



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΜΣ «ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ»

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ):
Προϋποθέσεις για την Εφαρμογή της Μεθόδου
Υλοποίησης Δημοσίων Συμβάσεων Έργων / Υπηρεσιών -
Μελέτη Περίπτωσης**

Ιωάννης Α. Παπαγιάννης

Επιβλέπων: Ιωάννης Γκανάς

Καθηγητής

Πρέβεζα, Μάιος 2022

**Public and Private Partnership Agreements (PPP's) in
Greece: Conditions for the Proper Implementation and
Utilization in public contracts - Case Study**

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Πρέβεζα, 03/06/2022

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπων καθηγητής

Ιωάννης Γκανάς,

Καθηγητής

2. Μέλος επιτροπής

Αικατερίνη Γαλανού,

Αναπλ. Καθηγήτρια

3. Μέλος επιτροπής

Γεώργιος Κόλιας,

Επίκουρος Καθηγητής

© Παπαγιάννης Ιωάννης, 2022.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εκ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Παπαγιάννης Ιωάννης

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αποτελεί υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω την οικογένειά μου που ήταν δίπλα μου, καθ' όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών και με έχουν στηρίξει σε όλες τις δυσκολίες που αντιμετώπισα. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω και τον επιβλέποντα καθηγητή μου για την άμεση ανταπόκριση και στήριξη κατά την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα τελευταία χρόνια οι φράσεις “Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)” καθώς και “Συμβάσεις Παραχώρησης (ΣΠ)” έχουν μπει στη ζωή μας. Αυτοί οι «νέου» τύπου τρόποι υλοποίησης δημοσίων συμβάσεων αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό της παροχής υποδομών και στρατηγικών δημόσιων υπηρεσιών. Οι ΣΔΙΤ, από τη μια πλευρά, μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένη αποτελεσματικότητα του δημόσιου τομέα, ενώ από τη άλλη, θεωρούνται ένα αρκετά σημαντικό μέσο για την υλοποίηση έργων/ υπηρεσιών στα πλαίσια της δημοσιονομικής πειθαρχίας.

Η μέθοδος της Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αν και είναι σχετικά πρόσφατη στη χώρα μας (μόλις την τελευταία 15 ετία) εντούτοις στο εξωτερικό, και κυρίως στα ανεπτυγμένα κράτη, αποτελεί βασικό τρόπο υλοποίησης δημοσίων συμβάσεων εδώ και 40 – 50 χρόνια. Συνήθως η υλοποίηση των ΣΔΙΤ περιλαμβάνουν ένα πλέγμα δράσεων του αναγκαίου δημόσιου έργου που ξεκινά από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή, την ανακαίνιση, τη διαχείριση/ λειτουργία του εν λόγω έργου. Ωστόσο και ως ΣΔΙΤ μπορούν να εκτελούνται και διάφορες υπηρεσίες που παρέχει το Δημόσιο ενσωματώνοντας και την αναγκαία συντήρηση και εκσυγχρονισμό τους.

Τα βασικότερα οφέλη για τον Δημόσιο τομέα εστιάζονται κυρίως στην αποτελεσματικότητα και βελτίωση των παρεχόμενων έργων ή/και υπηρεσιών προς τους πολίτες και παράλληλα στην ελάφρυνση των δημοσιονομικών στοιχείων κυρίως λόγω της μη απαίτησης σημαντικών κονδυλίων του κρατικού προϋπολογισμού. Για δε τους ιδιώτες αποτελεί μια μακροχρόνια επένδυση που μπορεί να αποφέρει ένα εύλογο κέρδος που διασφαλίζεται μέσω της συμμετοχής του Δημοσίου.

Η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχει προχωρήσει πολύ στις ΣΔΙΤ κάνοντας ευρεία χρήση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης. Στην παρούσα εργασία εξετάζονται τα χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ, το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο, η κατάσταση στην Ευρώπη και στην Ελλάδα, ενώ παρουσιάζονται κάποιες από τις συνθήκες επιτυχούς υλοποίησης, τόσο των ΣΔΙΤ, όσο και των αντίστοιχων διαδικασιών Δημοσίων έργων.

Τέλος, παρουσιάζεται μια μελέτη περίπτωσης έργου ΣΔΙΤ η υλοποίηση της “Μονάδας Επεξεργασίας Απορριμμάτων Ηλείου”, η οποία άρχισε να λειτουργεί τον Μάρτιο 2019, με διάρκεια σύμβασης 27 έτη.

Λέξεις-κλειδιά: ΣΔΙΤ, Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα, Δημόσια έργα, κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας, παραδείγματα ΣΔΙΤ, βαθμός επιτυχίας, αναπτυξιακό εργαλείο, Ν. 3389/2005

ABSTRACT

In recent years, the phrases "Public-Private Partnership (PPP)" as well as "Concession contracts" are very common. These "new" types of public procurements are aimed to modernizing the provision of infrastructure and strategic public services. PPPs, on the one hand, can lead to increased efficiency of the public sector and on the other hand, they are considered as a very important tool for the implementation of projects / services according to the rules of fiscal discipline.

The PPPs as a public procurement type, have recently established in Greece (since the last 15 years), despite its "popularity" in West Europe and USA that use PPPs since the last 40-50 years. It very common during the implementation of PPPs to include a set of actions which are necessary for the "operation" of the project that concludes: the financing, design, construction, renovation and the operation of the infrastructure. It is also very common abroad, several public services provided by the state to be performed by the private sector during PPPs, incorporating the necessary maintenance and modernization.

The main benefits for the Public Sector from PPPs are focused on the additional efficiency of the projects and the improvement of the services provided to the citizens. Furthermore, there are not spend a lot of money from the national budget, while simultaneously the rules of fiscal discipline are satisfied. As for the private sector, it seems to be a long-term investment which can "produce" a reasonable profit, guaranteed through the participation of the state.

In recent years, Greece has made great progress in PPPs, mostly using financial resources from the European Regional Development Fund. This dissertation deals with the characteristics of PPPs, the existing legal framework, the situation in Europe and Greece, while conditions for successful implementation of both PPPs for public works are presented.

Finally, a recent PPP case study, the "Epirus Waste Treatment plant" is presented. The PPP started in July 2017 and the duration of the contract lasts for the next 27 years. The regular operation started in March 2019.

Keywords: PPPs, Public & Private Partnerships, public works, critical success factors, examples of PPPs, degree of success, development tool, Law 3389/2005

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	vii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	vii
ABSTRACT	ix
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	xi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	xiv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	xv
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	xvi
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	xvii
1. Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)	1
1.1 Εισαγωγή – ορισμός των ΣΔΙΤ	1
1.2 Εφαρμογή των ΣΔΙΤ	1
1.3 Τύποι συμβάσεων ΣΔΙΤ	3
1.4 Οι ΣΔΙΤ στην Ευρώπη.....	6
1.4.1 Υλοποίηση ΣΔΙΤ σε Ευρωπαϊκές χώρες	8
1.4.2 Η έναρξη των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	12
1.4.3 Οι ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση	13
1.5 Κατηγορίες Έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ	14
1.5.1 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	14
1.5.2 Έργα ΣΔΙΤ χωρίς ανταποδοτικό χαρακτήρα.....	15
2. Κίνητρα, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα υλοποίησης ΣΔΙΤ	20
2.1 Κίνητρα για τη δημιουργία ΣΔΙΤ	20
2.2 Προτεινόμενα έργα για ΣΔΙΤ	23
2.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ.....	24
2.4 Συνθήκες που επηρεάζουν τις ΣΔΙΤ	28
2.5 Παράγοντες επιτυχίας των ΣΔΙΤ	34
3. Θεσμικό και νομικό πλαίσιο.....	38

3.1	Ισχύον νομοθετικό πλαίσιο	38
3.2	Νόμος Υπ' αρ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) - Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα	39
3.3	Προϋποθέσεις υπαγωγής στο Ν. 3389/2005.....	45
3.4	Διαδικασίες ένταξης σε μια ΣΔΙΤ	45
3.5	Διαδικασίες ανάθεσης επιλογής Ιδιωτικού Φορέα	50
3.5.1	Γενικά Κριτήρια ανάθεσης	50
3.5.2	Διαγωνιστικές διαδικασίες για ΣΔΙΤ.....	51
3.6	Συμβάσεις παραχώρησης.....	53
3.7	Επιμέρους σημαντικά στοιχεία των Συμβάσεων.....	54
3.7.1	Τρόπος πληρωμής ιδιωτικού φορέα	54
3.7.2	Συμβασιοποίηση – συμβαλλόμενοι.....	54
3.7.3	Χρηματοδότηση Σύμβασης.....	55
3.7.4	Κατανομή αρμοδιοτήτων φορέων	55
3.7.5	Αναθέτουσα αρχή.....	55
3.7.6	Διαδικασίες ανάθεσης Σύμβασης.....	56
3.7.7	Χρηματοοικονομικά, Αδειοδοτήσεις	56
4.	Η εξέλιξη των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα	57
4.1	Πορεία των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	57
4.2	Υπάρχουσες Συμβάσεις ΣΔΙΤ – τομείς έργων ΣΔΙΤ.....	59
5.	Μελέτη Περίπτωσης: Σύμβαση ΣΔΙΤ για την υλοποίηση του έργου Εγκατάσταση Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου	66
5.1	Στοιχεία – πορεία φακέλου υλοποίησης ΜΕΑ Ηπείρου	66
5.2	Περιγραφή αντικειμένου Σύμπραξης	68
5.3	Συμβατική δομή του έργου.....	69
5.4	Διάρκεια σύμβασης Σύμπραξης – προθεσμίες, Χρηματοδότηση.....	70
5.5	Κίνδυνοι του έργου, Αντάλλαγμα – Μηχανισμός πληρωμών, Χρηματοοικονομικό μοντέλο	72
5.6	Συμβασιοποίηση και υλοποίηση έργου ΜΕΑ Ηπείρου.....	74
5.7	Λειτουργία ΜΕΑ και πορεία εταιρείας 2018 – 2021	81

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	92

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Οι κυριότερες πρωτοβουλίες της Ε.Ε. επί της νομοθεσίας για τις συμβάσεις ΣΔΙΤ	7
Πίνακας 1.2: Έργα ΣΔΙΤ ανταποδοτικού και μη ανταποδοτικού χαρακτήρα	16
Πίνακας 2.1: Κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας για συμβάσεις ΣΔΙΤ	31
Πίνακας 5.1: Δεσμευτικοί στόχοι	77
Πίνακας 5.2: Ποσοτικά στοιχεία επεξεργασμένων ποσοτήτων	81

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Η Ευρωπαϊκή αγορά Σ.Δ.Ι.Τ. (2013-2017)	13
Εικόνα 2.1: Διαδικασίες και παράγοντες επιτυχίας σε έργα ΣΔΙΤ	30
Εικόνα 2.2: Λειτουργικά έξοδα και έσοδα σε μορφές ΣΔΙΤ - Χρηματοοικονομική διάσταση ενός αυτοκινητόδρομου στις ΗΠΑ	33
Εικόνα 3.1: Παρουσίαση Συμβατικών Σχέσεων στα Έργα ΣΔΙΤ	42
Εικόνα 3.2: Διαδικασία ανάθεσης	48
Εικόνα 4.1: Υλοποιημένα έργα ΣΔΙΤ κατά την περίοδο 2009 – 2020	60
Εικόνα 4.2: Τομείς των 18 εγκεκριμένων έργων	61
Εικόνα 5.1: Διαγραμματική απεικόνιση των προγραμματιζόμενων έργων διαχείρισης απορριμμάτων στην Περιφέρεια Ηπείρου	78

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας Α1: Καταστάσεις οικονομικής θέσης Εταιρείας 2018-2020	86
Πίνακας Α2: Ταμειακές ροές χρήσεων	87
Πίνακας Α3: Μεταβολές ιδίων κεφαλαίων χρήσης 2018 - Ταμειακές ροές χρήσεων	88
Πίνακας Α4: Μεταβολές ιδίων κεφαλαίων χρήσης 2019 - Ταμειακές ροές χρήσεων	88
Πίνακας Α5: Μεταβολές ιδίων κεφαλαίων χρήσης 2020 Ταμειακές ροές χρήσεων	89
Πίνακας Α6: Χρηματικά διαθέσιμα	89
Πίνακας Α7: Δανεισμός	90
Πίνακας Α8: Ανάλυση δανειακών υποχρεώσεων	90
Πίνακας Α9: Δανειακές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	90
Πίνακας Α10: Ετήσιος κύκλος εργασιών	90
Πίνακας Α11: κόστος πωλήσεων και εξόδων διοίκησης	91

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΑΕΔ	Ανώνυμο Ειδικό Δικαστήριο
ΑΕΕΣ	Ανώνυμη Εταιρία Ειδικού Σκοπού Ακαθάριστο
ΑΕΠ	Εγχώριο Προϊόν
ΔΑΕΕΠ	Διαχειριστής ΑΠΕ & εγγυήσεων προέλευσης
ΔΕ	Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση
ΔΕΕ	Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΕΗ	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού Δ
ΔΕΚΟ	Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί
ΔΕΣΔΙΤ	Διπλουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
ΔΕΣΕ	Διπλουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων
ΔΝΤ	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
ΕΓΣΔΙΤ	Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΕΕ	Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΕΕΚ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων
ΕΕΣ	Εταιρεία Ειδικού Σκοπού
ΕΕΣ	Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο
ΕΚ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΕΚΤ	Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή και Οικονομική Κοινότητα
ΕΣΠΑ	Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης
ΕΤΕπ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΘΣΔΙΤ	Θεσμοθετημένου τύπου Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
ΙΕΚ	Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης
ΙΟΚ	Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών
ΙΦΣ	Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης
ΚΝ	Κωδικοποιημένος Νόμος
ΚΠΕ	Κρίσιμοι Παράγοντες Επιτυχίας
ΜΕΑ	Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων

ΜΤ	Μέση Τιμή
Ν	Νόμος
ΝΠΔΔ	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
ΝΠΙΔ	Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
ΟΝΕ	Οικονομική και Νομισματική Ένωση
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΟΤΕ	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΔΕ	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
ΠΕ	Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση
ΠΕΠ	Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα
ΠΕΤΑ ΑΕ	Πληροφόρηση-Επιμόρφωση-Τοπική Ανάπτυξη Α.Ε.
ΣΑΕ	Συλλογικές Αποφάσεις Έργων
ΣΑΤΑ	Συλλογική Απόφαση Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
ΣΕΣΕ	Συντονιστική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων
ΣΛΕΕ	Συνθήκη Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣΠ	Συμβάσεις Παραχώρησης
ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΤΑ	Τοπική Αυτοδιοίκηση
ΤΕ	Τεχνολογική Εκπαίδευση
ΤΠΕ	Τεχνολογιών της Πληροφορίας και των Επικοινωνιών
ΤΣ	Ταμείο Συνοχής
ΦΕΚ	Φύλλο «Εφημερίδος της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας»
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
R & D	Research and Development
EBRD	European Bank of Research and Development
ICT	Information and Communication Technology

1. Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

1.1 Εισαγωγή – ορισμός των ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών, ο όρος «Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα» (ΣΔΙΤ) αναφέρεται σε μορφές συνεργασίας των δημόσιων αρχών με τον ιδιωτικό τομέα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης, της συντήρησης μιας υποδομής ή παροχής μιας υπηρεσίας.

Οι ΣΔΙΤ αποτελούν διεθνείς πρακτικές οι οποίες μπορούν να ενσωματώσουν τα πλεονεκτήματα τόσο του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα, και αποτελούν μια στρατηγική για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών και υποδομών που εφαρμόζεται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Το κεντρικό στοιχείο των ΣΔΙΤ είναι η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα με τον καταμερισμό ευθυνών, αποφάσεων, κόστους αλλά και κινδύνων με σκοπό την επιδίωξη κοινών στόχων και κοινών επενδύσεων.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (2004) όρισε τις ΣΔΙΤ ως προς την εισαγωγή πόρων, υλικών και χρηματικών καθώς και τεχνογνωσίας από τον ιδιωτικό τομέα προκειμένου να παρέχονται υπηρεσίες και υποδομές από τον δημόσιο τομέα, ενώ ο ΟΟΣΑ (2008) όρισε τις ΣΔΙΤ ως μια συμφωνία μεταξύ του δημόσιου τομέα και των ιδιωτών με στόχο την παροχή υπηρεσιών και υποδομών από τον δημόσιο τομέα αλλά και με οικονομικά οφέλη για τον ιδιωτικό τομέα.

1.2 Εφαρμογή των ΣΔΙΤ

Προς τα τέλη της δεκαετίας του 1980 προέκυψε ταχύτατη εξέλιξη του θεσμού της Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (Private Finance Initiative - PFI) στη Μεγάλη Βρετανία, η οποία εμφανίστηκε λόγω των οικονομικών συνθηκών ως η μοναδική προοπτική – δυνατότητα χρηματοδότησης για τη δημιουργία υποδομών και την απόκτηση νέων σύγχρονων κτιρίων και ιατροτεχνολογικού εξοπλισμού από το Εθνικό Σύστημα Υγείας

(NHS). Δινόταν η δυνατότητα κατασκευής δημοσίων υποδομών και παροχής υπηρεσιών χωρίς ταυτόχρονη αύξηση της φορολογίας, λόγω ενός λογιστικού τεχνάσματος που δεν επιβάρυνε τον κρατικό προϋπολογισμό (Χαντζηπουλίδης 2020).

Με το αποτελεσματικό παράδειγμα της Μεγ. Βρετανίας ξεκίνησε και η ραγδαία εφαρμογή των ΣΔΙΤ στα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ΕΕ, με συνέπεια την ανάπτυξη νέας νομοθεσίας και κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ζητήματα των δημοσίων συμβάσεων, με αποκορύφωμα την Οδηγία 2004/18/ΕΚ της 31ης Μαρτίου 2004 «Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» και με το «Πράσινο Βιβλίο για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (30-4-2004/COM (2005) 327, τελικό) (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2004; ΕΟΚΕ, 2005β).

Η επακολουθούμενη διεθνής οικονομική κρίση ανάγκασε σε δημοσιονομική προσαρμογή και τα κράτη της ΕΕ με βασικό δεδομένο την έλλειψη δημοσίων πόρων. Προκειμένου τα κράτη να κατασκευάσουν νέες δημόσιες υποδομές στρέφονται πλέον στην αναζήτηση εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης και κυρίως στην εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα. Έτσι λοιπόν αρχίζει η μεγάλη εξάπλωση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) κυρίως για την κατασκευή δημοσίων υποδομών αλλά και παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Ένα άλλο στοιχείο που συνέβαλε στην εξάπλωση των ΣΔΙΤ και είναι πολύ ελκυστικό για τις δημόσιες αρχές είναι ότι οι δημόσιες πληρωμές στα πλαίσια των ΣΔΙΤ δεν καταγράφονται στο δημόσιο χρέος, διότι η Eurostat δεν συμπεριλαμβάνει τις οφειλές του δημόσιου σε Συμπράξεις Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) στον υπολογισμό του δημόσιου χρέους, ενώ ταυτόχρονα οι πολιτικές των κυβερνήσεων είναι σύμφωνες με τους κανόνες της δημοσιονομικής πειθαρχίας που έχουν επιβληθεί με το σύμφωνο σταθερότητας. Παράλληλα η ενεργή συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα μέσω της συμβολής του στη χρηματοδότηση δημοσίων έργων δίνουν την ευκαιρία στον δημόσιο τομέα να επωφεληθεί από την τεχνογνωσία, την ευελιξία και τις μεθόδους λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα ώστε να βελτιωθούν με γρήγορους ρυθμούς δημόσιες υποδομές και παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους πολίτες (European Commission, 2003; Wall & Connolly, 2009a; Torchia et.al., 2015).

Έτσι τα επόμενα χρόνια παρατηρήθηκε πανευρωπαϊκά μια αύξηση της εφαρμογής των Συμπράξεων Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με κύριο αντικείμενο τις υποδομές μεταφορών όπου παρουσιάζονται ακόμη και σήμερα οι περισσότερες συμβάσεις έργων. Στη συνέχεια ολοένα και περισσότερες χώρες εντάσσουν στην ατζέντα τους και άλλους τομείς ενδιαφέροντος, όπως η ενέργεια, η υγεία, η εκπαίδευση, η επεξεργασία αποβλήτων κ.α.

Για παράδειγμα η Μεγάλη Βρετανία ασχολήθηκε περισσότερο με τους τομείς της δημόσιας υγείας καθώς και της εκπαίδευσης. Αποτέλεσμα των συμπράξεων αυτών ήταν η μεγαλύτερη ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών στην ιστορία του Εθνικού Συστήματος Υγείας της χώρας (National Health Service). Το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας ακολούθησαν στη συνέχεια και άλλες χώρες όπως η Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία και Γερμανία με εξίσου σημαντικά επενδυτικά προγράμματα σε παρόμοιους τομείς (Thompson & McKee, 2004).

Η οικονομική κρίση του 2008-2009 φρέναρε σε σημαντικό βαθμό την προοπτική της ανάπτυξης αυτής εγείροντας σημαντικούς προβληματισμούς όσον αφορά τη χρηματοδοτική ικανότητα των φορέων χρηματοδότησης αλλά και την αντοχή και ανταπόκριση των σχημάτων ΣΔΙΤ στις προκλήσεις της κρίσης.

1.3 Τύποι συμβάσεων ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι γνωστές στη διεθνή ορολογία ως Public - Private Partnerships (PPP's) και συνηθέστερα είναι μια μέθοδος υλοποίησης δημόσιων συμβάσεων, είτε αυτές αναφέρονται σε υποδομές, είτε σε παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Η εξέλιξη και η εφαρμογή των ΣΔΙΤ διευρύνεται συνεχώς και με νέα πεδία/αντικείμενα πέραν των δημόσιων υποδομών (κυρίως αυτοκινητόδρομοι), σε κτιριακά έργα, παροχές υπηρεσιών, εκσυγχρονισμό υφιστάμενων υποδομών κ.α.

Αρχικά η αναθέτουσα αρχή που μπορεί να είναι η κυβέρνηση καθώς και οποιοσδήποτε φορέας του δημόσιου, καλείται να επιλέξει με ποια μέθοδο μπορεί να υλοποιήσει ένα προγραμματισμένο έργο ή υπηρεσία. Δηλαδή εάν μπορεί να το υλοποιήσει ως αμιγώς δημόσιο έργο τηρώντας τις διαδικασίες περί δημοσίων έργων/ υπηρεσιών, είτε μπορεί να αποφασίσει να εμπλέξει από την αρχή τον ιδιωτικό φορέα, ο οποίος πρέπει να συμβάλει εξολοκλήρου ή μέρος στη χρηματοδότηση, υλοποίηση και λειτουργία του έργου. Ο ιδιωτικός φορέας οφείλει να σχεδιάσει, να κατασκευάσει, να λειτουργήσει και να συντηρήσει μια υποδομή ή/και να σχεδιάσει, να θέσει σε εφαρμογή και να παράσχει μια δημόσια υπηρεσία τηρώντας πάντα την ισχύουσα διεθνή και κυρίως ευρωπαϊκή πρακτική των ΣΔΙΤ.

Η μέθοδος των συμπράξεων ΣΔΙΤ εφαρμόζεται τα τελευταία τουλάχιστον χρόνια στο

σύνολο σχεδόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τη χώρα μας να έχει επιδείξει ένα αξιόλογο χαρτοφυλάκιο έργων και υπηρεσιών που έχουν ήδη υλοποιηθεί ή υλοποιούνται μέσω συμβάσεων παραχώρησης ή ΣΔΙΤ.

Οι επιλεγόμενες “επενδύσεις” του κράτους με τη λύση των ΣΔΙΤ είναι πλέον πάρα πολλές και προσαρμόζονται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της δραστηριότητας και του έργου, ενώ συνεχώς αυξάνεται και η γκάμα εφαρμογών τους. Η εμβέλειά τους εκτείνεται από τις μεγάλες οδικές και όχι μόνο εθνικές υποδομές, έως σε προγράμματα και δράσεις και έργα σε περιφερειακό ή/και τοπικό επίπεδο.

Αυτό δείχνει ότι αναβαθμίζεται ο ρόλος των περιφερειακών και άλλων τοπικών αρχών, ως αναθέτουσες αρχές, ως προς την προώθηση αναπτυξιακών προγραμμάτων και έργων μακροπρόθεσμης εμβέλειας. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η επιλογή του κατάλληλου έργου/υπηρεσίας από πλευράς αναγκαιότητας των τοπικών/περιφερειακών αρχών, καθώς και η διάθεση για ανάληψη πρωτοβουλιών - επενδύσεων από τον επιχειρηματικό - ιδιωτικό τομέα (Τασσόπουλος, 2015).

Οι ΣΔΙΤ θεωρούνται ελκυστικές διότι έχουν αρκετά πλεονεκτήματα, τόσο για το δημόσιο (έγκαιρη υλοποίηση, χωρίς αυξήσεις προϋπολογισμού κ.α) όσο και για τον συμπράττοντα ιδιωτικό φορέα (επιχείρηση). Ιδιαίτερα ο δημόσιος τομέας μπορεί να εξοικονομεί πόρους από τον Κρατικό Προϋπολογισμό «μετατοπίζοντας» την ανάγκη εξεύρεσης χρηματοδότησης στον ιδιωτικό τομέα που καλείται πλέον να χρηματοδοτήσει και κατασκευάσει τις αναγκαίες υποδομές, όπως π.χ. οδικοί άξονες, περιβαλλοντικές υποδομές, υποδομές για την Υγεία, την Εκπαίδευση και τον Πολιτισμό. Παράλληλα οι ιδιωτικές επιχειρήσεις εισέρχονται σε νέα επιχειρηματικά πεδία της οικονομίας που μέχρι σήμερα είχε την αποκλειστική αρμοδιότητα το δημόσιο.

Ταυτόχρονα οι προκαθορισμένες, σαφείς και συμφωνημένες σχέσεις – αρμοδιότητες μεταξύ των δύο συνεργαζόμενων μερών είναι ικανές να οδηγήσουν αφενός στην βελτίωση της παρεχόμενης ποιότητας των υπό κατασκευή υποδομών ή/και των παρεχόμενων υπηρεσιών, και αφετέρου μέσω της εφαρμογής από τον ιδιωτικό τομέα της πλέον σύγχρονης τεχνογνωσίας κατά τη φάση σχεδιασμού και υλοποίησης των έργων, μπορεί να επιτευχθεί σημαντικός περιορισμός του κόστους του έργου ή/και της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Ουσιαστικά οι συμβάσεις τύπου ΣΔΙΤ αποτελούν μεικτές συνεργασίες, που περιλαμβάνουν μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις ταυτόχρονα και κατά κάποιο τρόπο αποτελούν ελεγχόμενες

και περιορισμένου χρόνου “ιδιωτικοποιήσεις” τομέων της οικονομίας, οι οποίοι ανήκαν εξ ολοκλήρου στο δημόσιο.

Μέσω των συμβάσεων ΣΔΙΤ δημιουργείται μια πιο στενή συνεργασία μεταξύ των δημοσίων αρχών και της «αγοράς», που σκοπό έχει τόσο την εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της λειτουργίας, της διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή παροχής μιας υπηρεσίας, σε πεδία της οικονομίας όπου η ενεργή εμπλοκή των ιδιωτικών επιχειρήσεων είναι μέχρι σήμερα είτε ανέφικτη είτε μη επιθυμητή.

Πλέον, οι τομείς εμπλοκής των ΣΔΙΤ, σύμφωνα με τη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία, εκτείνονται και πέρα από το πεδίο των μεγάλων έργων υποδομής, όπως π.χ αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, γέφυρες, ενώ οι ΣΔΙΤ υλοποιούνται πλέον σε ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων τόσο σε κεντρικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο ξεκινώντας από την παραχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης χρήσης του νερού, τις συγκοινωνίες, τη διαχείριση απορριμμάτων και τη παραγωγή ενέργειας έως και την υλοποίηση αναγκαίων υποδομών στον τομέα της υγείας, της εκπαίδευσης, του πολιτισμού, του τουρισμού (Cao et. al. 2020).

Η εμπλοκή των ιδιωτικών επιχειρήσεων, στην υλοποίηση των έργων αλλά και υπηρεσιών προς το δημόσιο που αποφασίζει κάθε φορά η αρμόδια δημόσια υπηρεσία, υλοποιείται συνήθως με τη μορφή του συνεργαζόμενου εταίρου (partner) με τον φορέα υλοποίησής τους, είτε με τη μορφή του μακροχρόνιου παρόχου υπηρεσιών προς το Δημόσιο.

Η συμβολή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση ενός έργου/υπηρεσίας προσδίδει βελτίωση στην παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη με τη χρήση επιπλέον ιδιωτικών πόρων, υποστηρικτικών/συμπληρωματικών των διαθέσιμων κρατικών πόρων, με τελικό σκοπό την υλοποίηση και λειτουργία είτε των αναγκαίων υποδομών και την παροχή των συμφωνημένων υπηρεσιών, κάνοντας ευρεία χρήση της τεχνογνωσίας και κυρίως των τρόπων και μεθόδων λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα.

Είναι ευρέως γνωστό και αποδεδειγμένο ότι σε ορισμένες δραστηριότητες ο ιδιωτικός τομέας “υπερέχει” έναντι του δημοσίου, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην ανεπτυγμένη εξειδίκευση και στην αυξημένη παραγωγικότητα, ενώ παράλληλα είναι σε θέση να εκτελέσει καλύτερα, ταχύτερα, ποιοτικότερα και τελικά οικονομικότερα ένα προγραμματισμένο έργο σε σύγκριση με το δημόσιο, για το οποίο όπως έχει δείξει η εμπειρία διαπιστώνονται μεγάλες ή μικρές υπερβάσεις προϋπολογισμού, καθυστερήσεις στην

υλοποίηση τους και ποιοτικά προβλήματα έργου.

Έχει αποδειχθεί σε πολλές περιπτώσεις ότι μέσω των συμβάσεων ΣΔΙΤ έχει επιτευχθεί υψηλού επιπέδου υπηρεσία τέτοια που να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις των πολιτών που αναζητούν υπηρεσίες κυρίως αποτελεσματικές, αποδοτικές και κυρίως οικονομικές.

Έχει διαπιστωθεί ότι οι ΣΔΙΤ μεταξύ άλλων προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως πιστή εφαρμογή ενός καθορισμένου αναπτυξιακού σχεδίου, προγράμματος ή δράσης, διατηρώντας παράλληλα την καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής, με ταυτόχρονη υλοποίηση όλων των τιθέμενων στόχων/σκοπών του δημοσίου και με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων από την πραγματική οικονομία (Khahro et.al. 2021).

1.4 Οι ΣΔΙΤ στην Ευρώπη

Οι πρώτες συμβάσεις σύμπραξης κάνουν την εμφάνισή τους στη δεκαετία του 1980 στη Μεγάλη Βρετανία και σταδιακά ενσωματώθηκαν και από άλλα κράτη ώστε πλέον να αποτελούν “πρακτική” και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κυρίως με τη μορφή συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων, δηλαδή σε έργα που έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα. Με την πάροδο των ετών οι ΣΔΙΤ βρίσκουν εφαρμογή σε ολοένα και περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη προσαρμοζόμενες βέβαια στις εκάστοτε νομικές και διοικητικές ιδιαιτερότητες κάθε κράτους (Χατζηπουλίδης, 2020).

Αρχικά στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν υπήρχαν κατάλληλες οδηγίες/κανονισμοί για την υλοποίηση των ΣΔΙΤ και έτσι διαπιστώθηκε η διαφορετική αντιμετώπιση παρόμοιων ζητημάτων από τα κράτη της Ευρ. Ένωσης. Τελικά κρίθηκε αναγκαίος ο καθορισμός ενιαίου νομικού πλαισίου για τις συμβάσεις σύμπραξης σε όλη την Ε.Ε. ακολουθώντας την Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Σεπτέμβριος 2001), στην αρχική έκδοση της Λευκής Βίβλου με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001)0370), αποφάσισε να ασχοληθεί με τις συμβάσεις σύμπραξης και γενικότερα με τις συνεργασίες Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Λευκή βίβλος Ε.Ε. 2003)

Μετά την ψήφιση της Λευκής βίβλου (Φεβρουάριος 2003) επακολούθησαν επιστημονικές εκθέσεις και νομικά κείμενα με στόχο την αποσαφήνιση και την κοινή αντιμετώπιση των συνεργασιών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτών. Οι βασικότερες εκθέσεις είναι οι «Κατευθυντήριες γραμμές για επιτυχημένες συνεργασίες μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (Guidelines for Successful Public-Private-Partnerships, Μάρτιος 2003) και η «Πράσινη Βίβλος για τις ΣΔΙΤ» (Απρίλιος 2004). Ειδικότερα δε η Πράσινη Βίβλος τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, και τελικά αποτέλεσε έναν κύριο οδηγό για την υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ ακολουθώντας το σύγχρονο ευρωπαϊκό δίκαιο.

Το 2009 τελικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει το κείμενο με τίτλο “Communication on mobilising private and public investment for recovery and long term structural change: developing Public Private Partnerships (COM (2009) 615)” ως αποτέλεσμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008, η οποία μεταξύ άλλων αύξησε σημαντικά το ενδιαφέρον πολλών χωρών για τις ΣΔΙΤ.

Σύμφωνα με το κείμενο της Ευρ. Επιτροπής οι συμπράξεις μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη των ευρωπαϊκών χωρών καθώς και να προωθήσουν επιπλέον αλλαγές στο ακολουθούμενο πλαίσιο και με τη συνεισφορά των χρηματοδοτήσεων από την Ευρ. Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Παράλληλα έχουν ήδη αρχίσει να επεξεργάζονται στην Ευρωπαϊκή επιτροπή τα αρχικά κείμενα των τελικών οδηγιών 2014/23/ΕΕ, 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ τα οποία θέτουν σε νέα βάση τα ζητήματα των δημοσίων συμβάσεων. Οι βασικότερες νομοθετικές παρεμβάσεις της Ευρ, Ένωσης παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Έτος	Δράση	Πηγή
1993	Λευκή Βίβλος για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την εργασία	COM (93) 700
1997	ΣΔΙΤ και θέματα Χρηματοδότησης Διευρωπαϊκών Δικτύων (TEN-T) Kinnock Report	COM (97) 453
2000	Συμπεράσματα της Επιτροπής σε ερμηνευτικά θέματα επί της Κοινωνικής Νομοθεσίας	OJEC (2000/C 121/02)
2000	Προτάσεις επί της νομοθεσίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που αφορούν τη συντονισμένη προώθηση της συνεργασίας, στον τομέα των μεταφορών	COM (2000) 5
2001	Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής μεταφορικής πολιτικής για το 2010	COM (2001) 0370
2002	Δομώντας μια σταθερή βάση σε θέματα ΣΔΙΤ. Παραδείγματα εργασίας και επισημάνσεις	COM (2001) 0370
2003	Κατευθυντήριες γραμμές για επιτυχημένη Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, θέματα περιφερειακής πολιτικής	DG Regional Policy
2003	Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για την ανάπτυξη, «Επενδύοντας σε	COM (2003) 690 final

	δίκτυα και τεχνογνωσία για πρόοδο και ανάπτυξη»	
2003	Προτάσεις επί του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί της συζήτησης Νο 1692/96/EC για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών	COM (2003) 564 April 2004
2003	Τροποποίηση της διάταξης (EC) Νο 2236/95 για θέματα Ευρωπαϊκών δικτύων	COM(2003) 561
2003	Ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού δικτύου : Καινοτομία και λειτουργικές λύσεις, προτάσεις και διάλογος για τη διαλειτουργικότητα	COM (2003) 132 final
2004	Μελέτη για τα Διευρωπαϊκά δίκτυα (Van Miert Report)	DG Transport
2004	Οι προτάσεις της Eurostat για τις μεθόδους ΣΔΙΤ	CMFB and Eurostat news release (Stat/04/18) February 2004
2004	Νέες διεθνείς προοπτικές - Ανταγωνιστικός διάλογος	OJEC
2004	Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής σχετικά με τις Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης	COM (2004) 327 final May 2004

Πίνακας 1.1: Οι κυριότερες πρωτοβουλίες της Ε.Ε. επί της νομοθεσίας για τις συμβάσεις ΣΔΙΤ (Αγγελή, 2014).

1.4.1 Υλοποίηση ΣΔΙΤ σε Ευρωπαϊκές χώρες

Μεγάλη Βρετανία

Είναι η χώρα που έχει υλοποιήσει και υλοποιεί ακόμη τα περισσότερα έργα ΣΔΙΤ στην Ευρώπη. Το διάστημα 2000 – 2015 ποσοστό άνω του 45% των Ευρωπαϊκών ΣΔΙΤ εκτελούνταν μόνο στη Μεγάλη Βρετανία, ενώ παράλληλα οι συμπράξεις άρχισαν να έχουν αυξημένη δυναμική και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως Ισπανία, Πορτογαλία, Γαλλία, Ελλάδα, Γερμανία.

Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα έκαναν την εμφάνισή τους τη διετία 1992 – 1994 με τίτλο «Πρωτοβουλία Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (Private Finance Initiative- PFI)». Η πρώτη σύμβαση παραχώρησης τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο 2001 και αφορούσε ένα οδικό έργο (γέφυρα Skye) που ένωνε το νησί Skye με τη στεριά της Σκωτίας. Το έργο ολοκληρώθηκε κατασκευαστικά το 1995 και η διάρκεια της σύμβασης είναι έως το 2022.

Το σπουδαιότερο έργο ΣΔΙΤ που έγινε μέσω σύμβασης παραχώρησης αφορά την κατασκευή του υποθαλάσσιου τούνελ της Μάγχης με ανάδοχο μια εταιρεία κοινοπραξίας γαλλικής και

βρετανικής εταιρείας. Η σύμβαση υπογράφηκε το 1982 με διάρκεια παραχώρησης για 55 χρόνια (Αγγελή, 2014).

Από τότε έχει υλοποιηθεί πλήθος έργων/υπηρεσιών μέσω των συμπράξεων ή παραχώρησης κυρίως σε τομείς όπως οι μεταφορές, υποδομές υγείας και παιδείας. Σύμφωνα με τις επίσημες εκθέσεις του Υπ. Οικονομικών της Βρετανίας, τα υλοποιούμενα έργα μέσω συμπράξεων ή παραχώρησης ολοκληρώθηκαν με σημαντικά μικρότερες καθυστερήσεις σε σχέση με τα κλασικά δημόσια έργα κυρίως λόγω των οικονομικών κινήτρων του ιδιώτη για την έναρξη πληρωμής του συμβατικού ανταλλάγματος. Ταυτόχρονα τα έργα αυτά είχαν καλύτερη ποιότητα κατασκευής διότι η επιβολή ποινών (όροι της σύμβασης) λειτουργεί αποτρεπτικά στους αναδόχους. Επιπλέον δεν υπάρχει το ζήτημα της υπέρβασης του κόστους κατασκευής διότι ο ανάδοχος αμείβεται μόνο με την υπογεγραμμένη σύμβαση μεταξύ των δύο μερών (Curia, 2020).

Ωστόσο υπάρχει και η άλλη πλευρά που διατυπώνει αρκετές επιφυλάξεις και προβλήματα που έχουν εντοπιστεί σε συμβάσεις σύμπραξης. Ωστόσο έχουν αναφερθεί σημαντικές καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία επιλογής αναδόχου γεγονός που επηρεάζει την αύξηση του κατασκευαστικού κόστους με συνέπεια την αντίστοιχη επιβάρυνση στον προϋπολογισμό του δημοσίου ή στους τελικούς χρήστες. Επίσης έχει παρατηρηθεί μικρή συμμετοχή των εταιρειών ως υποψήφιων αναδόχων διότι υπάρχουν ιδιαίτερες προδιαγραφές και προϋποθέσεις συμμετοχής που τελικώς πληρούνται από μικρό αριθμό εταιρειών. Δεν είναι λίγοι εκείνοι που θεωρούν ότι τελικά δεν ενισχύεται και ιδιαίτερα ο ανταγωνισμός με τους διαγωνισμούς ΣΔΙΤ και σε πολλές περιπτώσεις υποβάλλει προσφορά πολύ μικρός αριθμός συμμετεχόντων ή και μόνο ένας (πχ. για την κατασκευή ενός νοσοκομείου στην Αγγλία συμμετείχε ένας μόνο ιδιώτης).

Άλλα ζητήματα παρατηρούνται αφορούν στη διαφαινόμενη εκτίμηση μεταφοράς ρίσκου από το δημόσιο στον ιδιώτη με λαθεμένους υπολογισμούς μελλοντικών παραμέτρων καθώς και ποιοτικών παραμέτρων του έργου/ υπηρεσίας. Πολλές φορές οι πρόσθετες επιβαρύνσεις κατά την κατασκευή ή/και λειτουργία του έργου μπορεί να αυξήσει το κόστος για το δημόσιο μέσω των “ρητρών” που θα αξιώνει ο ιδιωτικός φορέας (Curia, 2020).

Στη Σκωτία η Επιτροπή Ελέγχου αλλά και το Ερευνητικό Ινστιτούτο Δημόσιας Πολιτικής έχουν την άποψη ότι η μέθοδος PFI μπορεί να είναι κατάλληλη για κάποιους τομείς, πχ έργα υποδομών, ενώ για άλλους τομείς υπάρχουν έντονες επιφυλάξεις (πχ. εκπαίδευση, υγεία).

Γαλλία

Η Γαλλία υπήρξε μια από τις πρώτες χώρες που προώθησαν τη μέθοδο ΣΔΙΤ προσαρμόζοντάς την στις ιδιαίτερες ανάγκες της. Ήδη από το 1993 η χώρα εφάρμοσε με νόμο την υλοποίηση συμβάσεων παραχώρησης (Νόμος Sapin), κυρίως για τους τομείς των υποδομών και των υπηρεσιών. Στα επόμενα χρόνια ψηφίστηκαν νέα διατάγματα για την υλοποίηση και ανάπτυξη των ΣΔΙΤ και επιπλέον ιδρύθηκε ειδική υπηρεσία προώθησης και ελέγχου των συμπράξεων (MAPPP - Mission d'appui a la realization des contracts de partenariat). Οι ΣΔΙΤ στη Γαλλία έχουν βρεί εφαρμογή κυρίως σε κατασκευαστικά έργα δημοσίων υποδομών (αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομοι), αλλά και σε άλλες κοινωνικές υποδομές (φυλακές, αστυνομικά τμήματα, σχολεία, οδοφωτισμός διαχείριση απορριμμάτων κλπ) (Καρκάνη, 2017, Σωτήρχου, 2013).

Ιταλία

Με παρόμοια πορεία και η Ιταλία άρχισε να εφαρμόζει τις συμβάσεις παραχώρησης και στην πορεία εξελίσσοντας αυτή τη μέθοδο δημιούργησε ειδικό εθνικό φορέα προώθησης και παρακολούθησης των ΣΔΙΤ «Unita Tecnica Finanza di Progetto – UTFP» (1999) ο οποίος υπάγεται στο ιταλικό Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Τα υλοποιούμενα έργα στη χώρα με τη μέθοδο ΣΔΙΤ σχετίζονται με τις υποδομές μεταφορών, εκπαίδευση, υγεία, parking, ηλεκτρική ενέργεια, διαχείριση υδάτων. (Αγγελή, 2014, Γκογκάκη, 2016).

Γερμανία

Στη Γερμανία οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν εφαρμοστεί κυρίως σε παρεχόμενες υπηρεσίες του δημοσίου όπως διαχείριση ηλεκτρικής ενέργειας, διαχείριση υδάτων και απορριμμάτων. Για την κατασκευή και λειτουργία μεγάλων μεταφορικών υποδομών δεν έχει εφαρμοστεί ιδιαίτερα η μέθοδος παραχωρήσεων/ συμπράξεων. Υπάρχει μια επιφύλαξη στην ιδιωτικοποίηση οδικού δικτύου από τη Γερμανική πολιτεία και θεωρούν ότι δεν διαμοιράζεται σωστά η κατανομή των ενδεχόμενων κινδύνων μεταξύ των δύο μερών. Υπάρχει η εκτίμηση ότι ο δημόσιος φορέας αναλαμβάνει πολύ περισσότερο “κίνδυνο” από ότι ο ιδιωτικός φορέας και για αυτό δεν έχει εφαρμοστεί αρκετά το μοντέλο των ΣΔΙΤ στον τομέα των υποδομών μεταφοράς.

Μια παλαιότερη προσπάθεια κατασκευής του νέου αεροδρομίου του Βερολίνου με βασικό

χρηματοδότη και λειτούργο την εταιρεία Hochtief δεν στέφθηκε με επιτυχία (Γκογκάκη, 2016).

Ισπανία

Η Ισπανία ξεκίνησε πολύ νωρίς την “εμπλοκή” του ιδιωτικού τομέα κυρίως με την υλοποίηση οδικών δικτύων χρησιμοποιώντας χρηματοδότηση από τους ιδιώτες. Έτσι το διάστημα 1967 – 1976 είχαν ήδη υπογραφεί 15 συμβάσεις παραχώρησης για υλοποίηση αυτοκινητόδρομων, ενώ το διάστημα 1998 – 2003 έφτασαν σε υπογραφή άλλα 22 έργα ΣΔΙΤ, με συνολικό προϋπολογισμό άνω των 6 δις. ευρώ.

Με τις επικαιροποιήσεις της νομοθεσίας το 2003 και το 2007 εξειδικεύθηκε η κατανομή του αναλαμβανόμενου κινδύνου καθώς και οι τρόποι των πληρωμών για τα έργα των συμπράξεων. Οι ΣΔΙΤ έχουν βρει εφαρμογή κυρίως στα μεταφορικά δίκτυα (σιδηρόδρομοι, αυτοκινητόδρομοι) καθώς και στις υποδομές του τομέα υγείας (κατασκευή νοσοκομείων).

Την τελευταία 15ετία συνεχίζεται ο εκσυγχρονισμός του δικτύου σιδηροδρόμων της χώρας ενώ έχει υλοποιηθεί πληθώρα έργων στον τομέα των νοσοκομειακών υποδομών κυρίως στη Μαδρίτη.

Το κεντρικό κράτος – δημόσιο αναλαμβάνει πλήρως την προκαταρκτική φάση των έργων (μελέτες, αδειοδοτήσεις, κλπ) και στη συνέχεια εκτελούνται οι διαπραγματεύσεις με τους δυνητικούς αναδόχους (Αγγελή, 2014, Σωτήρχου, 2013).

Πορτογαλία

Η Πορτογαλία τα τελευταία 20 χρόνια έχει εξελίξει τις συμβάσεις ΣΔΙΤ και έχει υλοποιήσει αρκετά έργα οδικών υποδομών με αυτή τη μέθοδο. Η εμπειρία από τα οδικά έργα βοήθησε στο να προωθηθούν και άλλα έργα όπως νοσοκομεία, καταστήματα κράτησης, φοιτητικές εστίες, διαχείριση αποβλήτων. Η χώρα πλέον έχει σημαντική εμπειρία στις συμπράξεις παραχώρησης και σε ΣΔΙΤ, και τα τελευταία χρόνια έχει λάβει σημαντικές χρηματοδοτήσεις για επενδυτικές πρωτοβουλίες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (Αγγελή, 2014, Καρκάνη, 2017).

Αυστρία

Στην Αυστρία χρειάστηκε αρκετός καιρός ώστε να γίνει αποδεκτή η μέθοδος των

συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα, ενώ τα περισσότερα έργα μέσω ΣΔΙΤ αφορούν σιδηροδρόμους, αυτοκινητοδρόμους κτιριακά έργα (σχολεία, φυλακές) καθώς και έργα διαχείρισης υγρών και στερεών αποβλήτων. Η χώρα έχει ενσωματώσει πλήρως τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τις προμήθειες καθώς και την εκτέλεση έργων/υπηρεσιών μέσω συμπράξεων (Αγγελή, 2014).

Βέλγιο

Στο Βέλγιο τα έργα μέσω συμπράξεων που έχουν υλοποιηθεί αφορούν μεταφορικές υποδομές (αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομοι αεροδρόμια), περιβαλλοντικά και κτιριακά έργα. Η ιδιαιτερότητα που υπάρχει στη χώρα αυτή είναι ότι υπάρχουν τρεις διαφορετικές εθνικές αρχές: η φλαμανδική (flemish), η ομοσπονδιακή (federal) και η βαλλωνική (wallon and brussels-capital), με τη φλαμανδική να έχει την εντονότερη δράση στην υλοποίηση ΣΔΙΤ (Αγγελή, 2014).

Τουρκία

Η Τουρκία έχει επιδείξει πολύ μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης μέχρι και το 2020 και είναι πλέον μια οικονομία ανταγωνιστική. Η βασική ανάπτυξη της χώρας έχει στηριχθεί σε έργα συμπράξεων κυρίως στο κομμάτι των μεταφορών και της υγείας (Αγγελή, 2014).

Ρωσία

Στη Ρωσία έχει παρατηρηθεί μεγάλη στροφή προς τις συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα στα πεδία των έργων που έχουν προαναφερθεί και στις άλλες χώρες οδικές μεταφορές, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, διαχείριση υδάτων, διαχείριση αποβλήτων, διαχείριση ηλεκτρικής ενέργειας (Αγγελή, 2014, Καρκάνη, 2017).

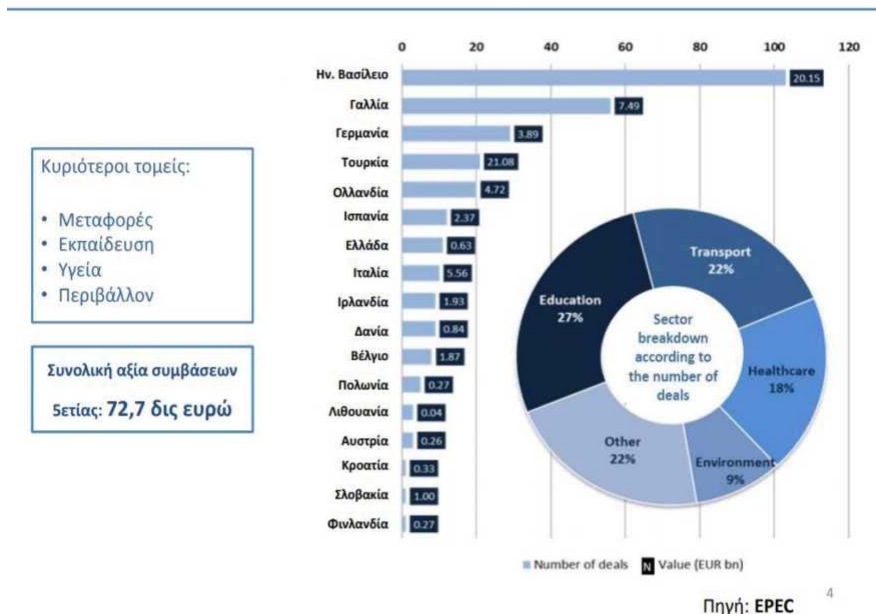
Στην εικόνα 1.1 περιγράφεται η κατάσταση των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη το διάστημα 2013 – 2017.

1.4.2 Η έναρξη των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Στη χώρα μας και ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία μετά και την προσαρμογή της ευρωπαϊκής νέας νομοθεσίας υλοποιήθηκαν αρκετά έργα υποδομών και υπηρεσιών. Ωστόσο

ορισμένα έργα (κυρίως τα πιο μεγάλα σε μέγεθος και μικρά σε οικονομική απόδοση) είτε χρειάστηκαν ειδική νομοθετική ρύθμιση για να μπορέσει να ολοκληρωθεί η υλοποίησή τους, ή μερικά απέτυχαν μετά από καθυστερήσεις και μεγάλες δαπάνες, τόσο των ιδιωτών όσο και του δημοσίου. Μόλις τα τελευταία χρόνια το αρμόδιο υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών ανέλαβε πρωτοβουλίες ώστε να διαμορφώσει ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ, με την ψήφιση και εφαρμογή σχετικού νομοσχεδίου.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΔΙΤ 2013-2017 (5ετία)



Εικόνα 1.1 : Η Ευρωπαϊκή αγορά Σ.Δ.Ι.Τ. 2013-2017

1.4.3 Οι ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Σε πολλές περιπτώσεις, η εφαρμογή των ΣΔΙΤ γίνεται εκτός από το κεντρικό κράτος και από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, κυρίως για έργα τοπικής ή περιφερειακής σημασίας που σχετίζονται με έλλειψη οικονομικών πόρων του ίδιου του οργανισμού ή έλλειψη προσωπικού και τεχνογνωσίας για την παροχή μιας υπηρεσίας. Οι Δήμοι και οι Περιφέρειες διαθέτουν από τη φύση τους μικρά και ευέλικτα σχήματα διοίκησης και έτσι έχουν τη δυνατότητα καλύτερου συντονισμού, λιγότερης γραφειοκρατίας και αμεσότερης εφαρμογής τεχνολογικών και άλλων καινοτομιών για την υλοποίηση των ζητούμενων υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ (Αρκουμανέας, 2008).

Η εφαρμογή των συμπράξεων στην τοπική αυτοδιοίκηση είναι πιο ευέλικτη και απλή σε σχέση με την υλοποίηση μεγάλων κρατικών υποδομών ή σύνθετων υπηρεσιών του κράτους. Συνήθως πρόκειται για μικρού μεγέθους επενδύσεις με μικρό ρίσκο πειραματισμού, ενώ σε περίπτωση επιτυχούς κατάληξης του εγχειρήματος είναι ευκολότερη η οικονομική αποτελεσματικότητα του έργου καθώς και η δημοσιοποίηση και εφαρμογή της καλής αυτής πρακτικής στο σύνολο των σχετικών φορέων της χώρας (Αρκουμανέας, 2008).

Τα συμπεράσματα από τις υλοποιούμενες συμβάσεις σύμπραξης σε διεθνές επίπεδο έχουν καταδείξει ότι είναι απαραίτητη μια καλή οργανωτική δομή και ικανότητα διαπραγμάτευσης. Για την εφαρμογή των ανωτέρω απαιτείται υποστήριξη από ικανή και αποτελεσματική εμπλεκόμενη ομάδα ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης (Θερμογιάννη, 2018).

1.5 Κατηγορίες Έργων που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ

Οι κατηγορίες των έργων/υπηρεσιών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ σχετίζονται με το “βάθος” της συμμετοχής του ιδιωτικού φορέα, το είδος της σύμπραξης και κυρίως με τους κινδύνους “risks” που μοιράζονται οι εταίροι. Γενικά οι δύο μεγάλες ομάδες έργων που σχετίζονται με ΣΔΙΤ αφορούν:

- A) Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ και
- B) Έργα ΣΔΙΤ χωρίς ανταποδοτικό χαρακτήρα

1.5.1 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ

Αφορούν τα έργα/υπηρεσίες, για τα οποία ο ιδιώτης αναλαμβάνει το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη συντήρηση αλλά και τη λειτουργία για ορισμένο χρονικό διάστημα, με βασικό όφελος την κερδοφορία. Λειτουργώντας αυτή την υποδομή ή παρέχοντας αυτή την υπηρεσία ο ιδιώτης εισπράττει αντίτιμο από τους τελικούς χρήστες με το οποίο αποπληρώνει τις δανειακές του υποχρεώσεις, αποπληρώνει την αρχική

χρηματοδότηση από το δημόσιο και εξασφαλίζει ένα εύλογο κέρδος. Είναι απαραίτητο στην υπογραφείσα σύμβαση σύμπραξης μεταξύ των δύο μερών (αναθέτουσας αρχής δημοσίου και ιδιωτικής εταιρείας) να προσδιοριστούν εξ' αρχής οι προϋποθέσεις και το αντίτιμο των τελών που θα επιβαρύνει τους τελικούς χρήστες καθώς και ο τρόπος είσπραξης αυτών.

Ένα μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο που αναλαμβάνουν οι ιδιώτες εκτός από τους κινδύνους της κατασκευής και της χρηματοδότησης, αποτελεί ο κίνδυνος της “ζήτησης”, δηλαδή εάν οι τελικοί ωφελούμενοι θα χρησιμοποιήσουν τις παρεχόμενες υποδομές/υπηρεσίες ώστε να προκύψουν τα προβλεπόμενα έσοδα, και το κέρδος για τον ιδιώτη. Με την ολοκλήρωση της διάρκειας της σύμβασης το έργο μεταβιβάζεται εξ' ολοκλήρου στο Δημόσιο. Υπάρχει περίπτωση το έργο/υπηρεσία να μην είναι πλήρως ανταποδοτικό, οπότε το δημόσιο μπορεί να συμμετέχει οικονομικά είτε με εφάπαξ χρηματική εισφορά για την κατασκευή του έργου, είτε με καταβολές χρημάτων τμηματικά στην περίοδο λειτουργίας. Τα πιο συνηθισμένα έργα με ανταποδοτικό χαρακτήρα είναι κυρίως των μεταφορικών υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, δρόμοι, σιδηρόδρομοι κ.α.), έργα τουριστικών υποδομών (πχ. χιονοδρομικά, μαρίνες, προβλήτες), έργα περιβαλλοντικών υποδομών (ύδρευσης, αποχέτευσης, διαχείρισης απορριμμάτων), ενεργειακά έργα.

1.5.2 Έργα ΣΔΙΤ χωρίς ανταποδοτικό χαρακτήρα

Σχετίζονται κυρίως με έργα/υπηρεσίες όπου οι ιδιώτες δεν ασκούν κάποια μορφή εκμετάλλευσης αυτών. Αφορούν υποδομές κυρίως κοινωνικού χαρακτήρα στις οποίες έχουν δωρεάν πρόσβαση οι πολίτες. Σε τέτοιου τύπου έργα οι ιδιώτες εμπλέκονται - αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους και ο τρόπος αποπληρωμής τους γίνεται απ' ευθείας από το κράτος. Το ρίσκο που αναλαμβάνεται έχει να κάνει μόνο με την εξεύρεση της χρηματοδότησης και της κατασκευής και δεν σχετίζεται με τη ζήτηση των υπηρεσιών. Επιπλέον ο ιδιώτης αναλαμβάνει το ρίσκο της διαθεσιμότητας, δηλαδή τη διαχείριση και συντήρηση του έργου/υπηρεσίας, ώστε να παρέχονται ανελλιπώς και χωρίς εμπόδια οι δημόσιες υπηρεσίες που έχουν σχεδιαστεί και σε όσο χρόνο ορίζεται από τη σύμβαση σύμπραξης.

Οι πληρωμές από πλευράς δημοσίου (τμηματικές πληρωμές) ονομάζονται πληρωμές διαθεσιμότητας (availability payments) οι οποίες για να καταβληθούν θα πρέπει ο ιδιώτης

να έχει αποδείξει πως οι προσφερόμενες υπηρεσίες του εκτελούνται ομαλά και με τον προσυμφωνημένο τρόπο. Όταν οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τον ιδιώτη δεν ανταποκρίνονται στην ποιότητα αυτών που έχουν προκαθοριστεί στη σύμβαση σύμπραξης τότε το δημόσιο μπορεί να επιβάλει “ποινή” στον ιδιώτη. Η ποινή μπορεί να αφορά είτε μειωμένη πληρωμή είτε ακόμη και αναστολή πληρωμών μέχρι ο ιδιώτης συμμορφωθεί με τους συμβατικούς όρους μεταξύ των δύο μερών. Με τη λήξη της διάρκειας της σύμβασης το έργο/υπηρεσία αποδίδεται στο Δημόσιο.

Τα έργα/υπηρεσίες που δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα είναι κυρίως τα κτιριακά (σχολεία, νοσοκομεία, κτίρια δημόσιων υπηρεσιών), υπηρεσίες τηλεπικοινωνίας, υπηρεσίες μηχανογράφησης, συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση (άγονες γραμμές). Κατά τη λειτουργία αυτών των έργων/υπηρεσιών είναι εφικτό να ληφθούν παράλληλες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες από τον ιδιώτη οι οποίες μπορούν να του αποφέρουν επιπλέον οικονομικά οφέλη εκμεταλλευόμενος για παράδειγμα κάποιες δομές ή άλλες υπηρεσίες που δύναται να παρέχει. Η συνεισφορά του δημοσίου σε αυτού του τύπου έργα γίνεται με συμπλήρωση των συμφωνημένων ποσών με ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας προς την εταιρεία που συστήνει ο ιδιώτης Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) συμπληρωματικές της εκμετάλλευσης των λοιπών χρήσεων, ώστε να αποπληρωθεί το έργο εφαρμόζοντας το συμβατικό χρηματοοικονομικό μοντέλο πληρωμών. Συμπερασματικά αναφέρουμε ότι τελικά γίνεται χρήση του ίδιου μηχανισμού πληρωμής, όπως στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, μόνο που εξαιτίας των επιπλέον εσόδων από την εμπορική εκμετάλλευση ενός μέρους της κύριας υπηρεσίας ή άλλων χρήσεων, το τίμημα που τελικά καταβάλλει το δημόσιο είναι μικρότερο (Χαντζηπουλίδης, 2020).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται σχηματικά τα βασικά χαρακτηριστικά και οι διαφορές των Ανταποδοτικών και Μη Ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ.

	Ανταποδοτικά έργα	Μη ανταποδοτικά έργα
Χαρακτηριστικά έργων	Η αποπληρωμή της επένδυσης γίνεται με χρέωση των τελικών χρηστών (αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, περιβαλλοντικά έργα κλπ)	Η αποπληρωμή δεν μπορεί να γίνει με χρέωση των τελικών χρηστών
Αποπληρωμή ιδιώτη	Τα τέλη καταβάλλονται από τον τελικό χρήστη	Το Δημόσιο καταβάλλει περιοδικά πληρωμές διαθεσιμότητας

Επενδυτικός κίνδυνος	Υψηλός κίνδυνος κίνδυνος ζήτησης και διακύμανσης εσόδων Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίων ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται	Χαμηλός κίνδυνος Τα έσοδα επηρεάζονται από τη διαθεσιμότητα του έργου και όχι από την ζήτηση Τα έσοδα λειτουργίας προσδιορίζονται από τη την ορθή τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης Οι αποδόσεις κεφαλαίου είναι ανάλογες του κινδύνου που αναλαμβάνεται
Υπολογισμός εσόδων	Τα έσοδα προσδιορίζονται στην σύμβαση και βασίζονται στο συνολικό κόστος Το ύψος των τελών συναρτάται με τις συνθήκες που προβλέπονται στη σύμβαση	Βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης Η επένδυση αποπληρώνεται τμηματικά μετά την έναρξη λειτουργίας του έργου
Χρηματοδοτική υποστήριξη Δημοσίου	Υπάρχει το ενδεχόμενο επιχορήγησης κατά το στάδιο κατασκευής. Υπάρχει το ενδεχόμενο παροχής εγγύησης των ελαχίστων εσόδων.	Το έργο αποπληρώνεται απευθείας από το Δημόσιο Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου μπορεί να απομειωθεί σε περίπτωση εμπορικών ή άλλων χρήσεων

Πίνακας 1.2: Έργα ΣΔΙΤ ανταποδοτικού και μη ανταποδοτικού χαρακτήρα (Πηγή: Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, <http://www.sdit.mnec.gr>)

Βασικοί λόγοι που ωθούν τους Δήμους στην επιλογή συμπράξεων με ιδιώτες περιλαμβάνουν (Γκέκας, 2016):

- Οικονομικοί λόγοι
- Έλλειψη εμπειρίας και εφαρμογής τεχνογνωσίας στο δημόσιο οργανισμό για την υλοποίηση του έργου/υπηρεσίας
- Ελάττωση του προβλεπόμενου κόστους
- Απεμπλοκή από τον κίνδυνο αποτυχίας
- Ασφαλέστερη και αποδοτικότερη υλοποίηση με δεσμευτικούς υλοποιούμενους στόχους.
- «Εκπαίδευση» του προσωπικού του δημοσίου τομέα από την εφαρμογή των σύγχρονων πρακτικών του ιδιωτικού τομέα.

Οι συνηθέστερες συμβάσεις σύμπραξης της τοπικής αυτοδιοίκησης αφορούν κυρίως κατασκευή και λειτουργία έργων υποδομής όπως και παρεχόμενων υπηρεσιών με κατά κόρον θετικά αποτελέσματα αλλά και σε κάποιες περιπτώσεις αποτυχημένα. Οι συμβάσεις αυτές είναι πολύπλοκες τόσο για την εφαρμογή τους όσο και για την παρακολούθησή τους. Ιδιαίτερα για έναν μικρό οργανισμό σε επίπεδο Δήμου οι συνθήκες είναι ακόμη δυσκολότερες λόγω της έλλειψης εμπειρίας και ανθρώπινου δυναμικού αλλά και λόγω των μικρών μεγεθών και της δυσκολίας επίτευξης των απαιτούμενων οικονομικών μεγεθών που θα κάνουν ελκυστικό το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα. Έτσι πολλές φορές παρουσιάζεται

μειωμένο ενδιαφέρον των ιδιωτών που οδηγεί σε έλλειψη ανταγωνισμού το οποίο είναι σε βάρος της ποιότητας του παρεχόμενου έργου (Πρέζα, 2013).

Κατηγοριοποιώντας τα συνήθη προβλήματα των συμβάσεων σύμπραξης στην Τοπική αυτοδιοίκηση αναφέρουμε τα παρακάτω (Γκέκας, 2016):

- Ζητήματα νομοθεσίας κυρίως για το χρονικό διάστημα παραχώρησης
- Παρεχόμενες εγγυήσεις του Δημοσίου, τρόπος επίλυσης διαφορών
- Υποστήριξη των ΟΤΑ κατά την παρακολούθηση των συμβάσεων αλλά και κατά την προετοιμασία της διαγωνιστικής διαδικασίας, το αυξημένο κόστος προετοιμασίας των διαγωνισμών
- Διαδικασίες ωρίμανσης των έργων
- Εξεύρεση της μακροχρόνιας χρηματοδότησης στον προϋπολογισμό του Δήμου
- Ξεκαθάρισμα αρμοδιοτήτων
- Ζητήματα φορολογικά και λογιστικά κατά την αντιμετώπιση των συμβάσεων

Τα χρηματοδοτικά εργαλεία τα οποία μπορεί να χρησιμοποιήσει ένας οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης περιλαμβάνουν:

- Ευρωπαϊκά κονδύλια μέσω ΕΣΠΑ από τα Τομεακά προγράμματα των Υπουργείων ή τα αντίστοιχα Περιφερειακά, κοινοτικές πρωτοβουλίες, Ταμείο Συνοχής.
- Ευρωπαϊκά προγράμματα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
- Από τον κρατικό προϋπολογισμό μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ)
- Μέσω προγραμμάτων Ευρωπαϊκής Εδαφικής/ Διακρατικής Διαπεριφερειακής Συνεργασίας, π.χ προγράμματα INTERREG
- Μέσω Εθνικών αναπτυξιακών Προγραμμάτων, όπως πχ. το πρόγραμμα «Αντώνης Τρίτσης» του υπουργείου Εσωτερικών
- Μέσω του Πράσινου ταμείου κυρίως κατά την υποστήριξη αρχικών φάσεων ωρίμανσης των δράσεων.
- Με απευθείας αναζήτηση δανεισμού από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή από Τράπεζες.
- Προγράμματα ΕΕ και Διεθνών Οργανισμών, για τις εξής κατηγορίες: Ανταγωνιστικά Προγράμματα ΕΕ, Ειδικά Θεματικά Προγράμματα ΕΕ.
- Χρηματοδοτικά Εργαλεία (π.χ. πρωτοβουλία JESSICA), για προγράμματα ΣΔΙΤ, για Συμβάσεις Ενεργειακής Απόδοσης (ΣΕΑ), ΣΠ και Ενεργειακές Κοινότητες.

Η εφαρμογή των συμπράξεων στην τοπική αυτοδιοίκηση της χώρας ξεκίνησε με το Ν.

1418/1984 (ΦΕΚ 23Α') κυρίως μέσω των παραχωρήσεων για χώρους parking στα κέντρα ορισμένων περιοχών, όπως στους Δήμους Αμαρουσίου, Λάρισας, Κοζάνης (Kyvelou & Karaiskou, 2006; Metaxas, 2010). Στις περισσότερες από τις ανωτέρω περιπτώσεις χρησιμοποιήθηκαν κοινοτικά κονδύλια σε συνδυασμό με τον υψηλό βαθμό επιχειρησιακής επάρκειας και διοίκησης του Δήμου (Kyvelou, Marava & Kokkoni, 2011).

2. Κίνητρα, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα υλοποίησης ΣΔΙΤ

2.1 Κίνητρα για τη δημιουργία ΣΔΙΤ

Προκειμένου να γίνει η τελική επιλογή για να ακολουθηθεί η μέθοδος ΣΔΙΤ από την αρμόδια Δημόσια αρχή (αναθέτουσα) εξετάζονται κυρίως τρεις βασικές πτυχές:

1. Πολιτικά κίνητρα
2. Μακροοικονομικά κίνητρα
3. Η κατάσταση του χαρτοφυλακίου υποδομών

Ένα ισχυρό πολιτικό πλεονέκτημα που προσφέρει η επιλογή των ΣΔΙΤ είναι η ευκαιρία που δίνεται στο δημόσιο φορέα να ασχοληθεί αποκλειστικά με τη θέσπιση των κατάλληλων προδιαγραφών της δραστηριότητας και την επίτευξη αυξημένης αποδοτικότητας λόγω της έντονης ανταγωνιστικής διαδικασίας. Παράλληλα το δημόσιο “μεταφέρει” τον κίνδυνο – ρίσκο της επένδυσης στον ιδιώτη, ενώ ταυτόχρονα συνήθως υπάρχει και μείωση του λειτουργικού κόστους μέσω του καθορισμού του προβλεπόμενου οφέλους από τη χρήση ή συντήρηση της δραστηριότητας.

Επιπρόσθετα σύμφωνα με τους Bennett et al. (2000), η σύναψη συμβάσεων με έναν εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών, επιτρέπει στην αναθέτουσα αρχή να εστιαστεί στη λειτουργία της υποδομής αντί να αναζητά πόρους για την υλοποίησή της. Αυτό, οδηγεί σε κάποιο βαθμό αυξημένης αποτελεσματικότητας. Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή αναλαμβάνει συνήθως τον λιγότερο εντατικό ρόλο της παρακολούθησης των επιδόσεων του ιδιωτικού εταίρου και της παραλαβής περιοδικών εκθέσεων

Ένα σημαντικό ακόμη στοιχείο είναι η ενίσχυση του ανταγωνισμού, ο οποίος αποτελεί βασικό παράγοντα για τη συνεχή βελτίωση παροχής δημόσιων και όχι μόνο υπηρεσιών, ενώ η «συγκριτική αξιολόγηση» των υπηρεσιών δημιουργεί ένα μέτρο σχετικής αποτελεσματικότητας. Με τον έντονο ανταγωνισμό των ιδιωτικών εταιρειών για τη συμμετοχή τους σε μια ΣΔΙΤ δημιουργείται αυξημένη αποτελεσματικότητα και μείωση του κόστους για το δημόσιο σε σχέση με τις συνηθισμένες δημόσιες συμβάσεις.

Με τη συνεισφορά των ιδιωτών ενισχύεται η επίδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών διότι ο όλος σχεδιασμός βασίζεται στις συνθήκες του «υγιούς ανταγωνισμού» με τη μορφή

υποβολής προσφορών του ιδιωτικού τομέα για το δικαίωμα παροχής της εν λόγω υπηρεσίας.

Επιπρόσθετα με τις ΣΔΙΤ και ιδιαίτερα κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή των υποδομών, επιτυγχάνονται συνήθως καινοτόμα σχέδια και οικονομικά αποδοτικά. Κρίσιμος παράγοντας είναι να συμπεριληφθεί ο σχεδιασμός, η κατασκευή και κυρίως η λειτουργία στις παρεχόμενες υπηρεσίες του ιδιώτη γεγονός που κινητοποιεί τους διαγωνιζόμενους ιδιώτες να προβούν σε αυξημένου ρίσκου επενδύσεις κάτι που δεν θα έκαναν σε περίπτωση συμβατικών δημοσίων έργων (Akintoye et al., 2003).

Εφόσον ο ιδιώτης θα έχει στην κατοχή του τις εγκαταστάσεις καθώς και τη λειτουργία και τη συντήρησή τους, αναγκαστικά θα πρέπει επίσης να είναι πιο προσεκτικός σε ό,τι αφορά το σχεδιασμό και την ποιότητα κατασκευής (Broadbent et al., 2003a). Έτσι καταλήγει σε ποιοτικότερα έργα καθώς και σε εξοικονόμηση χρόνου, επιταχύνοντας την ανάπτυξη έργων και αποφεύγοντας τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων (Li et al., 2005b). Συνεπώς, η εφαρμογή των παραχωρήσεων και των συμπράξεων καθώς και ο έλεγχος όλων των επιμέρους φάσεων υλοποίησης του έργου/δραστηριότητας μπορεί να εξαλείψει τις ανεπάρκειες που πιστεύεται ότι είναι ενδημικές στον δημόσιο τομέα (Owen and Merna, 1997; Graves and Rowe, 1999).

Ένας άλλος βασικός παράγοντας όπως προαναφέραμε είναι η μεταβίβαση του επενδυτικού ρίσκου από το δημόσιο στον ιδιώτη το οποίο αποτελεί σημαντικό πολιτικό κίνητρο για τις ΣΔΙΤ. Τα οφέλη από τη μεταβίβαση του ρίσκου είναι η έγκυρη και βελτιωμένη παράδοση των έργων σε σχέση με το χρόνο, το κόστος και η παρεχόμενη ποιότητα, η εξάλειψη της υπερκοστολόγησης, η βελτιωμένη συντήρηση της δημόσιας υποδομής και η καλύτερη παροχή δημόσιων υπηρεσιών (Dixon et al., 2005). Σε μια παραχώρηση, οι κίνδυνοι κατασκευής και εκμετάλλευσης μεταφέρονται στον ανάδοχο (Εταιρεία Ειδικού Σκοπού), αντί να λαμβάνονται από την αναθέτουσα αρχή. Το σκεπτικό είναι, ότι αυτή η νέα δομή κινήτρων ενισχύει τη μείωση του κόστους, είτε στην ίδια την κατασκευή, είτε στην εκμετάλλευση του περιουσιακού στοιχείου (Winch, 2000).

Οι μακροοικονομικές πολιτικές κυρίως του δημοσίου παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο την περίοδο σύναψης συμφωνιών παραχώρησης υποδομών. Αρκετοί αναλυτές (Edwards et. al. 2004), έχουν την άποψη ότι η μέθοδος των παραχωρήσεων συμπίπτει χρονικά με την έναρξη των δημοσιοοικονομικών ζητημάτων που σχετίζονται με την αύξηση του δημόσιου χρέους, και γενικότερα με τα μακροοικονομικά προβλήματα των κρατών. Σε πολλά κράτη η έναρξη

υλοποίησης συμβάσεων παραχώρησης σε διάφορους τομείς, π.χ. δημόσιες υποδομές, νοσοκομεία, θεωρήθηκε ως αντίδραση στη δυσάρεστη οικονομική θέση που υπήρχε στα κράτη αυτά τη συγκεκριμένη περίοδο. Ιδιαίτερα κατά την περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης υπήρξε μεγάλη δυσκολία έως και αδυναμία να χρηματοδοτηθούν δημόσιες υπηρεσίες από πολλές εθνικές οικονομίες, ενώ ταυτόχρονα υπήρχε και έντονη πίεση περικοπών δημόσιων προϋπολογισμών. Ένας επιπλέον επιβαρυντικός λόγος της όλης κατάστασης αποτέλεσαν οι ευρωπαϊκές συνθήκες για τη δημοσιονομική πολιτική (συνθήκες Maastricht) καθώς και τα δημοσιονομικά κριτήρια για την Ευρωπαϊκή νομισματική ένωση. Είναι σε όλους γνωστό ότι συγκεκριμένοι όροι υποχρέωναν τα δημόσια ελλείμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μη ξεπερνούν το 3% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και το συνολικό ακαθάριστο δημόσιο χρέος δεν πρέπει να υπερβαίνει το 60% αυτού του Προϊόντος. Καθώς οι ανωτέρω αυστηροί στόχοι δεν γινόταν σεβαστοί και δεν εφαρμόζονταν από πολλά κράτη-μέλη, τα εν λόγω κράτη – μέλη οδηγήθηκαν σε περιορισμό των δημοσίων δαπανών καθώς και του συνολικού χρέους τους.

Οι υφιστάμενες υποδομές μιας χώρας αποτελούν άλλο ένα σημαντικό κίνητρο για τη διενέργεια παραχωρήσεων. Ένα καλό παράδειγμα αποτελεί η Μεγάλη Βρετανία όπου η μέθοδος των παραχωρήσεων έχει εφαρμοστεί κατά κόρον ακόμα και για τη συντήρηση και ανακατασκευή των κτιρίων που είναι παραμελημένα για πολλά χρόνια (Broadbent & Laughlin, 1999; Flynn, 2002). Ιδιαίτερα στις δημόσιες υποδομές, οι ΣΔΙΤ έχουν πολύ σημαντικό ρόλο καθώς η μη συνεχής και τακτική συντήρηση έχει δημιουργήσει αρκετά ζητήματα στον εκσυγχρονισμό τους. Επιπλέον σύμφωνα με τους Walker and Smith (1995) σε χώρες που εμφανίζεται ραγδαία αύξηση πληθυσμού με ταυτόχρονη έντονη βιομηχανική ανάπτυξη όπως για παράδειγμα Ν. Αφρική, Ταϊβάν, Μαλαισία, Μεξικό, Χονγκ Κονγκ οι υφιστάμενες υποδομές κρίνονται τουλάχιστον ανεπαρκείς και έτσι δημιουργείται μεγάλη πίεση για νέες.

Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις/εταιρείες προκειμένου να συμμετάσχουν σε συμβάσεις/συμφωνίες παραχώρησης εξετάζουν κυρίως τον μακροπρόθεσμο ορίζοντα εκμετάλλευσης, την αύξηση της αξίας από πρόσθετες χρηματοοικονομικές ροές καθώς και την πιθανή δημιουργία νέων ικανοτήτων (Sussex, 2001). Συνήθως οι συμβάσεις μεγάλης διάρκειας (μακροπρόθεσμες) είναι ικανές να αυξήσουν το μακροπρόθεσμο κέρδος των επιχειρήσεων καθώς και την ανάπτυξη μακρόπνοων σχέσεων με τους πελάτες.

2.2 Προτεινόμενα έργα ΣΔΙΤ

Η εφαρμογή του νέου νόμου για την προώθηση των ΣΔΙΤ (Ν. 3389/2005, «Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα»), έδωσε επιπλέον κίνητρα στους ΟΤΑ για την υλοποίηση των ΣΔΙΤ. Επιπρόσθετα έδρασαν συμπληρωματικά και τα Εθνικά αναπτυξιακά προγράμματα όπως τα προγράμματα “Θησέας”, “Φιλόδημος”, “Αντώνης Τρίτσης”, καθώς και της πρωτοβουλίας JESSICA, που δίνουν τη δυνατότητα στους ΟΤΑ να υλοποιούν συμβάσεις σύμπραξης με ιδιωτικούς φορείς για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών. Αν και την τελευταία δεκαετία προκηρύχθηκε μεγάλος αριθμός έργων/υπηρεσιών ως συμβάσεις σύμπραξης, ωστόσο ένας μικρός αριθμός αυτών έφτασε τελικά στο στάδιο της συμβασιοποίησης. Οι κύριοι λόγοι για τους οποίους δεν ολοκληρώθηκαν οι διαγωνισμοί των συμπράξεων σχετίζονται με:

- Μη ανάληψη του “πολιτικού κινδύνου” από τις ηγεσίες των αρμόδιων οργανισμών
- Μη σωστές μελέτες του έργου κατά το στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας
- Σημαντική πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση των ΟΤΑ
- Άρνηση – αντίδραση των πολιτών στη διαφανόμενη παραχώρηση δημοσίων αρμοδιοτήτων σε ιδιώτες
- Έλλειψη ανθρωπίνων πόρων και τεχνογνωσίας στους δημόσιους οργανισμούς
- Έλλειψη ενδιαφέροντος από τον ιδιωτικό τομέα λόγω μικρού μεγέθους έργων ή αυξημένου κινδύνου.

Μέχρι και πριν 5-6 χρόνια τα συνηθέστερα ενταγμένα έργα ΣΔΙΤ σχετιζόταν με χώρους στάθμευσης σε κεντρικά σημεία των πόλεων, τουριστικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις εναλλακτικού τουρισμού. Στους ανωτέρω τομείς υπάρχει διαχρονικά μεγάλη εμπειρία και είναι διασφαλισμένη η ανταποδοτικότητα για την οικονομική βιωσιμότητα των επεμβάσεων και τη μακρόχρονη δημιουργία κερδών. Μόλις τα τελευταία χρόνια δράσεις που αποτελούν βασική ευρωπαϊκή προτεραιότητα όπως τα έργα διαχείρισης απορριμμάτων και αποβλήτων καθώς και τα έργα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας άρχισαν σταδιακά να μελετώνται και να εξελίσσονται μέσω των συμβάσεων σύμπραξης. Έτσι σήμερα έχουν ήδη υλοποιηθεί, σχεδιάζονται και υλοποιούνται αρκετά έργα στους ανωτέρω τομείς, είτε μέσω των ΣΔΙΤ, είτε μέσω του προγράμματος JESSICA (Πρέζα, 2013).

Μια άλλη σημαντική πρωτοβουλία της κεντρικής διοίκησης που υποβοηθά τους ΟΤΑ στην

ανάπτυξη δράσεων μέσω προσέγγισης χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα είναι η καταγραφή των επενδυτικών σχεδίων και προτάσεων των ΟΤΑ. Έτσι το Υπ. Εσωτερικών μαζί με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας και την εταιρία Πληροφόρηση – Επιμόρφωση - Τοπική Ανάπτυξη Α.Ε. (Π.Ε.Τ.Α. Α.Ε.) έχουν δημιουργήσει μια βάση δεδομένων για την καταγραφή των Αναπτυξιακών Ανταποδοτικών Επενδυτικών Σχεδίων των ΟΤΑ.

Τα προτεινόμενα έργα – προτάσεις των ΟΤΑ που πρέπει να έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα κρίνονται βάση του επιχειρηματικού τους ενδιαφέροντος (ypes, 2020). Παράλληλα με την ψήφιση του Ν. 4635/2019 αναβαθμίστηκε και εκσυγχρονίστηκε το ισχύον νομικό πλαίσιο ώστε έργα ΣΔΙΤ να είναι δυνατό να κατηγοριοποιηθούν ως “Στρατηγικές Επενδύσεις” διευκολύνοντας και απλοποιώντας αδειοδοτήσεις και διαδικασίες. Το νέο θεσμικό πλαίσιο με χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ σε επίπεδο ΕΕ από ΕΤΕπ και το χρηματοδοτικό εργαλείο JESSICA, δείχνουν ότι η αξιοποίηση των ΣΔΙΤ αποτελεί πολιτική προτεραιότητα.

Πλέον έργα που αφορούν κτιριακές υποδομές (σχολεία, δικαστήρια, φοιτητικές εστίες), έργα διαχείρισης απορριμμάτων και αποβλήτων, έργα εξοικονόμησης ενέργειας από τον οδοφωτισμό, έργα αξιοποίησης δημόσιας περιουσίας έχουν ήδη υλοποιηθεί ή οδεύουν προς υλοποίηση ή έχουν συμβασιοποιηθεί ή υπάρχει ανάδειξη αναδόχου. Είναι πλέον και στη χώρα μας εμφανές ότι οι ΣΔΙΤ έχουν ενταχθεί στον προγραμματισμό των δράσεων στις τοπικές αυτοδιοικήσεις.

2.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, στο παρελθόν στα συγχρηματοδοτούμενα ή σε αυτοχρηματοδοτούμενα από ιδιώτες έργα, προέκυπταν διάφορα προβλήματα κατά τη χρηματοδότησή τους ή την υλοποίησή τους, για την επίλυση των οποίων ψηφίζονταν ειδικοί νόμοι από το Κοινοβούλιο ή νόμοι που επικύρωναν τις συμβάσεις τους. Η ισχύουσα εθνική νομοθεσία καθώς και η πρόσφατη ενσωμάτωση των κατευθυντήριων οδηγιών της Ε.Ε. στο εθνικό μας δίκαιο με τους Ν.4412/16 και Ν.4413/16, επέφεραν σημαντικές διαφοροποιήσεις περιέχοντας πια ευεργετικές διατάξεις για τις Συμβάσεις Σύμπραξης και αναδεικνύοντας την σημασία επιλογής των κατάλληλων «εργαλείων» για την επίτευξη της ικανοποίησης του δημοσίου συμφέροντος.

Τα πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ έναντι των δημοσίων συμβάσεων περιλαμβάνουν (Τσίφης, 2019):

- Δημοσιονομικά οφέλη: με την ιδιωτική χρηματοδότηση μέσω των ΣΔΙΤ, μειώνεται η επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού από τις αντίστοιχες οικονομικές δαπάνες.
- Μεταφορά τεχνογνωσίας: ο ιδιωτικός τομέας διαθέτει το τεχνικό και τεχνολογικό πλεονέκτημα σε σχέση με την έλλειψη ειδικής τεχνογνωσίας της δημόσιας διοίκησης.
- Αναπτυξιακά οφέλη: δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, εισέρχονται ιδιωτικά κεφάλαια από άλλες χώρες για την χρηματοδότηση της επένδυσης, συμβάλλοντας στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας λόγω της συνένωσης εταιρειών (κοινοπραξίες).
- Προσήλωση στον πελάτη - πολίτη: στοχεύοντας στην ικανοποίηση των αναγκών και των απαιτήσεων του σε σχέση με τις ζητούμενες υπηρεσίες
- Αποτελεσματικότερη λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου: ο ιδιώτης εφαρμόζει τις αρχές της αποτελεσματικής διοίκησης, καθώς έχει απώτερο στόχο το οικονομικό κίνητρο.
- Υψηλό επίπεδο ποιότητας και αποτελεσματικότερη διοίκηση
- Καινοτόμες ιδέες και εναλλακτικές λύσεις ως προς τις τεχνικές και δημοσιονομικές διαδικασίες με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος.
- Ευελιξία και βελτίωση υποδομών: μπορούν να αναπτυχθούν σε διάφορους τομείς, όπως η ύδρευση, η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, οι οδικοί άξονες, οι μεταφορές, τα νοσοκομεία, τα σχολεία, οι φυλακές, η στέγαση γραφείων και υπηρεσιών, τα μουσεία κλπ., καθώς και στον τομέα ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας.
- Καλή σχέση κόστους απόδοσης: οι συμπράξεις αυτές συνήθως οδηγούν σε μείωση του λειτουργικού κόστους και του κόστους συντήρησης αλλά και στη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα το συνολικό κόστος ανάπτυξης και λειτουργίας του έργου να είναι μικρότερο από αυτό που προκύπτει με τον συμβατικό τρόπο.
- Ευνοϊκότερη κατανομή του επιχειρηματικού κινδύνου: ο προσδιορισμός και ο επιμερισμός των κινδύνων που συνδέονται με βάση το ποιος μπορεί να χειριστεί και να ελέγξει καλύτερα κάθε κίνδυνο.
- Μεταρρύθμιση δημόσιου τομέα: υιοθετώντας τις Σ.Δ.Ι.Τ. μειώνεται ο κρατικός παρεμβατισμός σε διάφορους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.

Τα μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ έναντι των δημοσίων συμβάσεων περιλαμβάνουν (Τσίφης,

2019):

- Κοινωνικοπολιτικές επιπτώσεις: οι Σ.Δ.Ι.Τ. συνδέθηκαν άμεσα με την έννοια της ιδιωτικοποίησης, δεχθήκαν πολλές και έντονες αρνητικές κριτικές από την διστακτική κοινωνία ενώ ταυτόχρονα απαιτήθηκε ισχυρή πολιτική βούληση ώστε να παραμεριστούν ή να υπερνικηθούν οι αντίθετες πολιτικές πεποιθήσεις.
- Πολυπλοκότητα υλοποίησης: ο πολύπλοκος χαρακτήρας των Σ.Δ.Ι.Τ. μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμένη συμμετοχή των υποψηφίων αναδόχων με ό,τι αυτό συνεπάγεται.
- Υψηλά κόστη δόμησης σύμπραξης: το κόστος στο στάδιο διαμόρφωσής τους, μπορεί λόγω πολυπλοκότητας να είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο που προκύπτει με τον παραδοσιακό - συμβατικό τρόπο. Το συνολικό κόστος του έργου όμως δεν θα είναι κατ' ανάγκη υψηλότερο σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο υλοποίησης.
- Υψηλότερα κόστη δανεισμού: ο ιδιωτικός φορέας πιθανώς να επιδιώξει υψηλό ποσοστό δανεισμού και έτσι το χρηματοοικονομικό κόστος του έργου ενδέχεται να επιβαρυνθεί, χωρίς να σημαίνει και πάλι ότι το συνολικό κόστος του έργου θα είναι υψηλότερο σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο.
- Ενδεχόμενη μείωση κρατικών εσόδων: εκτός της μερικής δημόσιας συγχρηματοδότησης του έργου, το κράτος παρέχει στον ανάδοχο ειδικά φορολογικά κίνητρα (φοροαπαλλαγές) για να προσελκύσει το ενδιαφέρον ανάληψης του επιχειρηματικού κινδύνου και για να διασφαλίσει το χαμηλότερο κόστος στους τελικούς χρήστες. Μπορεί συνεπώς να δημιουργηθεί ενδεχόμενο ζημίας για τα φορολογικά έσοδα.
- Ενδεχόμενη έλλειψη ανταγωνισμού: μπορεί να προκύψει όταν δεν υπάρχουν συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού είτε όταν ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος είτε όταν ο αριθμός των ιδιωτών που διαθέτει τους πόρους και την τεχνογνωσία είναι μικρός.

Ορισμένα από τα παραπάνω μειονεκτήματα αποτυπώνονται στην ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού συνεδρίου (Ε.Ε.Σ.) του 2018 σχετικά με τους αυτοκινητοδρόμους. Εξετάστηκαν δώδεκα συγχρηματοδοτούμενες από την ΕΕ ΣΔΙΤ κατά την περίοδο 2000-2014 στη Γαλλία, την Ελλάδα, την Ιρλανδία και την Ισπανία, στους τομείς των οδικών μεταφορών και των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ). Τα έργα στα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη αντιπροσωπεύαν το 70% περίπου του συνολικού κόστους των έργων (29,2 δισεκατομμύρια ευρώ) που υλοποιούνται στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ ΣΔΙΤ (Ειδική Έκθεση Ε.Ε.Σ., 2018). Τα κυριότερα ευρήματα της έκθεσης συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Το κόστος κατασκευής ανά χιλιόμετρο τριών αυτοκινητόδρομων που υποβλήθηκαν σε αξιολόγηση αυξήθηκε έως και κατά 69%, ενώ παράλληλα το αντικείμενο των έργων μειώθηκε έως και κατά 55%. Η κατάσταση αυτή αποτελεί πρωτίστως απόρροια της χρηματοπιστωτικής κρίσης, καθώς και της πλημμελούς προετοιμασίας των έργων από τον εταίρο του δημοσίου τομέα, με αποτέλεσμα να συναφθούν πρόωρα συμβάσεις με ιδιώτες παραχωρησιούχους, χωρίς τη δέουσα αποτελεσματικότητα.
- Η επιλογή της μεθόδου των ΣΔΙΤ παρέσχε στις δημόσιες αρχές τη δυνατότητα να αναθέσουν έργα υποδομής μεγάλης κλίμακας στο πλαίσιο μίας ενιαίας διαδικασίας. Αυτό, στην περίπτωση του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, αύξησε τον κίνδυνο ανεπαρκούς ανταγωνισμού και συνοδεύθηκε από σημαντικές καθυστερήσεις, καθώς από τις τέσσερις εταιρείες που κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά το έπραξαν μόνο δύο, αλλά μία μόνον προσφορά αξιολογήθηκε στο τελικό στάδιο της διαδικασίας ανάθεσης.
- Η επιλογή της μεθόδου των ΣΔΙΤ δεν προστάτευσε το δημόσιο τομέα από την κατάστρωση υπερβολικά αισιόδοξου σεναρίου όσον αφορά στη μελλοντική ζήτηση και χρήση των σχεδιαζόμενων υποδομών. Συγκεκριμένα, μεταξύ του 2011 και της επανεκκίνησης, οι τρεις ελεγχθέντες αυτοκινητόδρομοι αντιμετώπισαν σημαντική πτώση των εσόδων τους λόγω της μείωσης της κυκλοφορίας κατά τουλάχιστον 63% (αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας), 49% (Ολυμπία Οδός) και 20% (αυτοκινητόδρομος «Μορέας») σε σύγκριση με τις προβλέψεις.
- Δεδομένου ότι οι δημόσιες αρχές είχαν μεταβιβάσει σε μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο της ζήτησης (κυκλοφορία) στους εταίρους από τον ιδιωτικό τομέα (παραχωρησιούχους) στις συμβάσεις ΣΔΙΤ, η μείωση των εσόδων επηρέασε σημαντικά την οικονομική ισορροπία των συμβάσεων και οδήγησε τους δανειστές να διακόψουν τη χρηματοδότηση των έργων, καθώς δεν πίστευαν πλέον στην οικονομική βιωσιμότητά τους, με αποτέλεσμα την άμεση αναστολή των κατασκευαστικών εργασιών.
- Η μέθοδος των ΣΔΙΤ επελέγη χωρίς να έχει προηγηθεί συγκριτική ανάλυση που να καταδεικνύει ότι επρόκειτο για τη μέθοδο που μεγιστοποιούσε την αποδοτικότητα.
- Το θεσμικό και νομικό πλαίσιο δεν έχει προσαρμοστεί ακόμη στις ανάγκες των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων ΣΔΙΤ. Στην Ελλάδα, το νομοθετικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ εφαρμόζεται μόνο σε έργα με κόστος κατασκευής κάτω των 500 εκατομμυρίων ευρώ, με αποτέλεσμα πολύ μεγάλα έργα υποδομής, όπως οι τρεις αυτοκινητόδρομοι που επελέγησαν, να εξαιρούνται από τις υποχρεωτικές αξιολογήσεις που προβλέπει η νομοθεσία για τις ΣΔΙΤ. Η διάκριση αυτή δεν διευκολύνει την αρμόδια για τις ΣΔΙΤ υπηρεσία να εφαρμόζει καθιερωμένες διαδικασίες, ενώ την εμποδίζει να

αξιοποιεί συστηματικά την πείρα της μονάδας ΣΔΙΤ σε έργα μεγάλης κλίμακας.

Συμπερασματικά και σε γενικές γραμμές, μπορεί να αναφερθεί ότι (Ειδική Έκθεση Ε.Ε.Σ., 2018):

- η επιλογή της μεθόδου των ΣΔΙΤ θα πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις όσον αφορά τη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων,
- θα πρέπει να θεσπιστούν σαφείς πολιτικές και στρατηγικές για τις ΣΔΙΤ,
- θα πρέπει να βελτιωθεί το πλαίσιο της ΕΕ προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των έργων ΣΔΙΤ

2.4 Συνθήκες που επηρεάζουν τις ΣΔΙΤ

Όπως σε κάθε εφαρμόσιμη μέθοδο έτσι και στις ΣΔΙΤ υπάρχουν κάποιες σημαντικές συνθήκες που καθορίζουν την επιτυχία ή την αποτυχία του εγχειρήματος αυτού του τύπου των συμβάσεων. Έτσι είναι πολύ κρίσιμο να έχουν επιλυθεί μια σειρά θεμάτων ώστε οι εμπλεκόμενοι με το έργο να εργάζονται αποτελεσματικά και αποδοτικά (Rowlinson & McDermott, 1999).

Οι Liyanga and Villaba-Romero (2016), βασίστηκαν σε έρευνες και αξιολογήσεις αρκετών συμβάσεων σύμπραξης και εντόπισαν κάποιους σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την επιτυχία των ΣΔΙΤ, όπως οι παρακάτω:

- Υψηλής ποιότητας έργο/υπηρεσία
- Τήρηση του αρχικού προϋπολογισμού του έργου χωρίς επιπλέον επιβαρύνσεις στους τελικούς χρήστες ή το Δημόσιο
- Αποπεράτωση του έργου εντός του συμφωνημένου χρονοδιαγράμματος.

Οι ανωτέρω θεμελιώδεις παράγοντες επιτυχίας των ΣΔΙΤ θα πρέπει να τηρούνται και να παρακολουθούνται σε όλη τη διάρκεια του έργου/υπηρεσίας. Η ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης έχει κατατάξει τους παράγοντες σημαντικότητας για την επιτυχή εφαρμογή των συμβάσεων σύμπραξης:

- Νομική παρακολούθηση των συμβάσεων
- Πηγές χρηματοδότησης του έργου
- Συνθήκες, προϋποθέσεις εφαρμογής του υγιούς ανταγωνισμού

- Τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και κυρίως έγκαιρη ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών

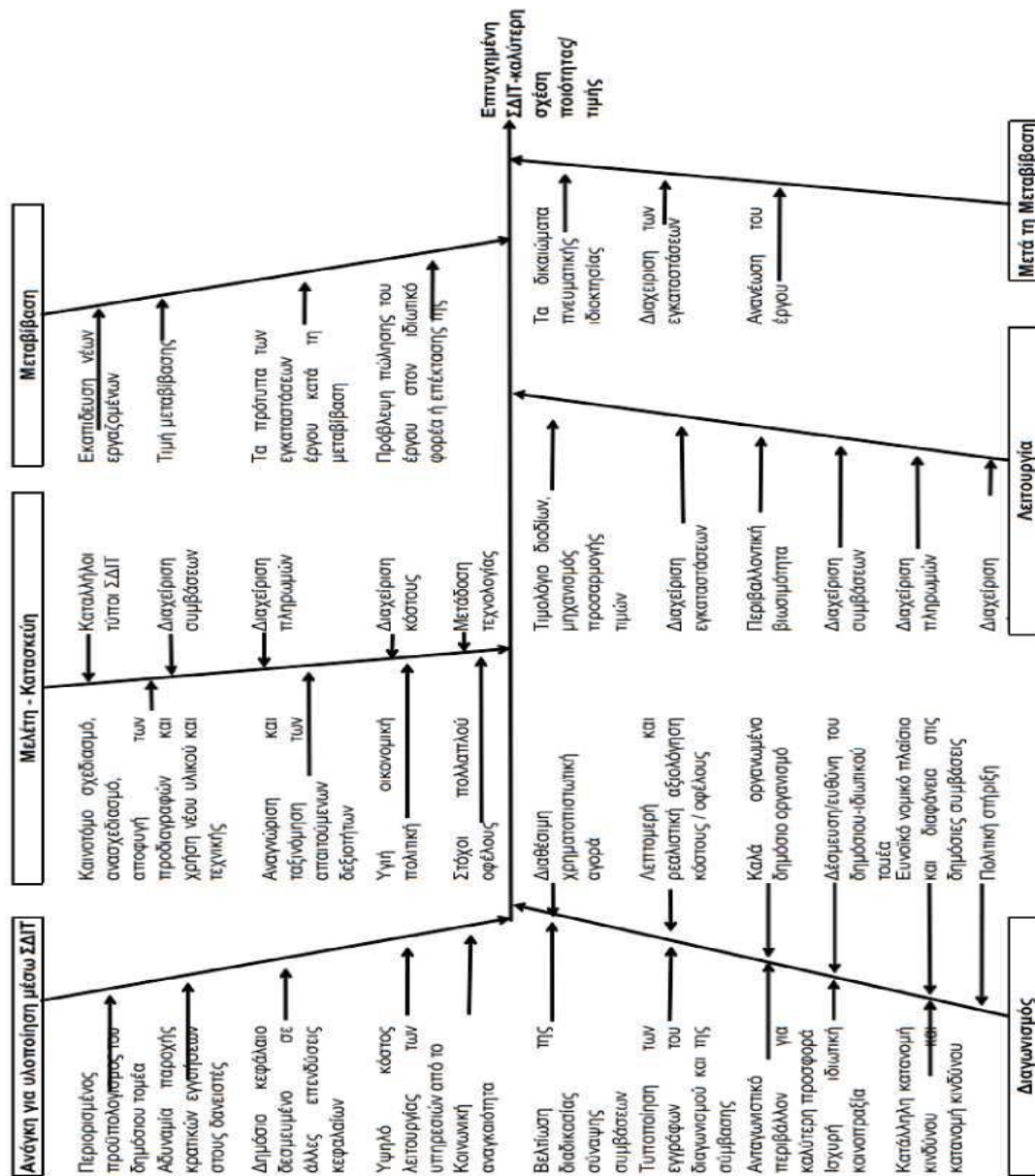
Ορισμένοι μελετητές (Osei-Kyei & Chan, 2015), πιστεύουν ότι οι βασικότερες αιτίες για την επιτυχία μιας σύμβασης σύμπραξης είναι:

- Οι ξεκάθαρες διαδικασίες ανάθεσης
- Η χρηματοοικονομική και επιχειρησιακή επάρκεια του ιδιωτικού φορέα
- Η ξεκάθαρη αποτύπωση των αναλαμβανόμενων κινδύνων μεταξύ των δύο μερών
- Η συνεχιζόμενη - διαχρονική πολιτική υποστήριξη του έργου καθώς και η υποστήριξη από την κεντρική διοίκηση.

Αντίστοιχα στοιχεία από τα υλοποιούμενα έργα στη Μεγάλη Βρετανία δείχνουν ότι οι παράμετροι επιτυχίας των ΣΔΙΤ περιλαμβάνουν (Li, Akintoye, Edwards and Hardcastle, 2005):

- την επάρκεια του ιδιώτη
- τους ξεκάθαρους συμβατικούς όρους με κατανομή των κινδύνων
- την εξεύρεση χρηματοδότησης του έργου από τις τράπεζες

Στο παρακάτω διάγραμμα δίδονται σχηματικά οι κρίσιμοι παράγοντες για την επιτυχία ενός έργου ΣΔΙΤ (Yuan, Zeng, Skibniewski and Li, 2009):



Εικόνα 2.1: Διαδικασίες και παράγοντες επιτυχίας σε έργα ΣΔΙΤ (Πηγή: Yuan et al., 2009)

Επιπρόσθετα, για την αξιολόγηση και ιεράρχηση των παραγόντων επιτυχίας των ΣΔΙΤ στην Κίνα και το Χονγκ Κονγκ προέκυψαν παρόμοια στοιχεία με τα προαναφερόμενα (Cheung et al, 2015). Ένας συγκεντρωτικός πίνακας των κριτηρίων παρουσιάζεται στον παρακάτω

πίνακα (Τεμπέλη 2018):

	Κρίσιμοι Παράγοντες Επιτυχίας
1	Λογική κυβερνητική εποπτεία
2	Προθυμία της κυβέρνησης
3	Καθαρή συνεργασία των επιμέρους τμημάτων
4	Ικανότητα της κυβέρνησης για εκπλήρωση της συμφωνίας
5	Ικανότητα της κυβέρνησης για διοικητική εκτέλεση της συμφωνίας
6	Κανονικοποίηση της διαδικασίας εκτέλεσης των ΣΔΙΤ
7	Ικανότητα του Ιδιωτικού Φορέα για εκπλήρωση της συμφωνίας
8	Χρηματοοικονομική ικανότητα του Ιδιωτικού Φορέα
9	Πληροφορίες για το έγκαιρο και λογικό οικονομικό κλείσιμο του
10	Εμπειρία του Ιδιωτικού Φορέα σε ΣΔΙΤ
11	Προσδοκία κέρδους του Ιδιωτικού Φορέα
12	Κοινή Γνώμη
13	Ικανοποίηση της Κοινής Γνώμης
14	Βαθμός Δημόσιας Ικανοποίησης
15	Ευνοϊκό Νομικό Πλαίσιο
16	Σταθερό μακροοικονομικό περιβάλλον
17	Σταθερή οικονομική πολιτική
18	Οδηγίες εφαρμογής ΣΔΙΤ
19	Σαφείς προοπτικές των έργων
20	Κυβερνητικές εγγυήσεις
21	Πολιτική υποστήριξη
22	Διαθέσιμη κεφαλαιαγορά
23	Πολυπλοκότητα του έργου
24	Περίοδος παραχώρησης
25	Κατάλληλη κατανομή ρίσκου
26	Αποτελεσματική διαχείριση κόστους, χρόνου και ποιότητας
27	Λογικό κόστος υπηρεσιών
28	Αποτελεσματική διαχείριση συμφωνίας
29	Πολιτικές και προϋποθέσεις για μεταφορά περιουσιακών στοιχείων

Πίνακας 2.1: Κρίσιμοι παράγοντες επιτυχίας για συμβάσεις ΣΔΙΤ (Πηγή: Shi et al., 2016)

Συμπερασματικά σύμφωνα με τις υπάρχουσες έρευνες και εκθέσεις, οι βασικότεροι παράγοντες για την επιτυχία μιας σύμβασης σύμπραξης περιλαμβάνουν:

- Την επιχειρησιακή και οικονομική δυνατότητα του ιδιώτη
- Την αгаστή “συνεργασία” μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για την πρόοδο του έργου
- Το νομοθετικό πλαίσιο που διευκολύνει την υλοποίηση του έργου
- Την οικονομική σταθερότητα της χώρας
- Την ξεκάθαρη κατανομή των κινδύνων στα εμπλεκόμενα μέρη και στήριξη του έργου

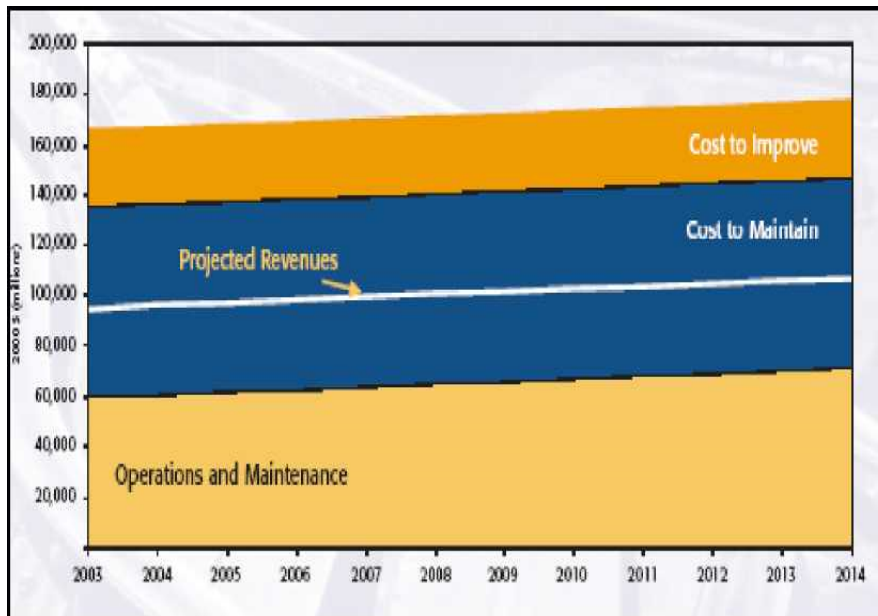
από το κεντρικό κράτος

Πολύ σημαντική, εάν όχι τη σημαντικότερη παράμετρο για τη συμμετοχή των ιδιωτικών επιχειρήσεων, αποτελεί η χρηματοοικονομική βιωσιμότητα των ανατιθέμενων έργων/υπηρεσιών. Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση δημοσίων έργων σχετίζεται με τις αναπτυξιακές δράσεις που προγραμματίζονται από ένα κράτος ώστε να αντιμετωπιστούν έγκαιρα υφιστάμενες ή μελλοντικές ανάγκες. Απαραίτητο στοιχείο για την απόφαση υλοποίησης ή όχι ενός τέτοιου έργου αποτελεί η τεκμηρίωση της χρηματοοικονομικής του βιωσιμότητας εξετάζοντας όλες τις προϋποθέσεις δημιουργίας κινήτρων ανάπτυξης που θα επιφέρουν γενικότερο θετικό αντίκτυπο στην κοινωνία και την τοπική/εθνική οικονομία (Κίτσιος, 2015).

Δεν είναι όμως λίγες οι περιπτώσεις όπου τα σχεδιαζόμενα και υλοποιούμενα δημόσια έργα δεν ήταν χρηματοοικονομικά βιώσιμα κυρίως για τους παρακάτω λόγους:

- a. πολύ υψηλό κόστος αρχικής επένδυσης – υπερβάσεις στον αρχικό προϋπολογισμό του έργου/υπηρεσίας
- b. μειωμένα έσοδα από τη χρήση του έργου/υπηρεσίας σε σημείο που να μην είναι δυνατή η αποπληρωμή – απόσβεση των χρησιμοποιηθέντων πόρων,
- c. πολύ αυξημένες (από το αρχικώς σχεδιαζόμενο) δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης

Είναι γνωστό σε όλους ότι για να είναι ένα έργο βιώσιμο οικονομικά θα πρέπει να έχει τα αντίστοιχα έσοδα ώστε να καλύπτει τα λειτουργικά κόστη (συντήρησης, λειτουργίας, διαχείρισης, αποπληρωμές δανείων). Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα οδικά δίκτυα στις ΗΠΑ, με την κεντρική κυβέρνηση να καταφεύγει στην επιλογή των ΣΔΙΤ καθώς η συντήρηση και λειτουργία των οδικών δικτύων γινόταν ολοένα και πιο επιβαρυντική για την οικονομία του κράτους.



Εικόνα 2.2: Λειτουργικά έξοδα και έσοδα σε μορφές ΣΔΙΤ - Χρηματοοικονομική διάσταση ενός αυτοκινητόδρομου στις ΗΠΑ (πηγή: EIB, 2015)

Το ζητούμενο είναι να υπάρξει “ισορροπία” στην υλοποίηση ενός έργου που εκτός από κοινωνικά και αναπτυξιακά αναγκαίο να το καθιστά και οικονομικά/χρηματοοικονομικά βιώσιμο, και σε αυτή την εξίσωση η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να αποβεί επωφελής και για τα δυο μέρη, προσφέροντας παράλληλα τις αναγκαίες λύσεις για την υλοποίηση του κρατικού σχεδιασμού (EIB, 2015).

Οι συνεργασίες αυτές “εκμεταλλεύονται” την εμπειρία και τις καλές πρακτικές των συμβαλλομένων μερών. Ο δημόσιος τομέας προσφέρει την εμπειρία και τη γνώση στην αντιμετώπιση σύνθετων προβλημάτων, ενώ ο ιδιωτικός τομέας ως πιο “ευέλικτος” προσφέρει τεχνικά, εμπορικά και στελεχιακά εφόδια και ικανότητες όπως και την εφαρμογή σύνθετων εργαλείων επίτευξης ενός έργου.

Η ανωτέρω σύμπλευση φορέων τελικά είναι ικανή να:

- i. επηρεάσει προς το καλύτερο όλες τις παραμέτρους διαμόρφωσης του συνολικού τελικού κόστους (κατασκευαστικά σχέδια και μελέτες, κόστη λειτουργίας και συντήρησης καθώς και στη διαχείριση του έργου),
- ii. επιτύχει τους τιθέμενους στόχους χρονοδιαγράμματος, ποιότητας έργου και εν τέλει συνολικού κόστους που αποτελούν βασικές παράμετροι χρηματοδότησης ενός έργου (ιδιαίτερα για τη λήψη τραπεζικών δανείων)

iii. προσελκύσει όλους εκείνους τους αναγκαίους πόρους και μέσα για την υλοποίηση των έργων

Γίνεται πλέον φανερό ότι υπάρχει ισχυρή προώθηση από πλευράς κράτους στην υλοποίηση συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σε συνδυασμό με τη συσσωρευμένη δυναμική και οικονομική ευρωστία του ιδιωτικού τομέα. Σε πολλές χώρες (ίσως και στην Ελλάδα) η επιλογή των ΣΔΙΤ αποτελεί την πλέον βασική επιλογή (ακόμη και μονόδρομο) για να προωθηθεί η αναπτυξιακή πορεία της χώρας με την υλοποίηση μεγάλων και κοστοβόρων αναπτυξιακών έργων (ΥΠΟΟ, 2006).

Το Δημόσιο εκπονώντας τη μελέτη σκοπιμότητας μελετά – αξιολογεί σε πρώτη φάση το έργο χρησιμοποιώντας μόνο τα εθνικά και κοινωνικά κριτήρια, ενώ το οικονομικό κόστος σε σχέση με το εισερχόμενο κοινωνικό όφελος θα καθορίσει εάν θα υλοποιηθεί το έργο ή όχι. Η τελική απόφαση θα παρθεί από το δημόσιο φορέα από τον οποίο το έργο μπορεί να λάβει αμιγώς κρατική χρηματοδότηση, για παράδειγμα μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Στην επόμενη φάση των μελετών - σχεδίων τα εκτιμώμενα έσοδα από τη λειτουργία του έργου αποτελούν αντικείμενο εξέτασης από τον ιδιωτικό φορέα ο οποίος μπορεί ακόμη και να χρηματοδοτήσει από μόνος του την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του έργου/υπηρεσίας (αυτοχρηματοδότηση). Εξετάζεται εάν μπορεί να υπάρξει χρηματοδότηση/δανειοδότηση από εμπορικές τράπεζες μέσω της διαδικασίας παραχώρησης.

2.5 Παράγοντες επιτυχίας των ΣΔΙΤ

Για την επιτυχή εφαρμογή και υλοποίηση ενός έργου ΣΔΙΤ σημαντική συνεισφορά έχει η ενασχόληση κατάλληλων εμπλεκόμενων ατόμων ως ομάδα έργου/επίβλεψης η οποία θα αντιμετωπίζει, έγκαιρα τα ζητήματα που προκύπτουν. Η ομάδα επίβλεψης θα πρέπει να έχει την ευθύνη και την ευελιξία να φέρνει έγκαιρα σε πέρας μια σειρά ζητήματα όπως, η ολοκλήρωση των διαγωνισμών των έργων, η αυστηρή παρακολούθηση και η τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, η άμεση λύση ζητημάτων, η παροχή στοιχείων, η κατατομή των κινδύνων και η ποιότητα των τευχών της σύμβασης.

Ανεξάρτητα των συμφωνιών που θα επιτευχθούν μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών θα πρέπει να τηρηθούν κάποιες προϋποθέσεις που αντανakλούν τους στόχους της δημόσιας υπηρεσίας όπως:

- η κοινή και ισότιμη μεταχείριση των χρηστών ίδιας κατηγορίας.
- η συνεχής και απρόσκοπτη λειτουργία της υπηρεσίας από τους χρήστες – πολίτες
- η παρεχόμενη υπηρεσία πρέπει να είναι σύγχρονων προδιαγραφών και να είναι σύμφωνη με τις τρέχουσες ανάγκες και προδιαγραφές

Οι ανωτέρω επιδιωκόμενοι στόχοι και προϋποθέσεις μεταξύ της αναθέτουσας αρχής (δημόσιο) και του ιδιωτικού φορέα μέσω της σύμβασης ΣΔΙΤ προϋποθέτει να έχουν καταγραφεί αναλυτικά οι δραστηριότητες και οι κίνδυνοι, ενώ πρέπει να κατανέμονται μεταξύ των δύο συμβαλλομένων μερών με βάση τις αντίστοιχες δυνατότητές τους και τις εμπειρίες και δεξιότητες που κατέχουν.

Η επιτυχής πορεία μιας σύμβασης σύμπραξης επηρεάζεται βασικά από το ολοκληρωμένο περιεχόμενο καθώς και τους ξεκάθαρους όρους της. Είναι έτσι πολύ σημαντικό για την πορεία μιας τέτοιας σύμπραξης η εξαρχής κατατομή των ρόλων και η ανάληψη των σχετικών κινδύνων μεταξύ των δύο μερών μέσω της κατανομής των σχετικών ευθυνών που αναλαμβάνει έκαστος των συμβαλλομένων (Χατζηπουλίδης, 2020).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι ΣΔΙΤ συμβάλλουν στην αύξηση της προστιθέμενης αξίας των οικονομικών και οργανωτικών επιλογών σε σχέση με τις κλασικές επιλογές υλοποίησης δημοσίων έργων/ υπηρεσιών.

Από οικονομικής πλευράς οι ΣΔΙΤ συμβάλλουν στην εξοικονόμηση δαπανών από τον κρατικό προϋπολογισμό με ταυτόχρονη επέκταση – διεύρυνση των υπάρχοντων οικονομικών πόρων με τη μόχλευση πόρων από την ελεύθερη οικονομία. Το παραπάνω γεγονός είναι ένα σημαντικό “κέρδος” για το δημόσιο και κατ’ επέκταση για τους πολίτες και την κοινωνία, και αποτυπώνει την αλλαγή φιλοσοφίας με την οποία μπορεί ενίοτε το δημόσιο να προσφέρει υπηρεσίες να χρηματοδοτεί αναπτυξιακά σχέδια και να προμηθεύεται αγαθά (ΕΕΣ, 2018).

Ωστόσο η διεθνής και ελληνική πρακτική έχουν δείξει ότι υπάρχουν και αρκετοί κίνδυνοι οι οποίοι κυρίως προέρχονται από τον κακό σχεδιασμό των προτεινόμενων έργων και δραστηριοτήτων καθώς και από την έλλειψη εμπειρίας των διαγωνιζομένων σχημάτων.

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι κίνδυνοι και οι όποιες διαμάχες μεταξύ των δύο μερών χρειάζεται μια ισχυρή και ξεκάθαρη συμβατική δέσμευση μεταξύ των εμπλεκόμενων ώστε οι υποχρεώσεις και δραστηριότητες των ΣΔΙΤ καθώς και οι όποιοι υπολογισμένοι κίνδυνοι τους να κατανέμονται ξεκάθαρα στα δύο μέρη με βάση τις δυνατότητες του καθενός και με βάση την καλύτερη αξιοποίησή τους.

Αδιαμφισβήτητα η επιτυχής ή όχι εξέλιξη μιας ΣΔΙΤ οφείλεται πάντα στις συνθήκες και όρους που θα τεθούν στις προβλεπόμενες μεταξύ των μερών συμβάσεις, καθώς και στην εκτέλεση αυτών με σαφήνεια και ακρίβεια (OECD, 2015).

Ιδιαίτερης σημασίας και αξίας για τις ΣΔΙΤ έχουν θεμελιώδεις έννοιες, όπως κοινωνική αποδοχή, κατανομή – διασπορά των κινδύνων, βιωσιμότητα, διαγωνιστικές διαδικασίες, χρηματοοικονομική φερεγγυότητα του αναδόχου και του Δημοσίου τομέα.

Συνήθως ο ιδιωτικός τομέας και τα ιδιωτικά κεφάλαια είναι αυτά που έχουν πρωτεύοντα ρόλο στις ΣΔΙΤ ώστε να πραγματοποιηθεί μια επένδυση, ωστόσο σε αρκετές περιπτώσεις υπάρχει και η συγχρηματοδότηση συνήθως σε βασικές υποδομές που έχουν κοινωνικό αντίκτυπο. Οι συνέργειες αυτές έχουν κριθεί πολύ χρήσιμες σε έργα όπως π.χ. σε ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα με συνοδές υποδομές όπου απαιτείται να υπάρχει εμπειρία στην εξεύρεση χρηματοδότησης από τράπεζα καθώς και η σωστή επιχειρηματική οργάνωση που διασφαλίζεται με συνεργασίες εταιρειών ειδικού σκοπού. Επίσης για την κατασκευή ενός σύνθετου λιμενικού έργου απαιτείται υλοποίηση, λειτουργία και χρηματοδότηση από τράπεζα.

Οι υπηρεσίες του δημοσίου κατευθύνονται σε δομές τέτοιου είδους για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών ακόμα και τοπικού επιπέδου, όπως π.χ παροχή υπηρεσιών ύδρευσης, διαχείρισης απορριμμάτων, όπου το δημόσιο συμπράττει με τον ιδιώτη ώστε να εξασφαλίσει ποιοτικές και μακροχρόνιες υπηρεσίες, και έτσι επωφελείται από την εμπειρία του ιδιωτικού τομέα τόσο στη διαχείριση (management) όσο και από τη συμμετοχή στους κινδύνους της ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Επιπρόσθετα παραχωρούνται δικαιώματα εκμετάλλευσης και franchising όπου ο ιδιώτης έχει την υποχρέωση και την ευθύνη να προσφέρει δημόσιες υπηρεσίες που ίσως απαιτούν επιπλέον κατασκευαστικές εργασίες υποδομών, είτε βελτίωση και συντήρηση υφιστάμενων υποδομών.

Συνήθεις αιτίες και πρακτικές που επηρεάζουν τις ΣΔΙΤ και τις οδηγούν σε αποτυχία ορθής εφαρμογής τους σχετίζονται με (Παγώνη, 2019, Korpenjan, 2005):

- Έλλειψη καλής συνεννόησης μεταξύ των δύο συμβαλλομένων μερών με συνεχείς συγκρούσεις και κατά το δοκούν ερμηνεία των συμβάσεων
- Μεταβολή των στόχων από πλευράς δημοσίου τομέα όπως έχει παρατηρηθεί αρκετές φορές
- Έλλειψη ευελιξίας στη λήψη αποφάσεων
- Έλλειψη συγκεκριμένων κεντρικών κατευθύνσεων από το κεντρικό κράτος
- Μη επαρκές και κατάλληλο νομικό πλαίσιο
- Αδυναμία των Τραπεζών να υποστηρίξουν την υλοποίηση του έργου/υπηρεσίας καθώς και εξεύρεση συμφέρουσας χρηματοδότησης.

3. Θεσμικό και Νομικό Πλαίσιο

3.1 Ισχύον νομοθετικό πλαίσιο

Το αντικείμενο των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα αποτελούσε για πολύ καιρό θέμα έντονων συζητήσεων και διαβουλεύσεων στη χώρα μας, ενώ παράλληλα υπήρχε η ανάγκη θεσμοθέτησης ενός εξειδικευμένου νομικού πλαισίου υλοποίησης συμβάσεων ΣΔΙΤ σε εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα και συνθήκες. Το νέο νομικό πλαίσιο επιτρέπει την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών αμιγώς κοινωνικού χαρακτήρα που μέχρι σήμερα υλοποιούνταν αποκλειστικά από το κράτος. Το κόστος δε αυτών των παρεχόμενων “κρατικών” έργων και υπηρεσιών καλύπτεται πλέον μελλοντικά από το δημόσιο προϋπολογισμό και μάλιστα σε ετήσια βάση.

Βάση του Ελληνικού νομοθετικού πλαισίου αποτέλεσε το Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Ε.Ε.Κ, 2005), σχετικά με τις συμπράξεις του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα καθώς και το κοινοτικό δίκαιο των δημόσιων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης. Ο τρόπος προσέγγισης πλέον των ΣΔΙΤ είναι από την πλευρά του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, με έμφαση στις αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Στις λεπτομερείς διατάξεις του Ν. 3389/2005 αντιμετωπίζονται θέματα σχετικά με τις περιπτώσεις που καλύπτονται από τις οδηγίες για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων με στόχο την προστασία των συμφερόντων των ιδιωτών. Συνιστάται η εφαρμογή δύο μόνο κριτηρίων ανάθεσης, της χαμηλότερης τιμής και της πλέον συμφέρουσας, από οικονομικής άποψης προσφοράς. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στις παραγράφους 3 & 4 του άρθρου 1, δίνονται οι ορισμοί των Συμβάσεων Παραχώρησης Δημοσίων Έργων ή Υπηρεσιών. Στην παράγραφο 10 του ίδιου άρθρου, ορίζονται οι μορφές Διαγωνισμών (Ανοικτοί, Κλειστοί, Ανταγωνιστικός Διάλογος, Διαπραγμάτευση). Τα άρθρα 35 έως 37 αναφέρονται σε διαδικασίες δημοσίευσης, ενώ το άρθρο 38 στις προθεσμίες για ανοικτές διαδικασίες, για διαδικασίες με διαπραγμάτευση, και για κλειστές διαδικασίες. Στα άρθρα 44 & 45, περιγράφονται οι γενικές διατάξεις διεξαγωγής της διαδικασίας με αναφορές στα κριτήρια και τον έλεγχο καταλληλότητας των υποψηφίων, ενώ στο άρθρο 53 αναλύονται τα κριτήρια ανάθεσης συμβάσεων. Στα άρθρα 56 έως 61, περιγράφονται

κανόνες περί Συμβάσεων Παραχώρησης δημοσίων έργων, με αναφορές στις υπεργολαβίες και στην ανάθεση συμπληρωματικών έργων στον Ανάδοχο. Οι διατάξεις αυτές, ως και οι λοιπές διατάξεις των άρθρων 62 έως 65, αφορούν και στις συμβάσεις έργων που συνάπτονται από αναδόχους Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων έργων, που δεν αποτελούν τις Αναθέτουσες Αρχές.

Με το νομοθετικό αυτό πλαίσιο γίνεται μια προσπάθεια εκτέλεσης έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία που υπήρχε από την εκτέλεση έργων με το σύστημα της παραχώρησης εκμετάλλευσης (όπως τα έργα της Αττικής Οδού ή της Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου), αλλά και τις σημαντικές προσπάθειες των τελευταίων χρόνων να υλοποιηθούν έργα με ιδιωτική χρηματοδότηση. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι σε αρκετές προηγούμενες περιπτώσεις “εμπλοκής” του ιδιωτικού τομέα σε δημόσιες συμβάσεις δεν προέκυψε το επιθυμητό αποτέλεσμα. Αρκετά έργα οδηγήθηκαν σε αποτυχία λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως η ελλιπής προετοιμασία της Αναθέτουσας Αρχής, η ανεπαρκής επιχειρηματική αιτιολόγηση ή η υπεραισιόδοξη εκτίμηση της βιωσιμότητάς τους. Σε γενικές αρχές, η θέσπιση του νέου νομοθετικού πλαισίου προσπαθεί να λύσει μια σειρά από προβλήματα, μέσα από τη δημιουργία του κατάλληλων προδιαγραφών και προϋποθέσεων ώστε να αποφευχθούν έγκαιρα δυσχέρειες και προβλήματα για να διευκολυνθεί η υλοποίηση έργων κοινωνικού χαρακτήρα.

3.2 Νόμος υπ’ αρ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) - Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Ο νόμος 3389/2005, αναλύεται σε τριάντα δύο άρθρα που χωρίζονται σε έξι κεφάλαια. Στην έναρξη του κειμένου, επισημαίνεται ότι ο νόμος βασίζεται και υιοθετεί τις διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την υλοποίηση των δημοσίων συμβάσεων, ειδικότερα τις ευρωπαϊκές οδηγίες αρ. 2000/52/EK και 2004/18/EK.

Στο άρθρο 1 του νόμου ορίζονται οι Δημόσιοι Φορείς (Υπουργεία, ΟΤΑ, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ) που μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις σύμπραξης με Ιδιωτικούς Φορείς σε τομείς αρμοδιότητας ή δραστηριότητάς τους. Ο νόμος παρέχει έναν ευρύ ορισμό των συμβάσεων ΣΔΙΤ ως «*γραπτές συμβάσεις εταιρικής σχέσης με φορείς του ιδιωτικού τομέα για την εκτέλεση έργων*

ή την παροχή υπηρεσιών» και εισάγει μια λεπτομερέστερη περιγραφή της συμφωνίας στις ειδικές της διατάξεις. Επιπρόσθετα στον ίδιο νόμο εμπίπτουν οι ειδικές-δευτερεύουσες συμφωνίες, που μπορούν να περιλαμβάνουν π.χ. συμφωνίες δανείου, ασφάλισης ή εξασφάλισης μεταξύ του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα που συνάπτει με τρίτους στο πλαίσιο σύμβασης ΣΔΙΤ. Επιπλέον, ο Νόμος ορίζει σαφώς ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να συνάπτει συμφωνίες ΣΔΙΤ αποκλειστικά με τη μορφή Εταιρείας Ειδικού Σκοπού και ειδικότερα ως ανώνυμη εταιρία, σύμφωνα με τις διατάξεις του ελληνικού δικαίου περί εταιρειών.

Το Κεφάλαιο 2 του Νόμου (άρθρα 3-6), με τίτλο «ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ», καθορίζει τα αρμόδια όργανα της διοίκησης για την εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου. Δημιουργούνται δύο διοικητικά όργανα με σκοπό την υποστήριξη του Δημοσίου Τομέα για την καλύτερη προετοιμασία και διαχείριση των έργων ΣΔΙΤ:

- Η Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ), συλλογικό κυβερνητικό όργανο που χαράσσει και εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για τη δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, ελέγχει την υπαγωγή στο Ν. 3389/2005, συντονίζει και παρακολουθεί τη διαδικασία υλοποίησης των ΣΔΙΤ. Αποτελείται από τρεις υπουργούς υπό την αυτεπάγγελτη προεδρία του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, που είναι ο ανώτερος φορέας που εγκρίνει ένα έργο ΣΔΙΤ που προτείνεται από οποιοδήποτε δημόσιο φορέα
- Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, που συστήνεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με σκοπό τον εντοπισμό των υπηρεσιών και των αναγκαίων υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου, την προώθηση της ανάπτυξής τους, και τη διευκόλυνση και υποστήριξη των δημόσιων φορέων, στο πλαίσιο των διαδικασιών ανάθεσης για την επιλογή των ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίησή τους.

Ο δημόσιος φορέας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 του Νόμου, που επιθυμεί να συνάψει μια συμφωνία ΣΔΙΤ, πρέπει να απευθυνθεί στη Διυπουργική Επιτροπή για την έγκριση ενός έργου ΣΔΙΤ. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από λεπτομερή ανάλυση στην οποία να αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους γίνεται το έργο και η βιωσιμότητά του.

Στο τρίτο κεφάλαιο του νόμου, περιλαμβάνονται τα άρθρα 7-16 και φέρει τον τίτλο «ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ». Τα άρθρα αυτού του κεφαλαίου, ενσωματώνουν τις

αντίστοιχες διατάξεις της ευρωπαϊκής οδηγίας 2004/18/ ΕΚ. Στο άρθρο 9 περιγράφονται οι βασικές αρχές της διαδικασίας ανάθεσης μιας σύμβασης. Αυτές είναι:

- η αρχή της ίσης μεταχείρισης,
- η αρχή της διαφάνειας,
- η αρχή της αμεροληψίας,
- η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης,
- η αρχή της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος,
- η αρχή της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών,
- η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού,
- της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και συνεχούς ανάπτυξης.

Οι προβλεπόμενες ακολουθούμενες διαδικασίες είναι:

α) Η «ανοικτή διαδικασία», ένας τύπος διαδικασίας σύμφωνα με τον οποίο όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν προσφορά,

β) η «κλειστή διαδικασία», ένας τύπος διαδικασίας σύμφωνα με την οποία μόνο οι υποψήφιοι οι οποίοι πληρούν ένα προκαθορισμένο πρότυπο καλούνται να ανταγωνιστούν,

γ) ο «ανταγωνιστικός διάλογος», ένας τύπος διαδικασίας που εισήχθη κατ' εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας. Εφαρμόζεται για σύνθετα και περίπλοκα έργα, η διαδικασία ξεκινά ως “ανοιχτή” και η αναθέτουσα αρχή (δημόσιο) εφαρμόζει διάλογο με τους δυνητικά υποψηφίους αναδόχους ώστε να καθορίσει ειδικότερα τις ανάγκες και τις λεπτομέρειες του σχεδίου, και επίσης να καθορίσει ενδεχόμενα περαιτέρω πρότυπα για την ανάθεση του έργου, όπως θα έχουν προκύψει από τον ανταγωνιστικό διάλογο με τους δυνητικούς αναδόχους.

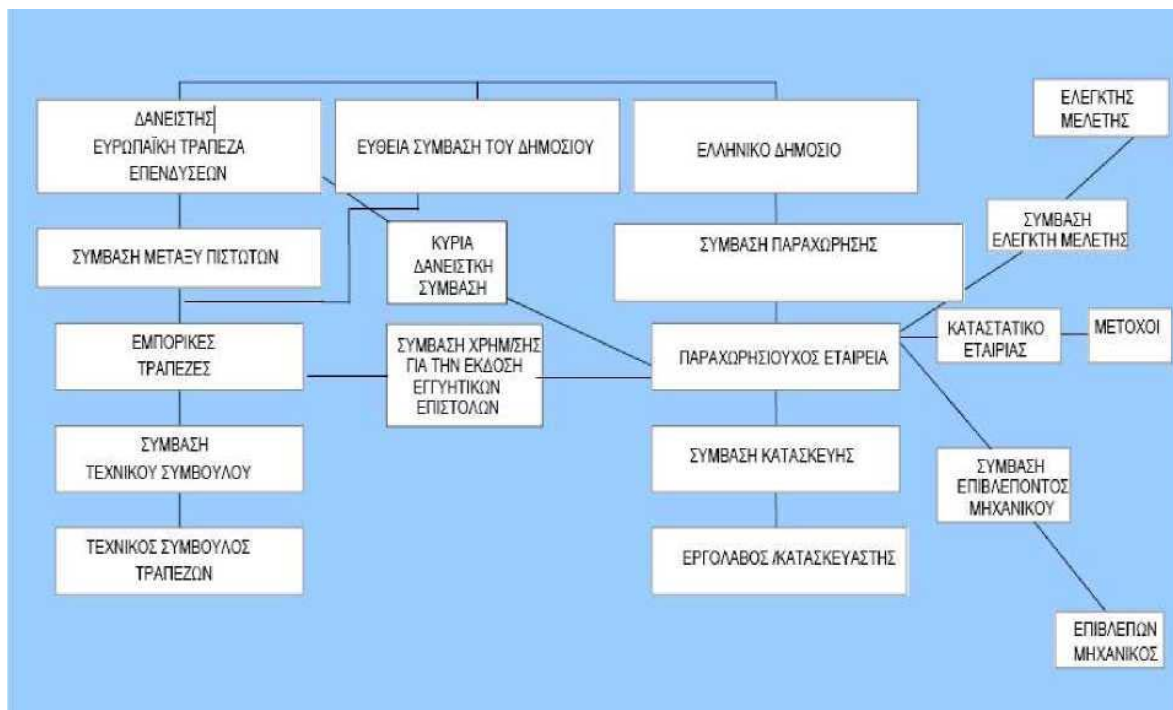
δ) η «διαδικασία με διαπραγμάτευση», ένας τύπος διαδικασίας με απ' ευθείας άμεσες διαπραγματεύσεις της αναθέτουσας με τους δυνητικούς ανταγωνιζόμενους ιδιωτικούς φορείς, σε χρόνο που έπεται της διαδικασίας και σχετίζονται με εξειδικευμένους όρους μιας προτεινόμενης δημόσιας σύμβασης.

Η ανάθεση της σύμβασης μπορεί να βασιστεί σε δύο κριτήρια:

- το κριτήριο της επωφελούς οικονομικής προσφοράς, το οποίο χρησιμοποιείται υποχρεωτικά στις διαδικασίες του ανταγωνιστικού διαλόγου και της διαδικασίας με διαπραγμάτευση, ή
- το κριτήριο της χαμηλότερης τιμής.

Ειδικές διατάξεις για τον αποκλεισμό των υποψηφίων περιλαμβάνονται επίσης στο νόμο. Η

όλη διαδικασία και οι σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών παρουσιάζεται σχηματικά στην Εικόνα (3.1).



Εικόνα 3.1: Παρουσίαση Συμβατικών Σχέσεων στα Έργα ΣΔΙΤ, ΕΓΣΔΙΤ 2020

Το τέταρτο κεφάλαιο του νόμου με τον τίτλο «ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ», περιλαμβάνει τα άρθρα 17-18 και περιγράφει τους όρους και τις προϋποθέσεις των συμβατικών εγγράφων του διαγωνισμού. Στις Συμβάσεις Σύμπραξης εφαρμόζονται οι όροι τους και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας. Στο άρθρο 17 του νόμου περιγράφονται οι είκοσι πέντε κατηγορίες συμβατικών ρητρών που πρέπει να συμπεριληφθούν στη σύμβαση ΣΔΙΤ. Αυτές οι ελάχιστα απαιτούμενες διατάξεις περιλαμβάνουν συνοπτικά:

1. Το αντικείμενο της Σύμπραξης, συμπεριλαμβανομένων και των προδιαγραφών του έργου ή της υπηρεσίας, το καταβλητέο στον Ιδιωτικό Φορέα συμβατικό αντάλλαγμα και οι διατάξεις βάσει των οποίων θα επιμερίζονται μεταξύ των συμβαλλομένων τα ανταλλάγματα που τυχόν καταβάλλονται από τους τελικούς χρήστες για τη χρήση του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας.
2. Τον τρόπο άσκησης της εποπτείας της εκτέλεσης και λειτουργίας του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας, είτε μέσω ανεξάρτητων εταιρειών που ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός Φορέας προσλαμβάνουν από κοινού για το σκοπό αυτό, είτε μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών του Δημοσίου.
3. Τις μεθόδους διασφάλισης της ποιότητας κατά την εκτέλεση και λειτουργία του έργου ή

την παροχή της υπηρεσίας.

4. Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του αντικειμένου της Σύμπραξης καθώς και τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης, τις προϋποθέσεις τροποποίησής της, τις ποινικές ρήτρες και τα ανταλλάγματα σε περίπτωση υπέρβασης ή σύντμησης αντίστοιχα του χρονοδιαγράμματος αυτής.
5. Τον τρόπο με τον οποίο θα παραχωρείται στον Ιδιωτικό Φορέα η χρήση ή η εκμετάλλευση των παγίων στοιχείων που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση και λειτουργία του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας και τα τυχόν προβλεπόμενα ανταλλάγματα.
6. Τον τρόπο χρηματοδότησης της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης.
7. Την τυχόν απαιτούμενη εκ μέρους του Δημόσιου Φορέα έγκριση των χρηματοδοτικών συμβάσεων του Ιδιωτικού Φορέα, καθώς και της διαδικασίας τροποποίησής τους.
8. Την κατανομή των κινδύνων μεταξύ των μερών και τις συνέπειες επέλευσης γεγονότων που συνιστούν ανωτέρα βία.
9. Τις ασφαλιστικές καλύψεις του αντικειμένου της Σύμβασης ή του Ιδιωτικού Φορέα.
10. Την προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων.
11. Την κατοχύρωση δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας.
12. Τον τρόπο λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αντικειμένου της Σύμπραξης.
13. Το ύψος των ανταλλαγμάτων που καταβάλλονται για τη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας από τους χρήστες, τον τρόπο είσπραξής τους, καθώς και τους λόγους και τρόπους αναπροσαρμογής τους.
14. Τον τρόπο επιμερισμού μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Φορέα των ωφελειών που θα προκύψουν, είτε από την τυχόν αναχρηματοδότηση των δανείων του Ιδιωτικού Φορέα, είτε μετά την επίτευξη ενός συγκεκριμένου ποσοστού απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του.
15. Την έκταση των εγγυήσεων που παρέχει ο Ιδιωτικός Φορέας για την έγκαιρη και προσήκουσα εκτέλεση, λειτουργία και συντήρηση του έργου ή την προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας.
16. Την υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα ή των δανειστών με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής και τις περιπτώσεις που αυτή επιτρέπεται, καθώς και κάθε σχετικό θέμα.
17. Την καταβολή αποζημιώσεων και την εν γένει αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας στις περιπτώσεις που οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη αθετεί τις συμβατικές

του υποχρεώσεις.

18. Τους λόγους καταγγελίας κάθε σύμβασης και τις συνέπειές της.
19. Το εφαρμοστέο δίκαιο
20. Τη διαδικασία επίλυσης διαφορών.
21. Τη σειρά προτεραιότητας των τυχόν προσαρτημάτων ή παραρτημάτων κάθε σύμβασης.
22. Την εξειδίκευση των ελάχιστων απαιτήσεων λειτουργίας και συντήρησης που περιλαμβάνεται στα τεύχη δημοπράτησης.
23. Τον καθορισμό των διαδικασιών παράδοσης του έργου στο Δημόσιο μετά τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης, τις τυχόν υποχρεώσεις εκπαίδευσης και μεταφοράς τεχνογνωσίας του Ιδιωτικού Φορέα στο Δημόσιο Φορέα, τις προδιαγραφές του αντικειμένου κατά την παράδοση και τις εγγυήσεις, καθώς και το χρόνο αυτών μετά την ανάληψη του έργου ή της υπηρεσίας από το Δημόσιο Φορέα.
24. Τις απαιτήσεις υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και χρηστών του έργου ή της υπηρεσίας.
25. Την τυχόν διαδικασία επίλυσης διαφορών από Επιτροπή Εμπειρογνομόνων που ορίζουν από κοινού τα συμβαλλόμενα μέρη ή διαιτητικό δικαστήριο.

Το πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την εκτέλεση δημοσίων έργων σύμφωνα με τις συμβάσεις ΣΔΙΤ. Οι ειδικές διατάξεις σχετίζονται με θέματα για την προστασία των τελικών χρηστών του έργου, την έκδοση αδειών και την προστασία του περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αγαθών. Οι ειδικές διατάξεις του έκτου κεφαλαίου, αποσκοπούν στην προστασία της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας και των συμφερόντων της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, διατηρώντας το κύρος όλων των εγγυήσεων που παρέχει η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού ακόμη και σε περίπτωση αφερεγγυότητας. Τέλος, στο άρθρο 31 του νόμου προβλέπεται ότι όλες οι διαφορές σχετικά με τις ΣΔΙΤ, θα επιλύονται με διαιτησία. Η συμφωνία ΣΔΙΤ και όλα τα συναφή θέματα ή διαφορές, διέπονται από το ελληνικό δίκαιο.

Έως την εφαρμογή του Ν. 3389/2005, απαιτούνταν η κύρωση από τη Βουλή ώστε να επικυρωθεί το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, να κατοχυρώσει τα δικαιώματα του αναδόχου παραχώρησης και συχνά, να εισάγει παρεκκλίσεις από ειδικά νομοθετήματα, ώστε να διευκολύνεται και να επισπεύδεται η υλοποίηση των έργων. Παράλληλα δημιουργούνταν και αρνητικές εντυπώσεις, αφού παρατηρούνταν σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης.

Μετά την εφαρμογή του Ν. 3389/2005 δεν αποτελεί πλέον προϋπόθεση η κύρωση από τη Βουλή διότι με το άρθρο 17 του νόμου καθορίζεται σαφώς το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων σύμπραξης. Το νομοθετικό πλαίσιο είναι επίσης περισσότερο ευέλικτο και σαφές, ενώ με τις διατάξεις του πέμπτου και του έκτου κεφαλαίου του νόμου επιλύονται οριστικά μια σειρά από προβλήματα που κατά το παρελθόν απαιτούσαν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις.

3.3 Προϋποθέσεις υπαγωγής στο Ν. 3389/2005

Για την ένταξη – υπαγωγή μιας επένδυσης στις ΣΔΙΤ ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 2 του Ν.3389/2005 εφόσον βέβαια τηρούνται κάποιες βασικές προϋποθέσεις.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά είναι οι παρακάτω:

- α) η συμφωνία – σύμπραξη να αφορά έργα ή υπηρεσίες αρμοδιότητας του συγκεκριμένου δημόσιου φορέα,
- β) ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει σημαντικό μέρος των κινδύνων - οικονομικών, διοικητικών και τεχνικών- που εμπλέκονται στο σχέδιο, έναντι ανταλλάγματος που μπορεί να καταβάλλεται τμηματικά ή εφάπαξ,
- γ) το σχέδιο χρηματοδοτείται εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα, και
- δ) το κόστος του έργου δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ.

Οποιαδήποτε συμφωνία - σύμπραξη μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα δεν πληροί μία από τις παραπάνω προϋποθέσεις (β), (γ) και (δ), μπορεί ωστόσο να ρυθμίζεται κατ' εξαίρεση από το νόμο με ομόφωνη απόφαση της αρμόδιας διυπουργικής επιτροπής. Επιπλέον ο Νόμος αποκλείει σαφώς οποιαδήποτε μορφή σύμβασης ΣΔΙΤ όσον αφορά υπηρεσίες που παρέχονται αποκλειστικά από το Ελληνικό Δημόσιο σύμφωνα με το Ελληνικό Σύνταγμα (π.χ. αστυνομία, δικαστικό σύστημα, κυβερνητικοί δημόσιοι φορείς κλπ.).

3.4 Διαδικασίες ένταξης σε μια ΣΔΙΤ

Η διαδικασία υπαγωγής ξεκινά από τους Δημόσιους Φορείς οι οποίοι σχεδιάζουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ. Αρχικά υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα του αρμόδιου Υπουργείου (Υπ. Ανάπτυξης & Επενδύσεων (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ)), η οποία συνοδεύεται από την απαραίτητη αιτιολόγηση για τη σύναψη της ΣΔΙΤ. Η πρόταση πρέπει να περιλαμβάνει:

1. Παρουσίαση της Αναθέτουσας αρχής
2. Αναλυτική περιγραφή του έργου/ υπηρεσίας που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
3. Ενδεικτικό προϋπολογισμό
4. Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης
5. Κόστος λειτουργίας και συντήρησης Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
6. Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση (σχέδιο εκμετάλλευσης αντικειμένου σύμπραξης, στοιχεία ζήτησης, ανταγωνισμός, προβλεπόμενα έσοδα και έξοδα, προβλεπόμενες οικονομικές καταστάσεις φορέα εκμετάλλευσης, αντικείμενο σύμπραξης, βασικό σενάριο, εναλλακτικά σενάρια, ενδεικτικοί όροι χρηματοδότησης ιδιωτικού φορέα, ενδεχόμενη συμβολή δημοσίου στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης της προτεινόμενης σύμπραξης από τον ιδιωτικό τομέα)
7. Νομικά, περιβαλλοντικά ή άλλα θέματα τα οποία δύναται να επηρεάσουν την υλοποίηση του έργου.

Με την υποβολή της πρότασης προσκομίζεται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, όπου οι ιδιώτες πέρα από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρησή τους, αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους, γεγονός που εμπλέκει το “τέλος χρήσης” από τους πολίτες, δηλαδή εάν οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας, ώστε οι ιδιώτες να έχουν το προβλεπόμενο κέρδος.

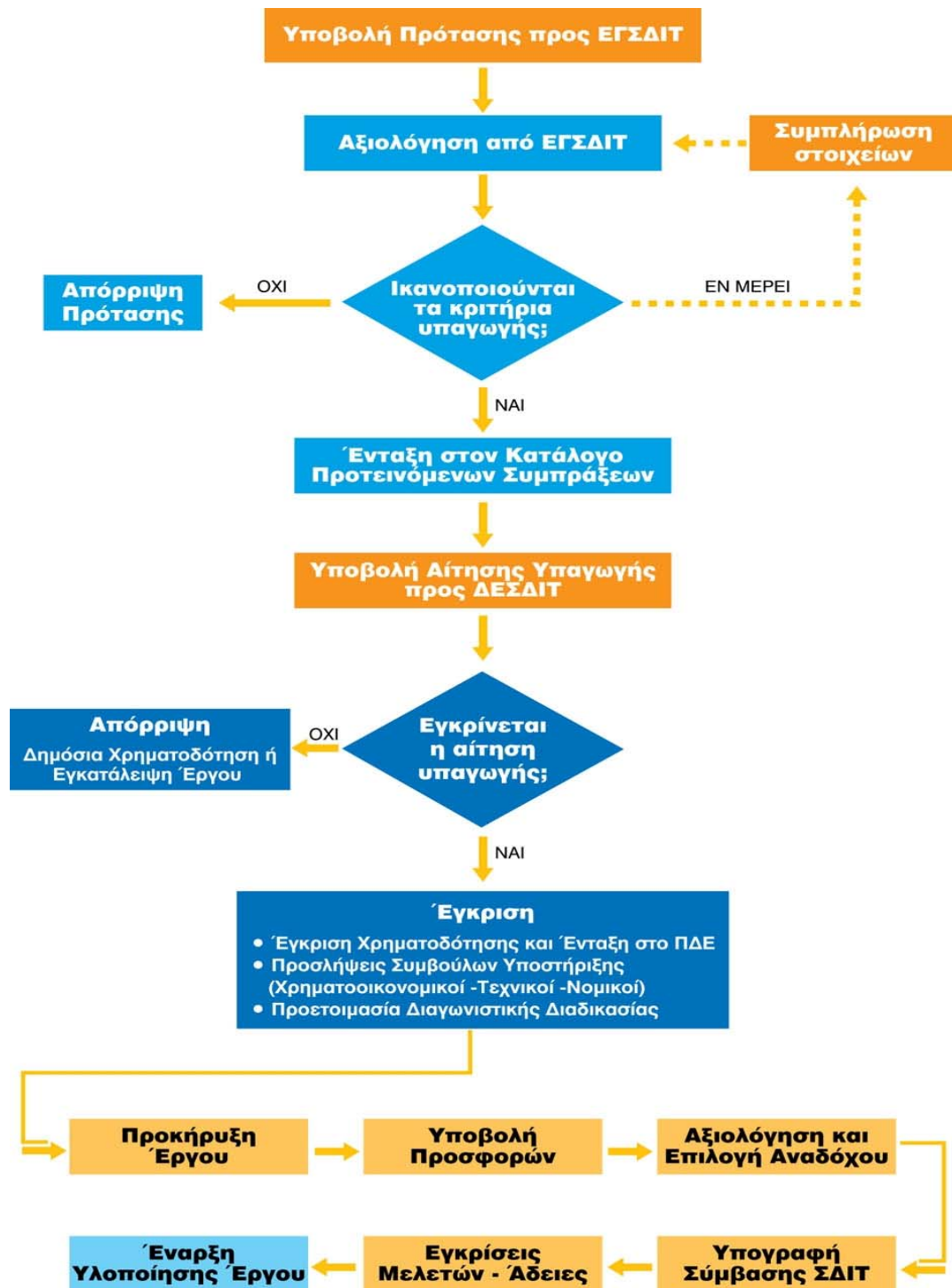
Ακολούθως, η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ), αξιολογεί την πρόταση και κατά πόσο αυτή μπορεί να ενταχθεί και να υλοποιηθεί ως ΣΔΙΤ σύμφωνα με τις προδιαγραφές του νόμου 3389/2005. Στη συνέχεια συντάσσεται συνοπτική αιτιολογική έκθεση από την ΕΓΣΔΙΤ και εάν αξιολογηθεί θετικά, τότε η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», και γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα, τον οποίο καλεί εντός προθεσμίας δύο

μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ), «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Μετά την αίτηση υπαγωγής, ο πρόεδρος της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ), συμπεριλαμβάνει τη συζήτηση της αίτησης αυτής στην ημερήσια διάταξη της επομένης συνεδρίασης της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ και προσκαλεί τα τακτικά μέλη αυτής και τον κατά περίπτωση αρμόδιο Υπουργό, που συμμετέχει ως έκτακτο μέλος.

Στη συνεδρίαση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ, παρουσιάζεται Συνοπτική Αιτιολογική Έκθεση που έχει συντάξει η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ και δίνονται από αυτήν όλες οι απαραίτητες συμπληρωματικές πληροφορίες προκειμένου να ληφθεί απόφαση από την Διυπουργική Επιτροπή. Στη συνέχεια, η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ εκδίδει την «Απόφαση Υπαγωγής», η οποία μπορεί να είναι θετική ή αρνητική. Αφού εκδοθεί η «Απόφαση Υπαγωγής», η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ αναλαμβάνει το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης όπως αυτές περιγράφονται στο νόμο 3389/2005, για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη.

Η ανάθεση γίνεται μέσα από τις διαδικασίες που προβλέπονται στο νόμο 3389/2005, δηλαδή με “ανοικτή διαδικασία”, όπου όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι μπορούν να υποβάλουν προσφορά, με “κλειστή διαδικασία”, όπου μόνο οι υποψήφιοι οι οποίοι πληρούν ένα προκαθορισμένο πρότυπο καλούνται να ανταγωνιστούν και υπό συγκεκριμένους όρους με “ανταγωνιστικό διάλογο”, ή με “διαδικασία με διαπραγμάτευση”. Το κριτήριο της ανάθεσης των συμβάσεων είναι είτε η χαμηλότερη τιμή, είτε η πλέον συμφέρουσα οικονομική προσφορά, ενώ οι ελάχιστες προϋποθέσεις των Ιδιωτών συμμετεχόντων περιγράφονται στην προκήρυξη του Διαγωνισμού. Συνολικά η διαδικασία ανάθεσης, παρουσιάζεται στην εικόνα 3.2 που ακολουθεί



Εικόνα 3.2: Διαδικασία ανάθεσης (Πηγή : Ειδική Γραμματεία <http://www.sdit.mnec.gr>)

Για την επιλογή του αναδόχου (Ιδιωτικού Φορέα) που θα αναλάβει την παροχή της υπηρεσίας ή την εκτέλεση ενός έργου με Σύμβαση Σύμπραξης εφαρμόζονται οι ακόλουθες γενικές αρχές της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας:

(α) Η αρχή της ίσης μεταχείρισης: αποφυγή οποιασδήποτε διάκρισης με βάση την ιθαγένεια ή οποιοδήποτε άλλο κριτήριο που δεν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους. Στις

προϋποθέσεις εφαρμογής αυτής της αρχής δεν είναι μόνο ο καθορισμός όρων πρόσβασης σε μια οικονομική δραστηριότητα χωρίς διακρίσεις, αλλά και η λήψη από τις δημόσιες αρχές όλων των μέτρων που είναι σε θέση να εξασφαλίζουν την άσκηση αυτής της δραστηριότητας.

- (β) Η αρχή της διαφάνειας: δημοσιοποίηση της πρόθεσης της Αναθέτουσας Αρχής να προβεί στη σύναψη Σύμβασης Έργου/Υπηρεσιών, ώστε να εξασφαλίζεται η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού χωρίς στρεβλώσεις.
- (γ) Η αρχή της αναλογικότητας: εφαρμογή κάθε επιλεγόμενου μέτρου από την Αναθέτουσα Αρχή που είναι αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του στόχου στον οποίο αποβλέπει, και προκαλεί τα λιγότερα δυνατά προβλήματα στην άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας. Ιδίως κατά τις αναθέσεις δεν επιτρέπεται να αξιόνονται τεχνικές, επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σε σχέση με το αντικείμενο της σχετικής Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή της Μικτής Σύμβασης.
- (δ) Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης: η Αναθέτουσα Αρχή υποχρεούται να δεχθεί τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, καθώς επίσης τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και τα προσόντα που απαιτούνται σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο μέτρο που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα τα οποία απαιτούνται στην Ελλάδα.
- (ε) Η αρχή της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, κατά τη λήψη της απόφασης για την ανάθεση Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή Μικτής Σύμβασης, λαμβάνει υπόψιν:
- τις σχετικές χρηματοδοτικές ανάγκες και η κατά το δυνατό ελαχιστοποίηση της οικονομικής επιβάρυνσης ή συμβολής της Αναθέτουσας Αρχής,
 - τις ανάγκες των χρηστών για βελτιωμένες υπηρεσίες και
 - την ανάγκη χρήσης εξειδικευμένης τεχνογνωσίας.
- (στ) Η αρχή της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών: οι αποφάσεις για τους υποψήφιους αναδόχους (θετικές, αρνητικές ή απορριπτικές), πρέπει να είναι αιτιολογημένες και να μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ένδικης προστασίας των Ιδιωτικών Φορέων και των ιδιωτών εν γένει. Στην έννοια της ένδικης προστασίας περιλαμβάνεται και η προσωρινή ένδικη προστασία.
- (ζ) Η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού ώστε
- να διασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή Υποψηφίων που είναι ικανοί να εκτελέσουν τα έργα ή να παράσχουν τις υπηρεσίες που επιθυμεί η Αναθέτουσα Αρχή,

- ο διαγωνισμός να διεξάγεται με ίσους όρους και αντικειμενικά κριτήρια, και
- να αποτρέπεται η δημιουργία μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων ή στρεβλώσεων.

(η) Η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης: κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των Συμβάσεων Έργου/Υπηρεσιών, λαμβάνεται υπόψη ότι το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον συνιστά αγαθό που προστατεύεται αυτοτελώς, προκειμένου να εξασφαλισθεί η οικολογική ισορροπία και να διαφυλαχθούν οι φυσικοί πόροι προς χάρη των επόμενων γενεών.

Η πιστή τήρηση των αρχών αυτών σε κάθε στάδιο των διαδικασιών διαγωνισμού/ανάθεσης δημιουργεί συνθήκες αληθινού ανταγωνισμού (Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών, 2006).

3.5 Διαδικασίες ανάθεσης επιλογής Ιδιωτικού Φορέα

3.5.1 Γενικά Κριτήρια ανάθεσης

Η ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή γίνεται με κριτήριο είτε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά είτε τη χαμηλότερη τιμή.

Για την ανάθεση με κριτήριο την πλέον συμφέρουσα από οικονομικής απόψεως προσφοράς, εξετάζονται και συνυπολογίζονται κατά την εκτίμηση των προσφορών, πέραν των οικονομικών παραμέτρων και διάφορες άλλες παράμετροι, που προσδιορίζονται εξ αρχής από την Αναθέτουσα Αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας ανάθεσης. Τέτοιες παράμετροι είναι η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, η αποδοτικότητα και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης.

Η σχετική στάθμιση που προσδίδει η Αναθέτουσα Αρχή σε καθένα από τα κριτήρια αυτά για τον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς πρέπει επίσης να γνωστοποιείται στους υποψηφίους (Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών, 2006).

3.5.2 Διαγωνιστικές διαδικασίες για ΣΔΙΤ

Για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετέχει στη Σύμπραξη ακολουθούνται οι διαδικασίες ανάθεσης που προβλέπονται στο άρθρο 11 του ν. 3389/2005. Οι διαδικασίες επιλογής διακρίνονται σε:

- **Ανοικτό Διαγωνισμό:** όλοι οι συμμετέχοντες υποβάλλουν σε χωριστούς φακέλους τα απαιτούμενα σε κάθε φάση του διαγωνισμού δικαιολογητικά συμμετοχής, στοιχεία της χρηματοοικονομικής τους επάρκειας και της επαγγελματικής τους ικανότητας, τεχνική και οικονομική προσφορά.
- **Κλειστό Διαγωνισμό:** με την επιλογή του κλειστού διαγωνισμού η επιλογή του αναδόχου προκύπτει σε διαδικασία δύο φάσεων. Στην 1^η φάση συμμετέχει κάθε ενδιαφερόμενος που πληροί τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις συμμετοχής. Στη 2^η φάση καλούνται από την αναθέτουσα αρχή να υποβάλλουν τεχνική και οικονομική προσφορά όσοι εκ των συμμετεχόντων, της 1^{ης} φάσης, προεπιλέχθηκαν. Στο τεύχος της προκήρυξης της 1^{ης} φάσης ορίζεται ο ελάχιστος και ο μέγιστος αριθμός των συμμετεχόντων που μπορούν να περάσουν στη 2^η φάση και να υποβάλλουν τεχνική και οικονομική προσφορά.
- **Ανταγωνιστικό Διάλογο:** αποτελεί μια νέα διαδικασία που εισήχθη με την Οδηγία 18/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να επιλέξει τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου σε περίπτωση που το αντικείμενο της σύμβασης είναι ιδιαίτερα πολύπλοκο και παράλληλα εφόσον κρίνει ότι για την ανάθεση της σύμβασης δεν είναι σωστή η διαδικασία ανοικτού ή κλειστού τύπου.

Σε αυτή τη διαδικασία γίνεται εξ αρχής περιγραφή στην προκήρυξη ή στα παραρτήματα της των αναγκών και των απαιτήσεων της σύμβασης. Κατόπιν η αναθέτουσα Αρχή, διενεργεί διάλογο με όσους εκ των συμμετεχόντων πληρούν τις προϋποθέσεις επιλογής. Τελικός στόχος του διαλόγου είναι η διερεύνηση και ο προσδιορισμός εκείνων των παραμέτρων που μπορούν να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες της. Σε όλη τη διάρκεια του διαλόγου η Αναθέτουσα Αρχή εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση όλων των υποψηφίων μεριμνώντας μεταξύ άλλων και για την παροχή της ίδιας επακριβώς πληροφόρησης σε όλους τους υποψηφίους. Τα νέα στοιχεία (λύσεις, προτάσεις και εν γένει εμπιστευτικές πληροφορίες) που έρχονται σε γνώση της αναθέτουσας Αρχής από έναν υποψήφιο είναι εμπιστευτικές και δεν γνωστοποιούνται στους άλλους υποψηφίους χωρίς τη συναίνεσή του.

Ο ανταγωνιστικός διάλογος μπορεί να διεξαχθεί και σε διαδοχικές φάσεις, εφόσον αυτό περιγραφεί στα τεύχη της Προκήρυξης του Διαγωνισμού ή εφόσον έχει γνωστοποιηθεί εγγράφως σε όλους τους εν δυνάμει υποψηφίους. Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των υπό εξέταση λύσεων μπορεί να μειώνεται ανά φάση διαλόγου με την εφαρμογή των κριτηρίων ανάθεσης που αναφέρονται στην Προκήρυξη. Τελικά επιλέγεται από την αναθέτουσα Αρχή η λύση ή οι λύσεις που ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες της, κηρύσσει τη λήξη του διαλόγου και ενημερώνει σχετικά τους υποψηφίους, τους οποίους και καλεί να υποβάλλουν την τελική προσφορά τους, με βάση τη λύση ή τις λύσεις που επιλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του διαλόγου. Σε τελική φάση, η Αναθέτουσα Αρχή αξιολογεί τις προσφορές των υποψηφίων με βάση τα κριτήρια ανάθεσης που έχουν καθορισθεί στην Προκήρυξη και επιλέγει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά.

Επίσης είναι δυνατό από πλευράς αναθέτουσας αρχής και εφόσον κρίνει ότι το κόστος συμμετοχής στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου είναι υψηλό να απονεμίσει βραβεία ή να καταβάλει μέρος του σχετικού κόστους στους Προσφέροντες.

- Διαδικασία με Διαπραγμάτευση: η διαδικασία με διαπραγμάτευση μπορεί να εκτελείται ύστερα από σχετική δημοσίευση της Προκήρυξης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Μετά από Διαδικασία Ανοικτού ή Κλειστού Τύπου ή Ανταγωνιστικού Διαλόγου εφόσον:

αα) οι υποβαλλόμενες προσφορές ήταν είτε απαράδεκτες με βάση διάταξη νόμου είτε δεν ανταποκρίνονταν στους όρους και προϋποθέσεις του ν. 3389/2005 και συγκεκριμένα του άρθρου 15 αυτού ή της προκήρυξης,

ββ) οι όροι της προτεινόμενης Σύμβασης δεν τροποποιούνται ουσιωδώς σε σχέση με τους όρους που είχαν προταθεί κατά την προηγηθείσα διαδικασία Ανοικτού ή Κλειστού Τύπου ή Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

(β) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για έργα ή υπηρεσίες, των οποίων η φύση ή διάφοροι αστάθμητοι παράγοντες δεν επιτρέπουν το συνολικό προκαθορισμό των τιμών.

(γ) Όταν πρόκειται για Σύμβαση Υπηρεσιών και ιδιαίτερα για παροχές άυλων υπηρεσιών, εφόσον η φύση των υπηρεσιών ή εργασιών αυτών είναι τέτοια, ώστε οι προδιαγραφές της Σύμβασης να μην είναι δυνατό να καθορίζονται με επαρκή ακρίβεια και για το λόγο αυτόν να μην είναι εφικτή η ανάθεση της Σύμβασης με επιλογή της καλύτερης Προσφοράς, σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τις Διαδικασίες

Ανοικτού ή Κλειστού Τύπου.

(δ) Στις Συμβάσεις Έργων, για τα έργα που εκτελούνται αποκλειστικά για σκοπούς έρευνας, δοκιμής ή τελειοποίησης και όχι για να εξασφαλίζουν την αποδοτικότητα ή την κάλυψη των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης (Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών, 2006).

3.6 Συμβάσεις παραχώρησης

Όπως και στις αμιγώς συμβάσεις ΣΔΙΤ, έτσι και στις Συμβάσεις Παραχώρησης, μετατίθεται σημαντικό μέρος των κινδύνων και των υποχρεώσεων από το Δημόσιο στον ιδιώτη επενδυτή ενώ παράλληλα ακολουθείται διαφορετική διαδικασία για την έναρξη υλοποίησης του έργου. Ειδικότερα:

Ανάληψη των κινδύνων: στις συμβάσεις παραχώρησης ο ιδιώτης αναλαμβάνει εξ' ολοκλήρου την ανάληψη των κινδύνων κατασκευής και λειτουργίας του έργου ενώ η αμοιβή του γίνεται από τους χρήστες του έργου ή από το δημόσιο με τμηματικές καταβολές ή εφάπαξ. Στις συμβάσεις ΣΔΙΤ συνήθως το διαχωρίζεται το μερίδιο των κινδύνων με το δημόσιο φορέα να αναλαμβάνει το μικρότερο φορτίο (Γέροντας, 2009).

Εφαρμοστέα νομοθεσία: οι ΣΔΙΤ εντάσσονται στις δημόσιες συμβάσεις και ακολουθούν το Δίκαιο των Ιδιωτικών συμβάσεων και επιμέρους ζητήματα και διαφωνίες επιλύονται από τη διαιτησία (Ν. 3389/2005). Για τις συμβάσεις παραχώρησης οι οποίες εντάσσονται στις διοικητικές συμβάσεις οι όποιες διαφορές μεταξύ των δυο μερών επιλύονται στα διοικητικά δικαστήρια.

Έγκριση της σύμβασης: για τις συμβάσεις παραχώρησης που δεν εμπίπτουν στο Ν. 3389/2005 απαιτείται να κυρωθούν με νόμο από τη Βουλή με την έννοια των διοικητικών συμβάσεων. Έτσι γίνεται η επικύρωση του αποτελέσματος του διαγωνισμού, γίνεται κατοχύρωση των δικαιωμάτων του παραχωρησιούχου, περιγράφεται η προστασία των τελικών χρηστών του έργου/υπηρεσίας, ενώ συνήθως εγκρίνονται παρεκκλίσεις υλοποίησης και λειτουργίας του έργου από την ισχύουσα νομοθεσία για τη διευκόλυνση και επίσπευση υλοποίησης των έργων, όπως π.χ. επίσπευση διαδικασίας αδειοδοτήσεων, ειδική φορολογική αντιμετώπιση, τρόποι αντιμετώπισης διαφορών που προκύπτουν από τη

σύμβαση κλπ). Για όσες Συμβάσεις Παραχώρησης υπάγονται στο Ν. 3389/2005 καθώς και για όλες τις ΣΔΙΤ δεν απαιτείται πλέον η έγκριση των συμβάσεων από τη Βουλή, ο νόμος περιγράφει και καθορίζει λεπτομερώς το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων καθώς και τις διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης των συμβάσεων. Επιπρόσθετα επειδή γίνεται εκ των προτέρων (προληπτικός) έλεγχος των συμβάσεων (πριν την κατάρτισή τους) από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ καθώς και την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ δεν απαιτείται ο εκ των υστέρων έλεγχος της σύμβασης και η κύρωσή της μέσω νόμου. Παρόλα αυτά πριν την έναρξη των διαγωνιστικών διαδικασιών απαιτείται η δημοσίευση σε ΦΕΚ της Διυπουργικής επιτροπής ΣΔΙΤ για τις συμβάσεις που έχουν υπαχθεί στο Ν. 3389/2005.

3.7 Επιμέρους σημαντικά στοιχεία των Συμβάσεων

3.7.1 Τρόπος πληρωμής ιδιωτικού φορέα

Στις συμβάσεις ΣΔΙΤ και σε περίπτωση έργων/υπηρεσιών που είναι ανταποδοτικής μορφής, ο ιδιώτης αμείβεται μέσω των τελών που εισπράττονται από τους ωφελούμενους χρήστες του έργου/υπηρεσίας, ενώ εάν πρόκειται για έργα μη ανταποδοτικής μορφής οι πληρωμές προς τον ιδιώτη γίνονται απευθείας μέσω του Δημοσίου με τμηματικές καταβολές. Ιδιαίτερα εάν το έργο/υπηρεσία είναι πλήρως ανταποδοτικό, τότε το Δημόσιο μπορεί να αναλάβει μέρος του κόστους κατασκευής με εφάπαξ ποσό ή ανά στάδιο υλοποίησης, είτε να καταβάλει τμηματικές πληρωμές κατά τη φάση λειτουργίας. Για τις περιπτώσεις των Συμβάσεων Παραχώρησης ο ιδιώτης ανάδοχος είτε εισπράττει τα τέλη χρήσης από τους χρήστες του έργου/υπηρεσίας, είτε καταβάλλεται συμπληρωματική αμοιβή από το Δημόσιο ώστε να μην είναι σε υψηλά επίπεδα τα τέλη χρήσης των πολιτών (πχ. κόμιστρο) που χρησιμοποιούν το έργο/υπηρεσία.

3.7.2 Συμβασιοποίηση – συμβαλλόμενοι

Σε όλες τις συμβάσεις ΣΔΙΤ ο ιδιώτης ανάδοχος συστήνει υποχρεωτικά ανώνυμη εταιρεία ειδικού σκοπού (ΑΕΕΣ) η οποία ανήκει 100% στην εταιρεία/κοινοπραξία που κέρδισε το διαγωνισμό και αυτή η εταιρεία συμβάλλεται πλέον με το Δημόσιο. Η ΑΕΕΣ αναλαμβάνει την υλοποίηση και παρακολούθηση της σύμβασης σε συνέχεια των επιμέρους εκτελεστικών συμβάσεων της ΑΕΕΣ με τα εταιρικά της μέλη. Μέλη ή/και μέτοχοι της ΑΕΕΣ μπορεί να

είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα Ιδιωτικού ή Δημόσιου δικαίου. Η συμβασιοποίηση στις Συμβάσεις Παραχώρησης γίνεται απευθείας μεταξύ των ιδιωτικών εταιρειών και του δημοσίου και δεν απαιτείται η σύσταση νέας εταιρείας ειδικού σκοπού από τον ανάδοχο (sdit.mnec, 2020).

3.7.3 Χρηματοδότηση Σύμβασης

Στις συμβάσεις παραχώρησης ο ιδιώτης ανάδοχος έχει την υποχρέωση και αναλαμβάνει εξολοκλήρου τη χρηματοδότηση της σύμβασης η οποία και αποτελεί σημαντικό μέρος των αναλαμβανόμενων κινδύνων υλοποίησης του έργου/υπηρεσίας από τον ιδιώτη. Για τις συμβάσεις που υπάγονται στο Νόμο ΣΔΙΤ, υπάρχει η ιδιαίτερη περίπτωση να εγκριθεί από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ και να αναλάβει το Δημόσιο εξολοκλήρου τη χρηματοδότηση του έργου/υπηρεσίας χωρίς να υπάρχει αλλαγή της σύμβασης ΣΔΙΤ.

3.7.4 Κατανομή αρμοδιοτήτων φορέων

Με τις συμβάσεις παραχώρησης η ευθύνη της κατασκευής του έργου και των παρεχόμενων υπηρεσιών “μετατίθεται” στον ιδιωτικό φορέα, ενώ μέσω των συμβάσεων ΣΔΙΤ του Ν. 3389/2005 καθορίζονται οι γενικότερες αρμοδιότητες του δημοσίου τομέα καθώς και τα όργανα παρακολούθησης της σύμβασης.

3.7.5 Αναθέτουσα αρχή

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3389/2005 “Δημόσιος φορέας” και αναθέτουσα αρχή είναι ουσιαστικά το ίδιο πράγμα σύμφωνα με τους ορισμούς του νόμου περί δημοσίων έργων Ν. 4412/2016 (όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 4782/2021) και το Ν. 4413/2016. Έτσι είναι δυνατό να προκηρύσσουν διαγωνισμούς και να υλοποιούν συμβάσεις ΣΔΙΤ οι δημόσιες επιχειρήσεις και ανώνυμες εταιρείες του δημοσίου που το μετοχικό τους κεφάλαιο ανήκει σε δημόσιους

φορείς, ενώ όταν οι εν λόγω εταιρείες του δημοσίου αποτελούν δημόσια επιχείρηση τότε αντιμετωπίζονται ως «ιδιωτικός φορέας» και όχι ως αναθέτουσα υπηρεσία. (Ν. 4412/06 και Ν. 4413/06).

3.7.6 Διαδικασίες ανάθεσης Σύμβασης

Τόσο για τις συμβάσεις παραχώρησης μέσω ΣΔΙΤ, όσο και για τις αμιγώς συμβάσεις ΣΔΙΤ, ακολουθείται διακριτή διαδικασία ανάθεσης και εκτέλεσης των συμβάσεων σύμφωνα με τις επιταγές της ισχύουσας νομοθεσίας. Έτσι ειδικότερα τα άρθρα 17 έως 29 του Ν. 3389/2005 αφορούν τις συμβάσεις παραχώρησης μέσω ΣΔΙΤ, ενώ στις αμιγώς συμβάσεις ΣΔΙΤ έχουν κυρίως εφαρμογή τα άρθρα 50 έως 57 του Ν. 3389/2005, σε συνδυασμό με τις διατάξεις σχετικών νομοθετημάτων για τις παραδοσιακές συμβάσεις έργων και των οδηγιών της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

3.7.7 Χρηματοοικονομικά, Αδειοδοτήσεις

Δεν μπορεί να γίνει διάθεση των περιουσιακών στοιχείων της ΑΕΣΣ όταν πτωχεύσει η εταιρεία ώστε να προστατευθούν οι δανειστές που συμμετέχουν στη διαδικασία της σύμβασης σύμπραξης.

Διοικητικές διαδικασίες που αφορούν τις διαδικασίες ωρίμανσης και αδειοδοτήσεων για την έναρξη υλοποίησης του έργου/υπηρεσίας έχουν ταχύτερη εξέλιξη ώστε να αρχίσει η υλοποίησή του νωρίτερα. Αποτελεί κρίσιμο και ουσιαστικό παράγοντα στη διαδικασία υλοποίησης του έργου να έχουν λυθεί εγκαίρως ζητήματα που αφορούν απαλλοτριώσεις, αρχαιολογίες, δασικά θέματα και εν γένει αδειοδοτήσεις και εγκρίσεις

4. Η εξέλιξη των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

4.1 Πορεία των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Τα πρώτα έργα με συμβάσεις παραχώρησης στη χώρα μας ξεκίνησαν τη δεκαετία του 1990 και αφορούσαν την υλοποίηση του Διεθνούς Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οδικό έργο της «Αττικής οδού», περιφερειακού δακτυλίου της Αθήνας, και τη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου. Για την υλοποίηση των ανωτέρω υποδομών εκδόθηκαν ειδικοί νόμοι που ψηφίστηκαν στο Ελληνικό κοινοβούλιο. Παράλληλα η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) συνέδραμε στην υλοποίηση των ανωτέρω έργων δείχνοντας εμπιστοσύνη στη χώρα μας για την προώθηση των συμβάσεων σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα. Τα έργα αυτά είναι σήμερα σε πλήρη λειτουργία και έχουν κριθεί ως άκρως επιτυχημένα έργα στη συνείδηση των Ελλήνων πολιτών.

Σε συνέχεια την επόμενη δεκαετία μια δεύτερη ομάδα κυρίως οδικών υποδομών υλοποιήθηκε με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα μέσω των συμβάσεων παραχώρησης.

Πρόκειται για τα έργα:

- Ιονία Οδός
- Κεντρική Οδός (Ε65)
- Μαλιακός -Κλειδί
- Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα
- Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και τμήμα Λεύκτρο – Σπάρτη
- Παραχώρηση των Αποβάθρων 2 και 3 του Λιμένα Πειραιά στην Cosco Pacific για διάστημα 35 ετών

Στα ανωτέρω έργα υπήρχε σημαντικά μικρότερη χρηματική συνεισφορά του δημοσίου σε σχέση με τα πρώτα έργα και επιπλέον οι ιδιώτες επενδυτές δεν είχαν την εξασφαλισμένη εγγύηση του δημοσίου για τα δάνειά που υπέγραψαν με τις τράπεζες.

Με την εξέλιξη των ευρωπαϊκών οδηγιών και των δημοσιοοικονομικών θεμάτων στην Ευρωπαϊκή ένωση αλλά και παγκόσμια, προέκυψε η ανάγκη εκσυγχρονισμού και απλοποίησης του θεσμικού πλαισίου εφαρμογής και υλοποίησης των ΣΔΙΤ χωρίς να απαιτείται κάθε φορά η ψήφιση των συμβάσεων από τη Βουλή. Μετά την εφαρμογή του Ν.

3398/2005 για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα προέκυψε ο σχεδιασμός και η ένταξη νέων έργων (www.sdit.mnec. 2020).

Το διάστημα 2009 – 2020 πραγματοποιήθηκαν στη χώρα 14 έργα ΣΔΙΤ συνολικής αξίας άνω των 820 εκατ. Ευρώ, ενώ ταυτόχρονα έχουν ενταχθεί άλλα 18 έργα. Σύμφωνα με στοιχεία της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης, οι πηγές χρηματοδότησης των ήδη υλοποιούμενων ή προς υλοποίηση έργων περιλαμβάνουν διαφορετικά χρηματοδοτικά εργαλεία, όπως ΕΣΠΑ, ιδιωτικά κεφάλαια, Ελληνικές Τράπεζες, Πρόγραμμα Jessica, ΕΤΕπ, με τα ιδιωτικά κεφάλαια να αντιπροσωπεύουν το 61% της χρηματοδότησης ενός έργου και το ΕΣΠΑ το υπόλοιπο 39%. Από τα 504,4 εκατ. ευρώ ιδιωτικά κεφάλαια, τα 394 εκατ. ευρώ είναι δάνεια ελληνικών εμπορικών τραπεζών, τα 58 εκατ. ευρώ είναι από την ΕΤΕπ και τα 53 εκατ. από την πρωτοβουλία Jessica.

Επιπρόσθετα στη χώρα μας έχει συσταθεί το Ταμείο υποδομών με χρηματοδοτική συνεισφορά από το ΠΔΕ προς την ΕΤΕπ πόρων ύψους 450 εκατ. ευρώ. Τα ποσά του ταμείου συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και μπορούν να ενισχύονται περαιτέρω από συνεισφορά των περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων. Επιπλέον από το “Πακέτο Γιούνκερ” (EFSI), υπάρχουν υπογεγραμμένες χρηματοδοτήσεις για 8 έργα ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 2,8 δισ. Ευρώ. Το μεγαλύτερο έργο αφορά την παραχώρηση για ανακατασκευή και εκσυγχρονισμό των 14 περιφερειακών αεροδρομίων για τα οποία έχουν ολοκληρωθεί οι παρεμβάσεις και βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη (Παπακωνσταντίνου, 2022).

Για το 2019 η Ελλάδα βρισκόταν στην 3^η θέση παγκοσμίως μεταξύ των 135 χωρών στον τομέα των «Βέλτιστων Διαγωνιστικών Διαδικασιών σε έργα ΣΔΙΤ», σύμφωνα με την Έκθεση ΣΔΙΤ 2018 της Παγκόσμιας Τράπεζας. Παράλληλα σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία του InfraCompass 2020 report, η χώρα μας είναι 2^η παγκοσμίως στην κατάταξη για τις διαφανείς διαδικασίες στις συμβάσεις Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) (Καραγιάννης, 2020).

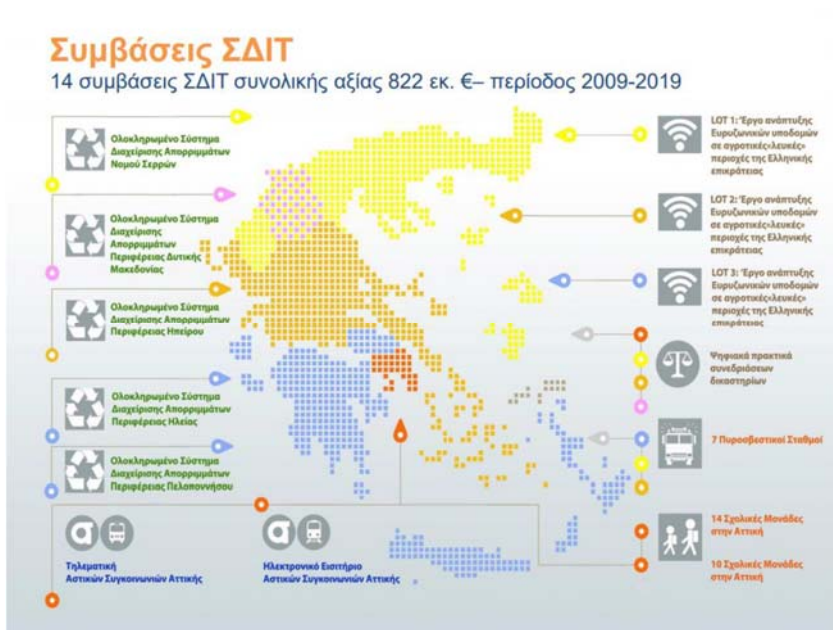
Επιπρόσθετα σε έκθεση του Global Infrastructure Hub των G20 (το γκρουπ των 20 ισχυρότερων χωρών του κόσμου) που βαθμολόγησε συνολικά 81 χώρες που έχουν πραγματοποιήσει διαγωνιστικές διαδικασίες ΣΔΙΤ και που αντιπροσωπεύουν το 93% του παγκόσμιου ΑΕΠ, η Ελλάδα κατετάγη 3^η ενώ έπονται η Γαλλία (4η), η Ισπανία (5η) και η Μεγάλη Βρετανία (7η). Η ενσωμάτωση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα κρίνεται άκρως

επιτυχημένη και μάλιστα σε τέτοιο επίπεδο που προηγμένες χώρες με πολύ αυστηρά κριτήρια στην εκτέλεση έργων όπως για παράδειγμα η Ιαπωνία, η Γερμανία, η Σουηδία, η Φινλανδία, να βρίσκονται εκτός του καταλόγου των 10 χωρών με τις καλύτερες επιδόσεις (Καραγιάννης, 2020).

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ ιδιαίτερα τα τελευταία τρία χρόνια δέχεται σχεδόν καθημερινά αιτήματα για ένταξη νέων έργων πέραν από τις συνήθεις υποδομές. Έτσι έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα 24 σχολεία στην Αττική καθώς και πυροσβεστικοί σταθμοί στη χώρα, έργα τα οποία αποτέλεσαν ένα καλό παράδειγμα για να αρχίσουν οι ΣΔΙΤ να απλώνονται σε νέους τομείς. Επιπλέον την τελευταία τριετία έχουν ενταχθεί έργα όπως, μονάδες διαχείρισης απορριμμάτων, αστικές συγκοινωνίες, κτιριακά έργα πανεπιστημίων, αυτοκινητόδρομοι (ΒΟΑΚ, Καλαμάτα-Πύλος-Μεθώνη, Περιφερειακή Θεσσαλονίκης), φράγματα (Χαβρία Χαλκιδικής), οδοφωτισμός, υποδομές ευρυζωνικότητας (ΕΓΣΔΙΤ, 2022, Καραγιάννης, 2021).

4.2 Υπάρχουσες Συμβάσεις ΣΔΙΤ – τομείς έργων ΣΔΙΤ

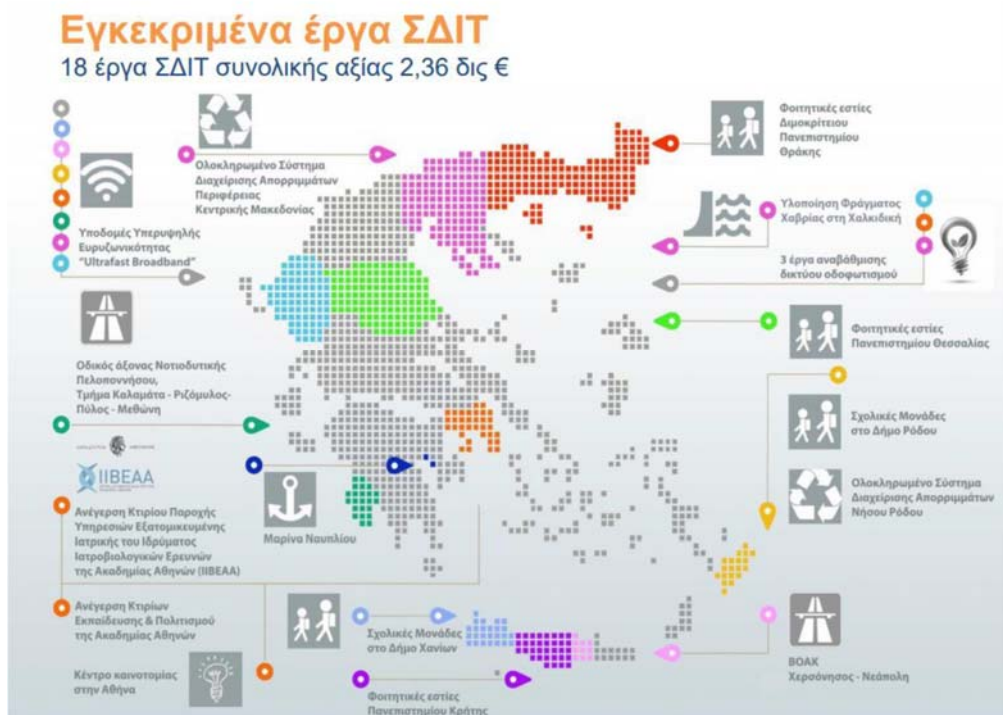
Στις παρακάτω εικόνες 4.1 και 4.2, αποτυπώνονται τα 14 έργα ΣΔΙΤ, συνολικής αξίας 822 εκατ. ευρώ, που υλοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2009-2020. Όλα τα έργα βρίσκονται σε λειτουργία, εκτός από το ολοκληρωμένο σύστημα Διαχείρισης Απορριμμάτων Περιφέρειας Πελοποννήσου, για το οποίο έχει ξεκινήσει η κατασκευαστική φάση.



	ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	ΑΞΙΑ (σε εκ. ευρώ)
7 Πυροσβεστικοί Σταθμοί	Απρ. 2009	25,9
14 Σχολικές Υποδομές στην Αττική	Απρ. 2014	58
10 Σχολικές Υποδομές στην Αττική	Μάιος 2014	52
Τηλεματική στις αστικές συγκοινωνίες Αθηνών	Ιουν. 2014	19,4
Ηλεκτρονικό Εισιτήριο στις αστικές συγκοινωνίες Αθηνών	Δεκ. 2014	69,8
Ευρυζωνικά δίκτυα – lot 1	Δεκ. 2014	68,8
Ευρυζωνικά δίκτυα – lot 2	Δεκ. 2014	100
Ευρυζωνικά δίκτυα – lot 3	Δεκ. 2014	96
Διαχείριση απορριμμάτων Δυτ. Μακεδονίας	Ιουν. 2015	49
Ψηφιακή καταγραφή, αποθήκευση και διάθεση πρακτικών συνεδριάσεων δικαστηρίων	Δεκ. 2015	6,7
Διαχείριση απορριμμάτων Σερρών	Ιούν. 2017	36,1
Διαχείριση απορριμμάτων Ηπείρου	Ιούλ. 2017	52,4
Διαχείριση απορριμμάτων Πελοποννήσου	Ιούν. 2018	150
Διαχείριση απορριμμάτων Ηλείας	Μάρτ. 2019	39

Εικόνα 4.1: Υλοποιημένα έργα ΣΔΙΤ κατά την περίοδο 2009 – 2020 (Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων)

Για τα εγκεκριμένα ή προς έγκριση έργα ΣΔΙΤ προς υλοποίηση περιγράφονται στην παρακάτω εικόνα (4.2) και αναλύονται κατωτέρω



Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ

ΤΟΜΕΙΣ

Έχουν εγκριθεί από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ 18 έργα συνολικής αξίας 2,36 δις €



Εικόνα 4.2: Τομείς των 18 εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ (Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων).

Κτιριακά έργα για την Εκπαίδευση

1. Υλοποίηση 8 νέων σχολικών κτιρίων στον ευρύτερο Δήμο Χανίων: περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η συντήρηση και η λειτουργία, στις περιαστικές περιοχές του Δήμου. Το συνολικό κόστος του έργου εκτιμάται σε 33,7 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 25 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.
2. Υλοποίηση 13 νέων σχολικών κτιρίων στο Δήμο Ρόδου σε συνολική έκταση 22.000 τμ. Περιλαμβάνει το σχεδιασμό, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και λειτουργία.

Το συνολικό κόστος του έργου εκτιμάται σε 41,7 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 25 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.

3. Κατασκευή και διαχείριση νέων φοιτητικών κατοικιών στο Πανεπιστήμιο Κρήτης. Αφορά 2000 νέες φοιτητικές εστίες στο Ρέθυμνο, 1000 στο Ηράκλειο και αποπεράτωση υφιστάμενου αμφιθεάτρου στο Πανεπιστήμιο του Ρεθύμνου. Περιλαμβάνεται η υλοποίηση νέων κτιριακών υποδομών καθώς και ο εκσυγχρονισμός, η βελτίωση και η ενίσχυση των υφιστάμενων λόγω του έντονου προβλήματος στέγασης των φοιτητών. Το συνολικό κόστος επένδυσης ανέρχεται σε 255 εκατομμύρια ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 27 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 3 έτη.
4. Υλοποίηση νέων φοιτητικών κατοικιών για το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, στις πόλεις του Βόλου και της Λαμίας. Ο προϋπολογισμός της πράξης είναι 116 εκατ. ευρώ και περιλαμβάνει τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή και τεχνική διαχείριση φοιτητικών και άλλων κτιριακών εγκαταστάσεων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, καθώς και την ολοκληρωμένη παρέμβαση αστικής ανάπλασης και αξιοποίησης του βιομηχανικού ακινήτου της βαμβακουργίας στη Νέα Ιωνία Βόλου. Διάρκεια λειτουργίας: 28 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.
5. Υλοποίηση νέων φοιτητικών κατοικιών για το Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης συνολικού προϋπολογισμού 105,4 εκατ. Ευρώ. Περιλαμβάνει την υλοποίηση και διαχείριση φοιτητικών κατοικιών, χώρων σίτισης, βιβλιοθήκης και ερευνητικού κέντρου αριστείας στις πόλεις Αλεξανδρούπολη, Κομοτηνή και Ξάνθη. Διάρκεια λειτουργίας: 28 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.

Έργα Αγροτικού εκσυγχρονισμού

- Υλοποίηση (κατασκευή και λειτουργία) αρδευτικού έργου συνολικού προϋπολογισμού 110 εκ. ευρώ. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή των εξής υποδομών: (α) κατασκευή φράγματος Χαβρία και των συνοδών τεχνικών έργων, (β) κατασκευή εγκαταστάσεων επεξεργασίας νερού, (γ) κατασκευή εξωτερικών δικτύων συνολικού μήκους 62km, δεξαμενών και αντλιοστασίων. Διάρκεια λειτουργίας: 27 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 3 έτη.

Τουριστικές υποδομές

- Κατασκευή τουριστικού λιμένα (μαρίνας) Ναυπλίου συνολικής επένδυσης 10 εκ. ευρώ.

Ο ιδιωτικός φορέας σύμπραξης θα αναλάβει τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, τεχνική διαχείριση και εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα, για χρονικό διάστημα έως 40 έτη. Διάρκεια σύμβασης: 40 έτη.

- Εκσυγχρονισμός και βελτίωση για τα αεροδρόμια της Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Κοζάνης, Καστοριάς, Ν. Αγχιάλου, Καλαμάτας, Άραξου, Λήμνου, Χίου, Ικαρίας, Σκύρου, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Καλύμνου, Αστυπάλαιας, Σητείας, Λέρου, Κάσου, Καρπάθου, Κυθήρων και Καστελόριζου. Αναμένεται η αξιοποίησή τους να γίνει είτε με Σύμβαση Παραχώρησης, είτε με ΣΔΙΤ.

Διαχείριση Απορριμμάτων

Εκτός από τις ήδη (4) υλοποιημένες και σε λειτουργία εγκαταστάσεις επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Σερρών και Ηλείας οι οποίες έχουν ολοκληρωθεί από το 2018 έως σήμερα έχουν εγκριθεί προς υλοποίηση:

- Το ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων νήσου Ρόδου δυναμικότητας 87.000 τόνων ανά έτος. Περιλαμβάνει τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 44 εκατ. ευρώ με αξιοποίηση τόσο Ευρωπαϊκών πόρων ύψους 18,5 εκατ. Ευρώ, όσο και ιδιωτικών. Διάρκεια λειτουργίας: 25 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.
- Παρόμοιου τύπου επένδυση για τον Δυτικό Τομέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας δυναμικότητας 300.000 τόνων ετησίως. Θα εξυπηρετεί 10 Δήμους που παράγουν το 64% των παραγόμενων μικτών αποβλήτων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Το αντικείμενο της σύμπραξης αφορά τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία. Το συνολικό κόστος επένδυσης εκτιμάται σε 130 εκ. ευρώ συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ. Διάρκεια λειτουργίας: 24 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 3 έτη.

Έργα αστικού και επαρχιακού Οδοφωτισμού

1. Οδοφωτισμός επαρχιακού δικτύου της Περιφέρειας Ηπείρου. Περιλαμβάνει το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη συντήρηση, τη λειτουργία και τη διαχείριση του περιφερειακού συστήματος οδικού δικτύου και της οδικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων ειδικών συστημάτων ελέγχου και συναφών έργων. Επιπλέον, το προτεινόμενο έργο περιλαμβάνει την επισκευή βλαβών και την επισκευή του δικτύου

ηλεκτρικής ενέργειας στο σύνολό της. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι της τάξης των 6,6 εκ. Διάρκεια λειτουργίας: 14 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.

2. Οδοφωτισμός επαρχιακού δικτύου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Περιλαμβάνει την αντικατάσταση 14.996 φωτιστικών και λαμπτήρων, την εφαρμογή συστημάτων τηλεχειρισμού και τηλεμετρίας, και τη λειτουργία και συντήρηση του δικτύου φωτισμού δρόμου. Επιπλέον, το έργο περιλαμβάνει την επισκευή βλαβών και την επισκευή του δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας στο σύνολό της. Ο προϋπολογισμός του έργου εκτιμάται σε 12,4 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 11 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 1 έτος.
3. Δημοτικός οδοφωτισμός του Δήμου Αθηναίων. Περιλαμβάνει την προσαρμογή/αντικατάσταση 45.666 παλαιών τεχνολογικών φωτιστικών στους κοινόχρηστους χώρους. Ο ιδιώτης θα εφαρμόσει τις απαραίτητες βελτιστοποιήσεις, αναβαθμίσεις, προσαρμογές - επεκτάσεις στο υπάρχον δίκτυο αστικού φωτισμού της πόλης της Αθήνας και θα αναλάβει την λειτουργία και την συντήρηση του. Το συνολικό κόστος του έργου εκτιμάται σε 20,5 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 12 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.

Νέα έργα οδικών υποδομών

1. Αναβάθμιση εθνικής οδού Καλαμάτας - Ριζομύλου - Πύλου – Μεθώνης, συνολικού μήκους 50 χιλιομέτρων. Το εν λόγω έργο αναμένεται να κάνει πιο ασφαλή και σύντομη την πρόσβαση στη Νότια Πελοπόννησο. Το συνολικό κόστος επένδυσης εκτιμάται σε 245,5 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 26 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 4 έτη.
2. Κατασκευή τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), τμήμα Χερσόνησος - Νεάπολη. Προϋπολογισμός έργου 295εκ. ευρώ.. Διάρκεια λειτουργίας: 26 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 4 έτη.

Έργα Τεχνολογίας και ηλεκτρονικής προσβασιμότητας ICT Ultrafast BroadBand (UFBB)

- Ανάπτυξη εκτεταμένου δικτύου οπτικών ινών, όσο το δυνατόν πιο κοντά στον τελικό χρήστη. Αφορά περισσότερους από 2,4 εκ. πολίτες που θα αποκτήσουν τη δυνατότητα σύνδεσης στο διαδίκτυο με ταχύτητα τουλάχιστον 100Mbps (αναβαθμίσεις σε 1 Gbps).

Συνολικός προϋπολογισμός 870 εκ. ευρώ, με αξιοποίηση κοινοτικών και ιδιωτικών πόρων. Αποτελεί ένα έργο σε συνέχεια του ΣΔΙΤ Rural Broadband, έργο που έχει βραβευτεί από την ΕΕ, ως έργο της χρονιάς στα European Broadband Awards 2017. Διάρκεια λειτουργίας: 17 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 3 έτη.

Έργα έρευνας και καινοτομίας (R & D)

1. Κατασκευή κτιρίου εξατομικευμένης ιατρικής σε συνεργασία με την EBRD για παροχή τεχνικής βοήθειας, ενώ δύναται να είναι και χρηματοδότης του έργου. Το συνολικό κόστος του έργου εκτιμάται σε 58,5 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 24 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 3 έτη.
2. Κατασκευή και τεχνική διαχείριση δύο κτιρίων (Κτίριο εκπαίδευσης και πολιτισμού, Νέο Μουσείο και Βιβλιοθήκη) της Ακαδημίας Αθηνών, συνολικής έκτασης 8.000 τετραγωνικών μέτρων. Το συνολικό κόστος του έργου εκτιμάται σε 23,2 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 25 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 2 έτη.
3. Δημιουργία κέντρου καινοτομίας στην Αθήνα, όπου μεγάλες επιχειρήσεις, ακαδημαϊκά ιδρύματα, νεοφυείς επιχειρήσεις (start ups) θα φιλοξενούνται και θα συνεργάζονται ενισχύοντας την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα. Συνολικός προϋπολογισμός έργου 58,5 εκ. ευρώ. Διάρκεια λειτουργίας: 27 έτη. Κατασκευαστική περίοδος: 3 έτη.

5. Μελέτη Περίπτωσης: Σύμβαση ΣΔΙΤ για την υλοποίηση του έργου Εγκατάσταση Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου

5.1 Στοιχεία - Πορεία φακέλου υλοποίησης ΜΕΑ Ηπείρου

Αρχικά η Περιφέρεια Ηπείρου ενεργώντας εκ μέρους των τεσσάρων Φορέων Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων, υπέβαλε στην Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ) του Υπ. Οικονομίας & Ανάπτυξης, πρόταση για την υλοποίηση Έργου που αφορά τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία της Εγκατάστασης Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου με Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Η πρόταση εντάχθηκε στον προβλεπόμενο από το Ν. 3389/2005 Κατάλογο Προτεινομένων Συμπράξεων. Στη συνέχεια υπεβλήθη στη Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ) αίτηση για την υπαγωγή της εν λόγω Σύμπραξης στις διατάξεις του Ν. 3389/2005.

Στη συνέχεια με την από 13/03/2013 Απόφαση της ΔΕΣΔΙΤ, εγκρίθηκε η υπαγωγή της Σύμπραξης στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 με τίτλο «Εγκατάσταση Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου» (η «Σύμπραξη» ή το «Έργο»). Μετά την απόφαση της ένταξης του έργου στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ, ξεκίνησε η διαγωνιστική διαδικασία από την Περιφέρεια Ηπείρου. Ειδικότερα εγκρίθηκε (υπ' αριθμ. 12/367/09-04-2013 Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής Περιφέρειας Ηπείρου) η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος της Α' Φάσης του Διαγωνισμού. Στη συνέχεια προκηρύχθηκε δημόσιος διεθνής Διαγωνισμός με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου και κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά για την ανάδειξη Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης για την υλοποίηση του Έργου.

Η Α' φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2013 (έκδοση της υπ' αριθμ. 29/1234/14-10-2013 απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Ηπείρου), όπου προκρίθηκαν να συμμετάσχουν στην Φάση Β.Ι του Διαγωνισμού οι κάτωθι Υποψήφιοι («Προεπιλεγέντες»):

1. «ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.- ΗΛΕΚΤΩΡ Α.Ε.»
2. «ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε.»
3. «ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ARCHIRODON GROUP N.V. – INTRAKAT – ENVITEC Α.Ε.»
4. «ΤΟΞΟΤΗΣ Α.Ε.»
5. «ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ Α.Ε. – J&P ΑΒΑΞ Α.Ε.»
6. ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΩΝ: «ΕΡΕΤΒΟ Α.Ε. – ΔΟΜΟΣΠΟΡΤ Α.Ε. – ΕΓΝΩΝ Α.Τ.Ε.»

Με το πέρας της Α' φάσης εγκρίθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης της Φάσης Β.Ι του Διαγωνισμού και η αναθέτουσα αρχή, σε εφαρμογή της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, απηύθυνε στους Προεπιλεγέντες πρόσκληση συμμετοχής σε διάλογο επί των τεχνικών, χρηματοοικονομικών και νομικών πτυχών του Έργου (Ανταγωνιστικός διάλογος). Ειδικότερα, ενημερώθηκαν οι «προεπιλεγέντες» για την έναρξη της Φάσης Β.Ι του Διαγωνισμού και κλήθηκαν να παραλάβουν την Πρόσκληση Συμμετοχής σε Διάλογο.

Η Φάση Β.Ι του Διαγωνισμού ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο 2014 (έκδοση της υπ' αριθμ. 1/40/16-1-2014 απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Ηπείρου) με την έγκριση του Πρακτικού πέρατος διαλόγου της Επιτροπής Διενέργειας Διαλόγου. Στη συνέχεια εγκρίθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης της τελικής Β.ΙΙ Φάσης του Διαγωνισμού και η Αναθέτουσα Αρχή, εξέδωσε τη Διακήρυξη της Φάσης Β.ΙΙ του Διαγωνισμού, με σκοπό την επιλογή ΙΦΣ (Ιδιωτικού Φορέα Σύμπραξης) για την υλοποίηση του έργου. Η τελική διακήρυξη της Β.ΙΙ φάσης αποτέλεσε την πρόσκληση για υποβολή δεσμευτικών προσφορών και απευθύνονταν μόνο στα πρόσωπα που είχαν προεπιλεγεί και συμμετείχαν στον Ανταγωνιστικό Διάλογο (Β.Ι φάση) τα οποία και είχαν το αποκλειστικό δικαίωμα να συμμετάσχουν στη Β.ΙΙ Φάση του Διαγωνισμού και να υποβάλουν δεσμευτική προσφορά.

Κριτήριο ανάθεσης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, κριτήριο ανάθεσης της Σύμβασης Σύμπραξης ήταν εκείνο της «πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς», όπως ορίζεται στο άρθρο 10 παρ. 2 του Ν. 3389/2005, στο άρθρο 51 παρ. 1 (α) του ΠΔ 60/2007 (ΦΕΚ Α' 64/2007) και στο άρθρο 53 παρ. 1 (α) της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ.

5.2 Περιγραφή αντικειμένου σύμπραξης

Το αντικείμενο της Σύμπραξης αφορούσε στη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία υποδομών του έργου «Εγκατάσταση Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου» (η «Σύμπραξη» ή το «Έργο») έναντι του συμβατικού ανταλλάγματος, το οποίο συνίστατο σε μηνιαίες πληρωμές διαθεσιμότητας με την επιφύλαξη της Χρηματοδοτικής Συμβολής Περιφέρειας Ηπείρου, σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους της Σύμβασης Σύμπραξης. Σκοπός της Σύμβασης Σύμπραξης αποτέλεσε η παροχή ενός αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης στερεών αποβλήτων για την Περιφέρεια Ηπείρου, το οποίο είναι σε θέση να διαχειρίζεται για μεγάλο χρονικό διάστημα τα Συμβατικά Απόβλητα με τεχνικά και περιβαλλοντικά άρτιο και οικονομικά βιώσιμο τρόπο.

Συγκεκριμένα, ο ΙΦΣ ανέλαβε:

- (α) τη σύνταξη του συνόλου των απαραίτητων μελετών που θα υποβληθούν πριν και κατά την εκτέλεση της Σύμβασης Σύμπραξης, καθώς και το σύνολο των ενεργειών και δράσεων για τη σύνταξη των εγγράφων που απαιτούνται ώστε να διασφαλιστεί η έγκαιρη έκδοση του συνόλου των αδειοδοτήσεων και των εγκρίσεων που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις για την κατασκευή, πλήρη αποπεράτωση, λειτουργία και συντήρηση του Έργου.
- (β) το σύνολο των εργασιών κατασκευής, τη λειτουργία και συντήρηση των υποδομών του Έργου. Η κατασκευή και λειτουργία των υποδομών του Έργου, ως συνολικό αποτέλεσμα, αποδεδειγμένα οφείλει να καλύπτει τους όρους που έχουν τεθεί στις τιθέμενες προδιαγραφές της Σύμβασης Σύμπραξης. Η λειτουργία και συντήρηση του έργου καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης Σύμπραξης συνίσταται, ιδίως, στην καθημερινή λειτουργία του συνόλου των εγκαταστάσεων με ίδια μέσα, τη συνήθη, προληπτική και διορθωτική συντήρηση, τη βαριά συντήρηση και την περιοδική αντικατάσταση/ανανέωση τμημάτων, στοιχείων και εξαρτημάτων του εξοπλισμού (lifecycle cost) του συνόλου των εγκαταστάσεων του Έργου, την καθημερινή διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων και συστημάτων αυτών, ούτως ώστε το Έργο να είναι απολύτως κατάλληλο και διαθέσιμο, σύμφωνα με το Παράρτημα 5Α της Σύμβασης Σύμπραξης.

- (γ) τη χρηματοδότηση του Έργου με ίδια ή/και δανειακά κεφάλαια, με την επιφύλαξη της Χρηματοδοτικής Συμβολής της Περιφέρειας Ηπείρου.
- (δ) την ασφάλιση του Έργου σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Σύμπραξης και το Παράρτημα 9 (Ασφαλίσεις).
- (ε) την εμπορική εκμετάλλευση των παραγόμενων από τη Μονάδα Επεξεργασίας Αποβλήτων Δευτερογενών Προϊόντων (π.χ. ανακυκλώσιμα υλικά, βιοαέριο, ενέργεια, RDF, SRF, κόμποστ κλπ). σύμφωνα με όσα αναφέρονται ειδικότερα στα έγγραφα του διαγωνισμού.

Μια βασική προϋπόθεση/όρος της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος ανέφερε ότι γίνονταν δεκτές δεσμευτικές προσφορές μόνο για το σύνολο του αντικειμένου της Σύμπραξης. Συνεπώς, δεν γίνονταν δεκτές και απορρίπτονταν ως απαράδεκτες δεσμευτικές προσφορές που τυχόν υποβάλλονταν για μέρος του ανωτέρω πολύπλευρου αντικειμένου.

5.3 Συμβατική δομή του έργου

Ο ΙΦΣ μετά την ανακήρυξή του όφειλε να συστήσει Ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΑΕΕΣ) σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 4 του Ν. 3389/2005 και του κ.ν. 2190/1920. Η ΑΕΕΣ από τη σύστασή της υπεισέρχεται αυτοδικαίως στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του ΙΦΣ, όπως αυτά καθορίζονται στα έγγραφα του διαγωνισμού και στη συνέχεια έπεται η υπογραφή της Σύμβασης Σύμπραξης με την Αναθέτουσα Αρχή, με αντικείμενο την εκτέλεση του Έργου. Στην ΑΕΕΣ συμμετέχουν ως Αρχικοί Μέτοχοι όλα τα μέλη του Διαγωνιζόμενου κατά το ποσοστό συμμετοχής τους στον ΙΦΣ, οι οποίοι και αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο σχέδιο Σύμβασης Σύμπραξης.

Η ΑΕΕΣ υπέγραψε (μεταξύ άλλων):

- (α) σύμβαση/συμβάσεις με τον Κατασκευαστή ή/και τον Μελετητή με αντικείμενο τη μελέτη και την κατασκευή του Έργου,
- (β) σύμβαση με το Διαχειριστή με αντικείμενο τη λειτουργία και συντήρηση των υποδομών του Έργου,
- (γ) συμβάσεις χρηματοδότησης με τους χρηματοδότες,

- (δ) συμβάσεις με αντικείμενο την ασφάλιση των κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού,
- (ε) τη Σύμβαση Ανεξάρτητου Ελεγκτή με τον Ανεξάρτητο Ελεγκτή και την Αναθέτουσα Αρχή, που αφορούσε την Περίοδο Εργασιών και Υπηρεσιών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση Σύμπραξης,
- (στ) τις Απευθείας Συμβάσεις I και II, όπως αυτές περιγράφονται στο σχέδιο Σύμβασης Σύμπραξης και
- (ζ) κάθε τυχόν άλλη πρόσθετη σύμβαση που προβλέπεται στη διαγραμματική παρουσίαση των συμβατικών σχέσεων του ΙΦΣ.

5.4 Διάρκεια της Σύμβασης – Προθεσμίες , Χρηματοδότηση

Η συνολική διάρκεια της Σύμβασης Σύμπραξης ορίστηκε σε είκοσι επτά (27) έτη από την υπογραφή της, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την έναρξη ισχύος της Σύμβασης Σύμπραξης, τα σχετικά χρονικά όρια, καθώς και οι συνέπειες της μη πλήρωσης των σχετικών όρων και προϋποθέσεων εντός των καθορισθέντων χρονικών ορίων, περιλαμβάνονταν στη Σύμβαση Σύμπραξης.

Όλες οι Εργασίες όφειλαν να ολοκληρωθούν έγκαιρα και το Έργο όφειλε να παραδοθεί προς λειτουργία έως και την Προγραμματισμένη Ημερομηνία Διαθεσιμότητας Υπηρεσιών, όπως προσδιορίζονταν στη Δεσμευτική Προσφορά του ΙΦΣ. Η Περίοδος Εργασιών, σε καμία περίπτωση, δε μπορούσε να υπερβεί τους είκοσι (20) μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος των εργασιών.

Η Προγραμματισμένη Ημερομηνία Διαθεσιμότητας Υπηρεσιών, αποτελούσε ένα από τα στοιχεία της Δεσμευτικής Προσφοράς των Διαγωνιζομένων, τα οποία αξιολογήθηκαν σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διακήρυξη. Κατά το χρονικό διάστημα παροχής των Υπηρεσιών σύμφωνα με την ΣΣ, η αναθέτουσα αρχή καταβάλλει στην ΑΕΕΣ Μηνιαίες Πληρωμές κατά τα προβλεπόμενα στους όρους και τα παραρτήματα της Σύμβασης Σύμπραξης.

Η χρηματοδότηση του Έργου προέρχονταν κατ' αρχήν από ίδια ή/και δανειακά κεφάλαια που είχε εξασφαλίσει ο ΙΦΣ. Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της διακήρυξης και των

Συμβατικών εγγράφων, ο ΙΦΣ είχε αναλάβει να εξασφαλίσει το σύνολο των απαιτούμενων κεφαλαίων για την κάλυψη των χρηματοδοτικών αναγκών του Έργου μέχρι και την Ημερομηνία Διαθεσιμότητας Υπηρεσιών (ημέρα έναρξης λειτουργίας του έργου).

Το Ελληνικό Δημόσιο (μέσω της αναθέτουσας αρχής - Περιφέρεια Ηπείρου), ως Δικαιούχος, συμμετείχε στη χρηματοδότηση της κατασκευής του Έργου, με την καταβολή ποσού («Χρηματοδοτική Συμβολή Περιφέρειας Ηπείρου») που προερχόταν από πιστώσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος “Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη” του Υπ. Περιβάλλοντος & Ενέργειας (κωδικός πρόσκλησης 4.11, Α.Π.: οικ 107646/Π146/1-8-2013). Ειδικότερα, η Χρηματοδοτική Συμβολή του δημοσίου έφτασε σε ποσοστό 60% του κόστους κατασκευής του Έργου, μη συμπεριλαμβανομένου του αναλογούντος ΦΠΑ, και στο μέγιστο επιλέξιμο ποσό των είκοσι εκατομμυρίων ευρώ (€20.000.000). Ο τρόπος καταβολής της, οι όροι και η διαδικασία χορήγησης προκαταβολής και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με τη Χρηματοδότηση Αναθέτουσας Αρχής ρυθμιζόνταν αναλυτικά στο Σχέδιο της Σύμβασης Σύμπραξης.

Η καταβολή στον ΙΦΣ της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου συνδέθηκε με την προσήκουσα επίτευξη των αντίστοιχων οροσήμων κατά την κατασκευή του έργου. Τα Ορόσημα περιγράφονταν στο υποβληθέν πρόγραμμα κατασκευής που αποτελούσε και μέρος των συμβατικών εγγράφων. Ο ανεξάρτητος ελεγκτής βεβαίωνε για τις πιστοποιήσεις της προσήκουσας επίτευξης των οροσήμων με την έκδοση των αντίστοιχων βεβαιώσεων περάτωσης εργασιών χρηματοδοτικής συμβολής, σε κάθε περίπτωση που το προβλεπόμενο ορόσημο έχει επιτευχθεί.

Τα ορόσημα που προβλέπονταν ήταν τα ακόλουθα:

1. Ολοκλήρωση μελετών και απαιτούμενων αδειών κατασκευής
2. Ολοκλήρωση χωματουργικών εργασιών
3. Ολοκλήρωση κτιριακών έργων
4. Ολοκλήρωση εγκατάστασης βασικού μηχανολογικού εξοπλισμού
5. Ολοκλήρωση εγκατάστασης λοιπού εξοπλισμού και Η/Μ εργασιών
6. Ολοκλήρωση έργων οδοποιίας, λοιπών έργων υποδομής και περιβάλλοντος χώρου.

Από την ημέρα έναρξης της κανονικής λειτουργίας της εγκατάστασης (ημερομηνία διαθεσιμότητας υπηρεσιών) και μέχρι τη λήξη (ή λύση της Σύμβασης Σύμπραξης), ο ΙΦΣ μέσω της ΑΕΕΣ έχει αναλάβει, έναντι των μηνιαίων πληρωμών, την κάλυψη όλων των

λειτουργικών και δανειακών εξόδων, των δαπανών ασφάλισης του Έργου κλπ.

Οι διαγωνιζόμενοι στην προσφορά τους όφειλαν να προσδιορίσουν τη δεσμευτική επένδυση, με την οποία οι αρχικοί μέτοχοι και οι δευτερεύοντες χρηματοδότες αναλάμβαναν να χρηματοδοτήσουν το Έργο και το σχέδιο αρχικής κύριας δεσμευτικής πίστωσης με το οποίο οι κύριοι χρηματοδότες συμφωνούσαν να αναλάβουν να χρηματοδοτήσουν το Έργο.

Ειδικότερα, η δεσμευτική επένδυση συνίστατο αποκλειστικά σε μετοχικό κεφάλαιο και κατά το τυχόν επιπλέον μέρος της, που δεν αποτελούσε μετοχικό κεφάλαιο, σε δευτερεύον χρέος. Ειδικότερα, το σχέδιο της αρχικής κύριας δεσμευτικής πίστωσης συνίστατο αποκλειστικά σε χρηματοδότηση που παρείχαν οι κύριοι χρηματοδότες στον ΙΦΣ στο πλαίσιο της κύριας σύμβασης πίστωσης, και σε χρηματοδότηση που παρείχαν οι κύριοι χρηματοδότες στον ΙΦΣ στο πλαίσιο μιας ή περισσοτέρων δεσμευτικών πιστώσεων σε αναμονή.

Η δεσμευτική επένδυση όφειλε να καταβληθεί στο σύνολό της σύμφωνα με τα οριζόμενα στη δεσμευτική προσφορά του ΙΦΣ και σε κάθε περίπτωση μέχρι και την προγραμματισμένη ημερομηνία διαθεσιμότητας υπηρεσιών. Ρητά δηλώνονταν ότι η Αναθέτουσα Αρχή δε συμμετείχε στη χρηματοδότηση του Έργου, η οποία ήταν αποκλειστικής ευθύνης του ΙΦΣ. Οι οικονομικές υποχρεώσεις της Αναθέτουσας Αρχής, με την επιφύλαξη των όρων της Σύμβασης Σύμπραξης, αφορούν αποκλειστικά στην καταβολή της μηνιαίας πληρωμής.

5.5 Κίνδυνοι έργου, Αντάλλαγμα – Μηχανισμός Πληρωμών, Χρηματοοικονομικό Μοντέλο

Όλα τα ζητήματα κατανομής κινδύνων μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του ΙΦΣ περιγράφονται στη Σύμβαση Σύμπραξης. Μια από τις σημαντικότερες ευθύνες που έχει αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας εκτός της αποκλειστικής χρηματοδότησης του Έργου, είναι η ανάληψη καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Σύμπραξης κάθε κινδύνου που ενδέχεται να προκύψει από μεταβολές επιτοκίων, πληθωρισμού, συναλλαγματικών

ισοτιμιών και κάθε άλλου στοιχείου, το οποίο δύναται να επηρεάσει τη χρηματοοικονομική του κατάσταση.

Οι εγγυήσεις της αναθέτουσας αρχής αφορούν ως προς τις εισκομιζόμενες ποσότητες Απορριμμάτων για τη λειτουργία της εγκατάστασης. Συγκεκριμένα είχε οριστεί και συμφωνηθεί ως Ελάχιστη Εγγυημένη Ποσότητα Συμβατικών Αποβλήτων, ποσότητα ογδόντα χιλιάδων (80.000) τόνων ανά έτος, εκ των οποίων μέχρι οκτώ χιλιάδες τόνοι (8.000 tn) ανά έτος δύναται να είναι προδιαλεγμένα βιοαπόβλητα, ενώ η λοιπή ποσότητα θα είναι σύμμεικτα στερεά απόβλητα.

Κατά την περίοδο υπηρεσιών, η αναθέτουσα αρχή οφείλει να καταβάλλει στον ΙΦΣ μηνιαία πληρωμή, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο σχέδιο Σύμβασης Σύμπραξης. Η μηνιαία πληρωμή για κάθε συμβατικό μήνα της περιόδου υπηρεσιών περιλαμβάνει κατά περίπτωση: τη μηνιαία ενιαία χρέωση, όπως αυτή προκύπτει από την ετήσια ενιαία χρέωση σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη ΣΣ και τις τυχόν απομειώσεις και λοιπές διορθώσεις, και σχετίζονται ενδεικτικά με το βαθμό επίτευξης από την ΑΕΕΣ των συμφωνημένων στόχων απόδοσης της εγκατάστασης, καθώς και τον επιμερισμό Εσόδων από Τρίτους στο πλαίσιο του Έργου.

Οι Διαγωνιζόμενοι κατά την υποβολή της δεσμευτικής τους προσφοράς μεταξύ άλλων οφείλαν να έχουν υποβάλει τα ακόλουθα:

Χρηματοοικονομικό Μοντέλο, που περιλάμβανε αναλυτικά όλες τις χρηματορροές που αφορούσαν το Έργο. Το μοντέλο αναλύονταν σύμφωνα με συγκεκριμένα στοιχεία και οδηγίες που είχαν συμπεριληφθεί στα συμβατικά σχέδια. Επιπλέον συνοδευτικά έγγραφα του χρηματοοικονομικού μοντέλου ήταν τα:

- Εγχειρίδιο λειτουργίας μοντέλου
- Εγχειρίδιο παραδοχών και δεδομένων μοντέλου
- Έντυπο χρηματοοικονομικών και τεχνικών παραδοχών & αποτελεσμάτων, το οποίο περιλαμβάνει: α) τα βασικά αποτελέσματα του χρηματοοικονομικού μοντέλου, και β) τα αποτελέσματά από τη διενέργεια προκαθορισμένων αναλύσεων ευαισθησίας.

Σημειώνεται ότι έπρεπε να υπάρχει σαφής σύνδεση των στοιχείων που θα συμπληρωθούν στα έντυπα χρηματοοικονομικών και τεχνικών παραδοχών & αποτελεσμάτων με το υποβληθέν χρηματοοικονομικό μοντέλο.

Το χρηματοοικονομικό μοντέλο του προσωρινού ΙΦΣ ελέγχθηκε από ανεξάρτητο φορέα

της αποδοχής της Αναθέτουσας Αρχής, κατά τη διάρκεια της περιόδου οριστικοποίησης συμβατικών εγγράφων, το δε κόστος του ελέγχου αυτού βάρυνε τον προσωρινό ΙΦΣ. Η Αναθέτουσα Αρχή δεν είχε καμία ευθύνη για ζημίες που τυχόν προκλήθηκαν από λανθασμένους υπολογισμούς ή σφάλματα που εντοπίστηκαν κατά την ανωτέρω διαδικασία ελέγχου. Η Αναθέτουσα Αρχή μπορούσε να ζητήσει διευκρινίσεις για τα χρηματοοικονομικά μοντέλα και έντυπα χρηματοοικονομικών και τεχνικών παραδοχών & αποτελεσμάτων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ελέγχου, σε περιπτώσεις αντιφάσεων ή ασαφειών.

Επίσης άλλα απαραίτητα στοιχεία που έπρεπε να έχουν υποβληθεί στην Αναθέτουσα Αρχή σε τελικό και συμφωνημένο σχέδιο είναι:

- (α) η Σύμβαση Μελέτης,
- (β) η Σύμβαση Κατασκευής,
- (γ) η Σύμβαση Διαχείρισης,
- (δ) η Σύμβαση Ανεξάρτητου Ελεγκτή (Περίοδος Εργασιών και Υπηρεσιών),
- (ε) οι ασφαλιστικές συμβάσεις καθώς και Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο Περιβαλλοντικής Ευθύνης σύμφωνα με το ΠΔ 148/2009,
- (στ) οι Κύριες Συμβάσεις Χρηματοδότησης,
- (ζ) (τυχόν) Δευτερεύουσες Συμβάσεις Χρηματοδότησης,
- (η) το καταστατικό της ΑΕΕΣ,
- (θ) τυχόν πρόσθετες συμβάσεις που προβλέπονται στη διαγραμματική παρουσίαση των συμβατικών σχέσεων του ΙΦΣ,

5.6 Συμβασιοποίηση και υλοποίηση έργου ΜΕΑ Ηπείρου

Στις 21/7/2017 υπογράφηκε η Σύμβαση Σύμπραξης μεταξύ της Περιφέρειας Ηπείρου (Αναθέτουσα αρχή) και της Αειφορικής Ηπείρου ΜΑΕΕΣ (θυγατρική εταιρεία ειδικού σκοπού που ανήκει 100% στην ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ που ανακηρύχθηκε ως ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης από τον διενεργούμενο διεθνή διαγωνισμό)

Ταυτότητα του έργου:

Αναθέτουσα αρχή: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΠΕΙΡΟΥ

Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης: ΑΕΙΦΟΡΙΚΗ ΗΠΕΙΡΟΥ ΜΑΕΕΣ – εταιρεία μέλος του Ομίλου ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ

Αντικείμενο Σύμβασης: Η σύμβαση προβλέπει την κατασκευή μιας μονάδας διαχείρισης απορριμμάτων (ΜΕΑ) δυναμικότητας 105.000 τόνων ετησίως. Η ΜΕΑ οφείλει να επεξεργάζεται τα απορρίμματα από όλη την Περιφέρεια Ηπείρου, που αφορά συνολικά 370.000 κατοίκους από 18 Δήμους. Η Αειφορική Ηπείρου ΜΑΕΕΣ έχει αναλάβει τη μελέτη, αδειοδότηση, χρηματοδότηση, κατασκευή, ασφάλιση, λειτουργία και συντήρηση του έργου.

Διάρκεια Σύμβασης: Η διάρκεια της σύμβασης έχει οριστεί σε 27 έτη στα οποία περιλαμβάνεται και ο χρόνος κατασκευής του συνόλου των έργων (25,5 έτη λειτουργίας και 18 μήνες κατασκευής).

Ύψος επένδυσης: Η επένδυση έχει ανέλθει στο ύψος των 52,4 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 20 εκ. ευρώ αποτέλεσαν συνεισφορά του Δημοσίου.

Θέσεις εργασίας: Δημιουργήθηκαν 200 θέσεις εργασίας κατά την περίοδο κατασκευής και 90 θέσεις εργασίας κατά την 25ετή λειτουργία και μεγάλο αριθμό παράλληλων θέσεων εργασίας (μεταφορές, εμπορία και διαχείριση ανακυκλώσιμων υλικών κ.λπ.).

Κόστος επεξεργασίας ανά τόνο απορριμμάτων: Για την κλίμακα 0 – 80.000tn εισκομιζόμενων απορριμμάτων το κόστος εισόδου (gate fee) ανέρχεται σε 42,72€/tn, ενώ για την κλίμακα 80.000 – 105.000 tn απορριμμάτων ανέρχεται σε 29,97 €/tn. Το μεσοσταθμικό κόστος για τα εισερχόμενα απόβλητα ανέρχεται σε 39,68 €/tn.

Τρόπος Επεξεργασίας: η Μονάδα περιλαμβάνει μια μονάδα Μηχανικής και Βιολογικής Επεξεργασίας (ΜΒΤ), καθώς και αναερόβια χώνευση για παραγωγή βιοαερίου για ηλεκτρική ενέργεια 1,5MW.

Οικονομικά στοιχεία:

Το έργο κινητοποιεί συνολικά κεφάλαια ύψους 52,4 εκατ. ευρώ.

- 20 εκατ. ευρώ ήταν η Εθνική Συμμετοχή (ΥΜΕΠΕΡΑΑ, ΕΣΠΑ 2014-20) - το ποσό της Εθνικής (δημόσιας συνδρομής) καταβάλλονταν τμηματικά βάση των ολοκληρωμένων οροσήμενων που πιστοποιούσε ο Ανεξάρτητος Ελεγκτής.
- Ιδιωτικά κεφάλαια (7 εκατ. Euros) και Δανεισμός (25,4 εκατ. Euros)

Έσοδα: Τα έσοδα της δραστηριότητας προέρχονται από:

- τα τέλη εισόδου που πληρώνουν οι Δήμοι ανάλογα με την εισκομιζόμενη ποσότητα απορριμμάτων στη Μονάδα,
- πωλήσεις ανακυκλώσιμων υλικών από τα σύμμεικτα απορρίμματα που διαχειρίζεται η εγκατάσταση,
- ηλεκτρική ενέργεια από την καύση του παραγόμενου βιοαερίου που παράγεται στην εγκατάσταση από την αναερόβια επεξεργασία των απορριμμάτων.

Οι σημαντικότερες δεσμεύσεις της ιδιωτικής εταιρείας σύμφωνα και με τη σύμβαση σύμπραξης αφορούν:

A) Κατά το στάδιο υλοποίησης και λειτουργίας του έργου:

- Να έχει εξασφαλίσει τα απαιτούμενα κεφάλαια για την κατασκευή και λειτουργία του έργου
- Να έχει συστήσει την Ανώνυμη εταιρεία Ειδικού σκοπού (ΑΕΕΣ) με έδρα πάντοτε την Ελλάδα
- Να έχει εκπονήσει τις οριστικές μελέτες και να λάβει τις απαιτούμενες εγκρίσεις και αδειοδοτήσεις και να κατασκευάσει το έργο εντός των 18 μηνών.
- Δεν θα παραχωρεί, εκμισθώνει, μεταβιβάζει ή συνάπτει δάνεια χωρίς την έγγραφη συναίνεση της Αναθέτουσας αρχής.
- Είναι αποκλειστικά υπεύθυνη για την ικανοποίηση των στόχων της Σύμβασης αναφορικά με τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά επεξεργασίας
- Κατάθεση εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης 1,5 εκατ. Ευρώ, εγγυητική καλής λειτουργίας 1 εκατ. ευρώ.
- Ευθύνη τήρησης της ισχύουσας νομοθεσίας, συνδρομή ανεξάρτητου Ελεγκτή
- Διασφάλιση ποιότητας Υπηρεσιών Συντήρησης της ΜΕΑ, χρονοδιάγραμμα αντικαταστάσεων Κύκλου Ζωής
- Ασφάλιση του έργου (τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία)
- Σε περίπτωση επωφελούς αναχρηματοδότησης δανείων θα υπάρχει όφελος και για την Αναθέτουσα αρχή.
- Μη προβλεπόμενα από τη Σύμβαση Έσοδα από τρίτους - το ποσό θα μοιράζεται εξίσου σε ΙΦΣ και Αναθέτουσα.
- Διασφάλιση ποιότητας Υπηρεσιών Συντήρησης της ΜΕΑ, χρονοδιάγραμμα αντικαταστάσεων Κύκλου Ζωής εξοπλισμού.
- Ασφάλιση του έργου (κατασκευή και λειτουργία).

- Ετήσιες απομειώσεις μη επίτευξης στόχων για ανακύκλωση, υπολλειματικότητα, εκτροπής ΒΑΑ.
- Μηνιαίες αναφορές για Υπηρεσίες, Λειτουργία, στοιχείων Αποβλήτων, παρακολούθησης απόδοσης και μη αποδοχής.

Β) 15% από το κόστος κατασκευής (5,5 εκατ. Euro) οφείλουν να επανεπενδυθούν στην ΜΕΑ κατά τη διάρκεια λειτουργίας της για:

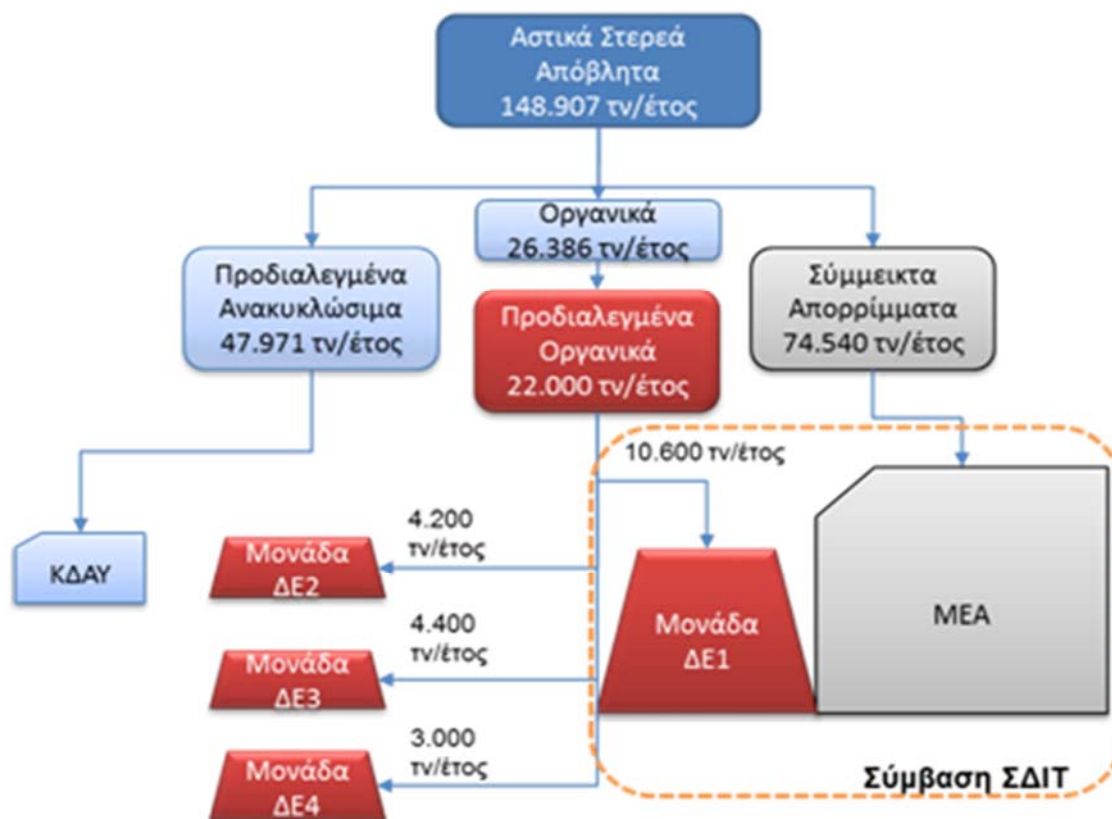
- Εξοπλισμό, εγκαταστάσεις και υποδομές (ανακατασκευή ή αντικατάσταση)
- Μελλοντικές δεσμεύσεις για την επεξεργασία αποβλήτων (αλλαγή στόχων)

Γ) Μετά το τέλος των 27 ετών παραχώρησης οι εγκαταστάσεις οφείλουν να επιστραφούν χωρίς αντίτιμο στην Αναθέτουσα σε πλήρη λειτουργία για τουλάχιστον 5 έτη επιπλέον.

Δ) Δεσμευτικοί ετήσιοι στόχοι της μονάδας περιγράφονται αναλυτικότερα στον παρακάτω πίνακα 5.1 και στο διάγραμμα 5.1 :

Στόχοι ΠΕΣΔΑ	Δεσμεύσεις επεξεργασίας της Μονάδας (WTP)	Συνεισφορά στους στόχους του ΠΕΣΔΑ - (% συνεισφορά στους στόχους του 2020)
Απομάκρυνση βιοαποδομήσιμου κλάσματος από την Ταφή	65% του εισερχόμενου	<ul style="list-style-type: none"> • 55% συνεισφορά (στόχος ΠΕΣΔΑ) • 85% συνεισφορά (σύμφωνα με στόχους της EU Landfill Directive for 2020)
Υπολειμματικότητα μετά την επεξεργασία	Max. 39% της εισερχόμενης ποσότητας	<ul style="list-style-type: none"> • 73% συνεισφορά σύμφωνα με τους στόχους του ΠΕΣΔΑ
Ανάκτηση ανακυκλώσιμων υλικών	Min. 35% της εισερχόμενης ποσότητας	<ul style="list-style-type: none"> • 50% συνεισφορά (στόχος ΠΕΣΔΑ) • 70% συνεισφορά EU Directive for 2020

Πίνακας 5.1: Δεσμευτικοί στόχοι, Πηγή: www.suep.gr



Εικ. 5.1: Διαγραμματική απεικόνιση των προγραμματιζόμενων έργων διαχείρισης απορριμμάτων για στην Περιφέρεια Ηπείρου

Σημαντικές Υποχρεώσεις Αναθέτουσας (Περιφέρειας Ηπείρου)

- Όφειλε να παραδώσει το χώρο για την εκτέλεση του έργου
- Παρείχε τη χρηματοδοτική της συμβολή σύμφωνα με τις πιστοποιημένες εργασίες (πιστοποιημένα ορόσημα κατασκευής).
- Να εξασφαλίζει την ελάχιστη ετήσια Εγγυημένη Ποσότητα αποβλήτων - 80.000 τόνοι Συμβατικά Απόβλητα, εκ των οποίων 8000 tn προδιαλεγμένα οργανικά
- Να μεριμνά για τη διάθεση του υπολείμματος
- Να επιβάλλει ρήτρες σε περίπτωση μη επίτευξης στόχων ή όρων της σύμβασης
- Έγκαιρη καταβολή μηνιαίας πληρωμής
- Να έχει μεριμνήσει έγκαιρα για τον έλεγχο των οριστικών μελετών εφαρμογής: αρχιτεκτονική, στατική, ηλεκτρομηχανολογική, ειδικές μελέτες (ισοζύγια μάζας, οδοποιίας, πρόγραμμα λειτουργίας, παρακολούθησης & ελέγχου)



Φωτο 1: Κατασκευή Αναερόβιας χώνευσης για παραγωγή βιοαερίου 2018



Φωτο 2: Εγκατάσταση σε λειτουργία



Φωτο 3: Είσοδος απορριμματοφόρων στη ΜΕΑ



Φωτο 4: Πανοραμική φωτογραφία εγκατάστασης ΜΕΑ Ηπείρου

5.7 Λειτουργία της ΜΕΑ και πορεία εταιρείας 2018 - 2021

Η εμπορική λειτουργία της Μονάδας Επεξεργασίας Απορριμμάτων Ηπείρου (ΜΕΑ Ηπείρου) ξεκίνησε το Μάρτιο 2019 μετά τη λήψη του πιστοποιητικού ολοκλήρωσης από τον ανεξάρτητο ελεγκτή. Έως το τέλος του 2021 τα στοιχεία – ποσότητες των αστικών στερεών απορριμμάτων της Περιφέρειας Ηπείρου που επεξεργάστηκαν στη ΜΕΑ παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα:

	Εισερχόμενη ποσότητα απορριμμάτων	Παραγόμενα ανακυκλώσιμα υλικά	Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας (MWh)	Παραγωγή εδαφοβελτιωτικού	Υπόλειμμα προς ταφή
2019	50.185,41	19.547,52	479,625	1.881,01	19.070,57
2020	73.654,94	27.879,92	7.990,11	5.299,45	28.625,28
2021	81.668,52	36.751,19	9.171,353	9.574,62	31.406,09
Σύνολο	205.508,87	84.178,63	17.641,088	11.455,63	79.101,94

Επιμέρους επιτεύξιμοι στόχοι της ΜΕΑ ανά έτος λειτουργίας

	Ποσοστό ανάκτησης ανακυκλώσιμων υλικών	Ποσοστό εκτροπής ΒΑΑ (βιοαποδομήσιμων αποβλήτων) από την ταφή	Συμβατικός Στόχος	Ποσοστό υπολείμματος προς υγιειν. ταφή	Συμβατικός Στόχος
2019	36,94%	79,76%	65%	38,00%	39%
2020	46,27%	80,98%		38,86%	
2021	49,77%	82,86%		38,46%	

Πίνακας 5.2: Ποσοτικά στοιχεία επεξεργασμένων ποσοτήτων

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της εταιρείας (www.suep.gr), ο κλάδος των ΣΔΙΤ και οι επιχειρηματικές δραστηριότητες που συνδέονται με την ενίσχυση της πράσινης οικονομίας και την προστασία του περιβάλλοντος, συμβάλλουν αποτελεσματικά στην αειφόρο ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, ενισχύουν σημαντικά το επενδυτικό ενδιαφέρον και διευρύνουν τις προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξής τους σε βάθος χρόνου. Το πλαίσιο αυτό δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για την συνέχιση της πορείας της εταιρείας και με γνώμονα την πεποίθηση ότι ο κλάδος των ΣΔΙΤ θα συνεχίσει να αποτελεί κορυφαία επενδυτική επιλογή τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, η εταιρεία ΑΕΙΦΟΡΙΚΗ ΗΠΕΙΡΟΥ ΜΑΕΕΣ ξεκίνησε την εφαρμογή του επιχειρηματικού της σχεδιασμού με την σύστασή της την 02/05/2017 με την υπ. άρ.4.160 πράξη σύστασης.

Αποκλειστικός σκοπός αποτελεί η υλοποίηση του ανατεθέντος από την Περιφέρεια Ηπείρου έργου της εγκατάστασης επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Σύμπραξης που υπογράφηκε νόμιμα την 21/07/2017, μεταξύ της Περιφέρειας Ηπείρου (Αναθέτουσας Αρχής), της εταιρείας και του ιδρυτή αυτής ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ. Η κατασκευή των εγκαταστάσεων ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2017 και ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2018. Στις 20/3/2019 επετεύχθη η επιτυχής ολοκλήρωση της Δοκιμαστικής λειτουργίας της ΜΕΑ. Η δυναμικότητα επεξεργασίας της μονάδας ανέρχεται σήμερα σε 105 χιλ. τόνους ετησίως και εξετάζεται η δυνατότητα αύξησης σε 125 χιλ. τόνους.

Όπως παρουσιάζονται και στις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της αναδόχου εταιρείας (Παράρτημα), για το 2018 ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ανήλθε σε 31.494 χιλ. ευρώ, έναντι 5.960 χιλ. ευρώ το 2017, ενώ το 2019 ήταν 2,1 εκατ. ευρώ και το 2020

3,25 εκατ. ευρώ. Οι ζημιές προ φόρων διαμορφώθηκαν σε 2.387 χιλ. ευρώ, έναντι ζημιών προ φόρων 233 χιλ. ευρώ το 2017, ενώ οι καθαρές ζημιές μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε 2.389 χιλ. ευρώ, έναντι 165 χιλ. ευρώ το 2017. Η χρηματοοικονομική θέση της εταιρείας παραμένει σταθερά ικανοποιητική, καθώς τα ταμειακά διαθέσιμα διαμορφώθηκαν σε 823 χιλ. ευρώ, ενώ οι δανειακές υποχρεώσεις ανήλθαν σε 26.823 χιλ. ευρώ.

Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα χρήσεων από τη λειτουργία της εγκατάστασης και σύμφωνα με τις προβλέψεις και τα δημοσιευμένα οικονομικά στοιχεία της αναδόχου εταιρείας – Αειφορική Ηπείρου ΜΑΕΕΣ, εκτιμάται από την Εταιρεία ότι διαθέτει επαρκείς πόρους που διασφαλίζουν την ομαλή συνέχιση της λειτουργίας της ως “Βιώσιμη Οικονομική Μονάδα” (Going Concern) στο προβλέψιμο μέλλον (www.suer.gr).

Το 2020 ήταν ο πρώτος χρόνος πλήρους λειτουργίας της ΜΕΑ Ηπείρου, και καθώς τα αρνητικά κεφάλαια της εταιρείας βαίνουν μειούμενα, η διοίκηση αξιολογεί, βάσει και του επιχειρηματικού μοντέλου της, ότι η Εταιρεία θα είναι ικανή να υπερκαλύψει τα αρνητικά ίδια κεφάλαια της και να συνεχίσει με στόχο τη βιωσιμότητα της. Σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία που παρατίθενται στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας, τα χρηματικά διαθέσιμα της εταιρείας είναι αυξανόμενα και ο δανεισμός της αποπληρώνεται κανονικά.

Η Εταιρεία έχει την υποχρέωση της τήρησης συγκεκριμένων χρηματοοικονομικών δεικτών που αφορούν τα ομολογιακά δάνεια, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των δανειακών της συμβάσεων. Τα αποτελέσματα από τον κύκλο εργασιών καθώς και του κόστους πωλήσεων και εξόδων διοίκησης δείχνουν συνεχή βελτίωση των οικονομικών στοιχείων.

Η Εταιρεία χρησιμοποιεί διάφορα χρηματοοικονομικά μέσα ή εφαρμόζει εξειδικευμένες στρατηγικές, προκειμένου να περιορίσει την έκθεσή της σε μεταβολές στις αξίες των επενδύσεων, οι οποίες μπορεί να προκύψουν από διακυμάνσεις της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων αλλαγών στα επικρατούντα επιτόκια και στις συναλλαγματικές ισοτιμίες (www.suer.gr).

Σχετικά με τη διαχείριση του κεφαλαίου, οι στόχοι της εταιρείας είναι:

- να εξασφαλίσει την ικανότητα να συνεχίσει τη δραστηριότητα της (going-concern),
- να εξασφαλίσει μια ικανοποιητική απόδοση στους μετόχους, τιμολογώντας προϊόντα και υπηρεσίες αναλογικά με το επίπεδο κινδύνου

- να εκπληρώσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις αναφορικά με ορισμένες δανειακές συμβάσεις

Ο καθορισμός του ύψους του κεφαλαίου καθορίζεται από την εταιρεία αναλογικά με τον κίνδυνο των δραστηριοτήτων, παρακολουθεί τις εξελίξεις στο οικονομικό περιβάλλον και την επίδρασή τους στα χαρακτηριστικά κινδύνου, και διαχειρίζεται την κεφαλαιακή δομή (σχέση δανεισμού προς κεφάλαια) με την προσαρμογή του ύψους και της διάρκειας του δανεισμού, την έκδοση νέων μετοχών ή την επιστροφή κεφαλαίου στους μετόχους, την προσαρμογή του ύψους του μερίσματος ή και την πώληση μεμονωμένων ή ομάδων περιουσιακών στοιχείων.

Η Εταιρία χρηματοδοτεί την λειτουργία της Μονάδας Επεξεργασίας Αποβλήτων μέσω ενός μείγματος ιδίων κεφαλαίων, τραπεζικού δανεισμού και χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου. Για το σκοπό αυτό η Εταιρία παρακολουθεί τον δείκτη Δανειακές Υποχρεώσεις προς Σύνολο Απασχολούμενων Κεφαλαίων.

Ως Δανειακές Υποχρεώσεις ορίζεται το σύνολο των Μακροπρόθεσμων Δανείων και των Μακροπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων πληρωτέων την επόμενη χρήση. Ως Σύνολο Απασχολούμενων Κεφαλαίων ορίζεται το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων, των δανειακών υποχρεώσεων και των υποχρεώσεων από μισθώσεις, μειωμένο κατά το ποσό των χρηματικών διαθεσίμων που δεν υπόκεινται σε οποιοδήποτε περιορισμό χρήσης ή δέσμευση, πέραν των δεσμεύσεων που συνδέονται με τον δανεισμό.

Δεδομένα λειτουργίας και εσόδων της ΜΕΑ Ηπείρου για το 2021

- Οι επεξεργάσιμες ποσότητες Αστικών Στερεών Απορριμμάτων του έτος 2021 (81.668 τόνοι) ήταν περισσότερες από το 2020 (73.654 τόνοι)
- Η επίτευξη των παρεχόμενων υπηρεσιών ήταν σύμφωνη και εντός των προκαθορισμένων στόχων της σύμβασης σύμπραξης
- Το σύνολο των εσόδων από την διάθεση των ανακυκλώσιμων υλικών για την περίοδο πληρωμής 2021 ανέρχονταν στο ποσό των 1.437.083.93€, ενώ στην αντίστοιχη περίοδο του 2020 έφτασε τα 531.094 €.
- Η καταγεγραμμένη από τον διαχειριστή παραγόμενη ενέργεια για το Συμβατικό Έτος 2021 ανήλθε στις 9.171,353 MWh και το αντίστοιχο έσοδο στα 1.144.945,33 €. Ενώ για το 2020 η καταγεγραμμένη από τον διαχειριστή παραγόμενη ενέργεια

για το Συμβατικό Έτος 2020 ανήλθε στις 7.990,11 MWh και το αντίστοιχο έσοδο στα 1.018.960,90 €.

- Η πρόβλεψη για το 2022 είναι ότι η ΜΕΑ θα επεξεργαστεί ποσότητα απορριμμάτων ίση με το maximum της δυναμικότητας της, δηλαδή 105.000 τόνοι, γεγονός που θα ενισχύει τα έσοδα της τόσο από τις εισφορές των Δήμων, όσο και από τις πωλήσεις δευτερογενών υλικών (ανακυκλωσίμων) και παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας.

Σύμφωνα με τα παραπάνω εκτιμάται ότι το εγχείρημα της υλοποίησης ΣΔΙΤ για την υλοποίηση και λειτουργία της Μονάδα Επεξεργασίας Αποβλήτων Ηπείρου (ΜΕΑ Ηπείρου) κρίνεται επιτυχημένο, ικανοποιώντας μέχρι σήμερα όλες τις προδιαγραφές και τα συμβατικά στοιχεία που συμφωνήθηκαν μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παρουσιάζονται οι μέχρι σήμερα δημοσιευμένες αναλυτικές καταστάσεις οικονομικής θέσης της εταιρίας ΛΕΙΦΟΡΙΚΗ ΗΠΕΙΡΟΥ Μ.Α.Ε.Ε.Σ. (Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού) για τα έτη 2018, 2019 και 2020.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ	2020	2019	2018
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό			
Ασώματα πάγια στοιχεία	1739	1812	1.818
Ενσώματα πάγια στοιχεία	6	9	10
Δικαιώματα χρήσης περιουσιακών στοιχείων	27	35	-
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	100	100	1
Χρηματοοικονομικά Στοιχεία Ενεργητικού – Παραχωρήσεις	15.217	15.566	16.061
Αναβαλλόμενες Φορολογικές απαιτήσεις	684	802	714
Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	17.773	18.324	18.604
Κυκλοφορούν Ενεργητικό			
Εμπορικές απαιτήσεις	2.178	2.069	242
Απαιτήσεις από συμβάσεις με πελάτες	110	472	-
Προκαταβολές και λοιπές απαιτήσεις	393	49	7.106
Απαιτήσεις από φόρο εισοδήματος	411	241	-
Χρηματικά διαθέσιμα	4.947	2.363	823
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	8.039	5.194	8.171
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	25.812	23.518	26.775
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της μητρικής			
Μετοχικό κεφάλαιο	100	100	100
Διαφορά υπέρ το άρτιο	800	800	800
Αποθεματικά	(709)	(773)	(486)
Υπόλοιπο κερδών εις νέο	(1.849)	(2.181)	(2.069)
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	(1.658)	(2.054)	(1.655)
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Μακροπρόθεσμα δάνεια	21.272	21.497	26.823
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	20	28	-
Υποχρεώσεις από παράγωγα	782	784	648
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	22.074	22.309	27.472
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Προμηθευτές	3.891	2.143	795
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες την επόμενη χρήση	482	578	6
Υποχρεώσεις από μισθώσεις	9	8	-
Υποχρεώσεις από παράγωγα	153	232	-
Υποχρεώσεις από συμβάσεις με πελάτες	674	10	-
Δεδουλευμένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	187	292	157
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	5.396	3.263	958
Σύνολο υποχρεώσεων	27.470	25.572	28.430
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	25.812	23.518	26.775
Συνεχιζόμενες δραστηριότητες			
Κύκλος εργασιών	3.249	2.113	31.494
Κόστος πωλήσεων	(2.806)	(2.078)	(31.286)
Μικτό κέρδος	443	35	208

Έξοδα διοίκησης και διάθεσης		(85)	(118)	(136)
Λοιπά έσοδα/έξοδα		41	189	(134)
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης		399	106	(77)
Χρηματοοικονομικά έσοδα		1.353	1.366	464
Χρηματοοικονομικά έξοδα		(1.320)	(1.591)	(2.774)
Κέρδη/(ζημιές) προ φόρου εισοδήματος		432	(118)	(2.387)
Φόρος εισοδήματος		(99)	6	484
Καθαρά κέρδη/(ζημιές) χρήσης		333	(112)	(1.903)
Λοιπά συνολικά εισοδήματα				
Στοιχεία που ανακατατάσσονται μεταγενέστερα στα αποτελέσματα				
Αντιστάθμιση κινδύνου ταμειακών ροών		81	(368)	(648)
Φόρος εισοδήματος που αναλογεί		(19)	82	162
Σύνολο στοιχείων που ανακατατάσσονται μεταγενέστερα στα αποτελέσματα		62	(286)	(486)
Στοιχεία που δεν ανακατατάσσονται μεταγενέστερα στα αποτελέσματα				
Αναλογιστικά κέρδη από προγράμματα καθορισμένων παροχών		1	-	
Σύνολο στοιχείων που δεν ανακατατάσσονται μεταγενέστερα στα αποτελέσματα		1	-	
Λοιπά συνολικά εισοδήματα/(ζημιές) χρήσης (μετά από φόρους)		63	(286)	(486)
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα/(ζημιές) χρήσης		396	(398)	(2.389)

Πίνακας Α1: Καταστάσεις οικονομικής θέσης 2018-2020

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

Οι ταμειακές ροές χρήσεων παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες				
Κέρδη/(ζημιές) προ φόρου εισοδήματος		432	(118)	(2.387)
Αναπροσαρμογές για τη συμφωνία των καθαρών ροών από λειτουργικές δραστηριότητες				
Αποσβέσεις ασώματων, ενσώματων παγίων στοιχείων και δικαιώματος χρήσης περιουσιακών στοιχείων		84	17	1
Απομειώσεις		(41)	(88)	133
Προβλέψεις		1	2	1
Τόκοι και συναφή έσοδα		(1.353)	(1.366)	(464)
Τόκοι και λοιπά χρηματοοικονομικά έξοδα		1.320	1.591	2.774
Λειτουργικό κέρδος προ μεταβολών του κεφαλαίου κίνησης		443	37	58
(Αύξηση)/Μείωση σε:				
Εμπορικές απαιτήσεις από συμβάσεις με πελάτες		256	(2.295)	(249)
Προκαταβολές και λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις		(344)	7.057	3.946
Αύξηση/(Μείωση) σε:				
Προμηθευτές και υποχρεώσεις από συμβάσεις με πελάτες		2.413	1.357	(4.174)
Δεδουλευμένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις		(104)	133	(4)
Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις και υποχρεώσεις		1.717	1.839	(15.760)
Πληρωμές φόρου εισοδήματος		(170)	(241)	-
Καθαρές ταμειακές εισροές από λειτουργικές		4.211	7.887	(16.184)

δραστηριότητες				
Ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες				
(Αγορές)/πωλήσεις ενσώματων και ασώματων παγίων στοιχείων		(1)	1	(1827)
Τόκοι και συναφή έσοδα εισπραχθέντα		24	6	-
Καθαρές ταμειακές εισροές από επενδυτικές δραστηριότητες		23	7	(1.827)
Ταμειακές ροές από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες				
Εισπράξεις για μακροπρόθεσμα δάνεια		-	2.743	34.863
Πληρωμές για μακροπρόθεσμα δάνεια		(578)	(7.873)	(15.224)
Πληρωμές για υποχρεώσεις από μισθώσεις		(10)	(10)	-
Τόκοι πληρωθέντες		(1.062)	(1.214)	(1.809)
Καθαρές ταμειακές εκροές από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες		(1.650)	(6.354)	17.830
Καθαρή αύξηση χρηματικών διαθεσίμων		2.584	1.540	(181)
Χρηματικά διαθέσιμα στην αρχή της χρήσης		2.363	823	1.004
Χρηματικά διαθέσιμα στο τέλος της χρήσης		4.947	2.363	823

Πίνακας Α2: Ταμειακές ροές χρήσεων

Κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων Χρήσης 2018

	Μετοχικό κεφάλαιο	Διαφορά υπέρ το άρτιο	Αποθεματικά	Υπόλοιπο κερδών εις νέο	Καταθέσεις μετόχων	Σύνολο
1^η Ιανουαρίου 2018	100	800	-	(166)	-	734
Καθαρές ζημιές περιόδου	-	-	-	(1903)	-	(1903)
Λοιπά συνολικά εισοδήματα	-	-	-	-	-	-
Αντιστάθμιση κινδύνου ταμειακών ροών	-	-	(486)	-	-	(486)
Λοιπές συνολικές ζημιές περιόδου (μετά από φόρους)	-	-	(486)	-	-	(486)
Συγκεντρωτικές συνολικές ζημιές περιόδου	-	-	(486)	(1903)	-	(2389)
31^{ης} Δεκεμβρίου 2018	100	800	(486)	(2069)	-	(1,655)

Πίνακας Α3: Μεταβολές ιδίων κεφαλαίων χρήσης 2018 Ταμειακές ροές χρήσεων

Κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων Χρήσης 2019

	Μετοχικό κεφάλαιο	Διαφορά υπέρ το άρτιο	Αποθεματικά	Υπόλοιπο κερδών εις νέο	Καταθέσεις μετόχων	Σύνολο
1^η Ιανουαρίου 2019	100	800	(486)	(2069)	-	(1655)
Καθαρές ζημιές περιόδου	-	-	-	(112)	-	(112)
Λοιπά συνολικά εισοδήματα	-	-	(286)	-	-	(286)
Αντιστάθμιση κινδύνου ταμειακών ροών	-	-	(286)	-	-	(286)

Λοιπές συνολικές ζημιές περιόδου (μετά από φόρους)	-	-	(286)	(112)	-	(286)
Συγκεντρωτικές συνολικές ζημιές περιόδου	-	-	(286)		-	(399)
31^{ης} Δεκεμβρίου 2019	100	800	(773)		-	(2,054)

Πίνακας Α4: Μεταβολές ιδίων κεφαλαίων χρήσης 2019 Ταμειακές ροές χρήσεων

Κατάσταση μεταβολών ιδίων κεφαλαίων Χρήσης 2020

	Μετοχικό κεφάλαιο	Διαφορά υπέρ το άρτιο	Αποθεματικά	Υπόλοιπο κερδών εις νέο	Καταθέσεις μετόχων	Σύνολο
1^η Ιανουαρίου 2020	100	800	(772)	(2182)	-	(2054)
Καθαρά κέρδη περιόδου	-	-	-	333	-	333
Λοιπά συνολικά εισοδήματα	-	-	62	-	-	62
Αντιστάθμιση κινδύνου ταμειακών ροών	-	-	-	-	-	-
Αναλογιστικά κέρδη από προγράμματα καθορισμένων παροχών	-	-	1			1
Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου (μετά από φόρους)	-	-	63	-	-	63
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου	-	-	63	333	-	396
31^{ης} Δεκεμβρίου 2020	100	800	(709)	(1849)	-	(1658)

Πίνακας Α5: Μεταβολές ιδίων κεφαλαίων χρήσης 2020 - Ταμειακές ροές χρήσεων

Τα χρηματικά διαθέσιμα την 31η Δεκεμβρίου 2020 και 2019 της Εταιρείας σύμφωνα με τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις, αναλύονται ως εξής:

	31.12.2020	31.12.2019
Καταθέσεις όψεως	4.947	2.363
Σύνολο	4.947	2.363

Πίνακας Α6: Χρηματικά διαθέσιμα

Δανεισμός

Τα μακροπρόθεσμα δάνεια στις συνημμένες οικονομικές καταστάσεις καλύπτουν αποκλειστικά τις ανάγκες λειτουργίας της Μονάδας Επεξεργασίας Αποβλήτων της Εταιρείας και αναλύονται ως εξής:

	31.12.2020	31.12.2019
Μακροπρόθεσμα δάνεια	21.754	22.075
Μείον: βραχυπρόθεσμο μέρος	(482)	(578)
Μακροπρόθεσμο μέρος	21.272	21.497

Πίνακας Α7: Εξέλιξη δανεισμού

	31.12.2020	31.12.2019
Μακροπρόθεσμα δάνεια	21.497	26.823
Υπόλοιπο έναρξης	-	2.743
Νέος δανεισμός	-	(7.744)
Αποπληρωμή δανείων	(21)	74
Κεφαλαιοποίηση τόκων	(204)	(400)
Μεταφορά μεταξύ μακροπρόθεσμου και βραχυπρόθεσμου μέρους υποχρεώσεων	21.272	21.497
Υπόλοιπο λήξης		
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες την επόμενη χρήση		
Υπόλοιπο έναρξης	578	6
Αποπληρωμή δανείων	(578)	(129)
Κεφαλαιοποίηση τόκων	278	302
Μεταφορά μεταξύ μακροπρόθεσμου και βραχυπρόθεσμου μέρους υποχρεώσεων	204	400
Υπόλοιπο λήξης	482	578

Πίνακας Α8: ανάλυση δανειακών υποχρεώσεων

Δεδουλευμένες και λοιπές Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

	31.12.2020	31.12.2019
Δεδουλευμένες και λοιπές βραχυπρόθεσμες χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις		
Οφειλόμενες αμοιβές προσωπικού	1	1
Δεδουλευμένα έξοδα	86	178
Σύνολο	87	179
Λοιπές βραχυπρόθεσμες μη χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις		
Υποχρεώσεις από φόρους – τέλη πλην φόρου εισοδήματος	99	112
Ασφαλιστικοί οργανισμοί	1	1
Σύνολο	100	113

Πίνακας Α9: Δανειακές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Κύκλος Εργασιών

Ο ετήσιος κύκλος εργασιών παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

	31.12.2020	31.12.2019
Έσοδα από πωλήσεις προϊόντων και εμπορευμάτων	1549	547
Έσοδα από κατασκευαστικές υπηρεσίες	-	-
Έσοδα από πωλήσεις υπηρεσιών	1700	1476

	3.249	2.113
--	-------	-------

Πίνακας Α10: Ετήσιος κύκλος εργασιών

Κόστος Πωλήσεων και Έξοδα Διοίκησης

Το κόστος πωλήσεων και εξόδων διοίκησης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

	31.12.2020	31.12.2019
ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ		
Κόστος πώλησης και ανάλωσης αποθεμάτων	2.613	1.817
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	-	(1)
Αμοιβές μηχανικών, μελετητών, τεχνικών συμβούλων και τρίτων	82	127
Λοιπές παροχές τρίτων	-	85
Φόροι, τέλη και εισφορές	36	4
Αποσβέσεις παγίων	73	6
Ασφάλιστρα	2	40
ΣΥΝΟΛΟ	2.806	2.078
ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ		
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	22	21
Αμοιβές μηχανικών, μελετητών, τεχνικών συμβούλων και τρίτων	20	45
Φόροι, τέλη και εισφορές	2	2
Έξοδα ταξιδίων	1	10
Δωρεές – επιχορηγήσεις	3	2
Έξοδα προβολής και διαφήμισης	-	4
Αποσβέσεις παγίων	10	10
Επισκευές και συντηρήσεις	3	-
Αμοιβές ορκωτών ελεγκτών	14	16
Λοιπά έξοδα	10	8
ΣΥΝΟΛΟ	85	118

Πίνακας Α11: κόστος πωλήσεων και εξόδων διοίκησης

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

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

Αρκουμανέας Π. (2005). Οι Συμπράξεις Δημόσιου ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και οι χρήσεις τους στον τομέα της Υγείας. Αθήνα: Ινστιτούτο Δημοκρατίας Κων/νος Καραμανλής, e-Λόγος, τ.5

Γερασιμίδου Α., (2020). Συμβάσεις παραχώρησης – ΣΔΙΤ στην Ελλάδα – Εφαρμογές σε σύγχρονα Τεχνικά Έργα. (Διπλωματική Εργασία) Αθήνα: ΕΑΠ.

Γέροντας, Α. (2009). *Δίκαιο Δημοσίων Έργων - Η Διοικητική Σύμβαση - Ανάθεση - Εκτέλεση - Δικαστική Προστασία (κατά το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο)*. Αθήνα: Σάκκουλας.

Γκογκάκη, Μ. Β. (2016). Νομικό καθεστώς των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα σε σύγκριση με την ιταλική έννομη τάξη και διοικητικές συνεπαγωγές για τη Νέα Δημόσια Διοίκηση (Διπλωματική Εργασία). Πάτρα: Ε.Α.Π..

Δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας ΑΕΙΦΟΡΙΚΗ ΗΠΕΙΡΟΥ Μ.Α.Ε.Ε.Σ. (Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού) (2022). Ανακτήθηκε από [www. suep.gr](http://www.suep.gr)

Ε.Ε.Κ. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) (2005). “Πράσινο Βιβλίο για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα”, COM (2005) 569 τελ., 52005DC0569. Βρυξέλλες, Ανάκτηση από: [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri= COM:2005:0569:FIN:EL:HTML](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0569:FIN:EL:HTML)

Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ (2022). Ανακτήθηκε από <http://www.sdit.mnec.gr>

Ειδική έκθεση Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (2018). Ανακτήθηκε από <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/ppp-9-2018/el/>

ΕΟΚΕ (2005). Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για το «Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ αριθ. C 120 Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2017). Λευκή βίβλος για το μέλλον της Ευρώπης Βρυξέλλες

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2005). Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις ΣΔΙΤ και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης. COM (2005) 569 Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2005). Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2003). Κατευθυντήριες Οδηγίες για επιτυχείς Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής, Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2018). Συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη, Βρυξέλλες . Ανακτήθηκε από https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_EL.pdf

Καραγιάννης Ν. (2020): Στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης η Ελλάδα για τους διαγωνισμούς στα έργα – ΣΔΙΤ. *Ypodomes.com*. Ανακτήθηκε από: <https://ypodomes.com/stin-koryfi-tis-pagkosmias-katataxis-i-ellada-gia-toys-diagonismoys-sta-erga-sdit/>

Καρκάνη, Α. (2017). Η εξέλιξη των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η περίπτωση Του Δήμου Στυλίδας (Διπλωματική Εργασία). Κόρινθος: Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου.

Μαντζούφας, Ν. (2016). Πλαίσιο υλοποίησης έργων αστικής ανάπτυξης μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Νόμο 3389/2005), παρουσίαση στη διημερίδα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας με θέμα «Χρηματοδοτικά εργαλεία και καλές πρακτικές για την υλοποίηση και παρακολούθηση δράσεων εξοικονόμησης ενέργειας», Αθήνα: Ανακτήθηκε από <https://bit.ly/37um0u0>.

Οδηγία 17/ΕΚ (2004). Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

ΟΔΗΓΙΑ 18/ΕΚ (2004). ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 31ης Μαρτίου 2004, “περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών”. Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

ΟΔΗΓΙΑ 23/ΕΕ (2014). Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης

Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

ΟΔΗΓΙΑ /25/ΕΕ (2014). Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

ΟΔΗΓΙΑ 24/ΕΕ (2014). Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 (2013) του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2013 Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

Κίτσιος, Β. Χ. (2015). Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στην υλοποίηση των έργων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Διπλωματική Εργασία). Πάτρα: Ε.Α.Π.

Νόμος 4412/2016: Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών - προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ. (ΦΕΚ 147/Α/8-8-2016).

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. (ΦΕΚ 148/Α/8-8-2016)

Νόμος 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Παγώνη, Ε. Γ. (2019). Ανάπτυξη Δυναμικού Προτύπου υλοποίησης τεχνικών έργων με τη μέθοδο Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) (Διδακτορική Διατριβή). Θεσσαλονίκη: Α.Π.Θ.

Παπακωνσταντίνου Γ. (2022). Γιατί η Ε.Ε. χρηματοδοτεί 3+1 ΣΔΙΤ φοιτητικές εστίες ύψους μισού δισ. Ευρώ - Σε ποιο στάδιο βρίσκονται. *insider.gr* Ανακτήθηκε από: <https://www.insider.gr/epiheiriseis/212008/giati-i-ee-hrimatodotei-31-sdit-foititikes-esties-yproys-misoy-dis-eyro-se-poio>

Παπακωνσταντίνου Γ. (2022) Ποια είναι τα έργα αναβάθμισης στα αεροδρόμια της Fraport Greece μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης. *Capital.gr*. Ανακτήθηκε από: <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3525353/pos-anabathmistikan-ta-14-periferei-aka-aerodromia>).

Πρέζα, Ε. (2013). Οι Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα ως αναπτυξιακό εργαλείο της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης: Μια εμπειρική διερεύνηση στις Ελληνικές Περιφέρειες (Διπλωματική εργασία). Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

ΣΕΒ (2018). ΣΔΙΤ και παραχωρήσεις για να αντιμετωπιστεί η δημόσια αποεπένδυση Οικονομία & επιχειρήσεις, Εβδομαδιαίο δελτίο για την ελληνική οικονομία, τεύχος 159, Νοέμβριος 2018. Αθήνα, Ανακτήθηκε από: <https://bit.ly/2u2KCeS>

Σωτήρχου, Α. Ι. (2013). Προσδιορισμός, Μεθοδολογική Ανάλυση και Διαπραγμάτευση κινδύνου στις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Διδακτορική Διατριβή). Αθήνα: Ε.Μ.Π.

Τασσόπουλος Ε. (2015). Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα διερεύνηση και κατανομή κινδύνων στη σύναψη συμβολαίων και τη χρηματοδότηση έργων των Μεταφορών. (Διδακτορική Διατριβή) Αθήνα: Παν/μιο Πειραιώς.

Τεμπέλη Π. (2018), “Κριτική Αξιολόγηση έργων ΣΔΙΤ στην Ελλάδα”, (Διπλωματική Εργασία), Πάτρα: ΕΑΠ

Τσίφης, Γ. Ι. (2019). Οι Συμβάσεις Παραχώρησης των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης (Διπλωματική εργασία). Αθήνα: Ε.Μ.Π..

Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών (2006), Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ, Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα, Αθήνα, Ανακτήθηκε από: <https://bit.ly/2EYv1PE>

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (2006), Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, συνοπτικός οδηγός, Αθήνα, Ανακτήθηκε από: <https://bit.ly/2Qf7Bw8>

Χατζηπουλίδης Γ. (2020). Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα και η εφαρμογή τους στον τομέα της υγείας - η κοινωνική διάσταση. (Διδακτορική Διατριβή) Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Akintoye, A., Beck, M., Hardcastle, C., (2001) The financial structure of Private Finance Initiative projects. Proceedings of the 17th ARCOM Annual Conference vol.1: 361–369, Manchester: Salford University,

Bennett, E., James, S. and Grohmann, P. (2000) Joint Venture Public-Private Partnerships for Urban Environmental Services. New York: Public Private Partnerships for the Urban Environment (PPPUE).

Broadbent, J. and Laughlin, R. (1999) The private finance initiative: clarification of a future research agenda. *Financial Accountability and Management*, 15(2), 95-114.

Cao G. and L. Zhou (2021) Research Article ” The optimal PPP model of Emergency Rescue Service. *Hindawi Discrete Dynamics in Nature and society* Vol. 2021, Article ID 8413786

Cheung, E., Chan, A.P.C., Lam, P.T.I., (2012). A comparative study of critical success factors for public private partnerships (PPP) between Mainland China and the Hong Kong Special Administrative Region. *Facilities*, Vol. 30, Issue 13/14. doi=10.1.1.1056.4430&rep=rep 1&type=pdf

Edwards P., Shaoul J., Stafford A. (2004). Evaluating the operation of PFI in roads and hospitals. Research Report No. 84, p. 123-176 Manchester: University of Manchester

European Investment Bank. (2015). A web version of the Guide to Guidance, rebranded as “The EPEC PPP Guide ”. Luxemburg: European Investment Bank.

Eurostat (2016). A guide to the Statistical Treatment of PPPs, September, Ανακτήθηκε από: <https://bit.ly/35j14ES>

European Commission (2003). Guidelines for Successful Public – Private Partnerships, Brussels, Ανακτήθηκε από: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

European Commission (2009). Communication on Mobilising private and public investment for recovery and long term structural change: developing Public Private Partnerships» (COM (2009) 615) Ανακτήθηκε από: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_el

Graves, A. and Rowe, D. (1999) Benchmarking the government client - stage two Study: Agile Construction Initiative, Bath: University of Bath.

IMF (2004) Public Private Partnerships, Prepared by the Fiscal Affairs Department, March 12, Ανακτήθηκε από: <https://bit.ly/2Flqas5>

Khahro S. H., Ali T. H., Hassan, N.Y (2021). Risk Severity matrix for sustainable Public-Private Partnership Projects in Developing Countries *Sustainability* (13), 3292 doi.org/10.3390/su13063292.

Koppenjan, J. (2005). The Formation of Public-Private Partnerships: Lessons from Nine Transport Infrastructure Projects in The Netherlands. *Public Administration*, (83), Issue 1, p. 135-157. Ανακτήθηκε από <https://www.researchgate.net/publication/229590104>

Karaiskou, E. (2006). Urban Development through PPPs in the Euro Mediterranean region. Management of Environmental Quality. *An International Journal*, (17), Issue 5, p. 599-610 Ανακτήθηκε από <https://www.aninternationaljournal/publication/229590104> .

Kyveloy, S., Marava, N. & Kokkoni, G. (2011). Perspectives of local public-private partnerships towards urban sustainability in Greece. *Int. J. Sustainable Development*, (14), p. 95-111. DOI:10.1504/IJSD.2011.039640.

Li, B., Akintoye, A., Edwards, P.J.(2005). Critical success factors for PPP/PFI projects in UK construction industry. *Construction management and economics* (23) p. 459-471 doi.org/10.1108/09699980510584485

Liyanaga, C. & Villaba-Romero, F. (2016). Evaluating success in PPP road projects in Europe: A Comparison of performance measurement Approaches. *Transportation Research Procedia*, (14), p. 372-381. Ανακτήθηκε από: <https://www.researchgate.net/publication/282983198>.

Metaxas, T. (2010). Local Economic Development and Public-Private Partnerships in Greece: Some Empirical Evidence from Enterprises of The City of Larissa Thessaly Region. *A Mediterranean Journal of Economics, Agriculture and Environment*, (9), 48-58 Ανακτήθηκε από https://newmedit.iamb.it/share/img_new_medit_articoli/322_48_metaxas.pdf.

OECD (2015) Focus on Health Spending. OECD Health Statistics, Ανακτήθηκε από: <https://www.oecd.org/health/health-systems/Focus-Health-Spending-2015.pdf>

Owen, G. and Merna, A. (1997) The Private Finance Initiative. Engineering, Construction doi/10.1108/eb021046/full/html

Osei-Kyei, R. & Chan, A.P.C. (2015). Review of studies on the Critical Success Factors for Public–Private Partnership (PPP) projects from 1990 to 2013. *International Journal of Project Management*, (33), 1335-1346. Διαθέσιμο στο <http://sbf.uibe.edu.cn/docs/2018-05/20180518140329808643.pdf>

EIB (2005). Report on the Public Consultation on the Green Paper on Public – Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions – SEC (2005) 629.

Rowlinson, S. & McDermott, P. (1999). Procurement Systems: A Guide to Best Practice in Construction. p. 23-38 London: E & FN Spon.

Shi S., H.Chong, L. Liu, X. (2016). Examining the Interrelationship among Critical Success Factors of Public Private Partnership Infrastructure Projects *Sustainability* (12), 1313; doi.org/10.3390/su8121313

Sussex, J. (2003). Public-private partnerships in hospital development: lessons from the UK's “private finance initiative”. *Research in Healthcare Financial Management*, (2), 59-76 Ανακτήθηκε από link.gale.com/apps/doc/A100108377/HRCA?u=anon~bb900431&sid=googleScholar&xid=f44328ce.

Thompson, C. & Mckee, M. (2004) Financing and planning of public and private not-for profit hospitals in the European Union. *Health Policy*; (67): 281-291 doi.org/10.1016/j.healthpol.2003.07.003

Torchia, M., Calabrò, A. and Morner, M. (2015) Public–private partnerships in the health care sector: A systematic review of the literature’, *Public Management Review*, (17): 236-261. <https://doi.org/10.1080/14719037.2013.792380>

Wall, A. and Connolly, C. (2009) ‘The Private Finance Initiative: An Evolving Research Agenda?’, *Public Management Review*, 11(5): 707-724 Ανακτήθηκε από <https://doi.org/10.1080/14719030902798172>

Yuan, J., Zeng, A.Y., Skibniewski, M. J.(2009). Selection of performance objectives and key performance indicators in public – private partnership projects to achieve value for money. *Construction Management and Economics*, (27), 253-270. Ανακτήθηκε από <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01446190902748705>

Ιστότοποι – Διαδίκτυο

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri= CELEX:52005 IE0255 & from=rr](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005 IE0255 &from=rr)

<http://www.sdit.gov.gr>

<https://www.ypes.gr/sympraxeis-dimosioy-idiotikoy-tomea-sdit/>

[https://ypodomes.com/megali-diakrisi-gia-tin-ellada-deyteri-pagkosmios- stoys- diagonismoys-gia-erga-sdit/](https://ypodomes.com/megali-diakrisi-gia-tin-ellada-deyteri-pagkosmios-stoys-diagonismoys-gia-erga-sdit/)

[http://www.cres.gr/gr-epc/pdf/SYNOPTIKOS ODIGOS SDIT.pdf](http://www.cres.gr/gr-epc/pdf/SYNOPTIKOS_ODIGOS_SDIT.pdf)

[https://www.capital.gr/oikonomia/3367051/ta-nea-montela-xrimatodotisis- dimosion- ergon](https://www.capital.gr/oikonomia/3367051/ta-nea-montela-xrimatodotisis-dimosion-ergon)

[https://milosvoice.gr/to-2021-o-diagonismos-gia-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion- miloy-paroy-syroy-kai-naxoy/](https://milosvoice.gr/to-2021-o-diagonismos-gia-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-miloy-paroy-syroy-kai-naxoy/)

([https://www.capital.gr/epixeiriseis/3525353/pos-anabathmistikan-ta-14-perifereiaka- aerodromia](https://www.capital.gr/epixeiriseis/3525353/pos-anabathmistikan-ta-14-perifereiaka-aerodromia)).

[https://www.fraport-greece.com/ell/kentro-typou/nea/oloklirothike-to-ependytiko- programma-anabathmisis-ton-14-aerodromon-apo-ti-fraport-greece](https://www.fraport-greece.com/ell/kentro-typou/nea/oloklirothike-to-ependytiko-programma-anabathmisis-ton-14-aerodromon-apo-ti-fraport-greece)

www.suep.gr