της αυξημένης επιβατικής κίνησης υπήρξε κάποια “διχοτόμηση” με τον Δυτικό αεροδρόμιο να ανήκει αποκλειστικά στην Ολυμπιακή εταιρεία και το Ανατολικό Αεροδρόμιο στις ξένες εταιρείες. Πλέον δεν ήταν δυνατή η επέκταση του αεροδρομίου με αποτέλεσμα να πρέπει να κατασκευαστεί νέο αεροδρόμιο. Η λειτουργία του ολοκληρώθηκε το 2001 (Μάρτιος) με τη τελευταία πτήση να είναι προς τη Θεσσαλονίκη (Φούντα, 2020).

Το Ελληνικό κράτος ανέθεσε στην εταιρεία Burns and Roe Inc. και στην εταιρεία Airways Engineering Corp. να επεξεργαστούν μελέτη ανάπτυξης για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών η οποία παραδόθηκε τον Αύγουστο του 1971. Από τη μελέτη προέκυψε πως πρέπει να δημιουργηθεί ένα νέο αεροδρόμιο σε μια νέα περιοχή. Συνολικά προτάθηκαν δώδεκα περιοχές (Ζάγανι, Σπάτα, Σαλαμίς, Μέγαρο, Κόρινθος, Τανάγρα, Θήβα, Κωπαίδα, Χαλκίδα, Αίγινα, Φλέβες, Σπάτα- Ζάγανι). Με βάση τα κριτήρια που είχαν θεσπίσει²⁰ επιλέχτηκε η τελευταία θέση δηλαδή Σπάτα – Ζαγάνι. Παρόλα αυτά το έργο δεν προχώρησε. Το 1976 το Ελληνικό κράτος προχώρησε σε νέα μελέτη σχετικά με τη δημιουργία Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών την οποία ανέλαβαν οι εταιρείες Aeroport de Paris, Flughafen Frankfurt.Main και ΑΔΚ. Παρόλο που αυτή τη φορά εξετάστηκαν οι δώδεκα

²⁰ Τοποθεσία, δυνατότητα επέκτασης, καιρικές συνθήκες, πρόσβασης στο νέο αεροδρόμιο,, βοηθήματα (αεροπορικά και ραδιοναυτιλιακά) και τέλος κατά πόσο επηρεάζει ο θόρυβος.

προηγούμενες περιοχές προστέθηκαν έξι επιπλέον (σύνολο 18) η τελική επιλογή ήταν ίδια με τη προηγούμενη περιοχή. Ενώ προχώρησαν στη κατάρτιση ενός σχεδίου γενικής ανάπτυξης το οποίο περιελάμβανε 12.900 στρέμματα. Με τρεις Υπουργικές αποφάσεις (4/2.1.73,126/15.10.76 και 70/25.5.78) απαλλοτριώθηκαν τα 12.900 στρέμματα και περίπου 4.000 στρέμματα επιπλέον που αφορούσαν λειτουργικούς χώρους του αεροδρομίου. Συνολικά απαλλοτριώθηκαν 16.976 στρέμματα. Επιπλέον ο Νόμος 809 του 1978 ρύθμισε τα ζητήματα που σχετίζονταν με τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ενώ η «Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε» (πρόκειται για μια Ανώνυμη Εταιρεία και είναι ιδιοκτησία του Δημοσίου) ιδρύθηκε με το νόμο 811 του 1978 με σκοπό τη μελέτη, τη κατασκευή, τη λειτουργία και την ανάπτυξη του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στη περιοχή των Σπάτων. Ένα χρόνο αργότερα η εταιρεία ανέθεσε στη κοινοπραξία Naco Gredeco την προμελέτη του έργου και να οριστικοποιήσει το σχέδιο Γενικής Ανάπτυξης (το οποίο οριστικοποιήθηκε ένα χρόνο μετά το Φλεβάρη του 1980 – Αύγουστος 1981). Οι μελέτες οδήγησαν το Νοέμβριο του 1980 στη δημοπράτηση των χωματουργικών εργασιών και τον επόμενο χρόνο οι τρεις ανάδοχοι (δύο κοινοπραξίες και η ΣΥΚΕΑ) εγκαταστάθηκαν στο έργο. Την ίδια χρονιά η εταιρεία ανέθεσε στη British Airports International Limited να λειτουργεί σαν σύμβουλος του νέου αεροδρομίου. Το 1982 η «Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε» αποδέχτηκε το νέο γενικό σχέδιο ανάπτυξης και πέντε χρόνια μετά το Ελληνικό Δημόσιο αποφάσισε να προβεί σε διενέργεια διαγωνισμού για την ανάθεση, τη μελέτη και τη κατασκευή συγκεκριμένων έργων του αεροδρομίου συγκεκριμένα ένα διάδρομο έργα υποδομής και κτιριακά. Παρόλο που το 1988 επιλέχθηκαν οι υποψήφιοι ανάδοχοι δεν ολοκληρώθηκε ο διαγωνισμός. Το 1991 το Ελληνικό Δημόσιο προχώρησε στη δημιουργία του έργου με το σύστημα παραχώρησης γι' αυτό προχώρησε σε δημοσίευση της απόφασης αυτή τόσο στη χώρα όσο και στο εξωτερικό. Οι οίκοι Salomon Brothers και Link Laters and Paines συμμετείχαν σαν σύμβουλοι ως προς την επιλογή εταίρου. Την ίδια χρονιά προστέθηκε στο Νόμο 1515 του 1985 το άρθρο 15 που συμπλήρωσε το άρθρο 11 του Νόμο 1955 του 1991²¹ ενώ ο Νόμος 2052 του 1992 αφορούσε τη δημιουργία ειδικής ζώνης που θα ελέγχει την ανάπτυξη της περιοχής σε ότι αφορά το πολεοδομικό σχεδιασμό.

Το 1994 (23 Δεκεμβρίου) ο όμιλος Hochtief A.G ανέλαβε τη θέση του εταίρου και το 1995 ψηφίστηκε ο Νόμος 2338 του 1995 που αφορούσε τη κύρωση Σύμβασης ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, την ίδρυση της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε» και εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι (Δρίτσας,1996).

²¹ Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης περιοχής της Αθήνας

Η πρώτη πτήση (Πτήση 424) ήρθε από το Καναδά και συγκεκριμένα από το Μόντρεαλ περίπου στις 15.00 το μεσημέρι στις είκοσι οκτώ Μαρτίου του 2001 ενώ από την επόμενη μέρα το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος ξεκίνησε τη λειτουργία του (Το < Ελ. Βενιζέλος> έγινε 15 χρόνων,2016).

11.2 Μέτοχοι - Ανάδοχοι

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών λειτουργεί σαν μια ιδιωτική εταιρεία, το 55% των μετοχών του ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο ενώ σε διάφορους ιδιώτες ανήκει το υπόλοιπο 45% των μετοχών (Η εταιρεία Αεροδρομίου,χ.η).

Οι τρεις αρχικοί μέτοχοι και τα ποσοστά ήταν:

- 1) Hochtief AirPort 36,125%
- 2) ABB Calor Emag Schaltanlagen AG 5%
- 3) H.Krantz – TKT GmbH 3.75%
- 4) Flughafen Athen – Spata Projektgesellschaft MbH 0.125% (Eleftherios Venizelos International Airport,2002).

Παρόλο που κάποιες από τους αρχικούς μετόχους έχουν πουλήσει μέρος των μετοχών τους οι μέτοχοι και τα ποσοστά τους για το 2020 ήταν τα εξής:

Ελληνικό Δημόσιο (55%)

- 1) ΤΑΙΠΕΔ 30%
- 2) ΕΕΣΥΠ 25 %

Ιδιωτικές Εταιρείες (45%)

- 1) AviAlliance GmbH (26,7%)
- 2) AviAlliance Capital GmbH (13,3%)
- 3) Κουπελούζος (5%) (Δεληβέγκος, 2020).

Στο νόμο αναγράφονται οι ανάδοχοι του έργου οι οποίοι είναι:

- Hochtief Aktiengesellschaftl vorm. Gebr. Helfman
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG
- H. Krantz- TKT GmbH
- Flughafen Athen – Spata Projektgesellschaft mbH (Νόμος 2338/1995).

11.3 Διευθυντής Κατασκευών

Στο άρθρο 8 του Νόμου 2338/1998 ορίζεται πως η εταιρεία θα διορίσει κάποιον αρμόδιο σαν Γενικό Εργολάβο. Αυτός είναι ο υπεύθυνος για τη κατασκευή του αεροδρομίου και λαμβάνει την αμοιβή του από την εταιρεία.

11.4 Χρηματοδότηση

Από διαφορετικές πηγές χρηματοδότησης κατασκευάστηκε το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Το δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων 997 εκατομμύρια ευρώ (45%) οι Εμπορικές Τράπεζες χρηματοδότησαν με 312 εκατομμύρια ευρώ το έργο (14%) διάφορες επιχορηγήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 250 εκατομμύρια ευρώ (11%) του Ελληνικού Δημοσίου με 150 εκατομμύρια ευρώ (7%) και το μετοχικό κεφάλαιο ήταν 134 εκατομμύρια ευρώ (6%). Οι συνολικές πηγές ανέρχονταν σε 2,219 εκατομμύρια ευρώ (Eleftherios Venizelos International Airport, 2020). Το υπόλοιπο ποσοστό αποτελείται από το τέλος ανάπτυξης του αεροδρομίου (ή αλλιώς Σπατόσημο) 300 εκατομμύρια ευρώ (13%) δάνεια που έλαβαν οι μέτοχοι 45 εκατομμύρια ευρώ (2%) δάνειο για τον εμπορευματικό σταθμό 17 εκατομμύρια ευρώ (1%) και τέλος άλλες πηγές χρηματοδότησης 14 εκατομμυρίων ευρώ (1%) (Κατερίνης, 2010).

11.5 Οι υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου

1. Δεν μπορεί κανένας να σταματήσει την ολοκλήρωση του έργου εκτός εάν ορίζεται από τη σύμβαση. Το μόνο που μπορεί να διακόψει την ολοκλήρωση του έργου είναι το Ελληνικό Δημόσιο και για να γίνει αυτό θα πρέπει να πληρούνται επτά προϋποθέσεις όπως λόγοι εθνικής άμυνας κ.α.
2. Θα πρέπει να ακολουθεί τις πολιτικές που είναι σύμφωνες με το Κοινοτικό Δίκαιο
3. Θα πρέπει να τηρούνται όλοι οι νόμοι της χώρας σε ότι αφορά την είσοδο ή την αναχώρηση των αεροσκαφών και τους χειρισμούς τους
4. Θα πρέπει να καθιερώσει τελωνειακές διαδικασίες
5. Θα πρέπει να παρέχει τις διευκολύνσεις που απαιτούνται σε ότι αφορά την αεροναυτιλία και να προνοεί για τη λειτουργία κατάλληλων συστημάτων για την επικοινωνία και ότι είναι απαραίτητο για τη λειτουργία του αεροδρομίου
6. Θα πρέπει να αναγνωριστεί η εγκυρότητα των πιστοποιητικών και των αδειών που εκδόθηκαν από τα κράτη που συμμετέχουν στη σύμβαση του Σικάγου

7. Θα πρέπει να αναλάβει να κατανέμει τόσο τη κυκλοφορία όσο και την κίνηση των αεροσκαφών αλλά και να την επιβάλλει
8. Υπάρχουν συγκεκριμένες περιπτώσεις κάτω από τις οποίες μπορεί το Ελληνικό Δημόσιο να ανακαλεί ή να αναστείλει ή να μεταβάλλει τη σύμβαση που έχει υπογραφεί
9. Τέλος η εταιρεία του αεροδρομίου δεν θα φέρει καμία ευθύνη για παράληψη ή καθυστέρηση των διατάξεων της σύμβασης εφόσον αυτή η παράληψη ή καθυστέρηση είναι απόρροια αθέτησης των υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου (Νόμος 2338/1995).

11.6 Βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά

Η έκταση του αεροδρομίου είναι 12,9 Km² και αποτελείται από δύο διαδρόμους όπου η έκταση του πρώτου είναι 4000 μέτρα και του δεύτερου 3800 μέτρα ενώ η μεταξύ τους απόσταση είναι 1575 μέτρα. Το κεντρικό κτίριο διαθέτει 4 επίπεδα και 14 γέφυρες από τις οποίες μπορούν να επιβιβαστούν οι επιβάτες του ενώ το δορυφορικό κτίριο για τους επιβάτες διαθέτει 10 γέφυρες. Όσοι χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο μπορούν να παραλαμβάνουν τις αποσκευές τους από τους 11 ιμάντες που υπάρχουν ενώ οι θυρίδες από τις οποίες μπορούν να εξυπηρετηθούν οι επισκέπτες ανέρχονται στις 157. Τέλος 65 αεροπλάνα προσγειώνονται ή απογειώνονται την ώρα (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»,2008).

11.7 Χρονοδιάγραμμα

- 1995 - Υπογράφεται ανάμεσα στον Ανάδοχο και το Ελληνικό Δημόσιο η Σύμβαση Ανάπτυξη του Αεροδρομίου
- Ιούλιος 1996 – Ξεκίνησαν οι εργασίες κατασκευής
- Σεπτέμβριος 1996 – Τελετή θεμελίωσης
- Οκτώβριος 2000 – Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν
- Μάρτιος 2000 – Ξεκίνησε η περίοδος δοκιμών διάρκειας πέντε (5) μηνών
- 2001 – Το αεροδρόμιο ξεκίνησε τη λειτουργία του (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος",χ.η).

Το Μάρτιο του 2001 από τις 15 έως τις 28 του μήνα έγιναν οι απαραίτητες ενέργειες για την μετεγκατάσταση από το πρώην αεροδρόμιο στο νέο ενώ οι πόρτες του αεροδρομίου άνοιξαν στις 20 Μαρτίου με την τελετή έναρξης να συμβαίνει λίγες μέρες αργότερα στις 27 Μαρτίου (Βέβης,2011). Παρόλο που η συμβατική περίοδος θα έληγε στις 11 Ιουνίου 2026 το ΤΑΙΠΕΔ και η Εταιρεία Αεροδρομίου ύστερα από διαπραγματεύσεις αποφάσισαν να παρατείνουν τη σύμβαση για 20 έτη δηλαδή μέχρι τις 11 Ιουνίου 2046 (Φωτεινός,2019).

11.8 Βραβεία

Το αεροδρόμιο από τη πρώτη μέρα της λειτουργίας του μέχρι και σήμερα έχει ανοδική πορεία. Συγκεκριμένα έχει αποσπάσει μέχρι και το 2019 91 βραβεία ενώ θεωρείται ένα από τα καλύτερα αεροδρόμια στο κόσμο. Η έρευνα που πραγματοποίησε η AirHelp κατέταξε το αεροδρόμιο σε υψηλή θέση (3) από τα 132 αεροδρόμια. Το 2019 κέρδισε τη πρώτη θέση στη κατηγορία των αεροδρομίων με περισσότερους από 20 εκατομμύρια επιβάτες και παρέλαβε το βραβείο Routers Europe 2019. Τέλος κατέκτησε τη πρώτη θέση για την Ευρώπη στη κατηγορία 15 - 25 εκατομμύρια επιβάτες στα βραβεία ASQ που διοργανώνει το Παγκόσμιο Συμβούλιο Αεροδρομίων (Airports Council International/ ACI World (Βραβεία διακρίσεις και ανοδική πορεία για το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»,2019).

11.9 Στόχοι

Το αεροδρόμιο έχει θέσει κάποιους στόχους τους οποίους προσπαθεί να κατακτήσει. Ο αρχικός του στόχος είναι να επεκτείνει τις υποδομές του, οι υπηρεσίες που διαθέτει για τους χρήστες του να έχουν υψηλό επίπεδο και να κερδίσει περισσότερα βραβεία (Βέβης,2011).

11.10 Κριτική - Αντιδράσεις

Υπήρχαν κάποιες αντιδράσεις όπως από το Βουλευτή Β. Κορκολόπουλο όπου ανέφερε πως το έργο έχει “άγνωστο ποιοτικό και κοστολογικό αποτέλεσμα” (Πρακτικό συνεδριάσεως Βουλής,1995:4).

Παραθέτει μάλιστα τις αδυναμίες που εντοπίζει όπως την ανισορροπία στη διοίκηση καθώς ο διευθύνων σύμβουλος θα είναι από τη Γερμανία, μια από τις εταιρείες η Hochtief θα μεταφέρει τα κέρδη που θα εισπράξει από το παρόν έργο σε ένα άλλο όπου ο κίνδυνος είναι μεγάλος και οι πολίτες της χώρας θα ζημιωθούν, ο εργολάβος δεν θα γνωρίζει τις υποχρεώσεις του και η ποιότητα του έργου δεν θα είναι γνωστή. Τέλος δεν υπάρχει ισορροπία στη διοίκηση της καινούριας εταιρείας. Αναφέρει πως η καθυστέρηση στοίχισε στη χώρα μας 240 δισεκατομμύρια δραχμές και πως θα πρέπει να γίνουν αλλαγές στη σύμβαση ώστε να τη ψηφίσει η βελτίωση της σύμβασης. Τέλος, αναφέρει πως μέχρι να γίνουν οι αλλαγές που επιθυμεί δεν θα προχωρήσει σε ψήφιση της Σύμβασης. Η κ. Μάχαιρα (Ειδική αγορήτρια της Πολιτικής Άνοιξης) θεωρεί πως υπήρχαν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και από τα δύο μεγάλα κόμματα. Παρόλα αυτά θεωρεί θετικό ότι το έργο θα γίνει έστω και με αυτή τη χρονική καθυστέρηση. Ο κ. Κουμπούρης (Ειδικός αγορητής του ΚΚΕ) αναφέρει και αυτός πως το Ελληνικό Δημόσιο χάνει χρήματα επειδή δόθηκε η μελέτη, η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η ολοκλήρωση, η εκμετάλλευση και η συντήρηση σε μια Γερμανική εταιρεία. Ακόμα αναφέρει πως απέναντι από τη δημιουργία του αεροδρομίου βρίσκονται χιλιάδες κάτοικοι που διαμένουν στη γύρω από το αεροδρόμιο περιοχή (Βουλή των Ελλήνων,1995).

Μελέτη 3: Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική Διαχείριση δέκα σχολικών μονάδων στην Περιφέρεια Αττικής με ΣΔΙΤ

12.1 Η Αναθέτουσα Αρχή

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε το 2008 όπου η αναθέτουσα αρχή ήταν ο Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ). Το Νοέμβριο του 2013 συγχωνεύτηκε μαζί με άλλες δύο εταιρείες και δημιούργησαν την εταιρεία Κτιριακές Υποδομές Α.Ε. Οι τρεις αυτές εταιρείες έχουν και μια διαφορετική “εξειδίκευση” πχ η ΟΣΚ έχει την ευθύνη των έργων που αφορούν σχολεία (την κατασκευή και να παρέχουν τον εξοπλισμό τους) (Να παρέχουμε πρωτοπόρα και καινοτόμα δημόσια κτίρια, με σεβασμό στο περιβάλλον,χ.η).

12.2 Ποια σχολεία αφορά η Σύμβαση και ποια είναι τα προβλήματα που υπάρχουν

- Τα 10 σχολεία βρίσκονται στη Περιφέρεια Αττικής όμως σε διαφορετικούς Δήμους, έξι σχολεία βρίσκονται στο Δήμο Αττικής (τρία στη περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος και τα υπόλοιπα στα Σεπόλια) ένα στο Δήμο Νέου Ηρακλείου, ένα στο Δήμο Μεγάρων και δύο στο Δήμο Ωρωπού.
- Το 51^ο Γυμνάσιο Αθηνών είναι στο ίδιο κτήριο με το 27^ο Λύκειο Αθηνών σε κτήριο κατασκευασμένο από το 1969 το οποίο δεν βρίσκεται σε κακή κατάσταση. Λόγω του ότι δεν υπάρχουν αρκετές αίθουσες έχουν προστεθεί 19 επιπλέον. Σε αντίστοιχη κατάσταση είναι και το 50^ο Λύκειο Αθηνών που βρίσκεται στο ίδιο κτήριο με το 50^ο Γυμνάσιο Αθηνών. Παρόλο που το κτήριο είναι πιο πρόσφατο (η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 1992) δεν υπάρχουν αρκετές αίθουσες ενώ αυτές που υπάρχουν έχουν χωριστεί σε πιο μικρές και ο προαύλιος χώρος είναι ανεπαρκής.
- Παρότι υπάρχουν στην περιφέρεια Αττικής Μουσικά Σχολεία δεν υπάρχει κανένα στο Δήμο Αθηναίων γι’αυτό και είναι σημαντικό να δημιουργηθεί κάποιο και συγκεκριμένα θα

δημιουργηθούν δύο, ένα Μουσικό Γυμνάσιο και ένα Μουσικό Λύκειο Αθηνών. Το ίδιο θα γίνει και για το Δήμο Ωρωπού καθώς δεν υπάρχει κανένα Γυμνάσιο.

- Το 61^ο Νηπιαγωγείο Αθηνών είναι στο ίδιο κτήριο με το 58^ο Δημοτικό Αθηνών και συγκεκριμένα σε μια αίθουσα στο ισόγειο που έχει κτιστεί το 1955 και το 1983 ενώ τα σχολεία αυτά μοιράζονται τον ίδιο προαύλιο χώρο.

- Το 42^ο Λύκειο Αθηνών μοιράζεται κτήρια μαζί με το 54^ο – 55^ο Δημοτικό Σχολείο και το 35^ο και 106^ο Νηπιαγωγείο Αθηνών. Οι πτέρυγες των κτηρίων έχουν δημιουργηθεί από το 1931 μέχρι και το 1989. Επειδή συστεγάζονται πολλές σχολικές μονάδες δεν υπάρχουν αρκετές αίθουσες (πολλές αίθουσες έχουν χωριστεί στη μέση) για τους 613 μαθητές και ο προαύλιος χώρος δεν είναι και αυτός αρκετός.

- Το Ειδικό Σχολείο Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης Νέου Ηρακλείου δεν διαθέτει κάποιο κτήριο ούτε μοιράζεται το χώρο με κάποιο άλλο σχολείο. Αντίθετα το κτήριο στο οποίο βρίσκεται είναι μισθωμένο.

- Το ΤΕΕ/ ΕΠΑΛ – ΣΕΚ Μεγάρων και Νέας Περάμου βρίσκεται σε διδακτήριο που έχει κατασκευαστεί το 1982 και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται χαρακτηρίζεται ως μέτρια αλλά δε καλύπτει το πρόγραμμα εκπαιδευτικής εκπαίδευσης ενώ το κτήριο που βρίσκεται - το ΣΕΚ παρότι το κτήριο είναι μισθωμένο είναι ακατάλληλο.

- Το Δημοτικό Σχολείο που βρίσκεται στον Ωρωπό δεν έχει του απαραίτητους χώρους για τους μαθητές. Η διδασκαλία γίνεται στην αίθουσα πολλαπλών χρήσεων ενώ το Νηπιαγωγείο που βρίσκεται στην ίδια περιοχή στεγάζεται σε δύο αίθουσες που έχουν προκατασκευασθεί. Ακόμα, θα δημιουργηθεί Γυμνάσιο στον Ωρωπό που μέχρι τώρα δεν υπάρχει (Κτιριακές Υποδομές ΑΕ,2014).

12.3 Χρηματοδότηση

Το σημαντικό είναι πως το έργο αυτό θεωρείται αφετηρία για τη συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από το εργαλείο Jessica (Κτιριακές Υποδομές,2014).

Ο προϋπολογισμός του έργου ανήλθε στα 52 εκατομμύρια και προήλθε από κεφάλαια της:

1. JPA η οποία αποτελεί τον Ιδιωτικό Φορέα Σύμπραξης (ΙΦΣ) (Κτιριακές Υποδομές,2014) όπου ένας από τους σκοπούς και αντικείμενό του είναι να χρηματοδοτεί το έργο με κεφάλαια που είτε διαθέτει η ίδια η εταιρεία είτε έχει δανειστεί (JPA Attica Schools,χ.η)
2. Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων
3. Εθνικής Τράπεζας που λειτουργεί σαν Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης για το πρόγραμμα Jessica
4. Alpha Bank (Κτιριακές Υποδομές,2014)

Τα συνολικά ποσά που διέθεσαν οι παραπάνω ανάδοχοι ήταν: (η σειρά είναι ίδια με αποπάνω)

- 1) 9,9 εκατομμύρια
- 2) 16,7 εκατομμύρια
- 3) 16,7 εκατομμύρια
- 4) 8,7 εκατομμύρια (Μαντζούφας,2014).

12.4 Υποψήφιοι Α – Β φάσης και τελικός ανάδοχος

Συνολικά οχτώ εταιρίες υπέβαλαν τον απαραίτητο φάκελο μέσα από τον οποίο γνωστοποιούσαν το ενδιαφέρον τους να αναλάβουν το έργο. Αυτές είναι οι Βιοτέρ Α.Ε, η Α.Τ.Ε.Σ.Ε. Α.Ε.- Δομική Ακινήτων Α.Ε, J&P Άβαξ Α.Ε, Μελκα Α.Ε- Ωρίων .Α.Τ.Ε- Βερμιόν Α.Τ.Ε.Ε- Δημ-ΕΡ. Α.Ε, Άκτωρ Παραχωρήσεις Α.Ε- Hochtief PPP Solutions GmbH, Γ.Ε.Κ Α.Ε, Έντεχνος Α.Ε- Γαντζούλας Α.Τ.Ε.Ε- Κ.Κουρτίδης Α.Ε, Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδας Α.Ε- Έδραση Χ. Ψαλλίδας Α.Τ.Ε- Εκτέρ Α.Ε- Ελέργο Α.Ε-Ερέτβο Α.Ε.- Κλέαρχος Γ.Ρούτσας Α.Ε.- Νόστος Α.Ε. Το 2010 οι εξής έξι εταιρίες επιλέχθηκαν να προχωρήσουν στην επόμενη φάση του διαγωνισμού: Hochtief PPP Solutions GMBH- Ακτωρ Παραχωρήσεις Α.Ε, Γ.Ε.Κ Α.Ε, J & P Αβαξ Α.Ε, Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδας Α.Ε- Έδραση Χ. Ψαλλίδας Α.Τ.Ε- Εκτέρ Α.Ε- Ελέργο Α.Ε-Ερέτβο Α.Ε.- Κλέαρχος Γ.Ρούτσας Α.Ε.- Νόστος Α.Ε, Μελκα Α.Ε- Ωρίων .Α.Τ.Ε- Βερμιόν Α.Τ.Ε.Ε- Δημ-ΕΡ. Α.Ε, Α.Τ.Ε.Σ.Ε. Α.Ε.- Δομική Ακινήτων Α.Ε. Από αυτές οι τρεις υποψήφιοι ήταν η ΑΤΕΣΕ ΑΕ, J & P Αβαξ Α.Ε.και ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Όμιλος Εταιριών. Τελικά επιλέχτηκε η J & P Αβαξ Α.Ε (Β' φάση κλειστού διαγωνισμού για το έργο της ΟΣΚ ΑΕ, «Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική διαχείριση 10 Σχολικών Μονάδων,2010).

12.5 Χρονοδιάγραμμα- Διάρκεια σύμβασης

- 2008 – Προκήρυξη του διαγωνισμού
- 2011 – Ανακήρυξη του προσωρινού αναδόχου
- 2014 – Υπογραφή σύμβασης με την εταιρεία J & P Αβαξ
- 2016 – Το έργο έχει ολοκληρωθεί

Η Σύμβαση έχει διάρκεια 27 χρόνων από τα οποία τα 2 έτη αφορούν την κατασκευή των κτιρίων και τα υπόλοιπα 25 αφορούν τη περίοδο λειτουργίας των κτηρίων (Κτιριακές Υποδομές,2014).

12.6 Αντικείμενο της σύμβασης σύμπραξης – Υποχρεώσεις Δημοσίου και Αναδόχου

Το έργο αφορά τη μελέτη, τη χρηματοδότηση τη κατασκευή και τη τεχνική διαχείριση δέκα σχολικών μονάδων στη Περιφέρεια Αττικής. Ακόμα στο έργο περιλαμβάνονται τα έργα συντήρησης που θα προκύψουν αλλά και άλλα έργα όπως η καθαριότητά του ή φύλαξή του κτλ (Κτιριακές Υποδομές,2014).

Το Δημόσιο έχει μια υποχρέωση η οποία είναι να καταθέτει σταδιακά πληρωμές διαθεσιμότητας στην εταιρεία που θα συστήσει ο φορέας που θα αναλάβει το έργο (αποτελεί και μια από τις υποχρεώσεις του).

Ο Ιδιωτικό φορέας θα επιληφθεί:

- 1) να συντάξει όλες τις απαραίτητες μελέτες και έγγραφα που χρειάζονται ώστε να εκδοθούν οι απαραίτητες άδειες
- 2) να κατασκευάσει τα απαραίτητα σχολικά κτήρια
- 3) να χρηματοδοτήσει το έργο
- 4) τη τεχνική διαχείριση
- 5) την ασφάλιση του έργου (τόσο των κτιρίων όσο και των υπολοίπων χώρων)
- 6) τη φύλαξη του έργου (Παταργιάς,2008).

12.7 Αναγκαιότητα του έργου

Το έργο θεωρήθηκε αναγκαίο να πραγματοποιηθεί για τρεις λόγους. Αρχικά θα κατασκευαστούν νέα σχολικά κτήρια, σε μερικά από αυτά υπάρχουν διπλοβάρδιες και σε μερικές περιπτώσεις συστεγάζονται σχολεία και τέλος δεν θα υπάρχει ανάγκη για μίσθωση διαφόρων κτιρίων για να χρησιμοποιούνται ως σχολικές μονάδες (Κτιριακές Υποδομές,2014).

Μελέτη 4: Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή, Συντήρηση και Λειτουργία Υποδομών του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΟΣΔΑ) Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας με Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

13.1 Ιστορικό ΔΙΑΔΥΜΑ ΑΕ.

Το 1997 γίνεται φανερή η ανάγκη να δημιουργηθεί ένας Φορέας που θα διαχειρίζεται τα απορρίμματα στη Δυτική Μακεδονία. Την ίδια χρονική περίοδο το Περιφερειακό Συμβούλιο εγκρίνει το πρώτο Σχέδιο σε επίπεδο Περιφέρειας για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Απορριμμάτων (ΟΣΔΑ). Μέσα σε ένα χρόνο (Μάιος 1998) ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Απορριμμάτων. Ο τίτλος της είναι ΔΙ.Α.ΔΥ.ΜΑ. Α.Ε. σε αυτή συμμετέχουν 61 Δήμοι και Κοινότητες που είχαν δημιουργηθεί με τον «Καποδίστρια» και αποτελεί μια μεγάλη διαδημοτική συνεργασία. Το Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων αφού το 2001 κατοχύρωσε από το Ταμείο Συνοχής 13 εκατομμύρια ευρώ ξεκίνησε την υλοποίησή του και το 2005 ξεκίνησε τη λειτουργία του. Το 2007 και αφού έχουν κλείσει οι Χώροι Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων (ΧΑΔΑ) εντάσσεται στις διατάξεις των Συμπράξεων ώστε να υλοποιηθεί η Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων. Το 2015 υπογράφεται η Σύμβαση Σύμπραξης με την εταιρεία ΕΠΑΔΥΑΜ Α.Ε.²² και μέσα σε δύο χρόνια αρχίζει η λειτουργία της Μονάδας (ΔΙΑΔΥΜΑ Α.Ε ,χ.η). Πλέον η ΔΙ.Α.ΔΥ.ΜΑ. Α.Ε με το Νόμο 3463/2006 θεωρείται μια διαδημοτική επιχείρηση και έχει τη μορφή της Ανωνύμου Εταιρείας και αποτελεί για τη Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας το Φορέα Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (Φο.Δ.Σ.Α) και συνιστά ένα Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Διακαίου (Διάδυμα,2021). Η έδρα της εταιρείας είναι ο Δήμος Κοζάνης ενώ σκοπός/ αντικείμενό της είναι η εκπόνηση και η εφαρμογή του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων στη Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Η λειτουργία της διέπεται από τέσσερις νομοθεσίες:

1) Ν.2190/1920

2) Ν.346/2006

²² Η εταιρεία αυτή αποτελεί θυγατρική εταιρεία της εταιρείας Ηλέκτωρ- Άκτωρ Παραχωρήσεις

3) Ν.3536/2007 (άρθρο 30) και

4) Ν.4555/2018

Υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον και έχει ένα κοινωφελή/ μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Αν και η διάρκεια λειτουργίας είναι 30 χρόνια μπορεί να παραταθεί για επιπλέον χρόνια (ΔΙΑΔΥΜΑ Α.Ε,χ.η).

Μέτοχοι της είναι οι 13 δήμοι που είναι στη Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και οι συνολικές μετοχές είναι 22.500. Συγκεκριμένα στον παρακάτω πίνακα παρατηρούνται τόσο οι Μέτοχοι (Δήμοι) όσο και τα ποσοστά των μετοχών που κατέχουν

| Δήμοι | Μετοχές | Ποσοστά μετοχών |
|------------------|---------|-----------------|
| Αμυνταίου | 1.346 | 5,98% |
| Άργους Ορεστικού | 936 | 4,16% |
| Βελβενδού | 273 | 1,22 |
| Βοΐου | 1.458 | 6,48% |
| Γρεβενών | 2.055 | 9,13% |
| Δεσκάτης | 464 | 2,06% |
| Εορδαίας | 3.616 | 16,07% |
| Καστοριάς | 2.845 | 12,65% |
| Κοζάνης | 5.662 | 25,17% |
| Νεστορίου | 210 | 0,93% |
| Πρεσπών | 124 | 0,55% |
| Σερβίων | 903 | 4,01% |
| Φλώρινας | 2.608 | 11,59% |

Πηγή: ΔΙΑΔΥΜΑ,χ.η

Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από επτά άτομα ενώ το τωρινό Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από επτά Δημάρχους των Δήμων Εορδαίας, Καστοριάς, Κοζάνης, Γρεβενών, Άργους Ορεστικού, Κοζάνης και Φλώρινας (ΔΙΑΔΥΜΑ,χ.η).

13.2 Η σχέση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση

Από την αρχή της δημιουργίας της εταιρείας η Τοπική Αυτοδιοίκηση ήταν συνεχώς δίπλα της σε αυτό το πρωτοπόρο βήμα. Ο Δήμος Κοζάνης στήριζε από την αρχή το έργο και μέσα από διάφορα προγράμματα τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και με την σημαντική επένδυση που έκανε σε προσωπικό κατάφερε να ξεχωρίσει. Με τη βοήθεια της σύμπραξης σύμβασης κατάφερε να εξελιχθεί παράλληλα με τη τοπική αυτοδιοίκηση σε θέματα περιβάλλοντος δημιουργώντας μια νέα σελίδα σε ότι αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων (Χατζησυμεωνίδης, χ.η).

Η ΔΙ.Α.ΔΥ.ΜΑ. Α.Ε. αναφέρει πως μέσα από την εμπειρία που έχει αποκτήσει μπορεί να βοηθήσει άλλους Δήμους να αντιμετωπίσουν όσα προβλήματα έχουν στο κομμάτι των απορριμμάτων (Μαυρίδης,2009). Τέλος, κατά την ομιλία του ο κ. Σταθάκης για τα εγκαίνια του έργου ανέφερε πως η σχέση που έχει αναπτυχθεί ανάμεσα στη τοπική αυτοδιοίκηση, στη πολιτεία και την αγορά έχει θετικές συνέπειες (Σε πλήρη λειτουργία το πρώτο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων της Ελλάδας στη Κοζάνη,2017).

13.3 Αντικείμενο της σύμβασης σύμπραξης – Υποχρεώσεις Αναδόχου

Το έργο αφορά τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, τη κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των υποδομών που αφορούν το ΟΣΔΑ που θα δημιουργηθεί στη Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Θα κατασκευαστεί μια Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων (ΜΕΑ), ένας Χώρος Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων (ΧΥΤΥ) που θα λαμβάνει για τριάντα χρόνια τα υπολείμματα της ΜΕΑ, μια Τοπική Μονάδα Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΤΜΔΑ) ενώ θα πρέπει να γίνεται συντήρηση όλων των υποδομών που αφορούν το ΟΣΔΑ Δυτικής Μακεδονίας. Ακόμα θα κατασκευαστεί μια Μονάδα Μηχανικής – Βιολογικής Επεξεργασίας (ΜΒΤ) στην οποία θα πραγματοποιείται διαλογή των απορριμμάτων σε ανακυκλώσιμα και οργανικά στη συνέχεια αυτά θα υφίσταται μηχανική επεξεργασία και θα διαχωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες (ΔΙΑΔΥΜΑ,χ.η). Αναλυτικότερα το αντικείμενο της σύμβασης παραλαμβάνει τα Αστικά Στερεά Απόβλητα από τους Σταθμούς Μεταφόρτωσης των Απορριμμάτων που υπάρχουν στους Δήμους, τη μεταφορά τους στη Μονάδα Επεξεργασίας των Απορριμμάτων, η ανάκτηση των ανακυκλώσιμων υλικών, παραγωγή του εδαφοβελτιωτικού – compost και η ταφή των υπολειμμάτων (Σε πλήρη λειτουργία το πρώτο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων της Ελλάδας στη Κοζάνη,2017).

Ο Ιδιωτικός φορέας θα επιληφθεί:

- 1) να εκδίδει τις μελέτες, να επιβλέπει τις ενέργειες και τις δράσεις που απαιτούνται για να εκτελεστεί το έργο με τη Σύμβαση Σύμπραξης
- 2) ώστε να πραγματοποιηθούν οι εργασίες κατασκευής της Μονάδας Επεξεργασίας Αποβλήτων (ΜΕΑ) καθώς και του Χώρου Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων (ΧΥΤΥ)
- 3) να συντηρεί και να λειτουργεί το υπάρχον δίκτυο τροφοδοσίας των απορριμμάτων προς τη ΜΕΑ και το ΧΥΤΥ όταν ξεκινήσει η περίοδος λειτουργίας τους. Το προαναφερθέν δίκτυο απαρτίζεται από τον εξοπλισμό μεταφόρτωσης που μπορεί να μετακινηθεί και από δέκα Σταθμούς Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων σε διάφορους Δήμους της Περιφέρειας και ένας στο Δήμο Κοζάνης
- 4) να εξασφαλίσει την απαραίτητη χρηματοδότηση τόσο με ίδια όσο και με κεφάλαια από δανεισμό
- 5) να ασφαλίσει τις κτιριακές υποδομές/ εγκαταστάσεις του έργου
- 6) να εκμεταλλεύεται ότι παράγει η Μονάδα Επεξεργασίας Αποβλήτων (πχ ανακυκλώσιμα υλικά) (Σδιτ,2011).

13.4 Χρονοδιάγραμμα – Διάρκεια Σύμβασης

- 2006 – Η εταιρεία ΔΙ.Α.ΔΥ.ΜΑ. Α.Ε. ζητά μέσα από το Πρόγραμμα Θησέας να προσλάβει ένα εξειδικευμένο σύμβουλο ώστε να την υποστηρίξει σε θέματα που αφορούν τη Σύμβαση Σύμπραξης
- 2007 – Η ΔΙ.Α.ΔΥ.ΜΑ. Α.Ε. καταθέτει αίτηση ώστε να υπαχθεί στο Νόμο που αφορά τις ΣΔΙΤ, λίγους μήνες μετά στον Κατάλογο των εγκεκριμένων έργων βρίσκεται και αυτό το έργο
- 2009 – Προσλαμβάνεται από την ΕΓΣΔΙΤ σύμβουλος ώστε να υποστηρίξει την εταιρεία
- 2011 – Προκήρυξη του διαγωνισμού και ολοκλήρωση της Α φάσης του διαγωνισμού
- 2012 – Αρχίζει η Β φάση του διαγωνισμού
- 2013 – Προσωρινός Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης είναι η εταιρεία ΑΚΤΩΡ Παραχωρήσεις Α.Ε – Ηλέκτωρ Α.Ε
- 2014 – Η εταιρεία ΑΚΤΩΡ Παραχωρήσεις Α.Ε – Ηλέκτωρ είναι ο οριστικός Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης
- 2015 – Υπογράφεται η Σύμβαση Σύμπραξης

- 2017 – Το έργο ολοκληρώνεται (Διαδυμα,χ.η)

Στη πρώτη φάση υπήρχαν οι υποψήφιοι ήταν επτά η Waste Syclo S.A, η Ένωση Προσώπων «Μεσόγειος Α.Ε – J& P ΑΒΑΞ Α.Ε – Ρολγeco Α.Ε, Novaera Hellas Α.Ε, Τερνα Ενεργειακή Α.Β.Ε.Τ.Ε, Envitec Α.Ε, Ένωση Προσώπων Αθωνική Τεχνική Α.Ε – Αδαμίδης Α.Ε, Ένωση Προσώπων Ηλέκτωρ Α.Ε – Helesi. Στη Β φάση πέρασαν μόνο έξι εταιρείες (η εταιρεία που δε πέρασε στην επόμενη φάση ήταν η Envitec Α.Ε. Στη τελική φάση οι τρεις υποψήφιοι ήταν η Τέρνα Ενεργειακή, η Άκτωρ Παραχωρήσεις – Ηλέκτωρ και η Ένωση προσώπων Μεσόγειος – J&P ΑΒΑΞ – Ρολγeco και επιλέχθηκε η Άκτωρ Παραχωρήσεις – Ηλέκτωρ (Σδιτ,2011 ;Σδιτ,2012).

Η Σύμβαση έχει διάρκεια 27 χρόνια από τα οποία 2 χρόνια αφορούν την κατασκευή των απαραίτητων εγκαταστάσεων και τα υπόλοιπα 25 αφορούν την περίοδο λειτουργίας των εγκαταστάσεων (Καφάσης,χ.η).

13.5 Έργα

Το έργο περιλαμβάνει:

- 1) Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων (ΜΕΑ)
- 2) Χώρος Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων (ΧΥΤΥ)
- 3) Μονάδα Επεξεργασίας Υγρών Αποβλήτων (ΜΕΥΑ)
- 4) Διάφορα βοηθητικά έργα όπως ζυγαριά πλυντήριο, συνεργείο, κτίριο διοίκησης, πρατήριο, εργαστήριο- χημείο κτλ)
- 5) Δημιουργία νέου Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ) στη Κοζάνη
- 6) Λειτουργία ΣΜΑ σε διάφορους Δήμους όπως Εορδαίας, Φλώρινας, Καστοριάς, Γρεβενών, Αμυνταίου, Σερβίων/ Βελβετού, Βοΐου, Δεσκάτης, Τσοτυλίου (Σε πλήρη λειτουργία το πρώτο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων της Ελλάδας στη Κοζάνη,2017).

13.6 Χρηματοδότηση

Σύμφωνα με τη ΔΙΑΔΥΜΑ Α.Ε η χρηματοδότηση έγινε από τις εξής πηγές

- 1) Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (13 εκατομμύρια ευρώ)
- 2) Πρόγραμμα JESSICA (13 εκατομμύρια ευρώ)
- 3) Εθνική Τράπεζα (6 εκατομμύρια ευρώ)

4) Ίδια κεφάλαια (17 εκατομμύρια ευρώ)

Η συνολική χρηματοδότηση ήταν 49 εκατομμύρια ευρώ (ΔΙΑΔΥΜΑ,2021).

13.7 Οφέλη στο περιβάλλον και στη κοινωνία

Τα οφέλη στο περιβάλλον πραγματοποιούνται μέσα από τις νέες τεχνολογίες που εφαρμόζει ο Ανάδοχος στον τρόπο επεξεργασίας απορριμμάτων και στο τρόπο διαλογής τους. Η επεξεργασία τους γίνεται με βιολογικό τρόπο κάτι που τα καθιστά συμβατά και με άλλα απορρίμματα όπως οργανικά απόβλητα που θα ανακύψουν από το Νέο Εθνικό Σχεδιασμό Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΕΣΔΑ) και θα υλοποιηθούν από Περιφερειακό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΠΕΣΔΑ) για τη Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας. Τα οφέλη στη κοινωνία φαίνονται από το γεγονός πως υπήρχαν περισσότεροι από εκατόν πενήντα εργαζόμενοι που βοήθησαν στη κατασκευή του έργου ενώ σημειώθηκαν με τη λειτουργία του εκατό είκοσι μόνιμες προσλήψεις εργατικού δυναμικού στη περιοχή (Σε πλήρη λειτουργία το πρώτο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων της Ελλάδας στη Κοζάνη,2017).

13. 8 Βραβεία

Το έργο έχει λάβει βραβεία τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό. Το 2013 βραβεύτηκε από το περιοδικό World Finance ως «Συμφωνία της Χρονιάς για τα Απόβλητα». Το 2017 κέρδισε βραβείο για την «Επιτυχή υλοποίηση και λειτουργία της Μονάδας Επεξεργασίας Απορριμμάτων με Σύμβαση Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα». Το 2019 κέρδισε βραβείο για την «Επεξεργασία Βιοαποδομήσιμου Κλάσματος» Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρόσθεσε το έργο στο κατάλογο των Καλών Πρακτικών λόγω του ανταποδοτικού χαρακτήρα του (Διαδυμα,χ.η).

Συμπέρασμα

Μέσα από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας σε συνδυασμό με τις περιπτώσεις μελέτης έγινε αντιληπτό πως ο θεσμός των ΣΔΙΤ έχει βοηθήσει στην δημιουργία υποδομών και υπηρεσιών που κρίνονται σαν απαραίτητες. Οι αδυναμίες που υπάρχουν στο Δημόσιο και το εμποδίζουν από το να προβεί στην υλοποίηση κάποιου έργου έρχονται να καλυφθούν από τον Ιδιώτη και συγκεκριμένα μέσα από Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Ο Ιδιώτης κατέχει εξειδικευμένο και επαρκές με την κατάλληλη τεχνογνωσία προσωπικό και η συνεργασία αυτών των δύο έχει σαν αποτέλεσμα την παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών.

Προπομπός των ΣΔΙΤ είναι οι Συμβάσεις Παραχώρησης που υπάρχουν ήδη από την αρχαιότητα. Στις χώρες του εξωτερικού έχει παρατηρηθεί και εκεί αύξηση των έργων ειδικότερα από το 2000 περίπου και μετά όπως παρουσιάστηκε στο δεύτερο κεφάλαιο. Στην Ελλάδα, διάφορα μεγάλα έργα όπως είδαμε έχουν ολοκληρωθεί πριν ακόμα υπάρξει το νομικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ. Τα έργα αυτά αφορούν υποδομές που χαρακτηρίζονται πολύ σημαντικές όπως το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου και η Αττική οδός.

Το 2005 αποτελεί μια σημαντική χρονιά καθώς ψηφίζεται ο απαραίτητος για τη δημιουργία έργων μέσω ΣΔΙΤ Νόμος. Παρότι υπήρχαν κάποιοι Νόμοι και από πριν κανένας τους δε δημιουργεί ένα απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο θα υπάγονται τα έργα αυτά. Μετά από τη ψήφιση του σχετικού Νόμου (3389/2005) έχει παρατηρηθεί μια αύξηση των έργων που έχουν ολοκληρωθεί σαν έργα ΣΔΙΤ. Η αύξηση αυτή μας βοηθάει να καταλάβουμε πόσο σημαντικός ήταν ο Νόμος. Βέβαια και η δημιουργία της ΕΓΣΔΙΤ και της ΔΕΣΔΙΤ θεωρείται πολύ σημαντική. Υπάρχουν πολλές μορφές ΣΔΙΤ από τις οποίες μπορεί να επιλεγεί η πιο χρήσιμη ανάλογα με το τι αρμόζει στο κάθε έργο.

Έχει γίνει προσπάθεια να ολοκληρωθούν έργα ΣΔΙΤ μέσα από το Πρόγραμμα Θησέας που αφορά την Τοπική Αυτοδιοίκηση όμως αυτό δεν έγινε επιτυχώς.

Όπως και σε κάθε άλλο Νόμο έτσι και εδώ υπήρχαν διάφορες αντιδράσεις από βουλευτές άλλων κομμάτων, δημάρχους αλλά και σημαντικών οργάνων όπως η ΚΕΔΚΕ και διάφορα επιμελητήρια. Λόγω του ότι τα έργα έχουν σχεδιαστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα καθώς η περίοδος λειτουργίας του καθένα είναι για περισσότερα από 20 χρόνια είναι επιρρεπή σε διάφορους κινδύνους. Γι'αυτό η αντιμετώπισή τους θα πρέπει να είναι γρήγορη και αποτελεσματική. Ο κίνδυνος μπορεί να εμφανιστεί στο στάδιο της κατασκευής ενός έργου, στο στάδιο της λειτουργίας

όσο και στο στάδιο της χρηματοδότησης. Η οικονομική κρίση λοιπόν που ξεκίνησε το 2009 επηρέασε τη δημιουργία έργων λόγω των προβλημάτων χρηματοδότησης που υπήρχαν τα οποία όμως ξεπεράστηκαν.

Η χρηματοδότηση των έργων μπορεί να γίνει με τρεις τρόπους, είτε μέσα από τον ιδιωτικό φορέα είτε από το δημόσιο φορέα είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι χαρακτηριστικό πως οι ΣΔΙΤ θεωρούνται πολύ σημαντικός μοχλός οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας. Η σχέση που αναπτύσσεται ανάμεσα στον Ιδιωτικό τομέα και στο Δημόσιο τομέα κρίνεται σαν σημαντική καθώς ο ένας υποστηρίζει τον άλλο. Η ποιότητα των έργων που ολοκληρώνει ο ιδιωτικός τομέας είναι καλύτερη ενώ το δημόσιο κατέχει σημαντικό εποπτικό ρόλο στη κατασκευή τους. Το κόστος είναι σαφώς μικρότερο όπως και ο χρόνος κατασκευής κάτι που λειτουργεί υπέρ του.

Τέλος οι τέσσερις μελέτες περίπτωσης καλύπτουν και κάτι διαφορετικό. Οι δύο πρώτες αφορούν έργα που έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ψήφιση του Νόμο 3389/2005. Παρατηρούνται τα προβλήματα που υπήρχαν και πόσο δύσκολη ήταν η διαδικασία για τη δημιουργία του κάθε έργου. Τα επόμενα δύο έχουν πραγματοποιηθεί σαν έργα ΣΔΙΤ και αφορούν έργα που πραγματοποιήθηκαν σε διαφορετικές περιοχές (Περιφέρεια Αττικής και Δήμος Κοζάνης) ενώ γίνεται πιο κατανοητή η διαδικασία που απαιτείται για να ολοκληρωθεί ένα έργο σαν ΣΔΙΤ.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ελληνικές

«Ξεπαγώνουν» μελέτες, αναζητούνται πόροι για έργα ΣΔΙΤ στους δήμους. *ΠΕΔΜΕΔΕ*. Ανακτήθηκε από

<https://pedmede.gr/%CE%BE%CE%B5%CF%80%CE%B1%CE%B3%CF%8E%CE%BD%CE%BF%CF%85%CE%BD-%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B6%CE%B7%CF%84%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CF%80/>

3 βραβεία απέσπασε η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου στα «Energy Mastering Awards 2019». (2019). *Metafores Press* Ανακτήθηκε από: <https://www.metaforespress.gr/autokinitodromoi/3-%CE%B2%CF%81%CE%B1%CE%B2%CE%B5%CE%AF%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CE%AD%CF%83%CF%80%CE%B1%CF%83%CE%B5-%CE%B7-%CE%B3%CE%AD%CF%86%CF%85%CF%81%CE%B1-%CF%81%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B9%CF%81/>

3,5 δισ. ευρώ για έργα στην πενταετία. (2004). *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/politics/194571/3-5-dis-eyro-gia-erga-stin-pentaetia/>

Αγγελή, Ι. (2014). *Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα – Ανάλυση περίπτωσης έργου ΣΔΙΤ* (Διπλωματική εργασία). Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη.

Αθανασάκη, Β. Η εφαρμογή της αρχής των ίσων αποστάσεων στις χρηματοοικονομικές ενδοομιλικές συναλλαγές. Ανακτήθηκε από: http://epixeirisi.gr/actions/lemma/print.php?item_id=4762611

Απατζίδη, Μ. (2021, 06, 18). Αυτοκινητόδρομος Ε65: Ένα σύγχρονο «γεφύρι της Άρτας» με στοιχειωμένο θύμα το Δημόσιο *The Press Project - Ειδήσεις, Αναλύσεις, Ραδιόφωνο, Τηλεόραση*. Ανακτήθηκε από: <https://thepressproject.gr/aftokinitodromos-e65-ena-sygchrono-gefyri-tis-artas-me-stoicheiomeno-thyma-to-dimosio/>

Απόψεις ΓΣΕΕ για το σχέδιο νόμου. (2005). *Ενημέρωση*, 119, 18-20. Ανακτήθηκε από: https://www.inegsee.gr/wp-content/uploads/2014/02/files/ENHMEROSH_119.pdf

Αραβώσης, Κ. *Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα*. Παρουσίαση, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Ανακτήθηκε από: <https://docplayer.gr/42600091-Sympraxeis-dimosioy-kai-idiotikoy-tomea.html>

Αρβανιτόπουλος, Θ., Μοναστηριώτης, Β., & Παναγιωτίδης, Θ. (2020). Οικονομική σύγκλιση στην ελληνική περιφέρεια. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/economy/561206608/oikonomiki-syglisi-stin-elliniki-perifereia/>

Αρχαιοελληνικοί Χρόνοι,χ.η. Ανακτήθηκε από: <https://www.orykta.gr/istoria/istoria-ellinikis-metalleias/64-arxaiuellhnikoi-xronoi>

Άρχισε το γλέντι για τους ιδιώτες (2005) Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2996056&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Β' φάση κλειστού διαγωνισμού για το έργο της ΟΣΚ ΑΕ, «Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική διαχείριση 10 Σχολικών Μονάδων στ. (2010). Ανακτήθηκε από: <http://www.sditi.gov.gr/%CE%BD%CE%AD%CE%B1/%CE%B2-%CF%86%CE%AC%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%8D-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BF%CF%83%CE%BA-%CE%B1%CE%B5-%C2%AB%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7-%CF%87%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B4%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%BA%CE%B5%CF%85%CE%AE-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%B5%CF%87%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-0>

Βαϊλάκης, Γ., Πλιάκας, Γ., & Τρουλλινός, Θ. (2005). ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ) Αυτοχρηματοδοτούμενα – Συγχρηματοδοτούμενα έργα Συμβάσεις Παραχώρησης. ΤΕΕ. Ανακτήθηκε από: http://www.teetdk.tee.gr/press/pr2005_6.doc

Βέβης, Γ. (2011). Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών. Ανακτήθηκε από: https://www.aia.gr/userfiles/1c1ae135-47ac-4976-86e4-2ce565b646c1/123055_DAA_305.pdf

Βενιέρης, Ι. (2005) *Τιτλοποίηση απαιτήσεων σύμφωνα με το ν. 3156/2003 υπό το πρίσμα και της διεθνούς πρακτικής* Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή

Βενιέρης, Ι. (2007) *Σ.Δ.Ι.Τ. - Το συμβατικό πλαίσιο*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη

Βουλή των Ελλήνων (1996) Έκθεση επί του σχεδίου Νόμου "Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων."

Βουλή των Ελλήνων. (1995). *Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων* Ανακτήθηκε από: https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/NOM_SYM_PR_2338_HB25.doc

Βουλή των Ελλήνων. (2011). Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα».

Βουρβουτσιώτη, Μ. Ν. (2009). *Τιτλοποίηση απαιτήσεων σύμφωνα με τον ν. 3156/2003* Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Βραβεία, διακρίσεις και ανοδική πορεία για το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». (2019). Newsbeast. Ανακτήθηκε από: <https://www.newsbeast.gr/travel/arthro/4861143/vraveia-diakriseis-kai-anodiki-poreia-gia-to-aerodromio-eleytherios-venizelos>

Βρακατσέλη, Μ. Α. (2010). *Συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού φορέα (ΣΔΙΤ): με εστίαση στον τομέα της υγείας* Μεταπτυχιακή Εργασία

Βραχάλης, Γ. (2009). Προτάσεις για τη διαφάνεια στη παραγωγή των δημοσίων έργων. *ΤΕΕ*, 1-8. Ανακτήθηκε από: http://portal.tee.gr/portal/page/portal/press/ENHMEROTIKO_DELTIO/ED-YEAR-2009/ED2536/2536_DRASTHRIOTHTES.pdf

Γερασιμίδου, Α. (2020). Συμβάσεις Παραχώρησης-ΣΔΙΤ στην Ελλάδα-Εφαρμογές σε σύγχρονα τεχνικά έργα.

Γεωργακόπουλος, Σ. (2018). Πώς η κρίση ακινήτων έγινε παγκόσμια κρίση. *Deutsche Welle*. Ανακτήθηκε από: <https://www.dw.com/el/%CF%80%CF%8E%CF%82-%CE%B7-%CE%BA%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B7-%CE%B1%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%AE%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%AD%CE%B3%CE%B9%CE%BD%CE%B5-%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%BA%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B7/a-45432962>

Για ... καθυστέρηση κατηγορεί την κυβέρνηση το ΠΑΣΟΚ! (2005) Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2972289&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Γιαννακοπούλου, Μ. (2007). Ιδιωτική χρηματοοικονομική πρωτοβουλία ή δημόσια χρηματοδότηση ιδιωτικού κέρδους. *Επιθεώρηση ΚΕΔΕ*, 60-63.

Γιάνναρος Ι. (2005α). Μεθοδολογία Χρηματοδότησης Έργων μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα» Αθήνα, Συνέδριο ΤΕΕ – Δημόσια Έργα Ανακτήθηκε από : http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073_giannaros.pdf

Γιάνναρος, Ι. (2005β). Χρηματοδότηση Δημοσίων Έργων. *ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΕΕ-ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ*. Αθήνα, 19-21 Απριλίου 2005. Ανακτήθηκε από: http://library.tee.gr/digital/m2073/m2073_giannaros1.pdf

Γκαφαρίδου, Κ. (2008). Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη

Γκισάκης Ι., (2006), *Η παραχώρηση Δημόσιας Υπηρεσίας και Δημοσίου Έργου, Εννοιολογικά στοιχεία, Κανονιστικό Πλαίσιο και Περιπτώσεις Πρακτικής Εφαρμογής*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη

Δασκαλάκης, Θ. (2014). *Οι Συμπράξεις του Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ) στη διαδικασία της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα* (Διδακτορική). Πάντειο Πανεπιστήμιο.

Δελεβέγκος, Δ. (2020). Γιατί η πώληση του 30% του Ελ. Βενιζέλος προκαλεί συνωστισμό επενδυτών. *Capital*. Ανακτήθηκε από: <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3408376/giati-i-polisi-tou-30-tou-el-benizelos-prokalei-sunostismo-ependuton>

Δημητρούκας, Ι., Ιωάννου, Θ., & Μπαρούτας, Κ. *Ιστορία του Μεσαιωνικού και του Νεότερου Κόσμου 565 -1815*. Αθήνα: Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών & Εκδόσεων «Διόφαντος».

Δημόγλου, Α. (2002). Διαχείριση Έργων με Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης. Πρακτικά Ημερίδας: Διαχείριση Έργων στην Ελλάδα. Πραγματικότητα και Προκλήσεις. Ξάνθη, Ανακτήθηκε από <http://pm-meeting2002.duth.gr/texts/spedim.htm> στις 13/10/2021

Δημοπρατήσεις έργων του «Θησέα» στη Δυτ. Μακεδονία. (2005). Ναυτεμπορική. Ανακτήθηκε από: <https://m.naftemporiki.gr/story/107399>

Δήμος Δράμας. (2021). *Στρατηγικός Σχεδιασμός Δήμου Δράμας*. Ανακτήθηκε από: <https://dimos-dramas.gr/wp-content/uploads/2021/10/%CE%A3%CE%A4%CE%A1%CE%91%CE%A4%CE%97%CE%93%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A3-%CE%A3%CE%A7%CE%95%CE%94%CE%99%CE%91%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A3-%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%A3%CE%A7%CE%95%CE%94%CE%99%CE%9F.pdf>

ΔΙΑΔΥΜΑ ΑΕ. (2021). Ανακτήθηκε από: from <https://diadyma.gr/prosklisi-ekdilosis-endiaferontos-gia-synapsi-symvaseon-misthosis-ergou-sto-plaisio-ylopoiisis-tou-ergou-model2bio-modelling-tool-for-giving-value-to-agri-food-residual-streams-in-bio-based-industr/>

Διάδυμα. (2021). *Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας Από το Σχεδιασμό στην Επίτευξη των Στόχων*. Παρουσίαση Ανακτήθηκε από: https://pta.pdm.gr/wp-content/uploads/2021/09/10.-Tsiopstias_Diadyma.ppt.

Διακόπουλος, Δ., & Κανάβα, Μ. (2016). Ενημερωτικό Σημείωμα σχετικά με το νέο νομοθετικό πλαίσιο για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης. Ανακτήθηκε από http://fdmalaw.com/wp-content/uploads/2019/10/Newsltr_Dimosies_Simvasis_Oct-16_GR.pdf

Διαμαντίδης, Ι., & Τσερτικίδης, Π. (1996). *Πρακτικό της Διαρκούς Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων "Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων"*. Αθήνα. Ανακτήθηκε από: https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/NOM_SYM_PR_2395_%CE%97%CE%9317.doc

Διαμαρτυρία ΔΣΚ Κεδκε προς την πρόεδρο της Βουλής με αφορμή το Νομοσχέδιο για τις ΣΔΙ. (2005). Ανακτήθηκε από: <https://kedke.gr/diamartyria-ds-kedke-pros-tin-proedro-tis-voulis-me-aformi-to-nomoschedio-gia-tis-sdit/>

Διεθνείς Δράσεις. Ανακτήθηκε από: from <http://www.sdit.mnec.gr/%CF%80%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF%CF%86%CF%8C%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7/%CE%A3%CE%94%CE%99%CE%A4/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CE%B4%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82>

Διεθνείς Χρηματοδοτικοί Οργανισμοί, Οργανισμοί, Υπουργείο Οικονομικών Ανακτήθηκε από: from <http://mof.gov.cy/gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CF%87%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%AF->

<https://www.ypen.gov.gr/wp-content/uploads/2021/01/A-I-A-SUMMARY-F-I-N-A-L-12-phases-30-6-2008.pdf>

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος. (2008). *Μελέτη Θορύβου Αεροσκαφών*. Ανακτήθηκε από: <https://ypen.gov.gr/wp-content/uploads/2021/01/A-I-A-SUMMARY-F-I-N-A-L-12-phases-30-6-2008.pdf>

Δρίτσας, Δ. (1996). *Εισηγητική Έκθεση στο σχέδιο νόμου "Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυσης της εταιρείας "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.", έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις* Αθήνα. Ανακτήθηκε από: https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/NOM_SYM_EE_2338_HB25.doc.

ΕΑΑΔΗΣΥ - ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ(χ.η). Ανακτήθηκε από: <https://www.eaadhsy.gr/index.php/stin-archaiotita>

Εγγύηση μακροχρόνιας κερδοφορίας (2007) Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=4111529&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Εθνική Τράπεζα Ελλάδος. (2012). *Πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων για τη χρηματοδότηση έργων*. Ανακτήθηκε από: http://www.epper.gr/el/Documents/prosklisi_taa_epperaa.pdf

Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, (2006) «Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα – Συνοπτικός Οδηγός» Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ. (2006). «Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ», Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Αθήνα, Ιούνιος Ανακτήθηκε από την ακόλουθη διεύθυνση: http://www.cres.gr/gr-epc/pdf/SDIT_guide_final.pdf

Ελληνική διάκριση από την Παγκόσμια Τράπεζα λόγω ΣΔΙΤ. (2020). *Το Βήμα*. Ανακτήθηκε από: <https://www.tovima.gr/2020/11/24/finance/elliniki-diakrisi-apo-tin-pagkosmia-trapeza-logo-sdit/>

Ελληνική Ένωση Τραπεζών. *Κώδικας βέλτιστης πρακτικής για τη σύναψη και διαχείριση κοινοπρακτικών δανείων*. Αθήνα. Ανακτήθηκε από: <http://www.hba.gr/UplFiles/kodikos/KodikasVeltistisPraktikis.pdf>

Εξαίρεση του Πάρκου Ειρήνης και Φιλίας από ΣΔΙΤ ζήτησε ο Δήμος Χανίων. (2019). Ανακτήθηκε από: <https://hania.news/2019/12/10/%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CE%AF%CF%81%CE%B5%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%AE%CE%BD%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%86%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1/>

ΕΠΑνεΚ – ΕΣΠΑ 2014-2020 – Ταμείο Κεφαλαίου JEREMIE. (2008). Ανακτήθηκε από: <http://www.antagonistikotita.gr/greek/prokResultsFull.asp?id=91>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2005). Ο ρόλος της ΕΤΕ στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και ο αντίκτυπος στην προβληματική της ανάπτυξης. Ανακτήθηκε από: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52005IE0255&from=IT>

Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή -ΕΟΚΕ (2010), 'Κινητοποίηση των ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων για την ανάκαμψη και τη μακροπρόθεσμη διαρθρωτική αλλαγή : ανάπτυξη συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα' COM(2009) 615 τελικό. Ανακτήθηκε από Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο. (2018). *Συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη*. Retrieved from <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/ppp-9-2018/el/>

Ζησίμος, Σ. (2022). Νέο ΕΣΠΑ: Πιο σύντομες και απλές πληρωμές - Όλες οι αλλαγές. *Ναυτεμπορική*, pp. 01.04. Ανακτήθηκε από: <https://m.naftemporiki.gr/story/1816538/neo-espa-pio-suntomes-kai-aples-pliromes-oles-oi-allages>.

Ζιαμπάκας, Σ. (2019). Πυρ ομάδων από τους δημάρχους. *Efsyn*. Ανακτήθηκε από: https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/215005_pyr-omadon-apo-toys-dimarhoys

Ζιώγας, Μ. (2006). Η Δημοτική Αρχή Μαρουσιού πρωτοπόρα στην εφαρμογή των αντιλαϊκών ρυθμίσεων. *Ριζοσπάστης*. Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=3228317&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Ζώταλης, Η. (2018). Οικονομική Αξιολόγηση Δημόσιων Έργων για τη Λήψη Απόφασης Υλοποίησής τους μέσω ΣΔΙΤ.

Η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου. (2020). Ανακτήθηκε από: from <https://neilasdrive.gr/blog/%CF%87%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B1-%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%86%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B1/%CE%B7-%CE%B3%CE%B5%CF%86%CF%85%CF%81%CE%B1-%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B9%CF%81%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%85>

Η δυσκολία να εξαιρεθεί η ανάπλαση του Πάρκου Ειρήνης & Φιλίας από τα ΣΔΙΤ. Ανακτήθηκε από: <https://flashnews.gr/post/410485/h-dyskolia-na-eksairethei-h-anaplash-toy-parkoy-eirhnhs-filias-apo-ta-sdit>

Η κρίση επιβραδύνει την υλοποίηση των ΣΔΙΤ. (2009). Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/economy/local/350934/i-krisi-epivradynei-tin-ylopoiisi-ton-sdit/>

Ηλιόπουλος, Γ. (2021). Πως δύο μηχανικοί του Μεγάλου Αλεξάνδρου αποξήραναν Κωπαϊίδα και λίμνη Πτεχών. *SL press*, Ανακτήθηκε από: <https://slpress.gr/politismos/pos-dyo-michanikoi-toy-megaloy-alexandroy-apoxiranan-kopa-da-kai-limni-ptechon/>

Ηλιού, Γ. *Διαχείριση Κρίσεων*. Παρουσίαση

ΘΗΣΕΑΣ - Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης. (2009). Ανακτήθηκε από: 9 January 2022, from <https://www.espa.gr/el/Pages/DictionaryFS.aspx?item=250>

Ιδιώτες – ιδιοκτήτες δημόσιων σχολείων και πανεπιστημίων (2006) Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=3553908&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Ιδιωτικοποίηση νερού; Ούτε να το σκέφτεστε!. (2020). Ανακτήθηκε από: <https://mera25.gr/idiotikopiisi-nerou-oute-na-to-skefteste/>

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Τόμος Γ΄1, (1978)

Κακουλίδης, Γ. (2005,04,17). Στόχος η κερδοφορία πολλών δεκαετιών. *Ριζοσπάστης*. Ανακτήθηκε από:

<https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2809215&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Καλαϊτζόγλου, Α. (2002). Κορυφώνονται οι αντιδράσεις για την καθυστέρηση κατασκευής του μετρό Θεσσαλονίκης. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από:

<https://www.kathimerini.gr/economy/local/135828/koryfonontai-oi-antidraseis-gia-tin-kathysterisi-kataskeyis-toy-metro-thessalonikis/>

Καλτσούνης, Α. (2007). Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή οδικών έργων : Θεωρητικές αρχές και μεθοδολογικές οδηγίες. *Τεχνικά Χρονικά*, (4), 62. Ανακτήθηκε από http://library.tee.gr/digital/techr/2007/techr_2007_4_kaltsounis.pdf

Καραγιάννης, Ν. (2016). Τα μεγαλύτερα έργα μακέτες που δεν έγιναν ποτέ. Ανακτήθηκε από: <https://ypodomes.com/ta-megalytera-erga-maketes-pou-den-eginan-pote-d24/>

Καραϊσκού, Ε. (2013). *Οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την παραγωγή δημοσίων αγαθών στην Ευρωπαϊκή Ένωση: παράγοντες κινδύνου και επιτυχίας* Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης).

Καρατζιού, Ν. (2013). Στην Ελλάδα ξεπουλάνε το νερό, στο εξωτερικό κοινωνικοποιείται. Ανακτήθηκε από:

<https://eleutheriellada.wordpress.com/2013/07/29/%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CE%BE%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%85%CE%BB%CE%AC%CE%BD%CE%B5-%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%B5%CF%81%CF%8C-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CE%BE%CF%89%CF%84/>

Καρκατσούλης, Π. (2021). Οι ΣΔΙΤ δεν είναι πανάκεια. *Athensvoice*. Ανακτήθηκε από: <https://www.athensvoice.gr/politics/735715-oi-sdit-den-einai-panakeia>»

Κατασκευές: Ο κλάδος που ισοπέδωσε η οικονομική κρίση. (2015). Ανακτήθηκε από: <https://www.iapopsi.gr/o-klados-pou-isopedose-i-krisi/>

Κατερίνης, Γ. (2010). Με μηδενικά κεφάλαια κυρίαρχοι των αυτοκινητοδρόμων. *Δρόμος Της Αριστεράς*. Retrieved from <https://edromos.gr/me-midenika-kefalaia-kyriarchoi-ton-ay/?amp>

Καφάσης, Π. *Ολοκληρωμένη Διαχείριση Απορριμμάτων*. Παρουσίαση Ανακτήθηκε από: <https://docplayer.gr/3089876-Olokliromeni-diaheirisi-aporrimmaton-dytiki-makedonia.html>

Κερδισμένο μόνο το μεγάλο κεφάλαιο. (2010) Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=3004784&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Κουκουλόπουλος, Π. (2006). Σημεία ομιλίας του προέδρου της ΚΕΔΚΕ Πάρι Κουκουλόπουλου *κατα την έναρξη των εργασιών της ημερίδας για τις ΣΔΙΤ*. Ανακτήθηκε από: <https://kede.gr/omilia-proedrou-kedke-stin-imerida-sybraxeis-dimosiou-idiotikou-tomea-2/>

Κουλουμπής, Ε. (2004). Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου: το όνειρο έγινε πραγματικότητα. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/opinion/695858/zeyxi-rioy-antirrioy-to-oneiro-egine-pragmatikotita/>

Κτιριακές Υποδομές ΑΕ Έργα ΣΔΙΤ σχολικών μονάδων. (2014). Ανακτήθηκε από: <https://docplayer.gr/672182-Ktiriakes-ypodomos-ae-erga-sdit-sholikon-monadon-maios-2014.html>

Λαμπροπούλου, Α. Ε. Σ. (2011). *Η προβληματική των συμβάσεων παραχώρησης ελληνικών αυτοκινητοδρόμων* (Προπτυχιακή Εργασία).

Λιάλιος, Γ. (2006). Οι δυνατότητες συνεισφοράς των ΣΔΙΤ στην κατασκευή υποδομών για τους ΟΤΑ. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/economy/business/251248/oidynatotites-syneisforas-ton-sdit-stin-kataskeyi-ypodomon-gia-toys-ota/>

Λιδωρίκης, Α. (2005,12,24). ΣΔΙΤ και τράπεζες: προϋποθέσεις για ένα επιτυχημένο αποτέλεσμα. *Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/economy/business/237659/sdit-kai-trapezes-proypotheseis-gia-enapitychimeno-apotelesma/>

Μαλαγκονιάρης, Σ. (2018). Ένα έργο-μαμούθ που «γονάτισε» δύο εταιρείες. *Efsyn*. Ανακτήθηκε από: https://www.efsyn.gr/nisides/168096_ena-ergo-mamoyth-poy-gonatisedyo-etairieies

Μανιάτης, Α. (2013). Πτυχές της Γαλλικής τεχνικής Νομοθεσίας και Λογοτεχνίας (Μάιος). Ανακτήθηκε από: <https://nomosphysis.org.gr/12564/ptuxes-tis-gallikis-texnikis-nomothesias-kai-logotexnias-maios-2013/>

Μαντζούφας, Ν. (2014). *Συμπράττοντας για την Ανάπτυξη*. Παρουσίαση, Αθήνα. Ανακτήθηκε από: http://www.sdit.gov.gr/sites/default/files/assets/1.x_Ex_x_x.pdf

Μαντζούφας, Ν. (2018). Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Ανακτήθηκε από: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/002_alexandra_doga_seif_athens_05-31-18.pdf

Μαυρίδης, Δ. (2009). 2ο Ετήσιο Συνέδριο για την Ελληνική αγορά Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού φορέα. Κοζάνη: ΔΙΑΔΥΜΑ. Ανακτήθηκε από: [http://diadyma.gr/old/Website/Eteria/3Eisigisi%20Mavridi%20gia%20SDIT%20\(30-4-2009\).doc](http://diadyma.gr/old/Website/Eteria/3Eisigisi%20Mavridi%20gia%20SDIT%20(30-4-2009).doc)

Μαυροειδή, Μ. (2015). Η πολύβουη πειραϊκή βιομηχανία μέσα από το Ιστορικό Αρχείο ΔΕΗ. In *Αρχαία και πηγές της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας του Πειραιά*. Πειραιά. Ανακτήθηκε από: https://hdoisto.gr/download.php?fgr=workshops/2/w2_07.pdf

Μέρα25:Όχι σε ΣΔΙΤ και απολύσεις στην ΕΥΔΑΠ (2021,05,26) Ανακτήθηκε από: <https://www.in.gr/2021/05/26/politics/mera25-oxi-se-sdit-kai-apolyseis-stin-eydap/>

Μπελεγρή-Ρομπόλη, Α., Μαρίνος, Θ., & Μαρκάκη, Μ. (2013). *Αποτίμηση των Οικονομικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων της Λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου: Μια Πολυκριτηριακή Ανάλυση του Έργου*. Αθήνα. Ανακτήθηκε από: http://grsa.prd.uth.gr/conf2013/84_belegri_roboli_etal_ersagr13.pdf

Μπέλλας, Α. (2006). *Μελέτη Έρευνα με θέμα: " Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις απο τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου*. Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών. Ανακτήθηκε από: https://www.poadep.gr/?attachment_id=730

Να εναντιωθεί ο λαός στα επιχειρηματικά συμφέροντα (2010) Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=5759728&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Να παρέχουμε πρωτοπόρα και καινοτόμα δημόσια κτίρια, με σεβασμό στο περιβάλλον. Ανακτήθηκε από: <https://www.ktyp.gr/profil-antikeimeno/>

Νέα πνοή στο ΣΔΙΤ απορριμμάτων Πελοποννήσου – Εξετάζεται η επανυποβολή του φακέλου στην Ε.Ε. (2020). Ανακτήθηκε από: <https://ypodomos.com/nea-pnoi-gia-to-sdit-peloponnisoy-dinei-i-diaskepsi-gia-tin-epanyrovoli-toy-fakeloy/>

Νικόλα, Ι. Η Βρετανική εμπειρία των PPP – μορφές σύμπραξης. *Curia*. Ανακτήθηκε από: <https://curia.gr/i-vretaniki-empeiria-ton-ppp-morfes-simpraksis/>

Νομικός Κίνδυνος (Legal risk). Ανακτήθηκε από: <https://euretirio.com/nomikos-kindynos/>

Ντάνου, Μ. (2002). Ετοιμο το Ρίο-Αντίρριο για το «2004». *Καθημερινή*. Retrieved from <https://www.kathimerini.gr/society/118477/etoimo-to-rio-antirrio-gia-to-2004/>

Ο.Κ.Ε. (2005). *Γνώμη της Ο.Κ.Ε "Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα"*(Σχέδιο Νόμου). Ανακτήθηκε από: https://www.oke.gr/sites/default/files/op_134.pdf

Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδας (2005). Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα και Δημόσιες Επενδύσεις. *Οικονομικά Χρονικά*. Ανακτήθηκε από <https://www.oe-e.gr/wp-content/uploads/2020/02/001131-1.pdf>

Όμιλος Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. (2004). *Έκθεση δραστηριοτήτων*. Λουξεμβούργο: Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων. Ανακτήθηκε από: <https://www.eib.org/attachments/general/reports/ar2004el.pdf>

Ομολογιακό Δάνειο. Ανακτήθηκε από: https://virvilis.gr/banking/omologiako_daneio-bank-article_cat-26.html

Οργανογράμματα Υπουργείου- Υπουργείο Ανάπτυξης & Επενδύσεων. Ανακτήθηκε από: <https://www.mindev.gov.gr/organogrammata-ipourgeiou/>

Π. Ν. Αιγαίου: Ένταξη 14 έργων στο Θησέα Ανακτήθηκε από: <https://www.aftodioikisi.gr/ipourgeia/p-n-aigaiou-entaxi-14-ergon-sto-thisea/amp/>

Παναγόπουλος, Σ. (2006). Το νέο θεσμικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα μετά το Ν. 3389/2005. Στο Καΐσης, Α. (επιμ.) (2006) *Ο ν. Ν.3389/2005 για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Παπανικόλας, Π., Σταθόπουλος - Βλάμης, Ά., & Παναγής, Ά. (2009). *Ενόργανη παρακοούθηση Γέφυρας " Χαρίλαος Τρικούπης" (πρώην Ρίου - Αντιρρίου)*. Ανακτήθηκε από: https://www.gefyra.gr/images/user/Publications/Article_12102009_revC.pdf

Παραδίνουν το δημόσιο πλούτο στους μεγαλοκαρχαρίες. (2005). Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=3004784&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Παταργιάς, Π. (2008). Προκήρυξη διαγωνισμού για τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή και τεχνική διαχείριση 10 Σχολικών Μονάδων στην Περιφέρεια Αττικής με ΣΔΙΤ. Ανακτήθηκε από: <http://www.sdit.gov.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF/%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%B1-%CF%83%CE%B4%CE%B9%CF%84/%CF%81%CE%BF%CE%BA%CE%AE%CF%81%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7-%CF%87%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B4%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%BA%CE%B5%CF%85%CE%AE-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%B5%CF%87%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE>

Περπεράς, Ν. (2005). Στο ιδιωτικό κεφάλαιο υγεία, περιβάλλον και κοινωνικές υποδομές. *Ριζοσπάστης*. Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=3138979&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Πιστωτικός Κίνδυνος (Credit risk). Ανακτήθηκε από: <https://euretirio.com/pistotikos-kindynos/>

Πίτσαβος, Α. (2004). Πώς ο «Θησέας» μεταλλάσσεται σε ... «Μινώταυρο»!. *Ριζοσπάστης*. Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2497694>

Πρακτικά Βουλής 2005, Συνεδρίαση ΚΗ

Πρεβεδούρου Ευ. (2015) Οι συμβάσεις παραχώρησης κατά την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, Διδικ 4/2015 (27), σελ. 481 -494 Ανακτήθηκε από: https://www.prevedourou.gr/wp-content/uploads/2013/08/DiDik_4-2015_meletesPrevedourou.pdf

Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) – Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και ΕΣΠΑ. Ανακτήθηκε από: from <https://www.ggde-espa.gov.gr/pde/>

Προτρέχει το υπουργείο Υγείας. (2005). Ανακτήθηκε από: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=2953399&textCriteriaClause=%2B%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%A0%CE%A1%CE%91%CE%9E%CE%95%CE%99%CE%A3+%2B%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5+%2B%CE%A4%CE%9F%CE%9C%CE%95%CE%91>

Πώς επηρέασε η γέφυρα Ρίου-Αντιρίου το περιβάλλον (2010). Ανακτήθηκε από: <https://tvxs.gr/news/%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD/%CF%80%CF%8E%CF%82-%CE%B5%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%AD%CE%B1%CF%83%CE%B5-%CE%B7-%CE%B3%CE%AD%CF%86%CF%85%CF%81%CE%B1-%CF%81%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%AC%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD>

Ρενιέρης, Α. (1999). Η γέφυρα των ρεκόρ. *Τα Νέα*. Ανακτήθηκε από: <https://www.tanea.gr/1999/12/10/greece/i-gefyra-twn-rekor/>

Σαραντάκη, Α. (2007). *Η Ευρωπαϊκή και Ελληνική εμπειρία από τις ΣΔΙΤ: Η περίπτωση της ζεύξης Ρίου Αντιρρίου* (Μεταπτυχιακό). Πάντειο.

Σβάρνα, Σ. Δ. (2018). Η συμβολή της διοικητικής μεταρρύθμισης στην αποτελεσματικότερη σύμπραξη έργων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) στον κλάδο των τουριστικών μεταφορών.

ΣΔΙΤ(2011). Ανακτήθηκε από: <http://www.sdit.gov.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CE%AF/%CE%AD%CF%81%CE%B3%CE%B1-%CF%83%CE%B4%CE%B9%CF%84/%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BA%CE%AE%CF%81%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%C2%AB%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7-%CF%87%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%B4%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%BA%CE%B5%CF%85%CE%AE-%CF%83%CF%85%CE%BD%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7->

[%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%AF%CE%B1](#)

ΣΔΙΤ: Υπεγράφη, επιτέλους η πρώτη σύμβαση. (2009). Πρώτο Θέμα. Ανακτήθηκε από <https://www.protothema.gr/economy/article/29275/sdit-ypegraphh-epiteloys-h-proth-symbash/>

Σε πλήρη λειτουργία το πρώτο Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων της Ελλάδας στην Κοζάνη. Left. (2017). Ανακτήθηκε από: <https://left.gr/news/se-pliri-leitoyrgia-protokolliromeno-systima-diaheirisis-aporrimmaton-tis-elladas-stin-kozani>

Σε ΣΔΙΤ και ΕΣΠΑ εντάσσεται ο δρόμος Έδεσσα-Θεσσαλονίκη. (2021). Ανακτήθηκε από: https://www.mearopsi.gr/2021/03/blog-post_763.html

Σλάβης Λ. (2005). Η Περιπέτεια μιας Γέφυρας, ΚΑΠΟΝ, Αθήνα

Σορτικός, Κ., Γάγαλης, Γ., Γρηγοριάδου, Μ., Εβρένογλου, Β., Ζήκας, Κ., & Καλιτσιμάνης, Β. και άλλοι (2009). *Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)*. Πόρισμα Ομάδας Εργασίας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας Ανακτήθηκε από http://tkm.tee.gr/wp-content/uploads/2018/01/oe_sdit.pdf

Στοιχεία για τη Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου που ίσως να μην γνωρίζετε!. (2018). Ανακτήθηκε από: <https://www.patrasevents.gr/article/366894-stoixeia-gia-tin-gefira-riou-antirriou-pou-isos-na-min-gnorizete>

Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα ΣΔΙΤ. Ανακτήθηκε από:, from <https://www.ypes.gr/sympraxeis-dimosioy-idiotikoy-tomea-sdit/>

Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. (2015). Παρουσίαση, Αθήνα. Ανακτήθηκε από: http://www.sdit.mnec.gr/sites/default/files/assets/PPPs%20presentation_0.pdf

Τερζής, Δ. (2016). Πελοποννήσιοι δήμαρχοι κατά Τατούλη για τα απορρίμματα. *Efsyn*. Ανακτήθηκε από: <https://www.efsyn.gr/ellada/periballon/58034-peloponnisioi-dimarhoi-kata-tatoyli-gia-ta-aporrimmata>

Τζανιδάκης, Δ. (2021). ΔΙΚΤΥΟ: Απολογιστική έκθεση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. *Capital*. Ανακτήθηκε από: <https://www.capital.gr/oikonomia/3523676/diktuo-apologistiki-ekthesi-ton-sdit-stin-ellada>

ΤΕΕ. *Αυτοχρηματοδοτούμενα έργα - Συμβάσεις Παραχώρησης*. Ανακτήθηκε από: <http://tkm.tee.gr/wp-content/uploads/2018/01/7-1.pdf>

Τι είναι ΕΣΠΑ;. Ανακτήθηκε από: <https://ti-einai.gr/espa/>

Το «Ελ. Βενιζέλος» έγινε 15 χρόνων(2016). Καθημερινή. Ανακτήθηκε από: <https://www.kathimerini.gr/society/855103/to-el-venizelos-egine-15-chronon/>

Το 2039 περνάει υπό κρατικό έλεγχο η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου - ΑγρίνιοCulture. (2014). Ανακτήθηκε από: <https://www.agrinioculture.gr/2014/01/14/%CF%84%CE%BF-2039-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%BD%CE%AC%CE%B5%CE%B9-%CF%85%CF%80%CF%8C-%CE%BA%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C->

[%CE%AD%CE%BB%CE%B5%CE%B3%CF%87%CE%BF-%CE%B7-%CE%B3%CE%AD%CF%86%CF%85%CF%81/](#)

Τράπεζα Πειραιώς. (2012). *Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για τη χρηματοδότηση. Περιφέρεια Θεσσαλίας*. Ανακτήθηκε από: https://www.piraeusbank.gr/~media/Gr/Megales-Epiheiriseis/Files/Jessica_Thessaly_Invitation.pdf

Τρωιάνος, Σ., Βελισσαροπούλου-Καράκωστα, Ι. (1997) *Ιστορία δικαίου, Από την αρχαία στη νεώτερη Ελλάδα*, 2η έκδ., Αθήνα - Κομοτηνή: Εκδ. Αντ. Σάκκουλα,

Τσαμπούλας, Δ.Α., 2003. Συγκοινωνιακά Έργα με Σύμβαση Παραχώρησης στην Ελλάδα. *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 2003, σελ:35-59 Ανακτήθηκε από: http://library.tee.gr/digital/techr/2003/techr_2003_1_35.pdf

Τσότσου, Α. (2020). Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ): Το εργαλείο καινοτομίας για έργα υποδομών. *Lawyer Magazine*. Ανακτήθηκε από: <https://lawyermagazine.gr/simprakseis-dimosiou-kai-idiotikou-tomea-sdit-to-ergaleio-kainotomias-gia-erga-upodomwn/>

Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. (2011). *Απάντηση στην 9992/ 27.1.2011 Ερώτηση που κατατέθηκε από του Βουλευτές κ. Σπυρίδωνα - Άδωνη Γεωργιάδη και Αθανάσιο Πλέυρη*.

Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών, (2006). *Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου & Ιδιωτικού τομέα ,Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού τομέα, Αθήνα*

Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. (2010). *ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΟΣΑΑ)*. Αθήνα. Ανακτήθηκε από: http://2007-2013.espa.gr/elibrary/Odigos_OSAA_100520.DOC

Υπουργείο Οικονομικών. (2012). *Jessica - Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης: Προσκλήσεις ενδιαφέροντος για χρηματοδότηση έργων*. Αθήνα. Ανακτήθηκε από: http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/eggr18506_11052012.doc.doc

Φούντα, Μ. (2020). Η «δεύτερη» ζωή του Ελληνικού. *Insider*. <https://www.insider.gr/epiheiriseis/140246/i-deyteri-zoi-toy-ellinikoy>

Φωτεινός, Φ. (2019). Έως τις 11 Ιουνίου του 2046 παρατείνεται η παραχώρηση του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος». Στη Βουλή η σύμβαση. *Metafores Press*. Ανακτήθηκε από: <https://www.metaforespress.gr/aeroporka/%CE%AD%CF%89%CF%82-%CF%84%CE%B9%CF%82-11-%CE%B9%CE%BF%CF%85%CE%BD%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF%CF%85-2046-%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%BD%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CE%B7-%CF%80%CE%B1/>

Φωτόπουλος, Ι. (2000). Προβλήματα από την εφαρμογή του θεσμού της χρηματοδοτικής μίσθωσης και στα ακίνητα. *Δελτιον*, 1-13. Ανακτήθηκε από: https://www.hba.gr/5Ekdosis/UplPDFs/deltia/3_2000/16.pdf

Χατζηδημητρίου, Α., & Μυλωνάς, Δ. Εφορεία Αρχαιοτήτων Ευβοίας. Ανακτήθηκε από: <https://www.efaeuv.gr/sites/distos/distos-gr.html>

Χατζησμεωνίδης, Ε. (2022). Ομιλία, Ανακτήθηκε από: <http://diadyma.gr/old/Website/Deltia%20Τυπου/Ομιλία%20Proedrou%20DS%2004-11-2011.doc>

Χρηματιστήριο Αθηνών. (2014). Συχνές Ερωτήσεις Ομολογιακά Δάνεια & Ομόλογα Ανακτήθηκε από: <https://www.athexgroup.gr/documents/10180/1858364/FAQs+for+Bonds+V1-0.pdf/3896d6cb-6f4b-429f-840d-f069001c2333>

Χρηστάκος, Ε. Κ. (2005). *Ανάπτυξη ενός οικονομοτεχνικού μοντέλου διερεύνησης βιωσιμότητας έργων συγκοινωνιακής υποδομής με συμβάσεις παραχώρησης*. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Ξενόγλωσση

A brief History of Public Private Partnerships (2018). Retrieved 1 November 2021, from: <https://www.lorman.com/resources/a-brief-history-of-public-private-partnerships-16968>

Abbas, H. S. M., Xu, X., Sun, C., Gillani, S., & Raza, M. A. A. (2021). Role of Chinese government and Public–Private Partnership in combating COVID-19 in China. *Journal of Management and Governance*, 1-22. Retrieved from <https://doi.org/10.1007/s10997-021-09593-7>
<https://link.springer.com/article/10.1007/s10997-021-09593-7#citeas>

Adams, John & Young, Alistair & Zhihong, Wu. (2006). Public private partnerships in China : System, constraints and future prospects. *International Journal of Public Sector Management*. 19. 384-396. DOI 10.1108/09513550610669202.

Agarwal, P., & Sharma, K. (2019). Toll Operate & Transfer Model - Government Contracts, Procurement & PPP - India. Retrieved from <https://www.mondaq.com/india/government-contracts-procurement-ppp/833262/toll-operate-transfer-model>

Alasad, R. et al. (2014) “Construction Research Congress 2014 Construction in a Global Network,” in Prioritization of Demand Risk Factors in Ppp Infrastructure Projects. Reston, VA; *American Society of Civil Engineers*; 2014, pp. 1359–1368. DOI 10.1061/9780784413517.139

Allen, G. (2003). *The Private Finance Initiative (PFI)*. Economic policy and statistics section, House of Commons Library. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/289525295_The_Private_Finance_Initiative_PFI

Anyfantis, A. (2021). On This Day in 2004: The Rio-Antirrio bridge was inaugurated. *The Greek Herald*. Retrieved from <https://greekherald.com.au/culture/history/on-this-day-in-2004-the-rio-antirrio-bridge-was-inaugurated/>

Asian Development Bank. (2010) *Urban Public Transport: Case Study of PPP in Beijing* Retrieved from <https://www.adb.org/publications/urban-public-transport-case-study-ppp-beijing>

- Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*. Manila. Retrieved from: <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
- Availability Payments. (2016). Retrieved from https://ppp-certification.com/ppp-certification-guide/410-availability-payments#_ftnref24
- Awuah, E. (2015). The Genesis of Public-Private Partnerships (PPPs) [Blog]. Retrieved from <https://www.linkedin.com/pulse/genesis-public-private-partnership-ppp-emmanuel-awuah/>
- Bai, L. *et al.* (2017) "A Fuzzy Comprehensive Evaluation Model for Sustainability Risk Evaluation of Ppp Projects," *Sustainability*, 9(10), pp. 1890–1890. doi: 10.3390/su9101890.
- Bloomfield, P. (2006). The challenging business of long-term public-private partnerships: Reflections on local experience. *Public Administration Review*, 66(3), 400-411. <http://www.jstor.org/stable/3843920>
- Boarnet, M. G., & DiMento, J. F. (2004). The private sector's role in highway finance: Lessons from SR 91. *ACCESS Magazine*, 1(25), 26-31. Retrieved from <http://www.uctc.net/access/25/Access%2025%20-%2005%20-%20Lessons%20From%20SR%2091.pdf>
- Bonhage, J., & Mueller, H. (2022) The Public-Private Partnership Law Review: Germany. Retrieved from <https://thelawreviews.co.uk/title/the-public-private-partnership-law-review/germany#footnote-061-backlink>
- Bovaird, T. (2004). Public-Private Partnerships: from Contested Concepts to Prevalent Practice. *International Review of Administrative Sciences*, 70(2), 199–215. <https://doi.org/10.1177/0020852304044250>
- Burger, P., Tyson, J., Karpowicz, I., & Coelho, M. D. (2009). The Effects of the Financial Crisis on Public-Private Partnerships, *IMF Working Papers*, 2009(144), A001. Retrieved May 27, 2022, from <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/001/2009/144/article-A001-en.xml>
- Checherita, Cristina & Gifford, Jonathan (2007). Risk Sharing in Public-Private Partnerships: General Considerations and an Evaluation of the U.S. Practice in Road Transportation, 48th Annual Transportation Research Forum, Boston, Massachusetts, March 15-17, 2007 207820, Transportation Research Forum.
- Chen, M., Sun, D., Callahan, M., Mehta, L., & Huang, C. (2016). Public Private Partnerships. *Huamin Philanthropy*, 14, 1-23. Retrieved from: https://socialwork.rutgers.edu/sites/default/files/brochure_14.pdf
- Cheng, C., & Wang, Z. (2009). Public private partnerships in China: making progress in a weak governance environment. *Briefing Series*, 56. Retrieved from: <https://www.nottingham.ac.uk/iaps/documents/cpi/briefings/briefing-56-chengchen-ppp.pdf>
- China Encourages Assets Securitization in PPP Infrastructure Projects. Retrieved from <https://www.icbcme.ae/icbc/en/newsupdates/financialnews/worlddeconomy/ChinaEncouragesAssetsSecuritizationinPPPInfrastructureProjects.htm>

China, P. P. P.(2020) Fund drives forward the guided, healthy and sustainable PPP development. Retrieved from <http://www.cpppc.org/en/szyw/999262.jhtml>

Chowdhury, A. N., & Chen, P. H. (2010). Special purpose vehicle (SPV) of public private partnership projects in Asia and Mediterranean Middle East: Trends and techniques. *Institutions and Economies*, 64-88. Retrieved from: <https://mjs.um.edu.my/index.php/ijie/article/download/5072/2909/11735>

Civillini, M. (2015). The history of Private Finance Initiative in the UK – a timeline. Retrieved from <https://pfeyeblog.wordpress.com/2015/04/29/the-history-of-private-finance-initiative-in-the-uk-a-timeline/>

Commission of the European Communities (2009). Green Paper: TEN-T: a policy review. Towards a better integrated Transeuropean Network at the service of the Common Transport Policy. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52009DC0044>

Concessions. Retrieved from https://www.unescap.org/ttdw/ppp/ppp_primer/225_concessions.html

Corner, D. (2005). The united kingdom private finance initiative: the challenge of allocating risk. *Oecd Journal on Budgeting*, 5(3), 37–56.

D’Auzon, S. (2011). La Mappp reconnue organisme expert pour toutes les formes de PPP. *Lemoniteur*. Retrieved from <https://www.lemoniteur.fr/article/la-mappp-reconnue-organisme-expert-pour-toutes-les-formes-de-ppp.770224>

Deloitte (2006), Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships, Deloitte, New York

Ehrlich M and Tiong R.L.K (2012) Improving the Assessment of Economic Foreign Exchange Exposure in Public-Private Partnership Infrastructure Projects. *Journal of Infrastructure Systems*, 18(2), pp. 57–67. doi: 10.1061/(ASCE)IS.1943-555X.0000069.

Eleftherios Venizelos International Airport. (2002). Retrieved from <https://www.airport-technology.com/projects/eleftherios-venizelos-airport/>

Eleftherios Venizelos International Airport. (2020). Retrieved from <https://www.airport-technology.com/projects/eleftherios-venizelos-airport/>

European Commission, (2004), Green Paper on *Public- Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions*, COM (2004) Final, European Commission, Brussels

European Commission. (2018). Ex post evaluation of major projects supported by the European Regional Development Fund (ERDF) and Cohesion Fund between 2000 and 2013. Retrieved 17 May 2022, from https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/ex-post-evaluation-of-major-projects-supported-by-the-european-regional-development-fund-erdf-and-cohesion-fund-between-2000-and-2013

European Commission. (2003). Guidelines for successful public-private partnerships. Ανακτήθηκε από http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf

European Commission. (2009). *Commission adopts communication on releasing the potential of public private partnerships*. Retrieved from

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1740&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

European Commission. (2016). Συμβάσεις Παραχώρησης Ref. Ares(2016)784914 Ανακτήθηκε από <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/15428/attachments/1/translations/el/renditions/pdf>

European Court of Auditors. (2018). Public private partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits. *European Court of Auditors*. Retrieved from <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=45153>

European Investment Bank, (2004), *The EIB's role in Public- Private Partnerships (PPPs)*, European Investment Bank, Luxembourg

European Investment Bank. (2008). *Jessica: A new way of using EU funding to promote sustainable investments and growth in urban areas*. Luxembourg: European Investment Bank. Retrieved from <https://www.eib.org/en/publications/jessica>

European Investment Fund. (2012). *JEREMIE*. Luxembourg: European Investment Fund. Retrieved from https://www.eib.org/attachments/thematic/jeremie_leaflet_2012_el.pdf

European PPP Expertise Centre (2012). Review of the European PPP Market. *First half of 2012* Retrieved from: https://www.eib.org/attachments/epec/epec_market_update_h1_2012_en.pdf

European PPP Expertise Centre (2020). *The Guide to Guidance How to Prepare, Procure and Deliver PPP Projects*. European Investment Bank. Retrieved from <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/le-guide-epec-des-ppp-manuel-de-bonnes-pratiques-guide-guidance>

European PPP Expertise Center (2021). *Public-private partnerships financed by the European Investment Bank from 1990 to 2020*. Luxembourg: European Investment Bank. Retrieved from <https://www.eib.org/en/publications/epec-ppps-financed-by-the-european-investment-bank-since-1990-2020>

European Union Commission (2009). Mobilising private and public investment for recovery and long-term structural change: developing public private partnerships. *COM (2009), 615*. from <https://eur-lex.europa.eu/legal content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:em0026>

Eurostat (2004). New decision of Eurostat on deficit and debt - Treatment of public-private partnerships. Retrieved from <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/-/2-11022004-ap>

FAQs - Public Private Partnerships in India. (2022). Retrieved from <https://www.pppinindia.gov.in/faqs#q1>

Finnerty, J. D. (2013). *Project financing : asset-based financial engineering* (Third, Ser. Wiley finance series). John Wiley & Sons.

Forrer, J., Kee, J.E., Newcomer, K.E. and Boyer, E. (2010), Public–Private Partnerships and the Public Accountability Question. *Public Administration Review*, 70: 475-484. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2010.02161.x>

Funke, K., Irwin, T. C., & Rial, I. (2013). *Budgeting and reporting for public-private partnerships* (Ser. Discussion paper / international transport forum, 2013-7). International Transport Forum. <https://doi.org/10.1787/5k46n41mwp6g-en>

- Godfrey, S., Asmare, G., Gossa, T., & Paba, M. (2019). Fuzzy logic analysis of the build, capacity build and transfer (B-CB-T) modality for urban water supply service delivery in Ethiopia. *Water*, 11(5), 979. <https://doi.org/10.3390/w11050979>
- Grimsey, D., & Lewis, M. (2007). *Public private partnerships: The worldwide revolution in infrastructure provision and project finance*. Edward Elgar Publishing.
- Guo, Y., Martek, I. and Chen, C., (2019). Policy Evolution in the Chinese PPP Market: The Shifting Strategies of Governmental Support Measures. *Sustainability*, 11(18), p.4872 <https://doi.org/10.3390/su11184872>
- Hall, D., De la Motte, R., & Davies, S. (2003). Terminology of public-private partnerships (PPPs). *Public Services International Research Unit*, Greenwich Retrieved from: <https://www.epsu.org/sites/default/files/article/files/PPPs-defs.doc>
- Hall, D., Lobina, E., 2001. Private to Public: International Lessons of Water Remunicipalisation in Grenoble, France Retrieved from: [https://gala.gre.ac.uk/id/eprint/30750/3/30750%20LOBINA%20Private to Public 2001.pdf](https://gala.gre.ac.uk/id/eprint/30750/3/30750%20LOBINA%20Private%20to%20Public%202001.pdf)
- Hanna, K. What is a Public-Private Partnership (PPP)?. Retrieved 3 November 2021, from <https://whatis.techtarget.com/definition/Public-private-partnership-PPP>
- He, J. (2019) “When Ppp Meets Asset Securitization—the First Ppp Experience Enlightenment Project of Asset-Backed Special Programs,” *Open Journal of Social Sciences*, 07(12), pp. 120–131. doi: 10.4236/jss.2019.712010.
- Healthcare UK. (2013). 07 Public Private Partnerships. UK Trade & Investment. Retrieved from https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/266818/07_PPP_28.11.13.pdf
- Heinecke, B. (2002). *Involvement of small and medium sized enterprises in the private realisation of public buildings* (Ser. Freiberg working papers, 2002,09).
- House of Lords (2010). Private finance projects and off balance sheet debt. *London, UK, House of Lords*. Retrieved from: <https://publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/ldconaf/63/63i.pdf>
- Ismail K, Takim R and Nawawi A.H (2012) “A Public Sector Comparator (psc) for Value for Money (vfm) Assessment Tools,” *Asian Social Science*, 8(7), pp. 192–201. doi: 10.5539/ass.v8n7p192.
- Jessica. Retrieved, from <http://www.epper.gr/el/pages/jessica.aspx>
- Jubilee Debt Campaign. (2017). *THE UK’S PPPS DISASTER – Lessons on private finance for the rest of the world (pp. 1-10)*. London: Jubilee Debt Campaign. Retrieved from: <https://jubileedebt.org.uk/wp-content/uploads/2017/02/The-UKs-PPPs-disaster-Final-version-02.17.pdf>
- Kappeler, A. and Nemoz, M., (2010). *Public-Private Partnerships in Europe-before and during the recent financial crisis* (No. 2010/04). *Economic and Financial Report*.
- Kerr, D. (1998). The private finance initiative and the changing governance of the built environment. *Urban Studies*, 35(12), 2277–2301. Retrieved from: <https://www.jstor.org/stable/43084151>

- Kwak, Y. H. Chih, Y. & Ibbs, C. W. (2009) Towards a comprehensive understanding of Public Private Partnerships for infrastructure development. *California Management Review*, 51 (2), pp. 51 – 78 <https://doi.org/10.2307/41166480>
- Li, N., & Song, Q. (2017). Public-private partnership in developing China: evolution, institutionalization and risks. *The emerald handbook of public-private partnerships in developing and emerging economies*. <https://doi.org/10.1108/978-1-78714-493-420171004>
- Linder, S. H. (1999). Coming to terms with the public-private partnership: A grammar of multiple meanings. *American behavioral scientist*, 43(1), 35-51. Retrieved from: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/00027649921955146>
- Line 4-Daxing Line - Beijing MTR Corporation Limited. Retrieved from <https://www.mtr.bj.cn/en/service/line/line-4.html>
- Lobina, E., & Hall, D. (2007). Experience with private sector participation in Grenoble, France, and lessons on strengthening public water operations. *Utilities Policy*, 15(2), 93-109. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2007.01.004>
- Loxley, J., 2012. Public-private partnerships after the global financial crisis: Ideology trumping economic reality. *Studies in Political Economy*, 89(1), pp.7-38. <https://doi.org/10.1080/19187033.2012.11674999>
- Maniatis, A., & Vassilakou, A. (2017). French public-private partnerships (PPPs) law and culture. *B'-Economics, Business, Social Sciences and Education*. 15(1), 14-28. Retrieved from: <http://journal.uniwa.gr/index.php/economy/article/download/FrenchPublic/pdf>
- Marin, F., & Sarad, N. (2021). Public Private Partnerships: USA. Retrieved from <https://bracewell.com/insights/public-private-partnerships-usa#:~:text=There%20is%20no%20national%20PPP,governments%20have%20their%20own%20definitions>
- Mirchandani, D., & Jacobo, A. (2022). The Public-Private Partnership Law Review: USA. Retrieved 18 January 2022, from <https://thelawreviews.co.uk/title/the-public-private-partnership-law-review/usa>
- Mizell, L., Gifford, J., & Transue, M. (2018). Subnational public-private partnerships : meeting infrastructure challenges. In *Public-private partnerships at the subnational level of government: the case of pfi in the united kingdom: meeting infrastructure challenges* (pp. 75–105). essay, OECD. <https://doi.org/10.1787/9789264304864-5-en>
- Ni, A. Y. (2012). The risk-averting game of transport public-private partnership: lessons from the adventure of California's state route 91 express lanes. *Public Performance & Management Review*, 36(2), 253-274. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/260178291_The_Risk-Averting_Game_of_Transport_Public-Private_Partnership_Lessons_from_the_Adventure_of_California's_State_Route_91_Express_Lanes

Nommick, C. (2016). The “Sapin II Law”: What impact on French corporate law ? - Soulier Avocats Strategic Lawyering. Retrieved from <https://www.soulier-avocats.com/en/the-sapin-ii-law-what-impact-on-french-corporate-law/>

O’Toole, R. (2021). The Two Kinds of Public-Private Partnerships [Blog]. Retrieved from <https://www.cato.org/blog/two-kinds-public-private-partnerships>

OECD. (2012). Recommendation of the council on principles for public governance of public-private partnerships. *Paris: Organization for Economic Cooperation & Development (OECD)*. Retrieved from: <https://www.oecd.org/governance/oecd-recommendation-public-privatepartnerships.htm>

Ohiani,J.A.M. (2014). Evolution of Public Private Partnership, legal and regulatory framework. *Infrastructure Concession Regulatory Commission (ICRC)*

Operation & Maintenance Agreements. Retrieved from [https://globaltradefunding.com/project-finance/project-finance-documents/operation-maintenance-agreements/#:~:text=Operation%20%26%20Maintenance%20Agreements%20\(O%26M%20Agreements\)%20are%20typically%20short%2D,maintenance%20services%20for%20the%20project.](https://globaltradefunding.com/project-finance/project-finance-documents/operation-maintenance-agreements/#:~:text=Operation%20%26%20Maintenance%20Agreements%20(O%26M%20Agreements)%20are%20typically%20short%2D,maintenance%20services%20for%20the%20project.)

Palmer, K. (2000). Contract issues and financing in PPP/PFI Cambridge Economic Policy Associates Ltd. <https://www.yumpu.com/en/document/read/6134660/contract-issues-and-financing-in-ppp-pfi-cambridge-economic->

Pana Elena Cristina and Nisulescu Ileana, (2015). Public Private Partnership Offers No Magic Solutions, But A Method For Resolving Community Needs *Annals of Faculty of Economics, University of Oradea, Faculty of Economics*, vol. 1(1), pages 295-303, July. Retrieved from: <https://ideas.repec.org/a/ora/journal/v1y2015i1p295-303.html>

Pârvu, D., & Voicu-Olteanu, C. (2009). Advantages and limitations of the public private partnerships and the possibility of using them in Romania. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 5(27), 189-198. Retrieved from: <https://rtsa.ro/tras/index.php/tras/article/viewFile/388/378>

PB Columbia. (2003). *An Introduction to Public Private Partnerships--Updated*. Partnerships British Columbia Retrieved from: https://www.google.com/search?q=An+Introduction+to+Public+Private+Partnerships--Updated+PB+Columbia+-+2003+-+Partnerships+British+Columbia&sxsrf=ALiCzsa2zOluAMHEtb_OSH07iBROplzjHA%3A1653599915209&ei=q-6PYqCkDOuWxc8PkZot8A8&ved=0ahUKEwjgpa_ci_73AhVrS_EDHZFJC_4Q4dUDCA4&uact=5&oq=An+Introduction+to+Public+Private+Partnerships--Updated+PB+Columbia+-+2003+-+Partnerships+British+Columbia&gs_lcp=Cgdnd3Mtd2l6EAMyBAGAEecyBAGAEec6BwgjEOoCECc6BwguEOoCECdBAGABKBAhGGABQmgNYmgNgvAVoAXACeACAAQCIACSAQCQAQCgAQGgAQKwAQrIAQLAAQE&sclient=gws-wiz

Petitjean O (2017) Remunicipalisation in France: From addressing corporate abuse to reinventing democratic, sustainable local public services. In Kishimoto S and Petitjean O (Eds) *Reclaiming Public Services: How Cities and Citizens are Turning Back Privatisation*. Amsterdam, Transnational Institute, pp. 24-33.

- Pinto, J. M. (2017). What is project finance?. *Investment management and financial innovations*, 14(1.1), 200-210. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/317021292_What_is_project_finance/citation/download
- Policy, D. G. R. (2004). Resource Book on PPP case studies. Retrieved from: <http://www.pppglobalconferences.org/files/pppresourcebook.pdf>
- Popa, F. (2018). About the Advantages of Public- Private Partnerships and its organizational forms. *Studies and Scientific Researches*. Economic Edition, (27) <https://doi.org/10.29358/sceco.v0i27.410>
- PPP Advantages and Disadvantages. (2015). Retrieved from <https://finmin.lrv.it/en/competence-areas/public-and-private-partnership-ppp/ppp-advantages-and-disadvantages>
- Private finance initiative (PFI) | Practical Law. Retrieved from [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-7049?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)&firstPage=true](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/3-107-7049?transitionType=Default&contextData=(sc.Default)&firstPage=true)
- Public-private partnership opportunities in the US (2011). Retrieved from https://www.financierworldwide.com/public-private-partnership-opportunities-in-the-us#.Ym7ditq_zIU
- Pula, K. (2017). Building-Up: How States Utilize Public-Private Partnerships for Social & Vertical Infrastructure. Retrieved from <https://www.ncsl.org/research/transportation/building-up-how-states-utilize-public-private-partnerships-for-public-multi-sector-vertical-infrastructure.aspx#1>
- PWC. (2016). *Public-private partnerships in the US: The state of the market and the road ahead*. Retrieved from <https://intersector.com/resource/public-private-partnerships-us-state-market-road-ahead/>
- Ranvir, J. (2020). *Project Finance: For the Banker by the Banker*. OrangeBooks Publication.
- Revenue Risk. Retrieved from <https://ppp-certification.com/ppp-certification-guide/122-revenue-risk-%E2%80%93-tariff-levels-only-user-pays-ppps>
- Rodriguez, J. (2019). The Benefits and Disadvantages of P3 Contracts. Retrieved from <https://www.thebalancesmb.com/public-private-partnership-pros-and-cons-844713>
- Sambrani, V. N. (2014). PPP from Asia and African perspective towards infrastructure development: A case study of Greenfield Bangalore International Airport, India. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 157, 285-295. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.11.031>
- Saner, R., Frilet, M., Barth-Coullaré, J. C., Baxter, D., Hayek, Z. A., Penyalver, D., & Turró, M. (2021). Making PPPs fit the 2030 Agenda. Retrieved from: https://wapp.org/our_publications/making-ppps-fit-for-the-2030-agenda/#:~:text=The%20close%20partnership%20that%20PPPs,post%2DCOVID%2D19%20recovery.
- Sarmento, J. M. (2010). Do public-private partnerships create value for money for the public sector? The Portuguese experience. *OECD Journal on Budgeting*, 10(1), 1-27. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/227461701_Do_Public-

[Private Partnerships Create Value for Money for the Public Sector The Portuguese Experience](#)

Shaoul, J. (2005). A Critical Financial Analysis of the Private Finance Initiative: Selecting a Financing Method or Allocating Economic Wealth?. *Critical Perspectives in Accounting* 16(4), pp. 441-471. <https://doi.org/10.1016/j.cpa.2003.06.001>

Shrestha, A. and Martek, I. (2015) Legal Risk Impact in Public Private Partnerships (ppps): The Case of the Chinese Water Sector, *World Journal of Management*, 6(1), pp. 90–98. doi: 10.21102/wjm.2015.03.61.08.

Spackman, M. (2002). Public–private partnerships: lessons from the British approach. *Economic Systems*, 26(3), 283-301. [https://doi.org/10.1016/S0939-3625\(02\)00048-1](https://doi.org/10.1016/S0939-3625(02)00048-1)

State P3 Legislation. Retrieved from <https://www.fhwa.dot.gov/ipd/p3/legislation/>

Stella, Flytzani & Giaoutzi, Maria. (2008). Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)Αναγκαιότητα η προσαρμογή στις απαιτήσεις εξέλιξης της επιχειρηματικότητας.

Tan, J., & Zhao, J. Z. (2019). The rise of public-private partnerships in china: an effective financing approach for infrastructure investment? *Public Administration Review*, 79(4), 514–518. <https://doi.org/10.1111/puar.13046>

Thieriot, H., & Dominguez, C. (2015). Public-private partnerships in China: On 2014 as a landmark year, with past and future challenges. *International Institute for Sustainable Development, Canada*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/272737373_Public_Private_Partnership_In_China_Where_To_From_Here

Treasury, H. M. S. (2006). PFI: strengthening long-term partnerships. *Crown, London*. Retrieved from: [https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/2-3834035?transitionType=Default&contextData=\(sc.Default\)](https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com/2-3834035?transitionType=Default&contextData=(sc.Default))

United Nations, (2018). *China ppp fund investment overview*. Presentation, China. <https://www.unescap.org/sites/default/files/CHINA%20PPP%20FUND%20.pdf>

United Nations. Economic Commission for Europe, & Bernan. (2008). *Guidebook on promoting good governance in public-private partnerships* (Vol. 8). United Nations Publications.

Vaissier, F. G., Hon. A.C, Ruffie. S, Gehin. L, (2022) The Public-Private Partnership Law Review: France. Retrieved from [https://thelawreviews.co.uk/title/the-public-private-partnership-law-review/france#:~:text=The%20French%20PPP%20legal%20framework,concession%20agreements%20Under%20Ordinance%20No.&text=Therefore%2C%20in%202018%2C%20it%20was,Agreements%20Code%20\(PPP%20Code](https://thelawreviews.co.uk/title/the-public-private-partnership-law-review/france#:~:text=The%20French%20PPP%20legal%20framework,concession%20agreements%20Under%20Ordinance%20No.&text=Therefore%2C%20in%202018%2C%20it%20was,Agreements%20Code%20(PPP%20Code)

Vining, A. R., Boardman, A. E., & Poschmann, F. (2004). Public-Private Partnerships in the US and Canada: Case studies and lessons. *International Public Procurement Proceedings*, 3, 31-60. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/237477965_PUBLIC-PRIVATE_PARTNERSHIPS_IN_THE_US_AND_CANADA_CASE_STUDIES_AND_LESSONS1

Wagle, K. (2019). Public-Private Partnership (PPP) and Its Models - Public Health Notes. Retrieved from <https://www.publichealthnotes.com/public-private-partnership-ppp-and-its-models/>

Wang, *et al.* (2019) A Method to Evaluate Credit Risk for Banks Under Ppp Project Finance, *Engineering, construction and architectural management*, 27(2), pp. 483–501. Retrieved from:

https://www.researchgate.net/publication/335591950_A_method_to_evaluate_credit_risk_for_banks_under_PPP_project_finance

Weber, B., Staub-Bisang, M. and Alfen, H. W. (2016) *Infrastructure as an asset class : investment strategy, sustainability, project finance and ppp*. 2nd edn. Chichester: Wiley (*The Wiley finance series*).

World Bank. (2009). Toolkit for public-private partnerships in roads and highways. Retrieved from: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/toolkit-public-private-partnerships-roads-and-highways>

World Bank. (2015). *World Bank Group Support to Public-Private Partnerships: Lessons from Experience in Client Countries, FY02-12*. The World Bank.

Yining Zhou and Jicai Liu (2021) "Influence of Government Credit Risk on Ppp Projects in Operation Stage," 25(3). doi: 10.3846/ijspm.2021.14552.

Zanakis, S. H., Theofanides, S., Kontaratos, A. N., & Tassios, T. P. (2003). Ancient Greeks' practices and contributions in public and entrepreneurship decision making. *Interfaces*, 33(6), 72-88. <https://doi.org/10.1287/inte.33.6.72.25177>

Νομολογία

Κοινή Υπουργική Απόφαση 35996/ΕΥΣ/5362/3-09-2010, Υπ. Οικονομικών, Υπ. Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Αθήνα.

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 832/2010

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1080-2006. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1083-2006. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1828-200

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 284/2009

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 397/2009

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 846/200

Κοινή Υπουργική Απόφαση 44915/ΕΥΣ/6091/4-10-2010, Υπ. Οικονομικών, Υπ. Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Αθήνα

Νόμος 1418/1984 «Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων»

Νόμος 1739/1987 «Διαχείριση των υδατικών πόρων και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2052/1992 «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις»

Νόμος 2160/1993 « Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών»

Νόμος 2206/1994 «Ίδρυση, οργάνωση, λειτουργία, έλεγχος καζίνων και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2244/1994 « Ρύθμιση θεμάτων ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και από συμβατικά καύσιμα και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2338/1995 «Σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα - Ίδρυση εταιρείας Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.»

Νόμος 2366/1995 «Ρύθμιση θεμάτων Οργανισμών και Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις

Νόμος 2395/1996 « Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης και Τριμερούς Συμφωνίας του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου, καθορισμός περιβαλλοντικών όρων και ρύθμιση συναφών θεμάτων»

Νόμος 2445/1996 «Κύρωση σύμβασης παραχώρησης της μελέτης, Κατασκευής, αυτοχρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της ελεύθερης λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού - Ρύθμιση συναφών Θεμάτων και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2545/1997 «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2773/1999 «Απελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας Ρύθμιση θεμάτων ενεργειακής πολιτικής και λοιπές διατάξεις»

Νόμος 2819/2000 «Ίδρυση Εταιρείας "Ολυμπιακό Χωριό 2004 Α.Ε." προστασία Ολυμπιακών Συμβόλων και Σημάτων και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2833/2000 « Θέματα προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2837/2000 «Ρύθμιση θεμάτων Ανταγωνισμού, Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας, Τουρισμού και άλλες διατάξεις»

Νόμος 2893/2000 « Κύρωση Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας»

Νόμος 3156/2003 «Ομολογιακά δάνεια, τιτλοποίηση απαιτήσεων και απαιτήσεων από ακίνητα και άλλες διατάξεις»

Νόμος 3274/2004 «Οργάνωση και λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού»

Νόμος 3299/2004 « Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση»

Νόμος 3389/2005 « Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα»

Νόμος 3463/2006 « Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων»

Νόμος 3483/2006 «Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση, διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις»

Νόμος 3669/2008 « Κύρωση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων»

Νόμος 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»

Νόμος 4413/2016 «Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94/1/28.3.2014) και άλλες διατάξεις»

Νόμος 4548/2018 «Αναμόρφωση του δικαίου των ανωνύμων εταιρειών»

Οδηγία 2004/18/ΔΚ

Προεδρικό Διάταγμα 30/1996 « Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης»

Προεδρικό Διάταγμα 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα»

Προεδρικό Διάταγμα 159/2002 « Μεταφορά αρμοδιοτήτων, υπηρεσιών και προσωπικού του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών στο Υπουργείο Εξωτερικών και σύσταση Γενικής Γραμματείας Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων και Αναπτυξιακής Συνεργασίας στο Υπουργείο Εξωτερικών»

Προεδρικό Διάταγμα 256/1989 «Άδεια χρήσης νερού»

Προεδρικό Διάταγμα 334/2000 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε»

Προεδρικό Διάταγμα 410/1995 «Κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο Νόμου με τίτλο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας των ισχυουσών διατάξεων του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα»

Προεδρικό Διάταγμα 609/1985 « Κατασκευή Δημοσίων Έργων»

Law 2004-559 FR 2004 On Partnership Contracts

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

<http://www.jpaa-attica-schools.gr/index.asp>

<https://www.gefyra.gr/bridge/Ena-Megalo-Orama/>

<https://diadyma.gr/company/>

http://www.air-born.gr/planespotting/Hellas/LGAV/ab_planespotting_LGAV_hl.php

<https://www.eydap.gr/TheCompany/Water/HistoricalTrackBack/>

<https://www.orchomenos.gr/shmeia-endiaferontos/copais/>

<http://www.stasy.gr/index.php?id=407>

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