

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΣΧΟΛΗ : Σ.Δ.Ο.
ΤΜΗΜΑ : Δ.Μ.Τ.Α.

ΘΕΜΑ : ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΜΕΤΑΞΥ Ο.Τ.Α. ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ
ΤΟΜΕΑ, ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ : ΜΑΡΑΒΑ ΝΕΚΤΑΡΙΑ
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ : ΣΙΝΙΟΡΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΕΞΑΜΗΝΟ : ΠΤΥΧΙΟ
Α.Μ. : 2000223

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
<u>ΜΕΡΟΣ 1^ο</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	
<u>Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα</u>	
1.1 Ιστορική αναδρομή	4
1.2 Μορφές σύμπραξης μεταξύ Δημοσίου Δικαίου και Ιδιωτικού Τομέα.....	4
1.3 Κοινά χαρακτηριστικά των Σ.Δ.Ι.Τ.	6
1.4 Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	
<u>Συμπράξεις Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Ιδιωτικού Τομέα</u>	
2.1 Συμπράξεις Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικού Τομέα : Τι είναι	9
2.2 Μορφές και πεδία εφαρμογής συμπράξεων Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικού Τομέα	10
2.3 Κατανομή κινδύνων και ευθυνών στις συμπράξεις.....	12
2.4 Συμπράξεις: επικέντρωση στο αποτέλεσμα	13
2.5 Συμπράξεις: αποκομίζοντας το καλύτερο από τον Ιδιωτικό Τομέα.....	13
2.6 Οφειλή των Τοπικών Κοινωνιών και των Ο.Τ.Α από τις συμπράξεις.....	14
2.7 Οφειλή του Ιδιωτικού Τομέα από τις συμπράξεις	16
2.8 Παράγοντες που επιδρούν ανασταλτικά στην εισαγωγή των συμπράξεων στην πρακτική των Ο.Τ.Α.	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	
Θεσμικό Πλαίσιο.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο	
4.1 Παράδειγμα Σύμπραξης της Ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα.....	25
4.2 Παραδείγματα Σύμπραξης της Ελληνικής Κεντρική Διοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα.....	26
4.3 Παραδείγματα σύμπραξης της Βρετανικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα	29
<u>ΜΕΡΟΣ 2^ο</u>	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	
Γενικά χαρακτηριστικά του Δήμου Αμαρουσίου	35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Πορεία του Δήμου Αμαρουσίου στη διαχείριση του «Κυκλοφοριακού Συστήματος» (περίοδος 1992-1997)

2.1	Γενικές και ειδικές υποχρεώσεις της εταιρείας «SETEX».....	39
2.2	Επίδοση και βεβαίωση «κλήσεων»	41
2.3	Η είσπραξη των τελών και προστίμων	42
2.4	Τα έσοδα και έξοδα του «Συστήματος Στάθμευσης».....	43
2.5	Ο χρόνος διαχείρισης του «Συστήματος Στάθμευσης».....	43
2.6	Το κόστος επένδυσης και διαχείρισης	44
2.7	Τα τέλη στάθμευσης – πρόστιμα	45
2.8	Ο ρόλος της Επιτροπής Παρακολούθησης	46
2.9	Οι γενικές διατάξεις που ορίζονται στην σύμβαση.....	46
2.10	Η καταγγελία και η λύση της σύμβασης	48
2.11	Τα προβλήματα και οι λόγοι που οδήγησαν στη μη ολοκλήρωση της σύμπραξης	51

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Πορεία του Δήμου Αμαρουσίου στη διαχείριση του «Κυκλοφοριακού Συστήματος» (πριν και μετά την σύμπραξη)

53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Κριτική αποτίμηση της σύμπραξης Ο.Τ.Α. – Ιδιώτη

55

ΜΕΡΟΣ 3^ο

Συμπεράσματα.....

56

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....

58

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....

59

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Δ.Σ. : Δημοτικό Συμβούλιο

Ν. : Νόμος

Παρ : Παράγραφος

Σχ. Στ. : Σχέδιο Στάθμευσης

Σ.Δ.Ι.Τ. : Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

ΠΑΘΕ : Αυτοκινητόδρομο Πάτρας – Αθήνα – Θεσσαλονίκης - Ευζώνων

Δ.Π.Α.Υ. : Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού

Δ.Τ.Κ. : Δείκτης Τιμών Καταναλωτή

ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΥΠΕΧΩΔΕ : Υπουργείο Εθνικής Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον όρο Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) , εννοούμε όταν ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας συνεργάζονται για έναν κοινό σκοπό.

Η Σ.Δ.Ι.Τ. δεν πρόκειται για μια νέα ιδέα, στην Ευρώπη υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια σε πολλούς τομείς, όπως οι μεταφορές, η ενέργεια, η διαχείριση αποβλήτων κ.λ.π.

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον σήμερα έχει προκύψει ως αποτέλεσμα της μεγάλης ανάγκης σε ολόκληρη την Ευρώπη να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε απαρχαιωμένες και εξαντλημένες δημόσιες υποδομές. Και το οποίο οφείλεται σε μια σημαντική αναθεώρηση του συστήματος και των σχετικών διαδικασιών.

Η πραγματοποίηση επενδύσεων στην κλίμακα απαιτείται ώστε να αντιμετωπισθεί μια τέτοια τεράστια καθυστέρηση σε εύλογο χρονικό διάστημα είναι ένας παράγοντας, μεγάλο μέρος του οποίου επωμίζονται οι φορολογούμενοι και γενικά οι δημόσιοι πόροι. Κατά συνέπεια πρέπει να επιτευχθεί μια πολιτική ισορροπία. Και είναι σαφές ότι οι Σ.Δ.Ι.Τ. μπορούν να προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα κατά την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων.

Πολλές από τις πρώτες εμπειρίες εφαρμογής Σ.Δ.Ι.Τ. ήταν αρνητικές όπως μικρή πρόοδο στην ανάπτυξη της πολιτικής, υπερβολική απόσταση μεταξύ του πελάτη και του φορέα παροχής υπηρεσιών, υπερβολικά υψηλό κόστος αναθέσεων και μεγάλο απαιτούμενο χρόνο διαχείρισης, δυσκολίες στη διαχρονική αποδοτικότητα των δαπανών, μεταφορά κινδύνων κ.λ.π. Παρόλου που συνεχίζουν να υφίστανται, πολλά από αυτά τα ζητήματα σταδιακά εξαλείφονται καθώς αυξάνεται με τις νέες διαδικασίες.

Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσιάσει τα βασικά σημεία ανάπτυξης και κριτικής αποτίμησης της σχετικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ Βαθμού και Ιδιωτικού Τομέα στην Ελλάδα. Η μελέτη περίπτωσης που επιλέχθηκε είναι τα σύστημα στάθμευσης του Δήμου Αμαρούσιου και η παραχώρηση του σε ιδιωτική εταιρεία.

Η πηγές από όπου συλλέκτικαν οι πληροφορίες ήταν η βιβλιογραφία , το ίντερνετ. Και υπήρχαν επίσης κάποιου που βοήθησαν στη διάθεση και συλλογή στοιχείων οι συνεντεύξεις με τους κ. Γεράκη Ιωάννη, Εκπρόσωπος του προέδρου της εταιρείας «SETEX» στην Ελλάδα και τον κ.Παλακωνσταντίνου Κων/νος, Υπάλληλος της Δημοτικής Επιχείρησης Κυκλοφορίας του Δήμου Αμαρουσίου.

Η δομή της εργασίας διαμορφώνεται ως εξής :

- Το πρώτο μέρος χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια όπου το καθένα αναφέρεται :

- Στο κεφάλαιο 1^ο γίνεται μια ιστορική ανάδρομη στις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, παρουσιάζονται κάποιες μορφές σύμπραξης μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, τα κοινά χαρακτηριστικά των Σ.Δ.Ι.Τ. και γίνεται αναφορά και η της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

- Στο κεφάλαιο 2^ο γίνεται αναφορά για τα όσα ισχύουν στις συμπράξεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Ιδιωτικού Τομέα.
 - Στο κεφάλαιο 3^ο είναι το θεσμικό πλαίσιο το οποίο ισχύει για τις συμπράξεις.
 - Στο κεφάλαιο 4^ο δίνονται κάποια παραδείγματα σύμπραξης της Ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα. Παράδειγμα σύμπραξης της Ελληνικής Κεντρικής Διοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα και τέλος παραδείγματα σύμπραξης της Βρετανικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα.
- Το δεύτερο μέρος χωρίζεται και αυτό σε τέσσερα κεφάλαια όπου το καθένα αναφέρεται ως εξής :
- Στο κεφάλαιο 1^ο αναφέρονται γενικά χαρακτηριστικά του Δήμου Αμαρουσίου.
 - Στο κεφάλαιο 2^ο αναφέρεται η πορεία του Δήμου Αμαρουσίου στη διαχείριση του «Κυκλοφοριακού Συστήματος Στάθμευσης» και η παραχώρηση του σε Ιδιωτική Εταιρεία .
 - Στο κεφάλαιο 3^ο αναφέρεται η πορεία του Δήμου Αμαρουσίου του «Κυκλοφοριακού Συστήματος» , πριν και μετά την σύμπραξη του με την ιδιωτική εταιρεία.
 - Στο κεφάλαιο 4^ο γίνεται κριτική αποτίμηση της σύμπραξης Ο.Τ.Α. – Ιδιωτικού Τομέα.
- Το τρίτο μέρος είναι τα συμπεράσματα

ΜΕΡΟΣ 1^ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

1.1 Ιστορική αναδρομή

Η ιδέα των συμπράξεων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση κοινωφελών έργων και υπηρεσιών, είναι πολύ παλιά. Παραδείγματα τέτοιων συμπράξεων υπάρχουν σε πολλές Ευρωπαϊκές και άλλες χώρες, αλλά και την Ελλάδα.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 στη Μεγάλη Βρετανία ξεκίνησε μια νέα διερεύνηση και εφαρμογή διαφόρων τύπων Συμπράξεων Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα προσαρμοσμένων στο σύγχρονο οικονομικό, κοινωνικό, θεσμικό κλπ περιβάλλον, ως αποτέλεσμα της αναζήτησης εναλλακτικών μεθόδων χρηματοδότησης των αναγκαιών προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων, καθώς οι σχετικές ανάγκες της χώρας αυξάνονταν, ενώ ταυτόχρονα τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό δημοσίων οργανισμών ήταν αρκετά περιορισμένα. Μέχρι τότε η ανάπτυξη των έργων υποδομής στηριζόταν κατά κανόνα στη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό των αρμόδιων δημόσιων οργανισμών. Το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας ακολούθησαν με κάποια καθυστέρηση και άλλες χώρες.

Στην Ελλάδα κατά τα τελευταία χρόνια υπήρξε σχετική δραστηριότητα συμμετοχής ιδιωτών στην κατασκευή ή και διαχείριση έργων, που είτε αφορούσαν σε πολύ μεγάλες υποδομές, είτε σε συγκεκριμένα έργα και πάντως σε περιορισμένο αριθμό τομέων.

Παρ' όλη όμως την προσπάθεια η σχετική εμπειρία, οι γνώστες και η γενική οργανωτική υποδομή που υπάρχουν σήμερα τόσο στον δημόσιο(περιλαμβανομένου και του ευρύτερου δημόσιου), όσο και στον ιδιωτικό τομέα, εξακολουθούν να είναι εξαιρετικά περιορισμένες.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη ενός εξειδικευμένου αλλά ευέλικτου νομοθετικού πλαισίου, πρακτικά απαγορεύει σήμερα την εφαρμογή των Σ.Δ.Ι.Τ. σε ευρεία κλίμακα(δηλαδή για μεγάλο αριθμό έργων και σε πολλούς τομείς).

1.2 ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Στην διάρκεια των τελευταίων 20 χρόνων εφαρμογής της συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σε διεθνές επίπεδο, αναπτύχθηκαν και δοκιμάστηκαν διάφορες μορφές(τύπου, μέθοδοι) Σ.Δ.Ι.Τ. Οι διαφορές μεταξύ τους προκύπτουν κυρίως από την κατανομή των επιμέρους αντικειμένων και των σχετικών κινδύνων της συνεργασίας μεταξύ των δύο πλευρών, αλλά και από το ποιος διατηρεί την κυριότητα των παγίων.

Επιλογή	Χρηματοδότηση	Λειτουργία & Συντήρηση	Εμπορικός Κίνδυνος	Κυριότητα Στοιχείου
Σύμβαση Υπηρεσιών	Δημόσιο	Δημόσιο & Ιδιώτης	Δημόσιο	Δημόσιο
Σύμβαση Διαχείρισης	Δημόσιο	Ιδιώτης	Δημόσιο	Δημόσιο
Παραχώρηση (BOT/BOOT/κλπ)	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο
PFI/DBFO	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο & Ιδιώτης	Δημόσιο & Ιδιώτης
Αποεπένδυση (Ιδιωτικοποίηση)	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο & Ιδιώτης

ΠΗΓΗ : Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα. (World Bank 1997)

Ενώ υπάρχουν αρκετές διαφορές, που σε μερικές περιπτώσεις είναι σημαντικές, όλες οι μορφές Σ.Δ.Ι.Τ. διατηρούν ένα ελάχιστο κοινό περιεχόμενο, που περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία :

- τη μακρά διάρκεια της έννομης σχέσης.
- Την ολική ή μερική ιδιωτική χρηματοδότηση, συχνά με πολύπλοκα σχήματα.
- Τον πρωταρχικό ρόλο των ιδιωτικών φορέων, που διασφαλίζουν τις οικονομικές παραμέτρους του έργου, σε αντιδιαστολή με το ρόλο του δημόσιου τομέα, που διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον κυρίως καθορίζοντας στους στόχους, την ποιότητα, την πολιτική τιμών κλπ.
- Την κατανομή κινδύνων μεταξύ του Δημοσίου και των ιδιωτών αντισυμβαλλομένων, στους οποίους και μετατίθεται η διαχείριση αστάθμητων παραγόντων, που στα δημόσια έργα βαρύνουν την αναθέτουσα αρχή και κατά συνέπεια το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι περισσότερο διαδεδομένες μορφές Σ.Δ.Ι.Τ. είναι :

1. Β.Τ.Ο (Built – Transfer – Operate)

Στη μέθοδο Β.Τ.Ο. ο Ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την αποπεράτωση του, η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, το οποίο στην συνέχεια συμφωνεί για τη μίσθωση του έργου στον εν λόγω Ιδιώτη, για

προκαθορισμένη χρονικά περίοδο. Κατά τη περίοδο αυτή ο Ιδιώτης διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.

2. B.O.O. (Build – Own – Operate)

Στην ανάπτυξη της μορφής B.O.O. το Δημόσιο απευθύνεται στον Ιδιωτικό τομέα για την υλοποίηση ενός κοινωφελούς έργου. Χορηγεί στον ιδιώτη μακράς διάρκειας άδεια λειτουργίας, ο οποίος καθίσταται υπεύθυνος για την χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την ανέγερση και την λειτουργία του έργου. Στη συγκεκριμένη πρακτική, ο ιδιώτης έχει την ιδιοκτησία του έργου, ενώ το Δημόσιο προσδιορίζει σαφώς τις προδιαγραφές λειτουργίας που αφορούν στις προσφερόμενες υπηρεσίες, τους κανόνες ασφάλειας και το ανώτατο επίπεδο τυχόν τελών χρήσης του έργου. (π.χ. διόδια)

3. B.B.O. (Buy – Build – Operate)

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

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

Με την σύναψη μιας O.M. σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία και συντήρησης ενός έργου, του οποίου όμως διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση.

5. O.M.M. (Private Service Contract : Operate, Maintenance and Management)

Πρόκειται για σύναψη σύμβασης παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, διατηρώντας την ιδιοκτησία του. (Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα. (Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα : 2004)

1.3 ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ

Τα κύρια χαρακτηριστικά των Σ.Δ.Ι.Τ. :

➤ Προδιαγραφές παραγόμενου αποτελέσματος : στο πλαίσιο της Σ.Δ.Ι.Τ. τομέας καθορίζει τις προδιαγραφές του παραγόμενου αποτελέσματος (υπηρεσία ή αγαθό ή πλαίσιο επενδυτικού σχεδίου) και ο Ιδιωτικός τομέας αποφασίζει για τις διαδικασίες, τους πόρους και το τρόπο με τον οποίο θα επιτύχει το επιθυμητό επίπεδο του παραδοτέου. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν συνιστάται στο Δημόσιο να θέτει μη αναγκαίους περιορισμούς στον τρόπο με τον οποίο ο Ιδιωτικός τομέας θα επιτύχει το ζητούμενο αποτέλεσμα, αλλά να του παρέχει σε μεγάλο βαθμό ευελιξία κινήσεων, ώστε να είναι δυνατή η ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων, τόσο στο σχεδιασμό και στην κατασκευή, όσο και στη λειτουργία.

➤ Εξασφάλιση επιθυμητού επιπέδου απόδοσης για μεγάλο χρονικό διάστημα : με την Σ.Δ.Ι.Τ. συμφωνείται η παροχή των ζητούμενων υπηρεσιών στο επιθυμητό επίπεδο ποιότητας , ποσότητας για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου, ή τουλάχιστον για ένα σημαντικό τμήμα αυτής.

➤ Επιμερισμός κινδύνων : οι πολλοί και διάφοροι κίνδυνοι, που σχετίζονται με ένα έργο στο πλαίσιο της σχετικής Σ.Δ.Ι.Τ., επιμερίζονται ανάμεσα στο Δημόσιο και στον Ιδιωτικό τομέα, με βάση το ποιους κινδύνους μπορεί ο κάθε τομέας να ελέγξει και να διαχειριστεί καλύτερα.

➤ Βιωσιμότητα έργου : στην Σ.Δ.Ι.Τ. η βιωσιμότητα του έργου στηρίζεται στη δυνατότητα των προβλεπόμενων μελλοντικών χρηματοροών να καλύψουν τα λειτουργικά έξοδα και την εξυπηρέτηση των ιδίων και ξένων κεφαλαίων.

➤ Πιστοληπτική ικανότητα του έργου : το ύψος της χρηματοδότησης του έργου, στο πλαίσιο μιας Σ.Δ.Ι.Τ. εξαρτάται κατ' αρχήν από τη βιωσιμότητα, αλλά συμπληρωματικά και από την πιστοληπτική ικανότητα του επενδυτή και την φερεγγυότητα και εμπειρία του διαχειριστή.

➤ Αμοιβή συνδεδεμένη με τη αποδοτικότητα : στο πλαίσιο μιας Σ.Δ.Ι.Τ. το ύψος της αμοιβής του Ιδιωτικού Φορέα συνδέεται και ελέγχεται με την ποιότητα και ποσότητα του έργου που παράγει, και εξαρτάται από την εκπλήρωση των σχετικών κριτηρίων και προδιαγραφών, όπως αυτά έχουν καθοριστεί στις αντίστοιχες συμβάσεις. Με τον τρόπο αυτό περιορίζονται οι υπερβάσεις κόστους και χρονοδιαγράμματος, αφού για να καταβληθούν οι πληρωμές, πρέπει το έργο να είναι ολοκληρωμένο και να λειτουργεί, όπως συμβατικά έχει καθοριστεί.

➤ Συμβάσεις : σε μια Σ.Δ.Ι.Τ. η σχέση ανάμεσα στα δύο μέρη καθορίζεται από σχετικές συμβάσεις, τις οποίες υπογράφουν και οι οποίες περιλαμβάνουν μεταξύ των άλλων : τις προδιαγραφές των υπηρεσιών / αγαθών, τον μηχανισμό πληρωμών και κυρώσεων, τον επιμερισμό των κινδύνων κλπ.

➤ Συνδυασμός στόχων και επιδιώξεων : η δυνατότητα εκπλήρωσης από πλευράς Ιδιωτικού Φορέα, των κριτηρίων και προδιαγραφών ποιότητας και ποσότητας του προς παραγωγή έργου, στο πλαίσιο μιας Σ.Δ.Ι.Τ., θα πρέπει να καλύπτει τους στόχους και επιδιώξεις των χρηστών. Η δυνατότητα εκπλήρωσης αποτελεί συγχρόνως βασικό κριτήριο χρηματοδότησης του Ιδιωτικού Φορέα από τις χρηματοδοτικές πηγές.

Μεγάλη διάρκεια : η συνθετότητα της Σ.Δ.Ι.Τ. καθώς και το ύψος της επένδυσης, απαιτούν συνήθως δέσμευση όλων των μερών σε μεγάλο βάθος χρόνου(20-30 χρόνια). (Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα: 2004)

1.4 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στη δεκαετία του '90 τα όργανα της Ε.Ε. διαπίστωσαν ότι ο πολλαπλασιασμός των συμβάσεων παραχώρησης στα κράτη- μέλη και η ραγδαία εξέλιξη του θεσμού του Private Finance Initiative στην Μεγάλη Βρετανία, δημιουργούσε ζητήματα εφαρμογής των κοινοτικών οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις, αλλά και προδιέγραφε μια σαφή πολιτική πρόκληση στην οποία η Ε.Ε. όφειλε να τοποθετηθεί.

Τηρώντας τις διαδικασίες προπαρασκευής, η Ε.Ε. τοποθετήθηκε στο νομικό επίπεδο κατ' αρχήν με την υπ' αριθμόν 2000/C 121/02 «Ερμηνευτική Ανακοίνωση» και στη συνέχεια., με την οδηγία 20004/18/ΕΚ της 31^η Μαρτίου 2004¹ και με το «Πράσινο Βιβλίο».

Με την ως άνω «Ερμηνευτική Ανακοίνωση» έγινε κατ αρχήν μια στοιχειώδη προσπάθεια να αναγνωριστεί η μορφή της σύμβασης παραχώρησης έργων και

¹ «Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», η οποία καταργεί τις οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ και 93/37/ΕΟΚ, όμως η έναρξη εφαρμογής της ορίζεται πριν από την 31-1-20006.

υπηρεσιών, να διακριθεί από άλλα συγγενή μορφώματα και να υπογραμμισθεί η σημασία της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου στην ανάθεση των συμβάσεων αυτών, παρά τις περιορισμένες υφιστάμενες ρυθμίσεις.

Έτσι ορίστηκε η έννοια της σύμβασης παραχώρησης δημόσιων έργων, ως μια σύμβαση που παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση έργων, εκτός του γεγονότος ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής. Επιπλέον ορίστηκε συγκεκριμένοι κανόνες εφαρμογής και προσδιορίστηκαν οι διαδικασίες στις οποίες μπορούν να προσφεύγουν οι αναθέτουσες αρχές για την σύναψη τους.

Στο «Πράσινο Βιβλίο» επιχειρείται η διατύπωση ορισμένων κοινών στοιχείων και διακρίσεων των Σ.Δ.Ι.Τ., ώστε να δοθεί μια καταρχήν κατεύθυνση εφαρμογής των οδηγιών στα πολλά και σύνθετα προβλήματα δημοπράτησης, που ανέκυψαν στα κράτη – μέλη και συνδέεται κυρίως με τον «ανταγωνιστικό διάλογο» αλλά και για να ξεκινήσει μια διαβούλευση για τις Σ.Δ.Ι.Τ., χωρίς να προκαταλαμβάνονται σήμερα οι πολιτικές αποφάσεις που θα ληφθούν, προκρινόμενου να αναπτυχθούν οι Σ.Δ.Ι.Τ. σε καθεστώς ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας.

Στο «Πράσινο Βιβλίο» της 30-4-2004, σχετικά με τις συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, εξετάζεται επίσης το φαινόμενο των Σ.Δ.Ι.Τ., από την πλευρά του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις. Διαπιστώνεται ότι, στο διάστημα που μεσολάβησε, τα σχήματα σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα πολλαπλασιάστηκαν και έγιναν πιο σύνθετα.

Στο Βιβλίο επιχειρείται η διατύπωση ορισμένων κοινών στοιχείων και διακρίσεων, ώστε να δοθεί μια καταρχήν κατεύθυνση εφαρμογής των Οδηγιών σε πολλά και σύνθετα προβλήματα δημοπράτησης, που ανέκυψαν στα κράτη – μέλη.

Σκοπός του «Πράσινου Βιβλίου» είναι να ξεκινήσει μια διαβούλευση για τις Σ.Δ.Ι.Τ., χωρίς να προκαταλαμβάνονται σήμερα οι πολιτικές αποφάσεις που θα ληφθούν, προκείμενου να αναπτυχθούν οι Σ.Δ.Ι.Τ. σε καθεστώς πραγματικού ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας. Τα μέτρα που μπορεί στη συνέχεια να ληφθούν θα περιλαμβάνουν νομοθετικές παρεμβάσεις, ερμηνευτικές, εγκυκλίους και ενέργειες συντονισμού των εθνικών πρακτικών, για την καλύτερη εφαρμογή του θεσμού.

Η βασική διάκριση που γίνεται στο «Πράσινο Βιβλίο» είναι μεταξύ Σ.Δ.Ι.Τ.:

1) Οι Σ.Δ.Ι.Τ. καθαρά συμβατικού τύπου : στην περίπτωση αυτή, η σύμπραξη βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς και μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ευρωπαϊκών οδηγιών με τις δημόσιες συμβάσεις.

2) Οι Σ.Δ.Ι.Τ. θεσμοθετημένου τύπου: αυτές οι Σ.Δ.Ι.Τ. συνεπάγονται συνεργασία στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα και μπορεί να οδηγήσουν στη δημιουργία φορέα ad hoc, ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον δημόσιο φορέα από έναν ιδιωτικό φορέα. (<http://europa.eu.int/scadplus/printversion/el>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να επικεντρωθεί στα όσα ισχύουν στις συμπράξεις μεταξύ Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Ιδιωτικού Τομέα. Καθώς πιο κάτω θα παρουσιασθεί η μελέτη περίπτωσης σύμπραξης του Δήμου Αμαρουσίου με την ιδιωτική εταιρεία «SETEX»

2.1 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ Ο.Τ.Α ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ : ΤΙ ΕΙΝΑΙ

Οι Συμπράξεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα είναι μία μορφή μακροχρόνιας συνεργασίας των δύο μερών με σκοπούς :

- Το σχεδιασμό, την υλοποίηση δημοτικών έργων ή και υπηρεσιών,
- Την εμπορική αξιοποίηση της δημοτικής περιουσίας.

Στις Συμπράξεις ο Ιδιωτικός Τομέας συμμετέχει ενεργά στο σχεδιασμό, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση των απαραίτητων υποδομών και την παροχή των υπηρεσιών και ανταμείβεται ανάλογα με τα αποτελέσματα που επιτυγχάνονται, είτε από τον Ο.Τ.Α, είτε απευθείας από τους πολίτες – χρήστες των υποδομών και των υπηρεσιών, είτε με συνδυασμό τους.

Οι Συμπράξεις διαφέρουν από τις παραδοσιακές μορφές συνεργασίας των Ο.Τ.Α. με τον Ιδιωτικό Τομέα που υφίστανται σήμερα στα εξής σημεία :

- Στη χρηματοδότηση της κεφαλαιακής επένδυσης συμμετέχει, εν μέρει ή εξ' ολοκλήρου ο Ιδιωτικός Τομέας.
- Στον Ιδιωτικό Τομέα παραχωρούνται δικαιώματα και μεταφέρονται ευθύνες που ανήκουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (π.χ. ευθύνη λειτουργίας των υποδομών για ορισμένο χρονικό διάστημα.).
- Ο Ιδιωτικός Τομέας μαζί με τα δικαιώματα και τις ευθύνες αναλαμβάνει και τη διαχείριση κινδύνων που έχουν σχέση με αυτές.
- Η αμοιβή του Ιδιωτικού τομέα γίνεται σταδιακά και μετά την έναρξη λειτουργίας των υποδομών και την προσφορά των υπηρεσιών.
- Η παραχώρηση των δικαιωμάτων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στον Ιδιώτη γίνεται για ορισμένη χρονική περίοδο, μετά το τέλος της οποίας οι υποδομές που έχουν παραχθεί και χρησιμοποιηθεί, επιστρέφουν σε αυτή.

Οι διαφοροποιήσεις αυτές έχουν οδηγήσει διεθνώς στον χαρακτηρισμό αυτής της μορφής των συνεργασιών Ο.Τ.Α. και των Ιδιωτών ως Συμπράξεις. Κρίνεται σκόπιμο να χρησιμοποιηθεί και στη χώρα μας ο όρος αυτός, δηλαδή Συμπράξεις Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικού Τομέα αντί των όρων Αυτοχρηματοδότηση ή Συγχρηματοδότηση, διότι υποδηλώνει τους ευρύτερους σκοπούς αυτής της συνεργασίας και δεν περιορίζεται στην οικονομική τους διάσταση.

Στις Συμπράξεις αναγνωρίζεται ότι τόσο ο Ο.Τ.Α. όσο και ο Ιδιωτικός Τομέας έχουν κάποια πλεονεκτήματα σε διαφορετικούς τομείς ο καθένας.

2.2 ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ Ο.Τ.Α. ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Οι Συμπράξεις των Ο.Τ.Α με τον Ιδιωτικό Τομέα είναι δυνατόν να λάβουν διάφορες μορφές. Κάποιες από τις πλέον διαδεδομένες μορφές, σε Ελληνικό και Διεθνές επίπεδο είναι οι παρακάτω:

1. Η μέθοδος B.O.T.(Build / Operate / Transfer) και η μέθοδος B.O.O.T.(Build /Own / Operate / Transfer)

Ο ιδιώτης κατασκευάζει ένα έργο με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με τον Ο.Τ.Α.. Λειτουργεί το έργο που ανήκει, είτε στο Ο.Τ.Α. (B.O.T.), είτε στον ίδιο (B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στη συνέχεια, με τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης, μεταβιβάζει τη λειτουργία του (ή και την ιδιοκτησία) στον Ο.Τ.Α.

Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή για το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου, συνεπώς και η περίοδος εκμετάλλευσης πρέπει να είναι επαρκής, προκειμένου ο ιδιώτης μέσω των τελών χρήσης του έργου να επιτύχει μια ελάχιστη απόδοση επί του έργου που επένδυσε. Στο τέλος της προκαθορισμένης περιόδου εκμετάλλευσης του έργου από τον ιδιώτη ο Ο.Τ.Α. μπορεί να αναλάβει τη λειτουργία του έργου ή να την αναθέσει εκ νέου στον ιδιώτη που το κατασκεύασε ή και σε τρίτο.²

2. Η μέθοδος D.B.F.O. (Design – Build – Finance – Operate)

Ο ιδιώτης σχεδιάζει, κατασκευάζει, χρηματοδοτεί και λειτουργεί μια υποδομή-έργο και ο Ο.Τ.Α. αγοράζει τις υπηρεσίες που προέρχονται από το έργο, αποκτώντας, με τον τρόπο αυτό, το δικαίωμα χρήσης του για μια συμβατική περίοδο. Η μέθοδος βρίσκει εφαρμογή στο εξωτερικό κυρίως στην κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση δημοτικών κτιρίων (σχολεία, δημοτικά κτίρια, βιβλιοθήκες),στην διαχείριση απορριμμάτων κ.α. Το κέντρο βάρους μετατοπίζεται από την κατασκευή στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, ενώ η καταβολή αμοιβής εκ μέρους του Ο.Τ.Α. βασίζεται στην αποδοτικότητα του Ιδιωτικού Τομέα σε , εκ των προτέρων συμφωνημένα επίπεδα παροχής ορισμένων υπηρεσιών. Η μέθοδος αυτή προτιμάται όταν η λειτουργία των υποδομών και του εξοπλισμού έχουν ιδιαίτερη σημασία για το αποτέλεσμα και απαιτείται εξειδίκευση και διοικητική εμπειρία που ο Δημοτικός φορέας δεν διαθέτει.³

3. Η μέθοδος L.R.O. (Lease / Rehabilitate / Operate)

Με αυτή τη μέθοδο ο ιδιώτης ενοικιάζει τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις από έναν Κρατικό φορέα ή φορέα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επενδύει τα κεφάλαια του προκειμένου να εκσυγχρονίσει ή και να επεκτείνει τις εγκαταστάσεις και στη συνέχεια τις λειτουργεί, στα πλαίσια ενός συμβολαίου με αυτόν. Ο Κρατικός φορέας ή φορέας Τοπικής Αυτοδιοίκησης, διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου. Ο ιδιώτης αποκτά το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για ένα προκαθορισμένο

² Κλασικό παράδειγμα αυτής της μορφής της Σύμπραξης είναι τα Parking που έχουν κατασκευασθεί και λειτουργούν σε Ελληνικές πόλεις.

³ Ένας τομέας όπου είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί αυτή η μέθοδος στη χώρα μας είναι ο τομέας της επεξεργασίας των υγρών αποβλήτων. Τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση και λειτουργία ενός βιολογικού σταθμού επεξεργασίας λυμάτων θα μπορούσε να αναλάβει ένας Ιδιωτικός φορέας στον οποίο στη συνέχεια ο Ο.Τ.Α. θα καταβάλει αμοιβή ανάλογα με την ποσότητα των λυμάτων που δέχεται και την ποιότητα της επεξεργασίας που αυτά θα υφίστανται.

χρονικό διάστημα, ώστε να αποσβέσει το κεφαλαίο του, μέσω ενός προσεκτικά ρυθμισμένου τιμολογίου καταναλωτών.⁴

4. Η μέθοδος B.O.L.T. (Build / Own / Lease / Transfer)

Με αυτή τη μέθοδο ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει τις εγκαταστάσεις, τις οποίες στη συνέχεια ενοικιάζει στον Κρατικό φορέα ή φορέα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ο οποίος και καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία των εγκαταστάσεων. Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου ο Κρατικός φορέας ή φορέας Τοπικής Αυτοδιοίκησης, είναι πλέον ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων ή τις αγοράζει με τίμημα που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά τη διάρκεια της μισθωτικής περιόδου οι εγκαταστάσεις δύναται να λειτουργούν είτε από τον Κρατικό φορέα – Αγοραστή είτε από τον Ιδιώτη Εκμισθωτή.⁵

5. Κοινές επιχειρήσεις με τους Ιδιώτες (Joint Venture Companies)

Σύσταση κοινών επιχειρήσεων στις οποίες συμμετέχουν οι Ο.Τ.Α. και οι Ιδιώτες με σκοπό την εκτέλεση έργων και των παροχή υπηρεσιών. Η συνεισφορά του Ο.Τ.Α. σε αυτές τις επιχειρήσεις μπορεί να είναι περιουσιακά στοιχεία ή και κεφάλαια. Ο ιδιωτικός τομέας συνεισφέρει κεφάλαια και αναλαμβάνει να κατασκευάσει και να λειτουργήσει τις υποδομές. Οι επιχειρήσεις αυτής της μορφής μπορεί να έχουν ως αντικείμενο την εμπορική εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων των Ο.Τ.Α. ή γενικότερα την αξιοποίηση επιχειρηματικών ευκαιριών.⁶ (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)

⁴ Η μέθοδος αυτή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση ενός δημοτικού αθλητικού κέντρου το οποίο χρήζει επισκευών και αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες του. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει να αναβαθμίσει τις εγκαταστάσεις, να λειτουργήσει και να συντηρήσει το κέντρο για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Τα έσοδα του ιδιώτη προέρχονται από τη χρέωση των χρηστών – πολιτών αλλά και την ανάπτυξη συμπληρωματικών εμπορικών δραστηριοτήτων. Ο Ο.Τ.Α. είναι δυνατόν, αν το επιθυμεί, να αναλάβει μέρος ή το σύνολο της χρέωσης για τους δημότες του με επιδότηση του ιδιώτη, ελέγχοντας ταυτόχρονα το είδος και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

⁵ Π.χ. Ο Ο.Τ.Α. δεν διαθέτει δημαρχιακό κτίριο ούτε διαθέτει το σύνολο των αναγκαίων κεφαλαίων για την κατασκευή. Αντί να προχωρήσει σε δανεισμό και να κατασκευάσει το κτίριο ως δημόσιο έργο προχωρά σε Σύμπραξη με έναν Ιδιώτη, ο οποίος αναλαμβάνει να κατασκευάσει το κτίριο που καλύπτει τις ανάγκες του Ο.Τ.Α., και συνέχεια με χρηματοδοτική μίσθωση να παραχωρήσει την χρήση του στον Ο.Τ.Α. Με τη μέθοδο αυτή ο Ο.Τ.Α. θα ικανοποιήσει ταχύτερα τις ανάγκες στέγασης των υπηρεσιών του ενώ ταυτόχρονα είναι δυνατόν να αναθέσει στον ιδιώτη τις υπηρεσίες συντήρησης, θέρμανσης, καθαρισμού κ.α. Με την καταβολή των μισθωμάτων και την λήξη περιόδου το κτίριο περιέρχεται στην ιδιοκτησία του Ο.Τ.Α.

⁶ Π.χ. Ένας Ο.Τ.Α. διαθέτει ένα ακίνητο που προσφέρεται για τη δημιουργία ενός θεματικού πάρκου ψυχαγωγίας και πολιτισμού. Προσκαλεί ιδιώτες επενδυτές να καταθέσουν προτάσεις για την αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του ακινήτου σε αυτή την κατεύθυνση. Αφού εξετάσει τις προτάσεις τους, επιλέγει τον Ανάδοχο με τον οποίο συστήνει κοινή επιχείρηση που αναλαμβάνει να κατασκευάσει και να λειτουργήσει το πάρκο. Ο Ο.Τ.Α. συμμετέχει στην διοίκηση της επιχείρησης, ελέγχει τη λειτουργία της και αποκτά το μερίδιο των κερδών που του αναλογεί με βάση το ποσοστό συμμετοχής του.

2.3 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ

Μεταβολές στην κατανομή των κινδύνων.

Οι συμπράξεις είναι ένας μηχανισμός από ένα σύνολο διαφορετικών μηχανισμών και μεθόδων, που μπορεί να χρησιμοποιήσει ο Ο.Τ.Α. και γενικότερα το Δημόσιο για να προμηθευτεί υψηλής ποιότητας υπηρεσίες.

Οι αλλαγές στην κατανομή των ευθυνών.

Αξίζει να αντιπαραθέσουμε την αλλαγή των ευθυνών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και του Ιδιωτικού Τομέα εξετάζοντας την περίπτωση κατασκευής ενός έργου, αφενός μέσω του συμβατικού τρόπου(Δημόσιο Έργο), τον οποίο μέχρι σήμερα ακολουθούν οι Ο.Τ.Α., και αφετέρου μέσω μιας σύμπραξης. Στην κατασκευή ενός έργου διακρίνουμε 6 φάσεις :

1. το σχεδιασμό και καθορισμό των προδιαγραφών,
2. την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών,
3. την κατασκευή του,
4. τη χρηματοδότηση,
5. τη λειτουργία του και ,
6. τον έλεγχο των τελικά παρερχόμενων υπηρεσιών.

Οι ευθύνες στις διαφορετικές αυτές φάσεις υλοποίησης του έργου κατανέμονται ως εξής για κάθε περίπτωση:

ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΤΡΟΠΟ (ΔΗΜΟΣΙΟ ΕΡΓΟ)	ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ Ο.Τ.Α. – ΙΔΙΩΤΩΝ
Καθορισμός προδιαγραφών έργου	Ο.Τ.Α	Ο.Τ.Α
Εκπόνηση μελετών	Ο.Τ.Α.	Ιδιωτικός Τομέας
Κατασκευή	Ο.Τ.Α.	Ιδιωτικός Τομέας
Χρηματοδότηση	Ο.Τ.Α.	Ιδιωτικός Τομέας
Λειτουργία	Ο.Τ.Α.	Ιδιωτικός Τομέας
Ευθύνη για τις παρερχόμενες υπηρεσίες	Ο Ο.Τ.Α. είναι υπόλογος στα Θεσμοθετημένα Όργανα και στους Πολίτες	Ο Ιδιώτης στον Ο.Τ.Α., ο οποίος παραμένει υπόλογος στα Θεσμοθετημένα Όργανα και στους Πολίτες

ΠΗΓΗ : Βιβλ. «Συμπράξεις Ο.Τ.Α. & Ιδιωτικού Τομέα»(ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.)

Παραδοσιακός Τρόπος (Δημόσιο Έργο)

- Ο Ο.Τ.Α. θα προσδιορίσει τις ανάγκες και θα καθορίσει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και τις προδιαγραφές του έργου.
- Ο Ο.Τ.Α. θα προσλάβει συμβούλους για την προετοιμασία μιας λεπτομερούς μελέτης.
- Ο Ο.Τ.Α. θα ακολουθήσει τη διαδικασία της υποβολής προσφορών επί της μελέτης και θα επιλέξει τον Ανάδοχο.
- Ο Ανάδοχος του έργου θα κατασκευάσει το έργο υπό την επίβλεψη του Ο.Τ.Α. και η αμοιβή του ανάδοχου καταβάλλεται κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου.
- Υπεύθυνος λειτουργίας και συντήρησης του έργου είναι ο Ο.Τ.Α.

Σύμπραξη Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικού Τομέα

- Ο Ο.Τ.Α. θα προσδιορίσει τις ανάγκες και θα καθορίσει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και τις προδιαγραφές του έργου.
- Ο Ο.Τ.Α. δεν αναλαμβάνει πια ευθύνη για το σχεδιασμό του έργου (οριστικές μελέτες). Καθορίζει τις απαιτήσεις του για το τελικό αποτέλεσμα.
- Ο Ο.Τ.Α. δεν έχει ευθύνη κατά την περίοδο του έργου, αλλά αναμένει ολοκλήρωση του. Ο Ιδιωτικός Τομέας είναι αυτός που αναλαμβάνει την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου και όλες τις ευθύνες που αυτή συνεπάγεται.
- Ο Ιδιωτικός Τομέας χρηματοδοτεί την κατασκευή, ενώ ο Ο.Τ.Α (κατά περίπτωση) και οι πολίτες πληρώνουν όταν αρχίσει και λειτουργεί το έργο και μόνο τότε.
- Ο Ιδιωτικός έχει την ευθύνη λειτουργίας και συντήρησης και ο Ο.Τ.Α. παρακολουθεί και ελέγχει την παροχή και απόδοση της υπηρεσίας.

2.4 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ : ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΣΗ ΣΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ

Η επιλογή της Σύμπραξης με τον Ιδιωτικό Τομέα για την παραγωγή έργων ή την παροχή δημόσιων υπηρεσιών, δεν συνεπάγεται ότι η συνολική ευθύνη για το έργο ή την υπηρεσία μπορεί να μεταβιβαστεί στον Ιδιωτικό Τομέα.

Η Δημοτική Αρχή διατηρεί την ευθύνη για :

- Τον καθορισμό και την επιλογή των στόχων.
- Την απόφαση, με την ιδιότητα του συλλογικού αγοραστή των υπηρεσιών, του επιπέδου των υπηρεσιών που απαιτούνται και των δημόσιων πόρων που είναι διαθέσιμοι για τη χρηματοδότηση τους.
- Τον καθορισμό και τον έλεγχο προδιαγραφών ασφαλείας, ποιότητας και αποδοτικότητας για τις υπηρεσίες αυτές και
- Την τήρηση των προδιαγραφών αυτών, αναλαμβάνοντας δράση σε περίπτωση που δεν ικανοποιούνται.

Η Δημοτική Αρχή με την επιλογή της Σύμπραξης με τον Ιδιωτικό Τομέα, υιοθετεί μια διαφορετική προσέγγιση. Επικεντρώνει το ενδιαφέρον της και την προσοχή της στον καθορισμό και τον έλεγχο του τελικού αποτελέσματος και όχι στον τρόπο επίτευξής του. Ο τρόπος και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την επίτευξη του ανατίθενται στον Ιδιωτικό Τομέα, ο οποίος αναλαμβάνει και την ευθύνη για αυτό το τελικό αποτέλεσμα.

2.5 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ: ΑΠΟΚΟΜΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

Είναι κοινά αποδεκτό ότι υπάρχουν κάποια πράγματα που ο Ιδιωτικός Τομέας κάνει καλύτερα και άλλα στα οποία ο Δημόσιος έχει περισσότερα να προσφέρει. Η προκατάληψη και οι ακραίες θέσεις που υπάρχουν, δηλαδή :

α) για λόγους αρχής οι δημόσιες υπηρεσίες πρέπει πάντοτε και παντού να παρέχονται από το Δημόσιο Τομέα και με κεφάλαια τα οποία κατέχει και διαθέτει ο Δημόσιος Τομέας, «οι συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα είναι απλώς συγκαλυμμένες ιδιωτικοποιήσεις».

β) ο Ιδιωτικός Τομέας είναι πάντα πιο αποτελεσματικός, δημιουργικός και πολύ λιγότερο περιοριστικός και γραφειοκρατικός, το λιγότερο δημόσιο, που συνεπάγεται

λιγότερους φόρους είναι ο μοναδικός δρόμος προς τη δημιουργία πλούτου και την ποιότητα της δημόσιας ζωής, θα πρέπει να ξεπεραστούν.

Η συνεργασία των δύο μερών με διακριτούς ρόλους είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τον πολίτη.

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα δεν αποβλέπουν απλά στη χρηματοδότηση τεχνογνωσίας και των δεξιοτήτων του ιδιωτικού τομέα, από τις διοικητικές μέχρι τις εμπορικές και τις δημιουργικές.

Με τις Συμπράξεις επιδιώκεται η «επιστράτευση» της καινοτομίας και των αρχών του Ιδιωτικού Τομέα, με την εισαγωγή ιδιωτών επενδυτών διατεθειμένων να θέσουν το κεφάλαιο τους σε κίνδυνο.

Δεξιότητες του Ιδιωτικού Τομέα που ενεργοποιούνται μέσα από τις Συμπράξεις προς όφελος και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

α) Εμπορικά κίνητρα : Οι οργανισμοί του ιδιωτικού τομέα λειτουργούν σε ένα ρευστό και ταχύ περιβάλλον. Αν δεν πραγματοποιήσουν κερδοφόρο δραστηριότητα, δε θα επιβιώσουν. Η αγορά του ιδιωτικού τομέα έχει ως αποτέλεσμα την ύπαρξη μιας ισχυρής πειθαρχίας στη διαχείριση, ώστε να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα και να αξιοποιηθούν πλήρως οι επιχειρηματικές ευκαιρίες όταν παρουσιάζονται. Αυτές οι αρχές δε μπορούν ποτέ να αντιγραφούν πλήρως από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αφού υπάρχει μια πολλαπλότητα στόχων πολιτικής και μια φιλοσοφία που αποστρέφεται τον κίνδυνο, εξαιτίας της επιθυμίας να διασφαλιστούν τα χρήματα των φορολογούμενων.

β) Επικέντρωση στις ανάγκες των πολιτών – πελατών : Η ανάγκη των ιδιωτικών επιχειρήσεων για τη δημιουργία κέρδους σημαίνει ότι αυτές είναι υποχρεωμένες να ψάχνουν τρόπους για να ενισχύσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν στους πελάτες τους και να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες και απαιτήσεις. Αν δεν το κάνουν οι πελάτες θα στραφούν αλλού. Τέτοια κίνητρα είναι λιγότερο σαφή για την Αυτοδιοίκηση, με συνέπεια να ανταποκρίνεται πιο αργά στις απαιτήσεις των πολιτών.

γ) Νέες και καινοτόμες προσεγγίσεις : Παρόμοια η αναζήτηση νέων ευκαιριών για την ανάπτυξη κερδοφόρων επιχειρήσεων παρέχει στον ιδιωτικό τομέα το κίνητρο για καινοτομία και δοκιμή νέων ιδεών, πράγμα που με τη σειρά του μπορεί να οδηγήσει σε υπηρεσίες μεγαλύτερης αξίας, πιο ευέλικτες και πιο ποιοτικές.

δ) Επιχειρηματική και διαχειριστική τεχνογνωσία : Ο ιδιωτικός τομέας είναι περισσότερο καταρτισμένος και ικανός στη διαχείριση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και κάποιων τομέων της παροχής υπηρεσιών, στις οποίες περιλαμβάνονται η διαχείριση του χρόνου και του προϋπολογισμού σε πολύπλοκα σχέδια και η αξιολόγηση των εμπορικών ευκαιριών των πιθανών νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)

2.6 ΟΦΕΙΛΗ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ Ο.Τ.Α. ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ

Σχεδιασμένες κατάλληλα, οι Συμπράξεις Ο.Τ.Α. – Ιδιωτών είναι δυνατόν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη στους καταναλωτές – χρήστες των υποδομών και των υπηρεσιών και στους φορολογούμενους γενικότερα. Η επίτευξη των δυνατών ωφελειών εντούτοις, εξαρτάται από το είδος του έργου που υλοποιείται και τους

συγκεκριμένους όρους των συμφωνιών, που υπογράφονται μεταξύ των δύο συμβαλλομένων.

Τα οφέλη των Τοπικών Κοινωνιών και των Ο.Τ.Α. από τις Συμπράξεις τους με τον Ιδιωτικό Τομέα δεν περιορίζονται στην εξασφάλιση πρόσθετων πόρων, γεγονός που αναμφισβήτητα επιτυγχάνεται με αυτή τη μέθοδο. Τα οφέλη είναι ευρύτερα και σχετίζονται τόσο με την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των ίδιων πόρων των Ο.Τ.Α., όσο και με την αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους πολίτες.

Η εμπειρία από την εφαρμογή των Συμπράξεων παγκοσμίως υποδηλώνει ότι οι πλέον σημαντικές δυνατές ωφέλειες είναι :

- I. Πρόσθετοι πόροι για υποδομές. Σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να καταστεί δυνατή η κατασκευή έργων, το κόστος των οποίων δεν είναι δυνατόν να αναλάβει ο Ο.Τ.Α. από μόνος του και με τα υπάρχοντα κονδύλια.
- II. Απελευθέρωση πόρων για άλλα έργα. Η εξασφάλιση ιδιωτικών κεφαλαίων επιτρέπει στους Ο.Τ.Α. τη διάθεση των δημοτικών πόρων σε άλλα έργα και υπηρεσίες, που δεν προσφέρονται για συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα.
- III. Διασφάλιση ότι τα έργα είναι πλήρως κατάλληλα για το σκοπό για τον οποίο προορίζονται και συντηρούνται συνεχώς στην κατάσταση αυτή. Οι ανάγκες που στοχεύει να καλύψει το έργο είναι στενά συνδεδεμένες με το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των υποδομών και ξεκινά μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής τους και την έναρξη παροχής των υπηρεσιών.
- IV. Ταχύτερη ολοκλήρωση των έργων και απόδοση τους σε κοινή χρήση. Διότι ο ιδιωτικός τομέας 'έχει οικονομικά κίνητρα να θέσει το έργο σε λειτουργία το συντομότερο δυνατόν.
- V. Καλύτερες εντοπισμός, κατανομή και διαχείριση των κινδύνων. Η βασική αρχή του καταμερισμού των κινδύνων που ισχύει στις Συμπράξεις, ότι δηλαδή ο κάθε κίνδυνος ανατίθεται σε αυτόν που μπορεί να τον διαχειριστεί καλύτερα, οδηγεί στην καλύτερη εξέταση και τον καλύτερο έλεγχο των κινδύνων του έργου από την αρχή. Στην παραδοσιακή δημόσια χρηματοδότηση η ανάλυση των κινδύνων είναι συχνά ένα αδύνατο σημείο και οι κίνδυνοι γίνονται αντιληπτοί μετά την εμφάνιση τους
- VI. Μια σαφέστερη εστίαση του Ο.Τ.Α στο ρόλο που οι Πολίτες και η Πολιτεία που έχουν αναθέσει. Ο Ο.Τ.Α. μπορεί να επικεντρώσει την προσοχή του στο ποιές είναι οι ανάγκες των πολιτών και ποιές υπηρεσίες θα πρέπει να παρέχονται, αφήνοντας τον ιδιωτικό τομέα να εστιάσει στο πως αυτό μπορεί να γίνει καλύτερα.
- VII. Αξιοποίηση της Δημοτικής Περιουσίας και δημιουργία πρόσθετων πηγών εσόδων. Καλύτερη εκμετάλλευση της εμπορικής αξίας που διαθέτουν τα περιουσιακά στοιχεία των Ο.Τ.Α.
- VIII. Προσδιορισμός και επιλογή του οικονομικότερου συνολικού πακέτου στη ζωή του έργου. Στο κόστος υλοποίησης συμπεριλαμβάνονται εξ' αρχής το σύνολο των επιμέρους δαπανών (κόστος κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης, χρηματοοικονομικά κ.α.). Με αυτό τον τρόπο αποφεύγονται οι «εκπλήξεις» που οδηγούν πολλές φορές στη μια επίτευξη των στόχων και των αναμενόμενων αποτελεσμάτων.
- IX. Αναπόδραστη η οικονομική ανάλυση κόστους – ωφελειών. Αυτό που δεν συμβαίνει στη πλειοψηφία των έργων που εκτελούνται με τον παραδοσιακό τρόπο, στις Συμπράξεις είναι απαραίτητο να γίνει. Γεγονός που οδηγεί στην λήψη ορθών

αποφάσεων και στην επιλογή εκείνων των παρεμβάσεων που ωφελούν περισσότερο τους πολίτες.

Διασφάλιση της βιωσιμότητας των έργων με την είσοδο – εμπλοκή των τραπεζών στην υλοποίηση τους. Οι τράπεζες για να δανείσουν, εξετάζουν αναλυτικά τα δυνατότητα αποπληρωμής τους, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από την βιωσιμότητα των έργων που κατασκευάζονται. (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)

2.7 ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ

Οι Συμπράξεις εκτός από τα οφέλη του Ο.Τ.Α., προσφέρουν οφέλη και στον Ιδιωτικό Τομέα. Με τις Συμπράξεις αποδεικνύεται ότι είναι δυνατόν από μια συνεργασία των δύο μερών να ωφελούνται και τα δύο, η λογική ότι το όφελος του ενός συνεπάγεται βλάβη του άλλου είναι ξεπερασμένη και τελικά επιβλαβής και για τα δύο μέρη. Οι συμπράξεις προσφέρουν την ευκαιρία και αποτελούν πρόκληση τόσο για την ίδια την Αυτοδιοίκηση, όσο και για τους Ιδιώτες, να οικοδομήσουν τις σχέσεις τους σε υγιέστερες βάσεις και για κοινό όφελος.

Το όφελος του Ιδιωτικού Τομέα είναι το κέρδος του από την επιχειρηματική δραστηριότητα. Αυτό το κέρδος είναι δυνατόν να προκύψει από διάφορες πηγές όπως για παράδειγμα :

1. Οι Συμπράξεις ωφελούν τον Ιδιωτικό Τομέα ανοίγοντας του ένα νέο εύρος στις επιχειρηματικές δραστηριότητες του. Σε πολλές περιπτώσεις ο Ιδιωτικός Τομέας αναλαμβάνει τη διαχείριση της παροχής υπηρεσιών σε τομείς που συνήθως αποτελούν αποκλειστικό προνόμιο του δημόσιου τομέα.
2. Σε άλλους τομείς, όπως για παράδειγμα η κατασκευή κτιρίων και στη συνέχεια η διαχείριση των εγκαταστάσεων, οι συμπράξεις συνδυάζουν δραστηριότητες που με το συμβατικό τρόπο θα περιλαμβάνονταν σε ξεχωριστές συμβάσεις. Οι ενιαίες και ολοκληρωμένες συμβάσεις παρέχουν στον ιδιώτη ευκαιρίες για εξοικονόμηση πόρων.
3. Η μεταβίβαση του κινδύνου που περιλαμβάνεται στα έργα με ιδιωτική χρηματοδότηση προσφέρει επίσης περιθώριο για μεγαλύτερα κέρδη αν η διαχείριση του κινδύνου είναι καλή και έτσι υπάρχει η δυνατότητα για αυξημένη αποδοτικότητα των κεφαλαίων.

2.8 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η πλειοψηφία των αιρετών και του στελεχιακού δυναμικού των Ο.Τ.Α., αν και γνωρίζουν σε γενικές γραμμές την έννοια των Συμπράξεων (χρησιμοποιώντας βέβαια τον όρο Αυτοχρηματοδότηση), είτε δεν επιλέγουν αν τις εξετάσουν ως μια πιθανή εναλλακτική λύση είτε, αν και το επιθυμούν, αδυνατούν να προχωρήσουν στη υλοποίηση. Οι παράγοντες που επιδρούν ανασταλτικά και διαμορφώνουν αυτήν την εικόνα είναι ενδεικτικά οι παρακάτω :

➤ Η αρνητική στάση των πολιτών απέναντι σε οτιδήποτε είναι ιδιωτικό και οδηγεί σε νόθευση του Δημόσιου χαρακτήρα, των δημοτικών υπηρεσιών ή στην παραχώρηση δημόσιας περιουσίας.

Οι πολίτες είναι επιφυλακτικοί απέναντι στο ενδεχόμενο μακροχρόνιων συνεργασιών με τον Ιδιωτικό Τομέα με ταυτόχρονη παραχώρηση δημοτικών

δικαιωμάτων. Σε σημαντική μερίδα πολιτών επικρατεί η άποψη ότι η συνεργασία με τους Ιδιώτες συνεπάγεται αδιαφάνεια, συναλλαγή, νόθευση του Δημόσιου χαρακτήρα των δημοτικών υπηρεσιών και πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση των πολιτών. Στη διαμόρφωση αυτής της αντίληψης έχουν συντελέσει υπαρκτοί και ανύπαρκτοι λόγοι. Γεγονός είναι ότι η αντίληψη αυτή υπάρχει και επηρεάζει ανασταλτικά τις Δημοτικές διοικήσεις, να προχωρήσουν στη υλοποίηση των προγραμμάτων τους, μέσω Συμπράξεων.

➤ Η απουσία ξεκάθαρων και παγιωμένων μηχανισμών χρηματοδότησης των Ο.Τ.Α. από το Κράτος.

Παρά τις προσπάθειες που έγιναν και συνεχίζουν να γίνονται τα τελευταία χρόνια, δεν έχει επιτευχθεί ακόμη η δημιουργία ενός ξεκάθਾਰου και κοινά αποδεκτού μηχανισμού χρηματοδότησης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από την Κεντρική Διοίκηση. Το γεγονός αυτό οδηγεί στη διαμόρφωση της αντίληψης των Δημοτικών Διοικήσεων και των Τοπικών Κοινωνιών για ανεξάντλητες δυνατότητες κρατικών επιχορηγήσεων και έχει ως αποτέλεσμα την καλλιέργεια προσδοκιών, πολλές φορές όχι άδικα, ότι είναι δυνατή η άντληση πρόσθετων πόρων από το Κράτος. Με την προοπτική της εξασφάλισης κρατικής επιχορήγησης λοιπόν, δε διερευνάται με συστηματικό τρόπο και επιμονή η δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών πόρων.

➤ Έλλειψη συστημάτων μέτρησης κόστους – ωφελειών στην παραγωγή έργων και υπηρεσιών.

Ένας άλλος παράγοντας που επιδρά αρνητικά στην εισαγωγή των Συμπράξεων είναι η απουσία συστημάτων μέτρησης κόστους – αποτελέσματος σε κάθε δραστηριότητα του Ο.Τ.Α.. Αν αυτό είναι εν μέρει δυνατόν για την απλή κατασκευή ενός έργου απουσιάζει τελείως στις περιπτώσεις που, έκτος από την κατασκευή, του έχουμε και τη συντήρηση και λειτουργία του. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η σύγκριση με το κόστος αντίστοιχων δραστηριοτήτων του ιδιωτικού τομέα, και έτσι δεν αναζητούνται τρόποι μείωσης του κόστους, γεγονός που πιθανά θα οδηγούσε στην υλοποίηση του έργου μιας Σύμπραξης με τον Ιδιωτικό Τομέα.

➤ Ανέτοιμος Ιδιωτικός Τομέας. Έλλειψη υγιούς και τολμηρής ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Η επιδίωξη ενός Ο.Τ.Α. για την εφαρμογή μιας Σύμπραξης με τον Ιδιωτικό Τομέα προϋποθέτει καταρχήν την ύπαρξη ιδιωτικών εταιρειών διατεθειμένων να αναλάβουν τους κινδύνους, ικανών να τους διαχειρισθούν αποτελεσματικότερα από ό,τι ο Ο.Τ.Α. και με τεχνογνωσία στο συγκεκριμένο τομέα. Στην παρούσα φάση, όπου οι Συμπράξεις βρίσκονται σε εμβρυακό στάδιο, δεν υπάρχουν επιχειρήσεις του Ιδιωτικού Τομέα που να πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις, παρά μόνο σε ελάχιστους τομείς (π.χ. χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων) όπου μπορεί να κυριαρχεί ο ερασιτεχνισμός και η έλλειψη μακροπρόθεσμης στρατηγικής συνεργασίας. Η επιδίωξη τους για υπερβολικά και άμεσα κέρδη δυναμιτίζει τη συνεργασία και υποσκάπτει τους υπερβολικά και άμεσα κέρδη δυναμιτίζει τη συνεργασία και υποσκάπτει την προοπτική των συμπράξεων.⁷

⁷ Όσο αυξάνονται οι Ο.Τ.Α. που εκδηλώνουν την πρόθεση τους να ακολουθήσουν τη μέθοδο των Συμπράξεων για την υλοποίηση των έργων τους τόσο θα αυξάνονται και οι επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα που θα εξετάζουν την πιθανότητα συνεργασίας. Στην ουσία πρόκειται για μια δυναμική σχέση ανάμεσα στα δύο μέρη, όπου βέβαια η πρωτοβουλία ανήκει στους Ο.Τ.Α. Η διεθνής εμπειρία μας δείχνει ότι η αγορά στον τομέα αναπτύχθηκε με έντονους ρυθμούς και σήμερα αποτελεί και εξαγωγίμο προϊόν των χωρών αυτών.

➤ Έλλειψη γνώσεων και ικανοτήτων διαχείρισης αυτής της μορφής της συνεργασίας με τον Ιδιωτικό Τομέα εκ μέρους του στελεχειακού δυναμικού των Ο.Τ.Α.

Είναι γνωστό ότι ένα από τα πρώτα προβλήματα που κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν όσες από τις Δημοτικές Διοικήσεις αποφάσισαν να εξετάσουν την δυνατότητα προσφυγής τους στην μέθοδο της Σύμπραξης με τους Ιδιώτες για να υλοποιήσουν ένα έργο τους, ήταν η απουσία εξειδικευμένου προσωπικού στον Ο.Τ.Α., ικανού να αναλάβει την υλοποίηση του.⁸

➤ Το υψηλότερο κόστος προετοιμασίας των Συμπράξεων σε σχέση με την παραδοσιακή μέθοδο.

Το κόστος της ολοκλήρωσης της διαδικασίας μέχρι και τη σύναψη των τελικών συμβάσεων μίας Σύμπραξης με τον Ιδιωτικό Τομέα είναι μεγαλύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο κόστος ενός παραδοσιακού Δημοσίου Έργου. Η αύξηση του κόστους προέρχεται εξαιτίας της εμπλοκής ειδικευμένων εξωτερικών συμβούλων, στην προετοιμασία αλλά και στην διαπραγμάτευση με τους Ιδιώτες. Επιπλέον, το κόστος αυτό πρέπει να καταβληθεί κυρίως από ίδιους πόρους του Ο.Τ.Α., χωρίς παράλληλα να διασφαλίζεται η επιτυχία της όλης προσπάθειας.⁹

➤ Μικρό σχετικά μέγεθος έργων.

Είναι γεγονός ότι το ενδιαφέρον του Ιδιωτικού Τομέα(ανάδοχοι και χρηματοπιστωτικό σύστημα) στρέφεται κυρίως σε έργα και προγράμματα υψηλών προϋπολογισμών. Τα έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στις περισσότερες περιπτώσεις είναι σχετικά μικρού μεγέθους, ως προς το τεχνικό και οικονομικό αντικείμενο τους. Το γεγονός αυτό, σε συνάρτηση με το υψηλότερο κόστος προετοιμασίας μέχρι την υπογραφή της σύμβασης που έχουν οι Συμπράξεις σε σχέση με την παραδοσιακή μέθοδο, αποθαρρύνει τους Ιδιώτες να εμπλακούν σε αυτά.¹⁰

➤ Όχι ξεκάθαρο νομικό – θεσμικό πλαίσιο.

➤ Το τοπίο είναι θολό, γιατί δεν υπάρχει σαφής καταγραφή αρμοδιοτήτων που επιτρέπει ή δεν επιτρέπει να εκχωρηθούν, έστω και μερικώς, στον ιδιωτικό τομέα, δεν προκύπτει σαφώς η δυνατότητα χρήσης σύγχρονων χρηματοοικονομικών προϊόντων και τέλος, δεν υπάρχει σαφής περιγραφή των δυνατοτήτων αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας των Ο.Τ.Α. που να καλύπτεται από ξεκάθαρο νομικό και θεσμικό πλαίσιο. Αντίθετα, η Κοινοτική και Εθνική Νομοθεσία καλύπτει επαρκώς το ζήτημα της διαγνωστικής διαδικασίας για την επιλογή των ιδιωτών που θα συμμετάσχουν στη υλοποίηση ενός προγράμματος με τη μέθοδο της Σύμπραξης. (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)

⁸ Αυτή η έλλειψη βασικών γνώσεων, αλλά και η απουσία των απαραίτητων δεξιοτήτων για το χειρισμό των θεμάτων που υπεισέρχονται στην πορεία υλοποίησης μιας Σύμπραξης με τους Ιδιώτες, αποθαρρύνει τους Ο.Τ.Α. να διερευνήσουν την δυνατότητα χρήσης της μεθόδου.

⁹ Αυτός ο αποθαρρυντικός παράγοντας είναι δυνατόν να ελαττωθεί (όχι όμως να εξαλειφθεί τελείως) όσο το στελεχειακό δυναμικό των Ο.Τ.Α. επιμορφώνεται και όσο προχωρά η τυποποίηση των συμβάσεων ανά κατηγορία έργου.

¹⁰ Τα εμπόδια αυτά μπορούν να μειωθούν αν επιδιωχθεί η ομαδοποίηση έργων που διαθέτουν κοινά στοιχεία εντός του Ο.Τ.Α. ή η ομαδοποίηση ίδιων έργων ενός συνόλου Ο.Τ.Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην Ελλάδα σήμερα δεν υπάρχει ένα πλήρες εξειδικευμένο νομοθετικό πλαίσιο, που να καλύπτει την σύναψη των Σ.Δ.Ι.Τ. Στο παρελθόν έγιναν διάφορες προσπάθειες διατυπώσεις ανάλογου Σχεδίου Νόμου, με διαφορετικό κάθε φορά βαθμό προσέγγισης των πολλών σχετικών θεμάτων πολιτικής, διαφορετικής φιλοσοφίας σχετικά με τους ρόλους και τα επιτρεπτά όρια ευελιξίας στις σχέσεις των δύο μερών.

Παρά την έλλειψη του αναγκαίου εξειδικευμένου νομοθετικού πλαισίου, υπάρχουν ωστόσο νομικές δυνατότητες υλοποίησης Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα, μέσω:

- α) των προβλέψεων του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου για την υλοποίηση των δημοσίων έργων,
- β) ειδικών νομοθετικών ρυθμίσεων, που επιτρέπουν Σ.Δ.Ι.Τ. σε συγκεκριμένους τομείς ή για συγκεκριμένα έργα και
- γ) χρησιμοποίησης συμβάσεων μίσθωσης ή αγοράς ακινήτων(δηλαδή με επιτρεπόμενες παρακάμψεις του νομοθετικού πλαισίου).

Όμως, σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, επειδή δεν προσφέρεται πλήρης κάλυψη σε όλα τα σχετικά θέματα, η υλοποίηση όσων Σ.Δ.Ι.Τ. είναι δυνατόν να προωθηθούν, γίνεται με μεγάλες καθυστερήσεις, αυξημένα κόστη, σημαντικές δυσκολίες στις διαδικασίες δημοπράτησης και περιορισμένες δυνατότητες σωστού καταμερισμού των κινδύνων.

Τα κύρια χαρακτηριστικά και δυνατότητες του υφιστάμενου πλαισίου έχουν ως εξής :

1. Συμβάσεις Παραχώρησης

Η έννοια της σύμβασης παραχώρησης έργων ορίζεται κατ' αρχήν από τον κοινοτικό νομοθέτη με βάση την έννοια της σύμβασης δημοσίων έργων.

Σύμφωνα με την κρατούσα νομική άποψη, το άρθρο 6 του Π.Δ. 334/2000 και οι αντίστοιχες διατάξεις της Οδηγίας 93/37 Ε.Κ. αποτελούν διατάξεις, οι οποίες ρυθμίζουν μόνο τις διατυπώσεις δημοσιότητας για την σύναψη των συμβάσεων παραχώρησης και τις υποχρεώσεις δημοσιότητας για τους αναδόχους συμβάσεων παραχώρησης έργων, προκειμένου να συνάψουν συμβάσεις και να αναθέσουν την εκτέλεση τμήματος του έργου σε τρίτους. Αντίθετα η ρύθμιση της διαδικασίας σύναψης των συμβάσεων αυτών εκφεύγει των διατάξεων της οδηγίας 93/37 Ε.Κ.

Στο περί δημοσίων έργων Ν.1418/84(άρθρο 4 παρ. 4 περ. η') και στο Π.Δ. 609/85 (άρθρο 13), προβλέπεται αυτοτελές σύστημα δημοπράτησης, που περιλαμβάνει μερική ή ολική αυτοχρηματοδότηση με αντάλλαγμα την λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου, πλην της πλήρους χρηματικής καταβολής ή αντιπαροχής ακινήτων. Ανάλογα προβλέψεις, ως προς το αντάλλαγμα του αναδόχου έργου με αυτοχρηματοδότηση, αναφέρονται και στο άρθρο 9 παρ.3(β) του Ν.2052/92.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα :

- (α) ρυθμίζονται μερικώς από τις κοινοτικές οδηγίες δημοσίων συμβάσεων(εφόσον ο προϋπολογισμός τους υπερβαίνει τα εκάστοτε καθοριζόμενα όρια),
- (β) θεωρούνται δημόσια έργα και εφαρμόζεται σε αυτά η οικεία νομοθεσία, με την επιφύλαξη ότι στην έννοια τους δεν περιλαμβάνεται ρητώς η περίπτωση μη παραχώρησης της εκμετάλλευσης, αλλά καταβολής σταδιακών πληρωμών μετά το πέρας της κατασκευής και κατά την περίοδο λειτουργίας(και ενδεχομένως συντήρησης) του έργου,

(γ) εφαρμόζονται σε αυτά, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί δημοσίων έργων, οι ειδικές ρυθμίσεις του άρθρου 9 παρ. 4 του Ν. 2052/90, με σκοπό την εξισορρόπηση των εκατέρωθεν συμφερόντων, με βάση τη διαφορετική κατανομή ευθύνης που διαφοροποιείται με τα κλασσικά συστήματα δημοπράτησης.

Ειδικότερα προβλέπεται ότι :

- α) σε περίπτωση υπερημερίας του φορέα ή του Κύριου του έργου, ο ανάδοχος έχει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις, που προβλέπονται από τον Αστικό Κώδικα,
- β) σε περίπτωση διακοπής των εργασιών, από γεγονός για το οποίο δεν ευθύνεται ο ανάδοχος, τότε αυτός μπορεί να ζητήσει κατ' αρχήν αποζημίωση και στην συνέχεια να προβεί σε καταγγελία της σύμβασης, χωρίς να αποκλείεται το δικαίωμα αποζημίωσης για την ζημιά που υπέστη από την μη εκπλήρωση τη σύμβασης,
- γ) ο σπουδαίος λόγο, για τον οποίο και μόνο ο φορέας ή ο Κύριος του έργου μπορεί να καταγγείλει την σύμβαση, θα πρέπει να κριθεί εκ των προτέρων από το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων,
- δ) η μεταβίβαση των οριζόντιων ιδιοκτησιών, ή η παραχώρηση δικαιωμάτων επί αυτών, στον ανάδοχο γίνεται σταδιακά, ανάλογα με την πρόωθηση εκτέλεσης εργασιών,
- ε) για την επίλυση των διαφορών, που απορρέουν από την σύμβαση εργολαβίας ή εξ αφορμής αυτής, μπορεί να συνομολογηθεί συμφωνία διεθνούς ή εσωτερικής διαιτησίας, εφόσον αυτό προβλέπεται στη διακήρυξη.

Προβλέπεται παράλληλα η δυνατότητα ανάληψης της σύμβασης από επιχειρήσεις, που δεν είναι κατ' ανάγκη εργοληπτικές, καθώς και η ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής να εγγυηθεί την διατήρηση ορισμένων συνθηκών(π.χ. κυκλοφοριακών κ.α.) με την ανάληψη των αντίστοιχων υποχρεώσεων σε περίπτωση μεταβολής τους.

Η ορθή ερμηνευτική προσέγγιση των διατάξεων αυτών επιβάλλει, για τον χαρακτηρισμό μιας σύμβασης ως σύμβασης παραχώρησης, να αξιολογείται η διάρκεια της και η είσπραξη ανταλλάγματος από τη λειτουργία του έργου, σε συνδυασμό όμως με την μετάθεση στον ανάδοχο των επενδυτικών κινδύνων και των κινδύνων λειτουργίας, που αν παραμένουν στη σφαίρα ελέγχου της αναθέτουσας αρχής, ενδέχεται να υποδηλώνουν κλασσικά σύμβαση δημοσίου έργου.

Οι ρυθμίσεις αυτές του Ν. 2052/92, όταν θεσπίστηκαν, ήταν ουσιαστικά και νομοτεχνικά επιτυχείς, δυστυχώς όμως δεν έγιναν γνωστές και δεν αξιοποιήθηκαν επαρκώς.

2. Άλλοι τύποι Σ.Δ.Ι.Τ.

α) Με το άρθρο 9 παρ. 1-3 του Ν. 2052/1992 ρυθμίστηκε ένα σύνολο ζητημάτων, που αφορούν την κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η επίλυση του προβλήματος της ανεργίας χώρων στάθμευσης στα αστικά κέντρα και ιδιαιτέρως στην Αθήνα.

β) Ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις προβλέφθηκαν για την ιδιωτική χρηματοδότηση των ολυμπιακών έργων, ενόψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004:

- Αρχικά ο Ν. 2598/1198 καθιστούσε την «Οργανωτική Επιτροπή Αθήνα 2004» κύριο φορέα της εκτέλεσης των ολυμπιακών έργων. Η Οργανωτική Επιτροπή είχε αρμοδιότητα να συνάπτει συμβάσεις κατασκευής έργων, μεταξύ των οποίων και έργων, που θα εκτελούνται με αυτοχρηματοδότηση. Στην συνέχεια με σειρά νομοθετικών διατάξεων τις αρμοδιότητες αυτές ανέλαβε το Ελληνικό Δημόσιο, κυρίως τα Υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ, Πολιτισμού κλπ.

- Με το Π.Δ. 159/2000, ιδρύθηκε η ΕΥΔΕ/Ειδικά Συγκοινωνιακά Έργα Αττικής(ΕΥΔΕ/ΕΣΕΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία υλοποιεί κυρίως συγκοινωνιακά έργα, αναγκαία για την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Τα έργα της ανωτέρω υπηρεσίας είναι δυνατό είτε να χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από εθνικούς πόρους, είτε να συγχρηματοδοτούνται από τα Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε να εκτελούνται με αυτοχρηματοδότηση. Για την εκτέλεση δε των ανωτέρω έργων με αυτοχρηματοδότηση ή συγχρηματοδότηση, τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις του άρθρου 9 του Ν. 2052/92, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Π.Δ. 334/2000 για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων.

- Με τον Ν. 2833/2000 προβλέφθηκε η κατασκευή με αυτοχρηματοδότηση του Ιπποδρόμου και άλλων Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων από τον ΟΔΙΕ και η δυνατότητα εκχώρησης του ιπποδρομιακού στοιχήματος.

- Με τον Ν. 2819/2000 προβλέφθηκε η δυνατότητα εκτέλεσης των εργασιών κατασκευής του Ολυμπιακού Χωριού με αυτοχρηματοδότηση.

γ) Με τον Ν. 2545/1997 προβλέφθηκε για την πραγματοποίηση των σκοπών των Βιομηχανικών Περιοχών, η δυνατότητα παραχώρησης στο Φορέα ΒΕΠΕ της χρήσης αιγιαλού και παράλιας και του δικαιώματος εκτέλεσης λιμενικών έργων ή επέκτασης ήδη υφιστάμενων στην περιοχή λιμενικών εγκαταστάσεων. Η παραχώρηση μπορεί να γίνεται για διάστημα 50 ετών, με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, με καταβολή ανταλλάγματος.

δ) Με διάταξη που τέθηκε στον Ν. 2366/1995 και αφορούσε τροποποίηση του Ν. 1815/1988, δόθηκε η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών να προτείνει την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο θα καθόριζε κάθε σχετικό ζήτημα με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την οργάνωση και τους όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων από το Δημόσιο ή από άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα καθώς και κάθε σχετικό ζήτημα με τη σύναψη και τους όρους συμβάσεων παραχώρησης, για την κατασκευή αεροδρομίων με αντάλλαγμα την εκμετάλλευση τους για ορισμένο χρονικό διάστημα από νομικό ή φυσικό πρόσωπο.

Ήδη για την ίδρυση λειτουργία και εκμετάλλευση πολιτικών αεροδρομίων, έχει εκδοθεί το Π.Δ. 158/2002, το οποίο τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 348/2003. Σύμφωνα με το άρθρο 18 του Π.Δ. 158/2002 είναι δυνατόν να παραχωρηθεί η εκμετάλλευση αεροδρομίων, για ορισμένο χρονικό διάστημα, με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημόσιου, εκπροσωπούμενου από την Κρατική Αεροπορική Αρχή(Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) και του κατόχου άδειας ίδρυσης – κατασκευής και άδειας λειτουργίας – εκμετάλλευσης, ο οποίος μπορεί να είναι φυσικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κάθε βαθμίδας. Στη σύμβαση παραχώρησης πρέπει να περιλαμβάνει ιδίως η συμβατική περίοδος, η δυνατότητα παράτασης και τροποποίηση της, οι τεχνικές απαιτήσεις και οι όροι μελέτης και κατασκευής του αεροδρομίου, οι όροι λειτουργίας, συντήρησης, ανάπτυξης υποδομής και επέκτασης του αεροδρομίου, δικαίωμα και υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου, Κανόνες Ελληνικού Δημοσίου, δικαίωμα και υποχρεώσεις του αεροδρομίου, απαιτούμενος εξοπλισμός αεροναυτιλίας και όροι συντήρησης και λειτουργίας αυτού, η υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης καθώς και η δυνατότητα επιβολής και η διαδικασία ρύθμισης αερολιμενικών τελών.

ε) Η ίδρυση κοινών εταιριών μεταξύ Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και ιδιωτών, για την κατασκευή έργων τους, αποτελεί μια μορφή ΣΔΙΤ, η οποία προβλέπεται από το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.

- Ειδικότερα με το Π.Δ. 30 της 1/2/1996 (Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης) προβλέπεται ότι οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις μπορούν να συνιστούν δικές τους επιχειρήσεις ή να μετέχουν σε επιχειρήσεις που συνιστούν με νομικά ή φυσικά πρόσωπα, ή σε επιχειρήσεις που ήδη υπάρχουν για την εκτέλεση έργων, οι οποίες έχουν σκοπό, για την παραγωγή αγαθών ή την παροχή δραστηριοτήτων. Που έχουν σκοπό την πραγματοποίηση εσόδων.¹¹

- Ανάλογη δυνατότητα έχουν και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με το άρθρο 277 του Π.Δ. 410/1995 (Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας).

Προφανώς για την ίδρυση των εταιρειών αυτών, πρέπει να τηρούνται οι διαδικασίες του Π.Δ. 334/2000 για τις συμβάσεις παραχώρησης, ως προς την επιλογή του αναδόχου, που θα είναι μέτοχος της εταιρείας που θα ιδρυθεί από κοινού, αλλιώς θα υπήρχε σοβαρός κίνδυνος καταστρατήγησης των κοινοτικών οδηγιών.

στ) Με τον Ν. 2206/1994 δόθηκε η δυνατότητα παραχώρησης αδειών λειτουργίας Καζίνο για ορισμένο διάστημα, έναντι υποχρεώσεων κατασκευής έργων.

ζ) Με τις διατάξεις του Ν. 2160/1993 προβλέφθηκε οι όροι παραχώρησης καζίνο και τουριστικών λιμένων για συγκεκριμένο χρόνο σε ανάδοχους με την υποχρέωση των τελευταίων να εκτελέσουν σειρά έργων αναβάθμισης των υποδομών.

η) Ο τομέας της ενέργειας, τόσο της ηλεκτρικής όσο και του φυσικού αερίου, αποτέλεσε μέχρι σήμερα κύριο κλάδο υλοποίησης έργων με αυτοχρηματοδότηση, ιδίως στο πεδίο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (αιολικά πάρκα, μικρά υδροηλεκτρικά κλπ) και της διανομής φυσικού αερίου:

Σύμφωνα με τον Νόμο για την ηλεκτρική ενέργεια όπως ισχύει, η λειτουργία και εκμετάλλευση του Συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας θα διενεργείται από την ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Διαχειριστής Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας Α.Ε» (Δ.Ε.Σ.Μ.Η. Α.Ε.), κατόπιν σχετικής άδειας, η οποία δεν έχει ακόμα εκδοθεί. Το μετοχικό κεφαλαίο του Δ.Ε.Σ.Μ.Η. Α.Ε. ανήκει κατά 51% στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά 49% στους κατόχους άδειας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας των οποίων οι μονάδες παραγωγής συνδέονται με το Σύστημα ήτοι επί του παρόντος, στην ΔΕΗ. Ο Δ.Ε.Σ.Μ.Η. Α.Ε. θα καταβάλει στην ΔΕΗ αντάλλαγμα για την λειτουργία και την εκμετάλλευση του Συστήματος. Η κυριότητα όμως του Συστήματος μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και το Δίκτυο διανομής θα ανήκει στην ΔΕΗ.

Ο Ν. 2773/99 αποτελεί την βάση για την υλοποίηση αιολικών με ιδιώτες επενδύσεις. Εν τούτοις μια τέτοια επένδυση υπόκειται επίσης και στις προβλέψεις του εκάστοτε ισχύοντος «αναπτυξιακού νόμου» καθώς και στις απαιτήσεις μιας μεγάλης σειράς νομοθετημάτων σχετικών με όλες τις αναγκαίες αδειοδοτήσεις των σχετικών έργων.

¹¹ Στην περίπτωση κατασκευής έργων πρόκειται για σύμβαση παραχώρησης δημοσίου έργου, που γίνεται μέσω της συμμετοχής του αναδόχου σε κοινή εταιρεία με την αναθέτουσα αρχή. Η συγχρηματοδότηση επιτυγχάνεται με την καταβολή του μετοχικού κεφαλαίου, από την δε εκμετάλλευση του έργου θα ληφθεί μέρος ή το σύνολο του εργολαβικού ανταλλάγματος.

3. Το υφιστάμενο «Σχέδιο Νόμου» για τις Σ.Δ.Ι.Τ.

Κεφάλαιο Δ' - Συμβατικό πλαίσιο

Άρθρο 17 – Σύμβασης Σύμπραξης

(1) Συμβατικό Πλαίσιο, Εφαρμοστέα νομοθεσία

Οι Συμβάσεις Σύμπραξης καθώς και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα, περιλαμβάνουν τους όρους και τις ρυθμίσεις που καθορίστηκαν από το Δημόσιο Φορέα με τη σχετική Προκήρυξη ή με άλλα έγγραφα κατά τη Διαδικασία Ανάθεσης και συνιστούν το μόνο συμβατικό πλαίσιο που δεσμεύει τους εμπλεκόμενους Δημόσιους και Ιδιωτικούς Φορείς.

(2) Περιεγόμενο Συμβάσεων Σύμπραξης

Οι Συμβάσεις Σύμπραξης και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα περιλαμβάνουν σαφή και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των μερών σε σχέση με το αντικείμενο της Σύμπραξης. Ειδικότερα, με τις άνω Συμβάσεις προβλέπονται ιδίως τα ακόλουθα :

(α) Το αντικείμενο της Σύμπραξης, συμπεριλαμβανομένων και των προδιαγραφών της υπηρεσίας ή της υποδομής, 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 την παροχή της υπηρεσίας ή τη χρήση της υποδομής.

(β) Ο τρόπος άσκησης της εποπτείας της παροχής της υπηρεσίας ή της δημιουργίας και λειτουργίας της υποδομής είτε μέσω ανεξαρτήτων εταιρειών που ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός Φορέας προσλαμβάνουν από κοινού για το σκοπό αυτό είτε μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του Δημοσίου.

(γ) Οι μέθοδοι διασφάλισης της ποιότητας της υπηρεσίας ή της υποδομής.

(δ) Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του αντικείμενου της Σύμπραξης, οι προϋποθέσεις τροποποίησης του χρονοδιαγράμματος αυτού, η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Σύμπραξης καθώς και οι προϋποθέσεις της παράτασης ή σύντμησης της διάρκειας αυτής.

(ε) Ο τρόπος με τον οποίο θα παραχωρείται στον Ιδιωτικό Φορέα η χρήση ή και η εκμετάλλευση των παγίων στοιχείων που είναι απαραίτητα για την παροχή της υπηρεσίας ή τη δημιουργία της υποδομής και τα τυχόν προβλεπόμενα ανταλλάγματα.

(στ) Ο τρόπος χρηματοδότησης της υλοποίησης του αντικείμενου της Σύμπραξης.

(ζ) Η τυχόν απαιτούμενη εκ μέρους του Δημοσίου Φορέα έγκριση των χρηματοδοτικών συμβάσεων του Ιδιωτικού Φορέα ή του φορέα υλοποίησης της Σύμπραξης καθώς και της διαδικασίας τροποποίησης τους.

(η) Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ των μερών και οι συνέπειες επέλευσης γεγονότων που συνιστούν ανωτέρα βία.

(θ) Οι ασφαλιστικές καλύψεις του αντικείμενου της Σύμβασης ή και του Ιδιωτικού Φορέα.

(ι) Η προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων.

(κ) Η κατοχύρωση τυχόν δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας.

(λ) Ο τρόπος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αντικείμενου της Σύμβασης.

(μ) Το ύψος των ανταλλαγμάτων που καταβάλλονται για τη χρήση της υπηρεσίας ή της υποδομής από τους χρήστες, ο τρόπος είσπραξης τους καθώς και οι λόγοι και τρόποι αναπροσαρμογής.

(ν) Ο τρόπος επιμερισμού, μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Φορέα, των ωφελειών που θα προκύψουν, είτε από την τυχόν αναχρηματοδότηση των δανείων του Ιδιωτικού Φορέα Εταιρείας Ειδικού Σκοπού είτε μετά την επίτευξη ενός συγκεκριμένου ποσοστού απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του .

(ξ) Η έκταση των εγγυήσεων που παρέχει ο Ιδιωτικός Φορέας για την προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας ή την σύμφωνα με τις καλή εκτέλεση λειτουργία και συντήρηση της υποδομής.

(ο) Η υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα και οι περιπτώσεις που αυτή επιτρέπεται, η εκχώρηση συμβατικών υποχρεώσεων του και οι περιπτώσεις καταβολής αποζημιώσεων.

(π) Οι λόγοι καταγγελίας κάθε σύμβασης και οι συνέπειες τους.

(ρ) Το εφαρμοστέο δίκαιο.

(σ) Η διαδικασία επίλυσης διαφορών.

(τ) Η σειρά προτεραιότητας των τυχόν προσαρτημάτων ή παραρτημάτων κάθε σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Η διαπίστωση για την ανάγκη κατασκευής μαρίνας στη Λευκάδα, οδήγησε στην υλοποίηση ενός από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στο νησί. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την κατασκευή και λειτουργία ενός τέτοιου έργου, εξασφαλίζουν :

- α) την αύξηση των οικονομικών ωφελειών λόγω της ταυτόχρονης αύξησης της τουριστικής κίνησης σε όλο το νησί,
- β) ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μέσω μιας σύγχρονης μονάδας ελλιμενισμού σκαφών με υψηλό προσφερόμενων υπηρεσιών,
- γ) την αύξηση του ΑΕΠ, στην ευρύτερη περιοχή.

Το έργο κατασκευάστηκε σε θαλάσσια περιοχή νοτιανατολικά της πόλης της Λευκάδας, με την ταυτόχρονη διάθεση από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας παράκτιας ακίνητης επιφάνειας 56.579 τ.μ. Η μαρίνα καταλαμβάνει θαλάσσιο μέτωπο μήκους 1.280 μ., και η επιφάνειας της θαλάσσιας ζώνης φτάνει τα 165 στρέμματα. Διαθέτει 6 πλωτές προβλήτες πρόσδεσης σκαφών και με την ολοκλήρωση του έργου θα έχει δυναμικότητα θέσεων για 767 σκάφη, εκ των οποίων οι 482 θέσεις θα χρησιμοποιούνται για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και οι 285 θέσεις για την χερσαία απόθεση, συντήρηση και επισκευή των σκαφών.

Η οριστική μελέτη για την κατασκευή και λειτουργία του έργου, προέβλεπε και την δημιουργία χερσαίων εγκαταστάσεων όπως :

1. πύργο ελέγχου .
2. κτίριο πολλαπλών χρήσεων (λιμεναρχείο, τελωνείο, γραφείο πληροφοριών).
3. συγκρότημα εστιατορίου, αναψυκτηρίου, εμπορικών καταστημάτων.
4. εκθετήριο πώλησης / ενουκίασης σκαφών.
5. μικρό ξενοδοχείο 50 κλινών.
6. ναυτικό όμιλο.
7. κτίριο στεγασμένης συντήρησης και επισκευής σκαφών.
8. υπαίθριο χώρο διαχείμασης σκαφών.
9. εσωτερικό οδικό δίκτυο και θέσεις στάθμευσης 488 αυτοκίνητων.

Για την υλοποίηση του έργου η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας προχώρησε στην συνεργασία με τον Ιδιωτικό Τομέα, προκειμένου να εξασφαλίσει την εύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων.

Η διαδικασία εύρεσης Αναδόχου μέχρι και την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης κράτησε 20 μήνες. Ξεκίνησε το Μάιο του 1998 με τη χωροθέτηση της μαρίνας και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1999 με τη υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης στην ανάδοχο εταιρεία.

Ως Ανάδοχος επιλέχθηκε η εταιρεία «ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ Α.Ε». Πρόκειται για μια κοινοπραξία η οποία απαρτίζεται από 4 εταιρείες και αποτελεί ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Τα δεύτερο συμβαλλόμενο μέρος είναι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας.

Ο προϋπολογισμός του κόστους κατασκευή ανήλθε στο ποσό 27,4 €εκ των οποίων τα 13,8 €€ αφορούν λιμενικά έργα και τα 13,6 €€ έργα χερσαίας ζώνης. Τα λιμενικά έργα χρηματοδοτούνται από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση

Λευκάδας, ενώ τα έργα χερσαίας ζώνης από τον Ανάδοχο. Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης του έργου αποτελεί αποκλειστική ευθύνη της ανάδοχης κοινοπραξίας.

Επίσης η κοινοπραξία φέρει αποκλειστικά την ευθύνη για την σύνταξη μελετών καθώς και για την κατασκευή του έργου σε προσυμφωνημένο χρόνο. Έχει την υποχρέωση έναντι της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λευκάδας να θέσει μια σειρά από εγγυήσεις, αλλά και να φροντίσει για την ασφάλεια του έργου, τόσο για την κατασκευαστική περίοδο όσο και για την περίοδο λειτουργίας του. Όλα τα έργα που απαιτούνται για την λειτουργία της μαρίνας θα πρέπει να κατασκευαστούν σύμφωνα με την «Οριστική μελέτη έργων λιμένα αναψυχής Λευκάδας και μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων».

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις στην χερσαία ζώνη με δικές της δαπάνες. Θα εισπράττει μισθώματα 258,247€ ετησίως συν 13 % επί των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων όλων των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν στο χώρο της μαρίνας κατά την διάρκεια της παραχώρησης. Η μέγιστη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης ορίζεται στα 40 χρόνια .

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την παράδοση του έργου σε λειτουργία και σε άριστη κατάσταση. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκησης Λευκάδας μπορεί να καταγγείλει την σύμβαση στην περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεων του Αναδόχου. (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)

4.2 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Το Ελληνικό Δημόσιο αναγνώρισε την ανάγκη και αποφάσισε την κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου, προκειμένου να πετύχει έναν ολοκληρωμένο αστικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας.

Για την εκτέλεση του έργου εξετάστηκαν μια σειρά από στοιχεία και υπολογίστηκε ότι η κατασκευή ενός τέτοιου έργου υποδομής θα εξασφαλίσει τα ακόλουθα αποτελέσματα :

- α) θα απορροφήσει το 10% των συνολικών μετακινήσεων της ευρύτερης περιοχής
- β) θα εξοικονομήσει ελεύθερο χρόνο από τις μετακινήσεις
- γ) θα μειώσει την κατανάλωση καυσίμων αξίας περίπου 0,5€ ετησίως (με συνακόλουθο αποτέλεσμα η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων)
- δ) θα αυξήσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες του έργου, αυξάνοντας ταυτόχρονα τις ταχύτητες κίνησης των οχημάτων και μειώνοντας το ποσοστό των ατυχημάτων.

Το έργο αποτελείται από έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο μήκους 66 χλμ ο οποίος διασχίζει την ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, διαθέτει 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση συν μια βοηθητική λωρίδα (έκτακτης ανάγκης), 32 ανισόπεδους κόμβους, 200 άνω και κάτω διαβάσεις και μια σειρά αντιπλημμυρικών έργων. Συνδέεται με όλα τα μεταφορικά δίκτυα του λεκανοπεδίου της Αττικής και αποτελείται από 2 κλάδους :

- 1. τη λεωφόρο Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων.
- 2. τη δυτική περιφερειακή λεωφόρο του Υμηττού.

Για την υλοποίηση του έργου το Ελληνικό Δημόσιο αποφάσισε τη συνεργασία με τον Ιδιωτικό Τομέα, προκειμένου να εξασφαλίσει τη εύρεση κεφαλαίων.

Το ιστορικό της διαδικασίας εύρεσης Αναδόχου κράτησε 8 χρόνια. Ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 1992 με την προκήρυξη τη προεπιλογής Αναδόχου και ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2000 με την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης.

Ως Ανάδοχος επιλέχθηκε τον Μάρτιο του 1996 ο όμιλος «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ». Πρόκειται για μια κοινοπραξία η οποία απαρτίζεται από 12 κατασκευαστικές εταιρείες και αποτελεί το ένα από τα δυο συμβαλλόμενα μέρη. Το δεύτερο συμβαλλόμενο μέρος είναι το Ελληνικό Δημόσιο μέσω της εκπροσώπησης του από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Το κόστος κατασκευής ανέρχεται στο ποσό των 1.204 εκ€. Το 34,21% του έργου χρηματοδοτείται από το Ελληνικό Δημόσιο, το 13,29% από τα ίδια κεφάλαια του αναδόχου και το 52,50% από δανεικά κεφάλαια. Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης του έργου αποτελεί αποκλειστική ευθύνη της ανάδοχης κοινοπραξίας.

Επίσης η κοινοπραξία φέρει αποκλειστικά την ευθύνη για την σύνταξη μελετών καθώς και για την κατασκευή του έργου σε προσυμφωνημένο χρόνο. Μπορεί να καθορίζει ελεύθερα το ύψος των διοδίων μέχρι ενός ορίου, το οποίο και καθορίζεται από την σύμβαση παραχώρησης. Έχει την υποχρέωση έναντι του Ελληνικού Δημοσίου να θέσει μια σειρά από εγγυήσεις αλλά και αν φροντίσει για την ασφάλεια του έργου τόσο για την κατασκευαστική περίοδο. Όσο και για την περίοδο λειτουργίας του.

Το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται ότι δεν θα προχωρήσει στη δημιουργία ανταγωνιστικής οδικής διέλευσης μέσα σε μια καθορισμένη ζώνη, η οποία θα μειώνει τον κυκλοφοριακό φόρτο του έργου. Φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις, με δικές του δαπάνες. Μπορεί να παρατείνει την ημερομηνία εκτέλεσης της σύμβασης σε περίπτωση εύρεσης αρχαιολογικών ευρημάτων, προκειμένου να διασφαλίσει τη διάσωση τους.

Η μέγιστη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης ορίζεται στα 23 χρόνια. Το έργο μπορεί να παραδοθεί στο Ελληνικό Δημόσιο και νωρίτερα, αν και εφόσον γη απόδοση των ίδιων κεφαλαίων του Αναδόχου φτάσει στο προσυμφωνημένο επίπεδο. Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση παράδοσης του έργου σε λειτουργία και σε άριστη κατάσταση. Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να καταγγείλει την σύμβαση σε περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεων του Αναδόχου. *(Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα : 2004)*

ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου θα συνδέσει μόνιμα την Πελοπόννησο με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα με μια καλωδιακή γέφυρα συνολικού μήκους 2,5 χιλιομέτρων, μειώνοντας το χρόνο διέλευσης κατά 45 λεπτά και απελευθερώνοντας έτσι τους κατοίκους από τη γεωγραφική τους απομόνωση.

Η υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου θα έχει ως αποτέλεσμα των ανάπτυξη των περιφερειών της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου και κατ' επέκταση τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων σε μία από τις λιγότερο αναπτυγμένες μέχρι σήμερα περιοχές της Ευρώπης, γι' αυτό έχει μονοπωλιακά πλεονεκτήματα.

Η ιδιαιτερότητα του έργου έγκειται στο γεγονός ότι ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Η ιδιαίτερη δυσκολία που αντιμετωπίζει το έργο κατά την

υλοποίηση του είναι : α) στο μεγάλο βάθος της θάλασσας στα σημεία ζεύξης β) τη μειωμένη αντοχή του πυθμένα¹² και γ) την υψηλή σεισμικότητα της περιοχής σε συνδυασμό με πιθανότητα τεκτονικών μετακινήσεων.

Μετά από δύο αποτυχημένους διαγωνισμούς μέχρι το 1991, ως ανάδοχος επιλέχθηκε η κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ.

Το κόστος κατασκευής του έργου ανέρχεται στα 737 εκ€, εκ των οποίων το 41,52% θα καλυφθεί με χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου, το 9,36% με ίδια κεφάλαια του Ανάδοχου και το 49,12% με δανειακά κεφάλαια.

Η σύμβαση καθορίζει το ύψος των διοδίων με δικαίωμα μερικής αναπροσαρμογής εκ μέρους του αναδόχου, λόγω μεταβολής βασικών μακροοικονομικών μεγεθών(πληθωρισμός). Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει να αποζημιώσει τον Ανάδοχο σε περίπτωση που τα έσοδα του έργου δεν καλύπτουν τις δανειακές του υποχρεώσεις ή για κάποιους λόγους, διαταράσσεται η ομαλή λειτουργία του έργου.

Η χρηματοδότηση του έργου ακολουθεί συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα προόδου και θα συνοδεύεται από πιστοποιήσεις καλής εκτέλεσης εργασιών. Η ανάδοχος κοινοπραξία έχει επίσης την υποχρέωση να ασφαλίσει το έργο για την περίοδο κατασκευής και λειτουργίας του. Έχει επίσης την ευθύνη για τη σύνταξη των μελετών, ενώ ο έλεγχος και η επίβλεψη τους κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου ανατίθεται σε ανεξάρτητο επιβλέποντα μηχανικό.

Η διάρκεια της σύμβασης ορίστηκε στα 42 έτη και η ανάδοχος κοινοπραξία δεσμεύτηκε να παραδώσει το έργο εν λειτουργία και σε καλή κατάσταση.

Λόγω τεχνολογικών δυσκολιών και υψηλού κόστους το έργο θα ήταν αδύνατο να κατασκευαστεί με την παραδοσιακή σύμβαση, επειδή μέσω της παραχώρησης γίνεται δυνατή η ανάληψη όχι μόνο του κατασκευαστικού κινδύνου από τον Ιδιώτη ανάδοχο και τις εγγυήτριες τράπεζες, αλλά και η αντιμετώπιση σε κάποιο βαθμό και του τεχνολογικού. (Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα : 2004)

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Σκοπός του έργου ήταν η αντικατάσταση του παλαιού αεροδρομίου στο Ελληνικό με ένα υπερσύγχρονο αεροδρόμιο υψηλών προδιαγραφών λειτουργίας, με δυναμικότητα εξυπηρέτησης που φτάνει τα 16 εκ. επιβάτες ανά έτος και μπορεί να επεκταθεί για την εξυπηρέτηση 50εκ. επιβατών.

Η κατασκευή του νέου διεθνούς αεροδρομίου θα διευκολύνει, τη μεταφορά προσώπων και αγαθών, μετατρέποντας έτσι την Αθήνα σε μεταφορικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου, θα αναβαθμίσει τις παρερχόμενες υπηρεσίες ποιότητας και ασφαλείας που προσέφερε μέχρι πρόσφατα τα αεροδρόμιο του Ελληνικού και θα αποφορτίσει το νοτιοανατολικό τμήμα της Αθήνας, επιτρέποντας έτσι το νέο πολεοδομικό σχεδιασμό της πρωτεύουσας.

Το κύριο κτίσμα περιλαμβάνει μια πληθώρα υπηρεσιών και καταστημάτων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, ενώ μια σειρά άλλων κτισμάτων περιλαμβάνει άλλες υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως σταθμούς καυσίμων και σύστημα διανομής, πυροσβεστική υπηρεσία, εμπορευματικούς σταθμούς, σταθμούς ανεφοδιασμού,

¹² Κατά τις πληροφορίες της αναδόχου Κοινοπραξίας στο διαδίκτυο, δεν εντοπίστηκε βραχώδες στρώμα σε βάθος έως 100 μέτρα κάτω από τον πυθμένα και αντίθετα επισημαίνεται η παρουσία ιζημάτων από παχιές αργιλικές στρώσεις σε βάθος μεγαλύτερο από 500 μέτρα.

ξενοδοχείο κτλ. Το νέο αεροδρόμιο θα συνδεθεί με όλα τα μεταφορικά δίκτυα του λεκανοπεδίου της Αττικής.

Η διαδικασία εύρεσης Αναδόχου ο οποίος, σε συνεργασία με το Ελληνικό Δημόσιο, θα αναλαμβάνει την ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου, ξεκίνησε τον Ιούνιο 1991.

Αποκλειστικός φορέας υλοποίησης αναδείχθηκε η κοινοπραξία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» η οποία απαρτίζεται από 5 μέλη, μεταξύ των οποίων το Ελληνικό Δημόσιο σε ποσοστό 55%.

Σκοπός της είναι ο σχεδιασμός, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου για όλη την περίοδο παραχώρησης η οποία καθορίστηκε σε 30 χρόνια.

Το κόστος κατασκευής του έργου ανήλθε στα 2.109 εκ. εκ των οποίων το 37,94 % καλύφθηκε με ίδια κεφάλαια της εταιρείας, ενώ το 62,06% με δανειακά κεφάλαια.

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει να διαθέτει στην κοινοπραξία μέρος του τέλους χρήσεως του αεροδρομίου (σπατόσημο) και επίσης να μην προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια ή αμέλεια που θα έχει ως αποτέλεσμα την μη ομαλή είσπραξη εσόδων από τους χρήστες του αεροδρομίου. Αναλαμβάνει την υποχρέωση να κατασκευάσει εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος τις οδικές προσβάσεις προς και από το αεροδρόμιο.

Ο Ανάδοχος φέρει την αποκλειστική ευθύνη για τη σύνταξη των μελών, καθώς και για την κατασκευή του έργου. Οι απαραίτητες έρευνες. Μετρήσεις και προδιαγραφές, που αποτελούν συστηματικά στοιχεία μιας ολοκληρωμένης μελέτης, εκπονούνται με τη ευθύνη του Αναδόχου και εγκρίνονται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Κατά την διάρκεια κατασκευής του έργου αποτελεί αποκλειστική ευθύνη της ανάδοχης εταιρείας, η οποία αναλαμβάνει να παραδώσει το έργο εν λειτουργία και σε καλή κατάσταση.

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει επίσης το κόστος της μετεγκατάστασης λειτουργιών της Ολυμπιακής Αεροπορίας, καθώς και την αγορά του εξοπλισμού αεροναυτιλίας για την ομαλή λειτουργία του νέου αεροδρομίου. (Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα δημόσια έργα : 2004)

4.3 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΤΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΕ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

KENTPO ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ ΗΛΙΚΙΩΜΕΝΩΝ **ΔΗΜΟΣ WESTMINSTER**

Το Westminster είναι μια περιοχή 181.700 κατοίκων στο κέντρο του Λονδίνου, με οικονομική και πολιτιστική ανομοιογένεια και υψηλό ποσοστό μεταναστών. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ηλικιωμένων που χρήζουν σημαντικής φροντίδας, ο οποίος αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον. Οι καθαρές δαπάνες του Ο.Τ.Α. για κοινωνικές υπηρεσίες ανέρχονται σε 122 εκ. € ετησίως.

Τον Δεκέμβριο του 1993 ο Ο.Τ.Α. του Westminster εκπόνησε μια μελέτη σκοπιμότητας για την μετατροπή ενός κτιρίου κατασκευασμένου το 1960, σε κέντρο περίθαλψης ηλικιωμένων. Το απαιτούμενο για την ανακαίνιση κόστος δεν μπορούσε να καλυφθεί από τον Ο.Τ.Α. και συνεπώς ήταν αναγκαία η εύρεση κάποιας άλλης πηγής χρηματοδότησης προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα.

Οι εναλλακτικές επιλογές που εξετάστηκαν σε μια προσπάθεια να αντιμετωπιστεί κατάσταση προέβλεπαν :

1. την πώληση κτιρίου και την προμήθεια των απαιτούμενων κλινών από τον ιδιωτικό τομέα.
2. την παροχή της υπηρεσίας με δημόσια χρηματοδότηση.

Αμφότερες οι επιλογές απορρίφθηκαν, η πρώτη γιατί το κόστος αγοράς καινούργιο κτιρίου ήταν υψηλότερο και η δεύτερη γιατί ο Ο.Τ.Α. του Westminster δε διαθέτει τα απαραίτητα κεφάλαια. Ως προτιμότερο λύση αποφασίστηκε η ανακατασκευή του κτιρίου μέσω της Σύμπραξης του Ο.Τ.Α. με τον Ιδιωτικό Τομέα

Η διαδικασία εύρεσης Αναδόχου ξεκίνησε τον Αύγουστο του 1996 και η σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη 28 μήνες αργότερα, το Δεκέμβριο του 1998. ανάδοχος ανακηρύχθηκε η Care UK Partnerships Ltd. Η εν λόγω εταιρεία διαθέτει σημαντική εμπειρία στην παροχή παρόμοιων επιτυχών συμβάσεων.

Οι Προδιαγραφές Προϊόντος, όπως ορίστηκαν στη σύμβαση, έθεσαν τις απαιτήσεις που έπρεπε να ικανοποιήσει ο ανάδοχος στους παρακάτω τομείς :

- Στέγαση.
- Απόδοση των εγκαταστάσεων σε τομείς όπως η θέρμανση, ο φωτισμός, η ακουστική κλπ, και
- Ποιότητα της παρερχόμενης φροντίδας.

Απαιτείτο επίσης η υποβολή προτάσεων εκ μέρους του Ανάδοχου για τη συνεχή συντήρηση και επισκευή των εγκαταστάσεων στη διάρκεια της σύμβασης, καθώς επίσης και προτάσεις για θέματα όπως η εισαγωγή στο κέντρο περίθαλψης, η εκπαίδευση και υποστήριξη του προσωπικού που θα εργαζόταν εκεί και τέλος, η στενή σχέση με την υπηρεσία διαχείρισης των υπηρεσιών υγείας.

Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης καθορίστηκε στα 25 χρόνια, προκειμένου ο Ο.Τ.Α. του Westminster να εξισορροπήσει την προσφορά με τη μελλοντική ζήτηση, δεδομένης της αναμενόμενης αύξησης του αριθμού των ηλικιωμένων.

Το σύστημα του μηχανισμού πληρωμών προβλέπει ότι ο Ο.Τ.Α. του Westminster θα πραγματοποιεί πληρωμές για τη χρήση 72 κλών (ως ελάχιστο ποσοστό χρήσης). Σε περίπτωση που ένα κρεβάτι δεν είναι διαθέσιμο, δεν είναι υποχρεωτική η πληρωμή του από το Ο.Τ.Α., ενώ αν προκύψει υπερβάλλουσα ζήτηση ο Ο.Τ.Α. μπορεί να ζητήσει από τον Ανάδοχο να την καλύψει. Σε περίπτωση αποτυχίας επίτευξης του ελάχιστου αποδεκτού ποσοστού απόδοσης, η σύμβαση προβλέπει ότι ο Ο.Τ.Α. θα προχωρήσει σε παρερχόμενη φροντίδα θα είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές που έχει θέσει ο Ο.Τ.Α. και η Υγειονομική Αρχή, προτάθηκε, τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του κέντρου, να πραγματοποιούνται μηνιαίοι έλεγχοι. Τέλος, αρμόδιο ελεγκτικό όργανο θα επισκέπτεται κάθε ενοίκιο, έξι εβδομάδες μετά την εισαγωγή του στο κέντρο, ενώ έξι μήνες αργότερα θα πραγματοποιείται και νέα επιθεώρηση. (Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ TRAM ΔΗΜΟΣ LEEDS

Τα τελευταία χρόνια ο Ο.Τ.Α. του Leeds έχει παρουσιάσει μεγάλη οικονομική ανάπτυξη, δημιουργώντας πληθώρα νέων θέσεων εργασίας. Αν και ο συνολικός πληθυσμός του Ο.Τ.Α. μειώθηκε, με βάση την απογραφή του 2002 (από 726.100 το 2000 σε 175.404 το 2002), η ανάπτυξη αυτή αναμένεται να συνεχιστεί και στο μέλλον, δημιουργώντας αύξηση της ζήτησης για μέσα μαζικής μεταφοράς. Εκατοντάδες αυτοκίνητα ήδη κινούνται στους δρόμους, με αποτέλεσμα να παρατηρείται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η στρατηγική του Ο.Τ.Α. στοχεύει στην παροχή σύγχρονων και ποιοτικών υπηρεσιών μεταφοράς των δημοτών. Η στρατηγική αυτή διαμορφώθηκε από το Ο.Τ.Α. του Leeds στις αρχές του 1990 και προέκυψε μετά από μια σειρά τεχνικών μελετών και δημόσιων συζητήσεων. Μέσα από αυτή τη διαδικασία καθορίστηκαν και οι στόχοι της στρατηγικής, που περιλάμβαναν :

- Την παροχή ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών.
- Τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας των χρηστών και των πεζών.
- Το σεβασμό του περιβάλλοντος.
- Τη μείωση των ρύπων.
- Την αποτελεσματική διαχείριση σε μια ενδεχόμενη μελλοντική αύξηση της κυκλοφορίας.
- Την ενθάρρυνση χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς με ταυτόχρονη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Το έργο αφορά την κατασκευή ενός δικτύου τραμ με όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές. Ο κορμός του δικτύου θα αποτελείται από 3 βασικές γραμμές, με βασικό σκοπό την ένωση των απομακρυσμένων περιοχών του Ο.Τ.Α. με κέντρο της πόλης και τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις στάθμευσης των αυτοκινήτων (χωρητικότητας 4,500 θέσεων), καθώς και την εξασφάλιση άνεσης πρόσβασης σε Νοσοκομεία και Πανεπιστήμια.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου είναι τα εξής :

- Το συνολικό μήκος του δικτύου ανέρχεται σε 28 χιλιόμετρα.
- Το δίκτυο θα αποτελείται από 50 στάσεις.
- Ο αριθμός των συρμών που θα απαιτηθούν ανέρχεται σε 40.
- Κάθε συρμός θα έχει χωρητικότητα 270 ατόμων.
- Οι συρμοί θα κινούνται με ηλεκτρισμό σε ατσάλινες μεταλλικές ράγες.
- Το 75% του δικτύου θα είναι ανεξάρτητο, χωρίς να δεσμεύει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

Η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος θα γίνεται από ειδική υπερυψωμένη σταθερή γραμμή, τοποθετημένη σε όλο το μήκος του δικτύου.

Η κατασκευή του έργου έχει αρχίσει το 2004, ενώ αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2008. για την κατασκευή έχει αποφασιστεί η Σύμπραξη με τον Ιδιωτικό τομέα και η διαδικασία βρίσκεται στην φάση της υποβολής προσφορών από τους υποψήφιους αναδόχους. Ο Ανάδοχος θα επιλέγει μετά την αξιολόγηση των προσφορών και θα είναι μία από τις κοινοπραξίες Airlink και Momentis. Ο Ιδιώτης Ανάδοχος που θα επιλέγει μετά την αξιολόγηση των προσφορών, θα αναλαμβάνει την κατασκευή, τη λειτουργία, το σχεδιασμό και την αρχική χρηματοδότηση του έργου.

Η αμοιβή του Ανάδοχου θα γίνεται από :

- Τα εισιτήρια.
- Τις πληρωμένες του Ο.Τ.Α. ,(με βάση την απόδοση των υπηρεσιών) και

➤ Κάθε άλλη πηγή που σχετίζεται με την εμπορική εκμετάλλευση του έργου.

Το τελικό κόστος κατασκευής του Supertram υπολογίστηκε ότι θα ανέλθει περίπου σε 780 εκ €. Το 75% του έργου θα χρηματοδοτηθεί από την Κυβέρνηση, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα προέλθει από ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς και από κεφάλαια της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης δεν έχει ακόμα υπολογιστεί, αλλά αναμένεται να ξεπεράσει τα 27 χρόνια.

Με την ολοκλήρωση του έργου αναμένεται ότι κάθε χρόνο θα μεταφέρονται 22 εκ. επιβάτες. Το 25% αυτών θα είναι πρώην χρήστες αυτοκινήτων, γεγονός που θα οδηγήσει στη σταδιακή μείωση των ρύπων. Εξάλλου, αναμένεται να αποσυμφορηθεί το κέντρο της πόλης και να επιτευχθεί σταδιακή μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. *(Ελληνική Διαδημοτική Εταιρεία Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών Α.Ε. : 2003)*

ΜΕΡΟΣ 2^ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ

Η πόλη του Αμαρουσίου συγκαταλέγεται ανάμεσα στους 15 μεγαλύτερους Δήμους της χώρας.

Σύμφωνα με τα τελευταία αποτελέσματα της επίσημης απογραφής πληθυσμού από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία του 2001, στον Δήμο Αμαρουσίου ο αριθμός των κατοίκων ανέρχεται στους 70.789 εκ., των οποίων οι 32.657 είναι άνδρες και 38.132 είναι γυναίκες.

Το Μαρούσι είναι ο μοναδικός δήμος σε όλη την Ελλάδα που έχει αξιολογηθεί από την διεθνή χρηματοπιστωτικό οίκο Standard and Poor's, κάνοντας του γνωστό σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η σωστή λειτουργία των υπηρεσιών του δήμου που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες συνθήκες ζωής μιας πόλης τον καθιστούν πολύ ελκυστικό και αυτό αποδεικνύεται από την συνεχιζόμενη αύξηση του πληθυσμού που παρατηρεί κατά τα τελευταία χρόνια.

Στην πόλη του Αμαρουσίου παρατηρείται πως έχουν έδρα τους 1890 επιχειρήσεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους όπου εργάζονται σε αυτές 33.000 άτομα και οι πωλήσεις ανέρχονται σε 3,6 δις δρχ., έτσι καθιστούν την πόλη ως ένα από τα μεγαλύτερα επιχειρηματικά κέντρα της χώρας.

Οι βασικοί κλάδοι απασχόλησης είναι: υπηρεσίες (ασφάλειες, τράπεζες, λοιπές υπηρεσίες), τηλεπικοινωνίες, κατασκευές.

Τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που καθιστούν τον δήμο ελκυστικό για ιδιωτικές επενδύσεις είναι :

- α) υπάρχουν δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης και φυσικού αερίου.
- β) λειτουργεί οργανωμένη δημοτική συγκοινωνία που καλύπτει όλη την περιοχή του δήμου, και μαζί με τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς κάνουν ευκολότερη την πρόσβαση.
- γ) έχει δοθεί μεγάλη έμφαση στην καθαριότητα και τον φωτισμό.
- δ) έχει βελτιωθεί σημαντικά η δημοτική γραφειοκρατία.

Ο Δήμος Αμαρουσίου ξεκίνησε από το 1987 μια συστηματική προσπάθεια διαχείρισης του κυκλοφοριακού της περιοχής του κέντρου του Δήμου, κύριος αρωγός στο όλο εγχείρημα του δήμου όσον αφορά την μελέτη, την επίβλεψη και αξιολόγηση της υλοποίησης τους υπήρξε η ΕΥΔΕΣΑ μέσω του ΥΠΕΧΩΔΕ μέσω του τεχνικού της συμβούλου, της εταιρείας «DENCO».

Ο ρόλος της εταιρείας «DENCO», Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε. : η εταιρεία έχει ορισθεί από τον δήμο να αναλάβει την αξιολόγηση των προσφορών και των σχεδίων σύμβασης που υπεβλήθησαν από τις ενδιαφερόμενες εταιρείες για την διαχείριση του συστήματος στάθμευσης στο ευρύτερο κέντρο του Αμαρουσίου. Η αξιολόγηση θα γινόταν βάση τα κριτήρια που είχε ήδη θέσει τα μέλη της επιτροπής αξιολόγησης. Η εταιρεία θα προσκόμιζε την «Τεχνική Έκθεση», όπου περιλαμβάνει την αξιολόγηση και του Δημοτικού Συμβουλίου στην επιλογή του ανάδοχου έργου.

Στον τομέα της οργάνωσης της κυκλοφορίας υπήρξε απόλυτη επιτυχία και θεαματική βελτίωση στο επίπεδο εξυπηρέτησης του κυρίου οδικού δικτύου. Δεν επιτεύχθηκε όμως αντίστοιχο αποτέλεσμα στον τομέα διαχείρισης της στάθμευσης για δύο λόγους:

- 1) ο δήμος δεν είχε την οικονομική δυνατότητα στο να οργανώσει ένα σύστημα διαχείρισης υψηλού επιπέδου και
- 2) υπήρξε αδυναμία αστυνόμευσης της παράνομης και ελεγχόμενης στάθμευσης και είσπραξης των προστίμων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ»

Το Δημοτικό Συμβούλιο έκρινε αναγκαία την εφαρμογή ενός νέου συστήματος στάθμευσης που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της πόλης του Αμαρουσίου, μετά από δυο όχι πετυχημένες προσπάθειες εφαρμογής του μέτρου της κάρτας (Ιουν. – Σεπτ. 1991)¹³. Κι έτσι ο δήμος αποφάσισε ομόφωνα για να προχωρήσει σε πλήρη και ολοκληρωμένη υλοποίηση του σχεδίου στάθμευσης της πόλης¹⁴ και εκδήλωσε το ενδιαφέρον για συνεργασία με νομικό πρόσωπο Δημοσίου ή Ιδιωτικού δικαίου, το οποίο θα ανέλαβαν το κόστος της επένδυσης, της οργάνωσης, της διαφήμισης, της αστυνόμευσης και της είσπραξης των κλήσεων και θα χρηματοδοτούσαν την κατασκευή των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Προκείμενου να προβεί στην αξιολόγηση των προσφορών σύμφωνα με τις διατάξεις των αρθ. 2 & 3 του π.δ/τος 194/79 και αρθ. Ν. 716/77 αποφάσισε να συγκροτηθεί μια πενταμελής επιτροπή η οποία θα αποτελείται από :

- 2 Δημοτικούς Συμβούλους της πλειοψηφίας.
- 1 Δημοτικός Σύμβουλος της μειοψηφίας, ο οποίος να είχε την απαραίτητη κατάρτιση σχετικά με το θέμα

Με την απόφαση 360/91 του Δημοτικού Συμβουλίου συγκροτήθηκε η 5μέλους επιτροπή, αποτελούμενη από :

- Τον Αντιδήμαρχο.
- 2 μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου.
- Τον προϊστάμενο του Γραφείου Προγραμματισμού και Ανάπτυξης.
- Τον εκπρόσωπο του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.
- Τον συγκοινωνιολόγο.

▪ **Τα νομικά πρόσωπα που θα εκδήλωναν ενδιαφέρον για την συνεργασίας τους με το δήμο Αμαρουσίου., θα αναλαμβάνανε την υπογρέωση :**

- Να εκπονήσουν μελέτη στάθμευσης σε ολόκληρη της πόλης, στα βάση της υφιστάμενης μελέτης στάθμευσης και την επέκταση της σε κεντρικούς κυκλοφοριακούς άξονες Κηφισίας, Αγ. Κων/νου κ.π.λ.
- Να υποβάλλουν συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα τόσο για την εκπόνηση της μελέτης εφαρμογής, όσο και την υλοποίηση του σχεδίου στάθμευσης κατά φάσεις.
- Να προτείνουν την τιμολογιακή πολιτική που πρέπει ν' ακολουθηθεί καθώς και τον τρόπο αναπροσαρμογής των τελών.
- Να υποβάλλουν σχέδιο διαχείρισης στάθμευσης με στοιχεία για τον μηχανολογικό εξοπλισμό, την τεχνική στήριξη, την αστυνόμευση, την επιβολή και είσπραξη προστίμων καθώς και για την διαδικασία συνεχούς προσαρμογής του συστήματος στις μεταβαλλόμενες συνθήκες.
- Να προτείνουν τρόπους ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των χρηστών με στόχο την γενικότερη στήριξη του σχεδίου στάθμευση από την κοινή γνώμη.
- Να υποβάλλουν οικονομική ανάλυση που θα αναφέρεται στο κόστος των

¹³ Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με αρ. 360/91

¹⁴ Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου με αρ. 359/91

επενδύσεων, του τρόπου απόσβεσης, το κόστος λειτουργίας καθώς και τους όρους με τους οποίους αναλαμβάνουν τις σχετικές αρμοδιότητες.

▪ **Κριτήρια επιλογής του φορέα με τον οποίο συνεργαζόταν ο δήμος:**

- A) Η εμπειρία στην διαχείριση συστημάτων στάθμευσης.
- B) Η δυνατότητα χρηματοδότησης και υλοποίησης του σχεδίου στάθμευσης.
- Γ) Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του σχεδίου.
- Δ) Η διάρκεια διαχείρισης και το οικονομικό όφελος του δήμου.

▪ **Οι ενδιαφερόμενοι φορείς έπρεπε να υποβάλλουν :**

- A) Καταστατικό και νομιμοποιητικά έγγραφα.
- B) Αποδεικτικά στοιχεία για την εμπειρία τους στο αντικείμενο και την οικονομική τους ευρωστία.
- Γ) Κάθε άλλο πρόσθετο στοιχείο που θα μπορούσε κατά την κρίση τους να διευκολύνει τον εργοδότη της Επιτροπής Αξιολόγησης και του Δημοτικού Συμβουλίου.

▪ **Στην πρόσκληση ενδιαφέροντος ανταποκρίθηκαν δυο εταιρείες :**

A) Η EURO PARKING – HELLAS S.A., η οποία αντιπροσωπεύει την Αγγλική εταιρεία ALMEX, ένα από τους μεγαλύτερους προμηθευτές συστημάτων ελέγχου στάθμευσης και συστημάτων εισιτηρίων για τον τομέα των Δημόσιων Μεταφορών. Παράλληλα η EURO PARKING – HELLAS είχε δηλώσει ότι θα οργάνωνε μια ομάδα από έμπειρους Έλληνες και Άγγλους επιστήμονες που θα είχαν σαν αντικείμενο την διαχείριση του συστήματος στάθμευσης.

B) Η SETEX – HELLAS, θυγατρική της Γαλλικής εταιρείας SETEX που έχει σαν κύριο αντικείμενο της διαχείριση της στάθμευσης. Η SETEX είναι μέλος του ομίλου COMPAGNIE GENERAL DES EAYX που ειδικεύεται στην παροχή υπηρεσιών στους Ο.Τ.Α. Για την προμήθεια των συστημάτων ελέγχου στάθμευσης η SETEX συνεργάζεται με την SCHLUMBERGER ένα από τους μεγαλύτερους σταθμευτές συστημάτων ελέγχου στάθμευσης, εκδοτήριων εισιτηρίων κ.λ.π.

▪ **Τα προγράμματα που παρουσίασαν οι ενδιαφερόμενες εταιρείες στην εταιρεία “DENCO” ήταν ως εξής :**

- A) Το πρόγραμμα της EURO PARKING – HELLAS περιλάμβανε :
 - Επίσκεψη στα γραφεία της εταιρείας ALMEX όπου έγινε η παρουσίαση του αντίστοιχου PAY AND DISPLAY και αφετέρου του λογιστικού πακέτου ASLAN που χρησιμοποιείται των μηχανημάτων, του προγραμματισμού τους μέσω τερματικού Η/Υ και την στατιστική επεξεργασία των δεδομένων τους.
 - Επίδειξη εφαρμογής του συστήματος ASLAN σε τέσσερις στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων του Newcastle που είναι δικτυωμένοι με το κέντρο διαχείρισης του δήμου του Newcastle.
 - Επίσκεψη στην έδρα της εταιρείας EURO PARKING – HELLAS όπου αναπτύχθηκε η φιλοσοφία του συστήματος διαχείρισης που θα ακολουθούσε η εταιρεία καθώς και ο τρόπος στελέχωσης των τοπικών γραφείων διαχείρισης που θα οργάνωνε η εταιρεία.

B) Το πρόγραμμα της SETEX – HELLAS περιλάμβανε :

- Επίδειξη συστημάτων στάθμευσης και μεθόδων οργάνωσης και διαχείρισης στην Ισπανία (όπου η SETEX είχε αναλάβει και την αστυνόμευση) και σε περιφερειακούς δήμους του Παρισιού.
- Επισκέψεις στην έδρα της εταιρείας SCHLUMBERGER όπου έγινε η παρουσίαση του μηχανήματος PAY AND DISPLAY που προτείνεται για την Ελλάδα και την έδρα της SETEX, όπου παρουσιάστηκε η μέθοδος και γενικότερα η φιλοσοφία της οργάνωσης της διαχείρισης στάθμευσης που ακολουθούσε την εταιρεία.

Εκπρόσωποι των εταιρειών παρουσίασαν τα σχέδια διαχείρισης της στάθμευσης, τον μηχανικό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιούσαν, τον τρόπο οργάνωσης και ενημέρωσης, στην επιτροπή αξιολόγησης σε τακτές συνεδριάσεις που είχαν οριστεί.

Πέραν όμως των παραπάνω συνεδριάσεων οι δύο εταιρείες είχαν καλέσει εκπροσώπους των επιτροπών του Δήμου Αμαρουσίου για επί τόπου επιδείξεις εφαρμογών συστημάτων στάθμευσης σε πόλεις της Ευρώπης.

Μετά από την αξιολόγηση των προσφορών από την επιτροπή αξιολόγησης κρίθηκε συμφέρουσα η προσφορά της εταιρείας SETEX – HELLAS, στην οποία έγινε η ανάθεση του σχεδιασμού του συστήματος στάθμευσης οχημάτων στην πόλη, το λεγόμενο Σχέδιο Στάθμευσης στην πόλη, την εξασφάλιση χρηματοδότησης, την πραγματοποίηση της αναγκαίας υποδομής, την διοίκηση και διαχείριση του συστήματος.

▪ **Το Σχέδιο Στάθμευσης** ήταν ένα πλήρες πρόγραμμα δράσης και πολιτικής στον τομέα της στάθμευσης, που αποσκοπούσε στην εξασφάλιση των συνθηκών εκείνων που αφενός μεν θα επέβαλλαν την ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση θέσεων στάθμευσης, αφετέρου δε θα επιτρέπανε τουλάχιστον την κάλυψη των εξόδων επένδυσης και λειτουργίας του συστήματος, από τα έσοδα που θα προέκυπταν από την είσπραξη των τελών στάθμευσης, των προστίμων και των εισπράξεων από την διαφήμιση.

Το Σχέδιο Στάθμευσης προσδιόριζε τις θέσεις στάθμευσης που έπρεπε να δημιουργηθούν στο οδόστρωμα, σε υπαιθρίους ή σε στεγασμένους χώρους του αριθμού των θέσεων σε κάθε ζώνη, τους όρους χρήσης των θέσεων και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του.

Κάθε εγκεκριμένο Σχέδιο Στάθμευσης τροποποιείται και αντικαθίσταται από ένα νέο Σχέδιο κάθε φορά που οι μεταβαλλόμενες συνθήκες και οι επιπτώσεις του στην στάθμευση το απαιτούν.

Ο ρόλος της εταιρείας SETEX ήταν να προτείνει τεκμηριωμένα στο Δήμο ένα Σχέδιο Στάθμευσης καθώς αναγκαία τροποποίηση ή μέτρο που έπρεπε να ληφθεί και για αυτό το σκοπό έκανε όλες τις μελέτες που ήταν απαραίτητες και οργάνωσε διαδικασίες διαλόγου που κρίθηκαν χρήσιμες για την επιτυχία του σκοπού της ανατιθέμενης δραστηριότητας.

Η κατάρτιση του σχεδίου στηρίχθηκε σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση θέματος που ελάμβανε υπόψη της τη συμπεριφορά των οδηγών, τις ανάγκες της πόλης, τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής της (εμπορικό κέντρο, τόπος εργασίας κ.α.), την πολεοδομική και πληθυσμιακή εξέλιξη, τις δυνατότητες του οδικού δικτύου των συγκοινωνιών κ.λ.π.

Το Σχέδιο Στάθμευσης στηρίχθηκε στις επιλογές που είχαν γίνει από τις εγκεκριμένες μελέτες και είχαν βάση του την κυκλοφοριακή μελέτη του Δήμου, την οποία και θα εξειδίκευσε όπως υποδείχθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Όλες αυτές οι διαδικασίες έγιναν σε στενή συνεργασία με τα στελέχη του Δήμου, τις Τεχνικές Υπηρεσίες, τους μελετητές του Δήμου και κάθε αρμόδιο φορέα.

Ο ρόλος του Δήμου στην διαδικασία αυτή ήταν να συμμετέχει ενεργά, να οργανώνει τις συναντήσεις και διαδικασίες διαλόγου με τους φορείς της πόλης και να επιβλέπει γενικότερα την διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου Στάθμευσης.

Τόσο το αρχικό σχέδιο, όσο και οι τροποποιήσεις του, αποτελέσαν την πρόταση της εταιρείας προς τον Δήμο, ο οποίος κατά την έγκριση του θα μπορούσε να επιφέρει μεταβολές, τόσο στο σχέδιο όσο και στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του, με γνώμονα αποκλειστικά τα συμφέροντα της πόλης.

Η εταιρεία μέσα σε 4 μήνες το αργότερο από την ημερομηνία υπογραφής της σχετικής συμφωνίας, ανάλαβε να θέσει σε λειτουργία ένα προσωρινό Σχέδιο Στάθμευσης, το οποίο είχε ως σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των οδηγών σχετικά με τη διαχείριση της στάθμευσης στην πόλη, την συλλογή, επεξεργασία και αξιολόγηση ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων, την ανάλυση των επιπτώσεων του σχεδίου στην συμπεριφορά των χρηστών, για να μπορούσε στην συνέχεια να καταρτίσει ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Στάθμευσης για τα επόμενα χρόνια

Γι' αυτό το προσωρινό Σχέδιο Στάθμευση αποφασίστηκε ότι:

- ο αριθμός επί πληρωμή θέσεων θα ήταν τουλάχιστον 400 θέσεις.
- τα τέλη στάθμευσης και πρόστιμα που θα ίσχυαν.
- Κατά την λειτουργία του προσωρινού Σχεδίου Στάθμευσης ίσχυαν όλα όσα ορίστηκαν και για το οριστικό Σχέδιο Στάθμευσης.

Μέσα σε 1 μήνα από την υπογραφή της συμφωνίας, η SETEX προτείνει στον Δήμο την παρκοθέτηση των επί πληρωμή θέσεων για το προσωρινό σχέδιο και τα οικονομικά δεδομένα αυτού του σχεδίου, σύμφωνα με τις τιμές μονάδος που δόθηκαν στην από 28-1-92 πρόταση της εταιρείας, μετά από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Δήμου.

Ο Δήμος ανάλαβε να πάρει απόφαση το προτεινόμενο σχέδιο σε 1 μήνα από την υποβολή του.

Η ευθύνη για την έκδοση των διοικητικών αδειών και η τυχόν δαπάνες βάρυναν την εταιρεία, η οποία έλαβε και τις απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις από το Δήμο. Ο χρόνος αποπεράτωσης των χώρων στάθμευσης παρατέθηκε αντίστοιχα με τον χρόνο που καθυστέρησε τυχόν, η χορήγηση των απαιτούμενων Διοικητικών Αδειών.

Τέσσερις μήνες μετά την έναρξη των χώρων που περιλήφθηκαν στο παρακάτω προκαταρκτικό σχέδιο και με βάση την εμπειρία της λειτουργίας των χώρων αυτών, η εταιρεία εκπόνησε και θα υποβάλλε Οριστικό Σχέδιο πλέον, το οποίο ήταν ένα πλήρες πρόγραμμα δράσης και πολιτικής στον τομέα της στάθμευσης και στο οποίο περιλαμβάνονται οι προτάσεις για την δημιουργία χώρων στάθμευσης, στεγασμένων ή μη, για ολόκληρη την περιοχή του Δήμου, καθώς και τυχόν μεταβολές στους ήδη υφιστάμενους χώρους στάθμευσης και αφορά την περίοδο και προγραμματισμό 7 έως 10 ετών.

▪ **Στο Οριστικό Σχέδιο** προσδιορίστηκε επακριβώς το σύνολο των χώρων και θέσεων στάθμευσης που προτείνει η εταιρεία ότι απαιτούνται σύμφωνα με τις ανάγκες της πόλης, οι αναγκαίες επενδύσεις και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τους, ο προϋπολογισμός εσόδων και εξόδων του όλου συστήματος με βάση τους ειδικότερους οικονομοτεχνικούς όρους της από 28-1-02 προσφορά της εταιρείας, καθώς και κάθε άλλο στοιχείο που συμβάλλει στην εκτίμηση του όλου συστήματος.

Το σχέδιο της εταιρείας υποβλήθηκε στον Δήμο για έγκριση, την οποία ο Δήμος ανάλαβε να χορηγήσει μέσα σε 2 μήνες το αργότερο.

Με την έγκριση του οριστικού σχεδίου επέτρεψε την πληρωμή τόσο με κέρματα, όσο και με μαγνητικές κάρτες, όπως οι προδιαγραφές των μηχανημάτων που είχε υποβάλει η εταιρεία.

Η εταιρεία υποχρεώθηκε εντός 8 μηνών από την υπογραφή της Σύμβασης να ετοιμάσει οικονομοτεχνική μελέτη για υπόγειο γκαράζ στη οδό Ευτέρπης ή σε οποιοδήποτε άλλο χώρο έκρινε κατάλληλο σε συνεννόηση με το Δήμο.

Κάθε μελλοντική τροποποίησης του σχεδίου ή του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του θα γινόταν με βάση μια πρόταση από τη SETEX, η οποία εντάχθηκε στις γενικές διαδικασίες και αφορούσαν τη συνεργασία και την προετοιμασία λήψεως των αποφάσεων από το Δημοτικό Συμβούλιο.

2.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «SETEX»

1) Η εταιρεία ανάλαβε την πραγματοποίηση και χρηματοδότηση των επενδύσεων για την υλοποίηση του Σχεδίου Στάθμευσης .

2) Οι επενδύσεις που πραγματοποίησε και χρηματοδότησε, η εταιρεία περιλάμβανε τις μελέτες , την εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού, τον εξοπλισμό των χώρων στάθμευσης στο σύνολο του και την κατασκευή στεγασμένων χώρων στάθμευσης.

Ειδικότερο και ενδεικτικό οι επενδύσεις αφορούσαν :

α) Στο οδόστρωμα: τη σηματοδότηση, την τοποθέτηση πινακίδων, τη βαφή σημάτων στο οδόστρωμα, τη διαγράμμιση, την εγκατάσταση των ρυθμίσεων στάθμευσης. Οπου ορίστηκε ο χρόνος απόσβεση του σε επτά έτη, με απόσβεση 20% της επένδυσης για κάθε χρόνο. Το ύψος αυτό της προς απόσβεση δαπάνης αναπροσαρμόστηκε κάθε χρόνο με το ποσοστό του πληθωρισμού στην Ελλάδα.

β) Στους στεγασμένους χώρους : την εκπόνηση του προγράμματος των έργων, τις μελέτες τους και την κατασκευή των χώρων στάθμευσης. Οπού ο χρόνος και το ύψος της απόσβεσης των επενδύσεων σε στεγασμένους χώρους προσδιορίστηκε κατά περίπτωση και με βάση τα στοιχεία που προβλεπόταν σε κάθε σχέδιο στεγασμένου χώρου με την σχετική ειδική σύμβαση.

γ) Στη διοίκηση και διαχείριση του συστήματος: τη δημιουργία τοπικού γραφείου της εταιρείας σε σύγχρονο εξοπλισμό, με προσωπικό για την καθημερινή ενημέρωση και εξυπηρέτηση των οδηγών, για τη συντήρηση, τη λειτουργία και τη εποπτεία του συστήματος στάθμευσης, την καθαριότητα των στεγασμένων χώρων στάθμευσης κ.λ.π.

Οι επενδύσεις που πραγματοποίησε η εταιρεία περιέρχεται στην Ιδιοκτησία του Δήμου κατά τη λήξη του χρόνου ανάθεσης της δραστηριότητας.

3) Διαχειρίστηκε τα δημοτικά πάρκινγκ τα οποία αποτελούσαν μέρος του Σχεδίου Στάθμευσης, χωρίς να επεμβαίνανε στη διαχείριση των ιδιωτικών πάρκινγκ ή γκαράζ ή των δημοτικών πάρκινγκ που είχαν ήδη παραχωρηθεί σε άλλους φορείς.

4) Διαχειρίστηκε τις επί πληρωμή θέσεις στάθμευσης στο οδόστρωμα και στους ακόλυπτους εν γένει χώρους, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σχέδιο Στάθμευσης.

5) Διασφάλισε τον έλεγχο της στάθμευσης.

6) Η ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων για την αποδοχή και υποστήριξη του Σχεδίου Στάθμευσης χρησιμοποιήθηκαν για το σκοπό αυτό σύγχρονες μορφές και τρόπους επικοινωνίας. Σημειώνεται ότι οι αφίσες, τα φυλλάδια κ.λ.π. που είχαν χρησιμοποιηθεί στα πλαίσια αυτής της ενημέρωσης αποτελέσαν πληροφοριακό ενημερωτικό υλικό και όχι διαφημιστικό και δεν επιβλήθηκαν από τον Δήμο τέλη διαφήμισης.

7) Η εποπτεία χώρων στάθμευσης για την καλή λειτουργία των μηχανημάτων (παρκόμετρων), η καθαριότητα των στεγασμένων χώρων και η συγκέντρωση των τελών στάθμευσης.

8) Η ενημέρωση κάθε δήμνου του Δήμου για την πορεία υλοποίησης του σχεδίου, με υποβολή έκθεσης για την οικονομική απόδοσή του, πίνακα με το υπολειπόμενο προς απόσβεση μέρος της επένδυσης, καθώς και υπόμνημα με τυχόν προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπισθούν.

Καθ' όλη την διάρκεια της διαχείρισης και πάντως όχι για διάστημα μικρότερο από επτά χρόνια, η κυριότητα των μηχανημάτων και όλων των άλλων επενδύσεων (έπιπλα και σκεύη) που πραγματοποίησε η εταιρεία, η δε χρησιμοποίηση τους ή κατοχή των κλειδιών (των μηχανημάτων που θα παραδοθούν, για λόγους ελέγχου και μόνον) από τον Δήμο δεν μπορούσε να ερμηνευθεί σαν απόκτηση οποιουδήποτε δικαιώματος επί των μηχανημάτων.¹⁵

Κατά την λήξη της διάρκειας διαχείρισης και πάντως , όχι νωρίτερα από μια επταετία από την έναρξη της, πλην των περιπτώσεων που περιέρονται στο Δήμο η κυριότητα των μηχανημάτων και των επίπλων. Και συσκευών ή άλλων επενδύσεων που κατά την διάρκεια εφαρμογής του συστήματος, που είχαν αγορασθεί από την εταιρεία για την εξυπηρέτηση του συστήματος.

Η απόκτηση της κυριότητας από τον Δήμο, θα γινόταν χωρίς καμία αποζημίωση της εταιρείας, αλλά και χωρίς επιβάρυνση της για τυχόν τέλη ή άλλες προσαυξήσεις. Η εταιρεία μετά την πάροδο της επταετίας ήταν υποχρεωμένη να συμπράξει άμεσα στη διαδικασία μεταβίβασης των ακινήτων εγκαταστάσεων δεδομένου ότι οι κινητές αυτομάτως με τη λήξη της ανάθεσης αποδίδονται στο Δήμο. Κατά την ημέρα παράδοσης οι εν γένει εγκαταστάσεις πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη λειτουργία.

Κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων η εταιρεία ανέλαβε και εγγυήθηκε ότι θα προσλάμβανε το κατά την κρίση της κατάλληλο προσωπικό, που κατά προτίμηση θα προερχόταν από τους κατοίκους της πόλης, θα χρησιμοποιούσε άρτια μέσα μηχανήματα και υλικά κατασκευής και εγγυήθηκε την άρτια εκτέλεση, λειτουργία και καθ' ο μέτρο που προέβλεπε την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης στα πλαίσια πάντοτε των σχεδίων που είχαν εγκριθεί σύμφωνα με τα παραπάνω.

Γίνεται μνεία ότι ο Δήμος είχε το δικαίωμα είτε να ασκεί ο ίδιος, με όργανα του, την εποπτεία για την τήρηση των όρων στάθμευσης, είτε να συμμετέχει με την εταιρεία σε αυτήν την εργασία. Σε τέτοια περίπτωση η εταιρεία, χωρίς ιδιαίτερη αμοιβή, θα αναλάμβανε να εκπαιδεύσει τα όργανα ή τους εντεταλμένους του Δήμου για αυτή την εργασία, στα πλαίσια του όλου συστήματος. Η αμοιβή των

¹⁵ Καθ' όλη την διάρκεια της διαχείρισης του συστήματος με φροντίδα και δαπάνες της εταιρείας ασφαλίστηκαν τα γραφεία, οχήματα και μηχανήματα έναντι βανδαλισμών καθώς και κλοπής εισπράξεων, από βλάβη ή ζημιά μηχανήματος εξ' οιοδήποτε λόγου και αιτίας και πυρκαγιάς.

εντεταλμένων αυτών του Δήμου θα αποτελούσε δαπάνη του όλου συστήματος θα υπολογιζόταν και αποδίδονταν στο Δήμο.

2.2 ΕΠΙΔΟΣΗ ΚΑΙ ΒΕΒΑΙΩΣΗ «ΚΛΗΣΕΩΝ»

1) Αντίτυπο της πράξης βεβαίωσης της παράβασης (κλήσεις) επιδείχτηκε από τα όργανα της εταιρείας στον παραβάτη ενώ συνολική ημερήσια κατάσταση παραβατών επιδείχτηκε την επόμενη μέρα στο Δήμο.¹⁶

2) Η κλήση υπογραφόταν και από τον παραβάτη, εάν αρνιόταν να υπογράψει ή δήλωνε ότι αμφισβητεί την παράβαση, γνωστοποιούταν σε αυτόν είτε προφορικά είτε με τοποθέτηση της «κλήσης» στον ανεμοθώρακα (παρμπρίζ) του αυτοκινήτου, ότι σε περίπτωση μη έγκυρης πληρωμής του προστίμου θα έπρεπε αυτός να εμφανιστεί στο Πταισματοδικείο, σε ορισμένη ημέρα και ώρα για να δικαστεί ως υπαίτιος πταισματικής παράβασης.

3) Οι κλήσεις που δεν πληρωνόντουσαν μέσα στις νόμιμες προθεσμίες στέλνονταν με διαβιβαστικό την επόμενη μέρα στο Δήμο, ο οποίος αφού τις θεωρούσε τις επέστρεψε στο τοπικό γραφείο της εταιρείας προκειμένου να επιμεληθεί περαιτέρω την κατά νόμο πρόωθσή τους.

Η βεβαίωση κατά εντολή και λογαριασμό του Δήμου των προστίμων, γινόταν από όργανα της εταιρείας εφοδιασμένα με ειδικά έντυπα που έφεραν προτυπωμένη ευδιάκριτα την ένδειξη : «Δυνάμει της απόφασης του Δ.Σ.».

Για την εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών η εταιρεία επιμελήθηκε την εκτύπωση των σχετικών εντύπων στα οποία περιλάμβαναν οι ακόλουθες ενδείξεις ή και άλλες που ενδεχομένως υπόδειξε ο Δήμος με έγγραφο, καθώς και η ένδειξη ότι η βεβαίωση προστίμου γίνεται “Δυνάμει αποφάσεως του Δ.Σ.”.

Ο Δήμος αναλάμβανε να διατηρεί πάντοτε, καθ’ όλη τη διάρκεια της ανάθεσης σε ισχύ την εκχώρηση αυτής της εντολής ή να την ανανεώνει όποτε χρειάζεται.

Ενδείξεις που έπρεπε να συμπεριληφθούν στο έντυπο είναι οι ακόλουθες :

- α. Στοιχεία ταυτότητας παραβάτη / αριθμός, τύπος, χρώμα αυτοκινήτου.
- β. Χρόνος και τόπος της παράβασης.
- γ. Συνοπτική περιγραφή της παράβασης.
- δ. Ημερομηνία έκδοσης της πράξης.
- ε. Υπογραφή βεβαιώσαντος της παράβασης.
- στ. Υπογραφή παραβάτη.
- ζ. Πληρωτέο ποσό.
- η. Τράπεζα που θα πληρωθεί, αριθμός λογαριασμού, προθεσμία πληρωμής.
- θ. Ημερομηνία και ώρα δικάσιμου.
- ι. Αρμόδιο Πταισματοδικείο.
- ια. Θέση για σφραγίδα και υπογραφή (θεώρηση) του Δήμου.

¹⁶ Ο Δήμος διατήρησε το δικαίωμα να προβαίνει σε τακτικούς ή εκατοούς ελέγχους στα όργανα και στο τοπικό γραφείο της εταιρείας για την διαπίστωση της τήρησης των νομικών κατά την άσκηση της αρμοδιότητας της. Στην εταιρεία ανατέθηκε και η φροντίδα της συγκέντρωσης των πράξεων βεβαιώσεις παραβάσεων (κλήσεων) και η περαιτέρω κατά νόμο πρόωθση τους.

Ο Δήμος διατηρούσε το δικαίωμα να προβαίνει σε τακτικούς ή έκτακτους ελέγχους στα όργανα και στο τοπικό γραφείο της εταιρείας για την διαπίστωση της τήρησης των νόμιμων κατά την άσκηση της αρμοδιότητας της.

Στην εταιρεία ανατέθηκε και η φροντίδα της συγκέντρωσης των πράξεων βεβαίωσης παραβάσεων (κλήσεων) και η περαιτέρω κατά νόμο προώθησή τους.

2.3 Η ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ

1) Η εισπραξη των τελών στάθμευσης γινόταν με τη ρίψη των αντίστοιχων κερμάτων στις συσκευές ελέγχου του χρόνου στάθμευσης και με την πώληση ειδικών καρτών εισαγόμενων σε συσκευές. Η πληρωμή των προστίμων γινόταν σε υποκαταστήματα τοπικών τραπεζών σε ειδικούς λογαριασμούς του Δήμου.

2) Τα κέρματα που ρίχνονταν στις μηχανές συλλέγοντα στους κερματοδέκτες των μηχανημάτων ελέγχου του χρόνου στάθμευσης οι οποίοι ήταν σύμφωνα με τις προδιαγραφές του μηχανήματος, κατάλληλα κατασκευασμένα ατσάλινα κουτιά.

3) Κάθε εβδομάδα ή και συχνότερα εφόσον χρειάζονταν εξουσιοδοτημένος υπάλληλος της εταιρείας συλλέγοντα το περιεχόμενο των μηχανημάτων με ένα σύστημα υψηλής ασφάλειας που δεν επιτρεπόταν την παρέμβαση του προσωπικού συλλογής στο περιεχόμενο των κουτιών. Το άνοιγμα του ειδικού κουτιού συλλογής γινόταν με κλειδί το οποίο το οποίο είχε εξουσιοδοτημένο πρόσωπο από το Δήμο.

Το κουτί συλλογής προσκομιζόταν στην Τράπεζα ή στο Δημόσιο Ταμείο, όπου παρουσία των υπαλλήλων της εταιρείας και του Δήμου, το περιεχόμενο κάθε κουτιού καταμετρούταν, επιβεβαιωνόταν από τα μηχανογραφημένα δελτία συλλογής και συντάσσονταν για αυτό το λόγο μια γενική έγγραφη απόδειξη στην οποία αναφερόταν στο σύνολο των κουτιών που ανοίχθηκαν και καταμετρήθηκαν και των ποσών που εισπράχθηκαν από αυτά για τέλη στάθμευσης, η οποία απόδειξη υπογραφόταν και από τους δύο εκπροσώπους.

Από το συνολικό πόσο ελών που εισπράττονταν κάθε φορά αφαιρούσαν και απέδιδαν στην εταιρεία ποσό που αντιστοιχούσε στα έξοδα απόσβεσης και διαχείρισης του συστήματος. Το υπόλοιπο αποδιδόταν στον Δήμο σύμφωνα με την διαδικασία που αυτός είχαν επιλέξει.

Για την κατανομή αυτή συντασσόταν έγγραφη απόδειξης. Η υπογραφή του εντεταμένου του Δήμου αποτελούσε και πλήρη απόδειξη της απόδοσης των τελών στάθμευσης στον Δήμο.

Η εταιρεία αναλάμβανε την τήρηση πλήρους αρχείου με όλα τα σχετικά παραστατικά.

Η οριστική εκκαθάριση των εισπράξεων από τα τέλη στάθμευσης γινόταν με όσο ορίζονται παρακάτω.

4) Τα πρόστιμα καταβλήθηκαν σε ειδικούς Τραπεζικούς λογαριασμούς του Δήμου από τους παραβάτες ή απευθείας στο Ταμείο του Δήμου, καθημερινά, οι Τράπεζες και ο Δήμος, παρέδιδαν στην εταιρεία αντίγραφο του ενημερωτικού εντύπου των παραπάνω ειδικών λογαριασμών καθώς αντίγραφο των καταχωρήσεων εισπραξης προστίμων που καταβλήθηκαν ή αποδόθηκαν απευθείας στο Δήμο εξώδικα ή μετά από δικαστική απόφαση. Οι καταχωρήσεις επιβεβαιώνονταν από

εκπροσώπους του Δήμου και της εταιρείας, σύμφωνα με τα μηχανογραφημένα αρχεία των κλήσεων που τηρούνταν. Το σύνολο των ποσών που εισπράχθηκαν συνυπολογίσθηκαν στα έσοδα του συστήματος.¹⁷

Επίσης, κλήσεις που δεν επιδίδονταν από όργανα της εταιρείας κατά εξουσιοδότηση του Δήμου ή από όργανα του Δήμου στην περιοχή εκτός της παρκοθετημένης ζώνης, αποτελέσαν εξ ολοκλήρου έσοδο του Δήμου. Ο Δήμος έλεγχε τις εισπράξεις της εταιρείας με την Επιτροπή.

Κάθε μήνα συντασσόταν από την εταιρεία συνολική έκθεση που εμφάνιζε αναλυτικά τις μηνιαίες εισπράξεις:

A) Από του ρυθμιστές στάθμευσης.

B) Από τις κλήσεις.

Γ) Από τις διαφημίσεις.

Από το συνολικό ποσό των εσόδων που εμφανίζονταν στην παραπάνω μηνιαία έκθεση αφαιρέσαν και καταβάλλανε στην εταιρεία τα έξοδα και ειδικότερα το ποσό των αποσβέσεων καθώς και το κατά αποκοπή ανά θέση στάθμευσης κόστος διαχείρισης. Το υπόλοιπο ποσό κατανεμήθηκε εξ ίσου (50%) μεταξύ Δήμου και εταιρείας.

Στα ποσά που δικαιούταν, σύμφωνα με τα παραπάνω να λάβει ο Δήμος ή η εταιρεία συμψηφίστηκαν με τα ήδη ληφθέντα ποσά.

2.4 ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

1) Τα έσοδα από τα τέλη στάθμευσης, τα πρόστιμα και τις διαφημίσεις αποτελέσαν το σύνολο των εσόδων του Συστήματος Διαχείρισης των χώρων στάθμευσης.

2) Τα έξοδα του συστήματος αποτέλεσαν οι αποσβέσεις και το κόστος διοίκησης και διαχείρισης.

3) Το καθαρό ποσό που προέκυπτε από την αφαίρεση των εξόδων από τα έσοδα κατανεμήθηκε μεταξύ Δήμου και εταιρείας κατά 50%.

4) Κατά την ετήσια εκκαθάριση συγκρίθηκε το ποσό που αναλογεί στο Δήμο, μετά την κάλυψη του κόστους ισορροπίας του συστήματος και αποδόθηκε στο Δήμο, το μεγαλύτερο ποσό που προέκυψε, υπολογιζόμενου:

α) Με το 50% των καθαρών εσόδων.

β) Με το άθροισμα του 25% των ακαθάριστων εισπράξεων από τους μετρητές και του 55% των εισπράξεων από τις κλήσεις.

γ) Εάν τα έσοδα του συστήματος σε ετήσια βάση ήταν ανώτερα του 1,5 των εσόδων ισορροπίας του συστήματος, το επιπλέον ποσό θα κατανεμόταν κατά 75% στο Δήμο και το 25% στην εταιρεία.

2.5 Ο ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η διάρκεια διαχείρισης του Σχ. Στ. στο οδόστρωμα είναι επτά (7) χρόνια. Ως έναρξη του χρόνου διαχείρισης ορίσθηκε η έγκριση του οριστικού Σχ. Στ. από το Δημοτικό Συμβούλιο. Η διάρκεια διαχείρισης θα μπορούσε να παρατεθεί με απόφαση του Δ.Σ. και σύμφωνη γνώμη της εταιρείας, όποτε προέκυπτε ανάγκη, εξαιτίας τροποποίησης ή επέκτασης του Σχεδίου. Καθώς και στην περίπτωση που αυτό θα συνδυαζόταν με την κατασκευή ειδικών χώρων με τη στάθμευση.

Η διάρκεια διαχείρισης των στεγασμένων χώρων ορίσθηκε με ξεχωριστή απόφαση του Δ.Σ., κατά περίπτωση, με βάση ειδική οικονομοτεχνική μελέτη.

¹⁷ Οι εισπράξεις από κλήσεις που είχαν δοθεί από άλλα όργανα για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αποτελούσαν έσοδο του Δήμου και δεν λαμβάνονταν υπόψη στον προσδιορισμό των συνολικών εσόδων του συστήματος.

2.6 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Το συνολικό κόστος της επένδυσης στο οδόστρωμα διαμορφώθηκε από τα ακόλουθα κονδύλια και υπολογίστηκε ανάλογα με το χρόνο του οποίου πραγματοποιήθηκαν, με βάση τις ακόλουθες τιμές μονάδος (χωρίς ΦΠΑ) που ίσχυαν με τις οικονομικές συνθήκες του Μαρτίου 1992:

Έξοδα πρώτης εγκατάστασης	Συνολικό κόστος
Μελέτες εφαρμογής	
Ενημερωτική εκστρατεία	
Εξοπλισμός γραφείου	
Πληροφορική	
Μέσο Μεταφοράς	
Δαπάνες των πρώτων τεσσάρων μηνών	16.600.000 δρχ.
Αλλαγή Σχεδίου Στάθμευσης	Συνολικό κόστος
Τεχνική μελέτη	
Ενημερωτική εκστρατεία	8.000.000 δρχ
Κόστος ενός εγκαταστημένου ρυθμικού DG4 που εξυπηρετεί 20 περίπου θέσεις	Συνολικό κόστος
Κόστος εισαγωγής / εκτελωνισμού	
Τοποθέτηση	1.350.000 δρχ.
Κόστος ανά θέση πληρωμή στάθμευσης	Συνολικό κόστος
Σηματοδότηση /σήμανση στο οδόστρωμα	
Φορητοί υπολογιστές για εποπτεία	15.000 δρχ.

Το κόστος διοίκησης και διαχείρισης περιλάμβανε όλες τις δαπάνες της εταιρείας για μισθοδοσία, συντήρηση, ανταλλακτικά, φθορές, ασφάλειες, τυχόν στολές την υπαλλήλων της, έξοδα τοπικού γραφείου, υπηρεσίες κεντρικών γραφείων, έντυπα κλπ. και υπολογίστηκε κατ' αποκοπή, ανά θέση επί πληρωμή στάθμευσης στο οδόστρωμα. Σαν βάση υπολογισμού του κόστους, με τις οικονομικές συνθήκες του Μαρτίου 1992, έλαβε το ποσό των 4.340 δρχ. μήνα ανά θέση στάθμευσης.

Ο Δήμος είχε την δυνατότητα έλεγχου, όλων των στοιχείων στα πλαίσια της Επιτροπής Παρακολούθησης.

Όλα τα παραπάνω ποσά δαπανών καθορίζονταν και υπολογίζονταν για την απόσβεση ή την αφαίρεση τους από τα ακαθάριστα έσοδα, ανάλογα με την ακριβή χρονική στιγμή που πραγματοποιούνταν η επένδυση, η δαπάνη ή η αφαίρεση με βάση τις παραπάνω τιμές μονάδας της 31.03.1992 αναθεωρηθήκαν κάθε φορά και αυξομειούμενες κατά το ποσοστό του επίσημου πληθωρισμού.

Τα πόσα που ορίσθηκαν παραπάνω για τις επενδύσεις και τα έξοδα διαχείρισης, καθορίσθηκαν οριστικά και αυξομειώθηκαν μόνον όπως παραπάνω ορίσθηκαν και συμφωνήθηκε ότι τα μέρη παραιτούνται από κάθε τυχόν δικαίωμα τους, να ζητήσουν μειώσεις ή περαιτέρω αύξηση ή αναπροσαρμογή, που να συνδεόταν με την αξία κτήσεως ή δαπάνης κατασκευής, έκτος από αυτήν που ρητά ορίσθηκε παραπάνω. Η αναπροσαρμογή των ανωτέρων τιμών μονάδος γινόταν κάθε χρόνο κατά το ποσοστό του επίσημου πληθωρισμού.

Το κόστος επένδυσης και διαχείρισης των στεγασμένων χώρων στάθμευσης καθορίσθηκε κάθε φορά με βάση το συγκεκριμένο σχέδιο και πρόγραμμα για κάθε στεγασμένο χώρο.

2.7 ΤΑ ΤΕΛΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ – ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Τα τέλη στάθμευσης διαφοροποιήθηκαν κατά ζώνη και κλιμακώθηκαν με απόφαση του Δ.Σ. Κατά την πρώτη εφαρμογή του Σχεδίου ορίσθηκαν ως εξής :

➤ Στο οδόστρωμα, στην ζώνη βραχυχρόνιας στάθμευσης (πορτοκαλί ζώνη) όπου ο ανώτερος χρόνος στάθμευσης ορίσθηκε σε δύο ώρες και το ωράριο λειτουργίας της 8:00 – 14:00 και 17:00 – 21:00 τα τέλη στάθμευσης καθορίσθηκαν σε :

20δρχ	για τα 12 λεπτά
40δρχ.	για τα 24 λεπτά
60δρχ	για τα 36 λεπτά
100δρχ	για 1 ώρα
200δρχ	για 2 ώρες

➤ Στο οδόστρωμα, στην ζώνη μέσης και μακράς διάρκειας στάθμευσης τα τέλη ορίσθηκαν σε :

100δρχ.	ανά ώρα και μέχρι 2 ώρες
50 δρχ.	ανά ώρα για την Τετάρτη μέχρι την 6 ώρα
500δρχ.	για όλη την ημέρα

Ορίσθηκε τέλος στάθμευσης για ειδικές κατηγορίες χρηστών (π.χ. εργαζόμενοι στο κέντρο) με μηνιαία κάρτα των 5.000 δρχ. και εξαμηνιαίου των 20.000 δρχ. που ίσχυε για την ζώνη μακράς διάρκεια (πράσινη ζώνη) και μέχρι ένα ποσοστό των θέσεων, που προσδιορίσθηκε από τα στοιχεία της υφιστάμενης ζήτησης.

Το ποσοστό των θέσεων εξαρτήθηκε από την ζήτηση, την ακολουθητέα πολιτική και τους στόχους του σχεδίου.

Ακόμη προβλέφθηκε ειδικό τιμολόγιο για τους μόνιμους κατοίκους στην «Πράσινη ζώνη», ώστε να μπορούσαν να εξυπηρετηθούν με ένα μικρό τέλος στάθμευσης την ημέρα (100-200 δρχ). Οι αναγκαίες ρυθμίσεις για κάθε άλλη λεπτομέρεια αποφασίσθηκε με την έγκριση, του οριστικού Σχ. Στ.

➤ Το ύψος των τελών στάθμευσης σε στεγασμένους χώρους καθορίστηκε με ξεχωριστή απόφαση του Δ.Σ., κατά περίπτωση και σε συνάρτηση με το κόστος κατασκευής του έργου, τα έξοδα διαχείρισης του και την ακολουθητέα πολιτική του Σχ. Στ.

➤ Η αναπροσαρμογή των τελών στάθμευσης έγινε με απόφαση του Δ.Σ. κατά τρόπο που να εξυπηρετούσε πρωτίστως οι ανάγκες του Σχ. Στ. Στην λήψη της απόφασης αυτής το Δ.Σ. υποβοηθήθηκε από ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη πρόταση της εταιρείας για όλους τους χώρους στάθμευσης, η οποία υποβλήθηκε έγκαιρα στο Δήμο.

Αναθεώρηση των τελών στάθμευσης έγινε και μετά από αίτηση της εταιρείας και ήταν υποχρεωτική εφόσον το προτεινόμενο ποσοστό αύξηση υπολείπεται του ποσοστού του πληθωρισμού.

➤ Το ύψος των προστίμων για τους χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης καθορίστηκε από το Δ.Σ., πάντοτε μέσα στα όρια που προβλέπονται από τον νόμο.

Στην πρώτη εφαρμογή του Σχ. Στ. το πρόστιμο καθορίστηκε σε 5.000 δρχ. μειούμενο κατά 2.000 δρχ. εφόσον πληρωνόταν εντός 5 ημερών, κατά 1.000 δρχ. εφόσον πληρώνονταν μέσα στις επόμενες 10ημέρες που έληγε και η νόμιμη προθεσμία πληρωμής.

2.8 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

Ερμηνευτικά προβλήματα και διαδικαστικά ζητήματα που θα προέκυπταν κατά την άσκηση της ανατιθέμενης στην εταιρεία αρμοδιότητες θα επιλύονταν και αντιμετωπιζόνταν από 5μελή επιτροπή, την οποία απαρτίζανε :

➤ 2 εκπρόσωποι του Δήμου.

➤ 1 τεχνικός σύμβουλος από την εταιρεία “DENCO”, του οποίου η αμοιβή αναλάμβανε η ανάδοχος εταιρεία και συνυπολογιζόταν στο πόσο που αντιστοιχούσε στο Δήμο.

➤ 1 εκπρόσωπος της εταιρείας.

➤ 1 εκπρόσωπος του εμπορικού συλλόγου.

Η επιτροπή διορίστηκε από το Δ.Σ. και είχε επίσης σαν αρμοδιότητα να παρακολουθεί τον τρόπο άσκησης της αρμοδιότητας, να προβαίνει στις αναγκαίες κατά περίπτωση συστάσεις και προς τα 2μέρη, καθώς και να ελέγχει οποιαδήποτε θέμα σχετικό με την άσκηση της ανατιθέμενης στην εταιρεία αρμοδιότητας.

2.9 ΟΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΗ

➤ Οι εγκρίσεις του Δήμου, που προβλέπονταν από τα άρθρα της σύμβασης αυτής, έπρεπε να χορηγούνται, έκτος αν προβλέπονταν ειδικότερες προθεσμίες για ορισμένες εγκρίσεις, μέσα σε δύο μήνες από την υποβολή της σχετικής πρότασης, αίτησης ή εγγραφές της εταιρείας. Τυχόν καθυστέρηση της χορήγησης της έγκρισης, θα παρατεινόταν αντίστοιχα τους χρόνους εκτέλεσης, απόσβεσης και διαχείρισης του συστήματος. Καθυστέρηση πέραν των 6 μηνών, οποιαδήποτε έγκρισης του Δήμου θα αποτελούσε λόγω καταγγελίας της σύμβασης.

➤ Ο Δήμος αναλάμβανε την υποχρέωση να χορηγεί κάθε εξουσιοδότηση που θα ζητιόταν από την εταιρεία για τις εν συνεχεία μέριμνα και δαπάνες της, διεκπεραίωση των σχετικών διαδικασιών για τη χορήγηση των σχετικών και αναγκαίων αδειών.

Σε περίπτωση που η χορήγηση οποιαδήποτε διοικητικής άδειας καθίσταται ανέφικτα, τα μέρη αποφάσισαν από κοινού την τυχόν μεταβολή του σχεδίου(χώροι, οικονομικά, διαχειριστικά στοιχεία κλπ)

➤ Αν ο Δήμος κατά την άσκηση του δικαιώματος του για τροποποιήσεις του προτεινόμενου από την εταιρεία Σχ. Στ., αποφάσισε την ένταξη σε αυτό νέας επένδυσης ή διαφοροποίησης του χρόνου υλοποίησης μιας προβλεπόμενης από το σχέδιο επένδυσης και η εταιρεία δεν αποδέχθηκε τις τροποποιήσεις αυτές, επειδή από τις οικονομοτεχνικές μελέτες δεν τεκμηριώθηκε η βιωσιμότητα της επένδυσης :

α) η εταιρεία προβαίνει στην υλοποίηση αυτής της επένδυσης με την προϋπόθεση και την ρητή δέσμευση του Δήμου, να καλύψει το έλλειμμα που τυχόν προέκυψε εξ' αιτίας των μεταβολών του σχεδίου ή

β) ο Δήμος είχε το δικαίωμα να αναθέσει σε τρίτο την υλοποίηση να εκμετάλλευση της επένδυσης αυτής.

➤ Η εταιρεία μπορούσε να προβαίνει με σύμφωνη γνώμη του Δήμου σε όλες απαιτούμενες συμπληρωματικές ενέργειες και επενδύσεις που απαιτούνταν για την επίλυση προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την διάρκεια της εφαρμογής και διαχείρισης του συστήματος. Το κόστος των πρόσθετων αυτών επενδύσεων προστέθηκε στο προς απόσβεση συνολικό κόστος, αλλά η εταιρεία δεν μπορούσε να αυξήσει το κατ' αποκοπή ανά θέση κόστος διαχείρισης για τέτοιες συμπληρωματικές επενδύσεις, όταν οι τροποποιήσεις υπαγορεύονται από τον Δήμο ή από την αλλαγή των αντικειμενικών συνθηκών στην πόλη.

➤ Μετά την εφαρμογή του οριστικού Σχ. Στ. και σε περίπτωση κατά την οποία στο τέλος του μήνα το οικονομικό αποτέλεσμα της διαχείρισης ήταν αρνητικό, χρεώθηκαν τούτο στην εταιρεία και έγινε συμψηφισμός του ποσού αυτού στις επόμενες εκκαθαρίσεις και αποδόσεις.

➤ Στις υποχρεώσεις της εταιρείας για τη λειτουργία του συστήματος, περιλαμβάνονταν η χρήση κάθε πρόσφορου μέσου, όπως π.χ. τροχοσφικτήρων, γερανών κλπ. Το Δ.Σ. μπορούσε με την απόφασή του να καθορίσει τις επιμέρους λειτουργίες αυτών των μέσων.

➤ Σε περίπτωση που κατά την διάρκεια διαχείρισης το υπάρξανε επιχορηγήσεις από οποιοδήποτε φορέα για χρηματοδότηση επενδύσεων του Σχ. Στ. , αυτές θεωρήθηκαν ως συμμετοχή του Δήμου και μειώθηκαν ισόποσα η υπολειπόμενη προς απόσβεση δαπάνη.

➤ Σε περίπτωση που κατά την λειτουργία του συστήματος εκτελούνταν έργα που έκαναν αδύνατη τη λειτουργία θέσεων στάθμευσης που ο αριθμός τους ήταν μεγαλύτερος του 5% για χρονική διάρκεια μεγαλύτερη του 1μηνός, από οποιοδήποτε φορέα εκτός του Δήμου, η εταιρεία θα αποζημιωνόταν με αντίτιμο που υπολογιζόταν ίσο με το τέλος στάθμευσης 3ώρων την ημέρα. Ο Δήμος λόγω αρμοδιότητας επέβαλε το τέλος αυτό και το απέδιδε στην εταιρεία. Εάν ο φορέας των έργων ήταν ο Δήμος, δεν όφειλε αποζημίωση στην εταιρεία, θα την ενημέρωνε για να μπορούσε να σχεδιάσει τυχόν απαιτούμενη τροποποίηση του σχεδίου.

➤ Για εγγύηση καλής εκτέλεσης η εταιρεία προσκόμισε την από τις ισχύουσες διατάξεις προβλεπόμενη εγγυητική επιστολή ύψους ίσον με το 5% της συνολικής αξίας της επένδυσης.

2.10 Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ Η ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η καταγγελία και η λύση της σύμβασης μπορούσε να προέλθει :

➤ Σε περίπτωση που κατά την διάρκεια εφαρμογής του συστήματος διαπιστωνόταν επανειλημμένα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα, τα οποία δεν μπορούσαν να θεωρηθούν με αύξηση των τελών στάθμευσης τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν την λύση της συμφωνίας, αζήμια και για τους δύο ρητά ορίστηκε ότι μέχρι της λύσεως δαπάνες βαρύνουν αποκλειστικά και μόνο την εταιρεία. Σε αυτή την περίπτωση ο Δήμος δεν αποκτούσε κυριότητα των πραγμάτων, σκευών και επίπλων των επενδύσεων, η οποία παρακρατείτε και ανήκει οριστικά στην εταιρεία, ενώ με την λύση της σύμβασης και την διακοπή της διαχείρισης των χώρων στάθμευσης από την εταιρεία, τα μέρη όφειλαν να καταβάλουν αμέσως χρήματα που είχαν εισπράξει επιπλέον των δικαιωμάτων τους, προς συμψηφισμό.

Στην περίπτωση αυτή ο Δήμος δύναται , με σύγχρονη καταβολή στην εταιρεία του ύψους της αναπόσπαστης αξίας της επένδυσης σε μετρητά, να παραλάμβανε ο ίδιος το σύστημα με την απόκτηση της κυριότητας επί όλου του αντικειμένου της επένδυσης.

➤ Σε περίπτωση παράβασης, βεβαιωμένης από την Ειρηνοδίκη Αμαρουσίου, ο οποίος με την παρούσα οριζόταν διαιτητής, από οποιοδήποτε από τα μέρη, ουσιωδών όρων κα υποχρεώσεων αυτή της συμφωνίας, το άλλο μέρος είχε το δικαίωμα να την καταγγείλει με έγγραφο, που θα κοινοποιήσει στον υπαίτιο. Η λύση επέρχεται μετά από ένα ημερολογιακό μήνα από την ημερομηνία της κοινοποιήσεως της καταγγελίας και είχε τα ακόλουθα αποτελέσματα :

▪ **Εάν καταγγελλόταν από τον Δήμο λόγω υπαιτιότητας της εταιρείας :**

α) Ο Δήμος θα λάβανε αποζημίωση ίση με το 20% της ακαθάριστης απόδοσης όλου του συστήματος των 12 τελευταίων μηνών πριν την κοινοποίηση της καταγγελίας, όπως προέκυπταν από τις μηνιαίες εκθέσεις της εταιρείας.

β) Ο Δήμος είχε το δικαίωμα είτε να διέκοπτε τελείως την εφαρμογή του σχεδίου είτε να αναλάμβανε ο ίδιος ή να ανάθετε σε τρίτον την διαχείριση του συστήματος. Κατ' απόλυτη επιλογή του, την οποία όμως όφειλε να δηλώσει στην εταιρεία με την κοινοποίηση της καταγγελίας.

β.1) Σε περίπτωση που ο Δήμος επέλεγε την διακοπή της εφαρμογής του σχεδίου η εταιρεία ήταν υποχρεωμένη να διακόψει αμέσως κάθε εργασία για πρόσθετες επενδύσεις και μέσα στον μήνα μέχρι την λύση, όπως παραπάνω προβλέπεται, να είχε αναιρέσει όλα τα μηχανήματα και να είχε παραδώσει κατά την λύση τους χώρους στο οδόστρωμα ελεύθερους στον Δήμο. Εν πάση περίπτωση τα μέρη όφειλαν να καταβάλουν αμέσως χρήματα που είχαν εισπράξει επιπλέον των δικαιωμάτων τους, προς συμψηφισμό.

β.2) Σε περίπτωση που ο Δήμος γνωστοποιούσε στην εταιρεία ότι επέλεξε να αναλάβει ο ίδιος ή να αναθέσει σε τρίτο την διαχείριση του συστήματος η εταιρεία ήταν υποχρεωμένη :

1) Να διέκοπταν αμέσως κάθε εργασία για τυχόν πρόσθετες επενδύσεις, εκτός εάν ο Δήμος ζητούσε την συνέχιση των εργασιών αυτών, για την ολοκλήρωση, υπέρ του ίδιου ή τρίτου, των επενδύσεων και να προκαταβάλει στην εταιρεία την δαπάνη των εργασιών αυτών. Η εταιρεία δεν μπορούσε να επιβαρυνθεί σε τέτοια περίπτωση με οποιασδήποτε δαπάνη ή ζημία που θα προερχόταν είτε από την διακοπή ή την συνέχιση των εργασιών.

2) Να συνέχιζε την διαχείριση των λειτουργιών χώρων στάθμευσης κανονικά. Εκτελώντας όλες τις υποχρεώσεις της κυρίως αυτές της τήρησης των στοιχείων και υποβολής μηνιαίων εκθέσεων (εκτός εάν ο Δήμος δεν της χορηγεί τα απαιτούμενα στοιχεία) μέχρι ότου ο Δήμος της γνωστοποιούσε την ανάληψη από τον ίδιο ή από τρίτο της διαχείρισης του συστήματος.

Κατά το διάστημα από την λύση και μέχρι την ανάληψη της διαχείρισης από τον Δήμο ή τον τρίτο που θα υπέδειχνε ο Δήμος, η εταιρεία θα δικαιούταν να εισπράξει, από τα έσοδα του συστήματος μόνον το ποσό των αποσβέσεων και τα ανά θέση ποσό διαχείρισης, χωρίς να δικαιούταν να λαμβάνει άλλα έσοδα (το 50% του καθαρού πόσου). Το διάστημα κατά το οποίο οφείλει ο Δήμος είτε να αναλάμβανε είτε να ανάθετε σε τρίτους την διαχείριση, δεν μπορούσε να υπερβαίνει τους 6 μήνες από την λύση (επτά δηλαδή συνολικά από την κοινοποίηση της καταγγελίας).

Εάν μέσα στο διάστημα αυτό δεν αναλάμβανε την διαχείριση ο Δήμος με τους όρους που προβλέπονταν στην αμέσως επόμενη παράγραφο, θα θεωρούνταν ότι η καταγγελία δεν έγινε ποτέ και η εταιρεία θα συνέχιζε κανονικά την διαχείριση.

3) Ο φορέας που θα αναλάμβανε την διαχείριση θα κατέβαλε κατά την παραλαβή του συστήματος το σύνολο της αναπόσβεστης αξίας της επένδυσης, σε μετρητά, όπως αυτή προέκυπτε από τις εξαμηνιαίες εκθέσεις της εταιρείας και θα παραλάμβανε από την εταιρεία το σύνολο των πραγμάτων, επίπλων και σκευών που περιλήφθηκαν στις επενδύσεις. Μόνο η σύγχρονη καταβολή της αναπόσβεστης αξίας μπορούσε να επιφέρει έγκαιρη ανάληψη της διαχείρισης, ένα αυτή είχε πραγματοποιηθεί μέσα στην προθεσμία των 7 μηνών από την καταγγελία. Η εταιρεία είχε το δικαίωμα να μην παραδώσει το σύστημα μέχρις ότου εισπράξει την αναπόσβεστη αξία σε μετρητά. Το αντίτιμο του πόσου αυτού μπορούσε να προέλθει από τις εισπράξεις του συστήματος στάθμευσης, το οποίο συνεχιζόταν να διαχειρίζεται μέχρι τότε η εταιρεία.

▪ **Εάν καταγγελθεί από την εταιρεία λόγω υπαιτιότητας του Δήμου:**

α) Η εταιρεία είχε το δικαίωμα να διακόψει αμέσως με την κοινοποίηση της καταγγελίας, εργασίες για τυχόν πρόσθετες επενδύσεις. Σε τέτοια περίπτωση η εταιρεία δεν μπορούσε να υποχρεωθεί σε οποιαδήποτε αποζημίωση για οποιαδήποτε αίτια έστω και αν προερχόταν από την διακοπή των εργασιών.

α.1) Η εταιρεία θα λάμβανε αποζημίωση ίση με 20% της ακαθάριστης απόδοσης όλου του συστήματος των 12 τελευταίων μηνών πριν την κοινοποίηση της καταγγελίας, όπως αυτά προέκυψαν από τις μηνιαίες εκθέσεις της εταιρείας.

Εάν ο Δήμος δεν είχε καταβάλει μέχρι την λύση της (1μήνα από την κοινοποίηση της καταγγελίας) το ποσό αυτό σε μετρητά η εταιρεία θα συνέχιζε την

διαχείριση του συστήματος, χωρίς να θιγόταν η καταγγελία, μέχρις ότου καλύπτονταν και εισπράττονταν πράγματι σε χρήμα, το παραπάνω ποσό της αποζημίωσης της, με συμψηφισμό των ποσών που δικαιούταν να εισπράξει ο Δήμος από τα έσοδα. Η εταιρεία ήταν υποχρεωμένη να γνωστοποιούσε με έγγραφο στον Δήμο την είσπραξη της αποζημίωσης και τον καλούσε να παραλάβει το σύστημα, μέσα σε ένα μήνα από αυτήν την γνωστοποίηση, οπότε θεωρούνταν ότι τότε θα έρχονταν η λύση.

Οποτεδήποτε κατά την διάρκεια της διαχείρισης του συστήματος από την εταιρεία για την κάλυψη του ποσού της αποζημίωσης, ο Δήμος είχε το δικαίωμα, με την σύγχρονη καταβολή σε μετρητά τόσο του υπόλοιπου της αποζημίωσης που δικαιούταν η εταιρεία καθώς και του συνόλου της αναπόσβεστης, κατά την ημέρα της απόδοσης, αξίας των επενδύσεων, να γνωστοποιούσε στην εταιρεία ότι αναλάμβανε ο ίδιος ή ανάθετε σε τρίτον την διαχείριση. Η παράδοση του συστήματος θα γινόταν με την επιφύλαξη της σύγχρονης καταβολής των παραπάνω ποσών.

α.2) Κατά την παράδοση του συστήματος στον Δήμο, οποτεδήποτε και αν σύμβαινε αυτή, είτε αυτή δηλαδή κατά την λύση, εάν ο Δήμος καταλάμβανε αμέσως την αποζημίωση, η εταιρεία δικαιούταν να εισπράξει αμέσως και την αναπόσβεστη, κατά την ημέρα της παράδοσης, αξίας των επενδύσεων σε μετρητά. Εάν ο Δήμος δεν μπορούσε να καταβάλει αμέσως αυτό το πόσο, η εταιρεία είχε το δικαίωμα να επιλέξει είτε να συνεχίσει την διαχείριση (χωρίς να θιγεται η καταγγελία) για να εισέπραττε κατ' αντίστοιχο τρόπο με την αποζημίωση, το ποσό της απόσβεσης αξίας, είτε να αφαιρούσε και να παρακρατούσε τα πράγματα έπιπλα και σκεύη, είτε να συνέχιζε την διαχείριση για την είσπραξη της αναπόσβεστης αξίας των επενδύσεων επί ακινήτων (στεγασμένοι χώροι στάθμευσης) και να παρακρατήσει και τα πράγματα και σκευή που αφαιρούνται.

α.3) Ο Δήμος καθόλη την χρονική διάρκεια που θα απαιτήθηκαν για την είσπραξη των ποσών, που θα προβλέπονταν στις παραπάνω διατάξεις, από την εταιρεία, ήταν υποχρεωμένος να συμπράττει στο άνοιγμα των κουτιών ασφάλειας, στην συλλογή τελών στάθμευσης στο οδόστρωμα, άλλως ήταν υποχρεωμένος ή μπορεί να τον υποχρέωναν δικαστικά από την εταιρεία να παραδώσει σε αυτήν το κλειδί που θα παρακρατούσε..

α.4) Ενδεικτικά λόγοι υπαιτιότητας του Δήμου θα θεωρούνταν:

➤ Η ανάθεση στ τρίτους εκτέλεσης και διαχείρισης χώρων στάθμευσης εκ των εγκεκριμένων Σχ. Στ. που περιληφθήκανε σε σχέδια της εταιρείας.

➤ Καθυστέρηση του Δήμου να λάβανε απόφαση επί οποιουδήποτε θέματος που αναφερόταν στην σύμβαση πέραν των δμηνών.

➤ Η άρνηση του να είχε καταβάλλει στην εταιρεία τα ποσά που της αναλογούσαν.

➤ Η άρνηση του να είχε συμπράξει στο άνοιγμα των κουτιών ασφάλειας για την συλλογή των τελών στάθμευσης ή την άρνηση του να παρέδιδε αντίγραφα των λογαριασμών ή πληροφορίες εισπράξεων προστίμων.

α.5) Ενδεικτικά λόγοι υπαιτιότητας της εταιρείας θα θεωρούνταν η αιτία και από βαρεία αμέλεια καθυστέρηση εκτέλεσης των επενδύσεων, η άρνηση της να είχε συμπράττει στο άνοιγμα των κουτιών ασφαλείας για την συλλογή των τελών στάθμευσης, η μη τήρηση των στοιχείων, η μη υποβολή μηνιαίων εκθέσεων και γενικά η από βαρεία αμέλεια παράβαση των υποχρεώσεων της.

α.6) Για την εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων, κυρίως καθόσον αφορούσαν την είσπραξη των ποσών που δικαιούταν να εισέπραττε η εταιρεία σε περίπτωση καταγγελίας, ο Δήμος χορηγούσε με το παρόν, για τα παραπάνω χρονικά διαστήματα, εντολή στην εταιρεία να εισέπραττε τα ποσά που δικαιούταν από τα έσοδα του συστήματος.

2.11 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΑΙ ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

Η σύμπραξη μεταξύ Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικής Εταιρείας «SETEX» δεν είχε ολοκληρωθεί.

Σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της Ιδιωτικής Εταιρείας «SETEX» το πρόβλημα δημιουργήθηκε κατά την περίοδο 1997-1998, μετά από εγγραφή διαμαρτυρία των κατοίκων του Αμαρουσίου στο Συνήγορο του Πολίτη, το Συμβούλιο της Επικράτειας ψήφισε τον Ν 2696/99, σύμφωνα με τον οποίο απαγόρευε τις Ιδιωτικές Εταιρείες να έχουν τον έλεγχο της αστυνόμευσης και την υποβολή προστίμων (κλίσεις). Η ιδιωτική εταιρεία «SETEX» πρότεινε στον Δήμο Αμαρουσίου να αναλάβει την αστυνόμευση, για αποφυγή παραβάσεων, για να μπορέσει να ολοκληρωθεί και αν τεθεί σε λειτουργία το κυκλοφοριακό σύστημα. Ο Δήμος από την πλευρά του, αρνήθηκε να αναλάβει την αστυνόμευση γιατί δεν είχε την κατάλληλη υποδομή όπως προσωπικό για την αστυνόμευση και υποβολή προστίμων και τους κατάλληλους μηχανισμούς.

Λόγω του προβλήματος που δημιουργήθηκε μεταξύ του Δήμου και της εταιρείας «SETEX», οι δύο φορείς έχουν διαφορετικές απόψεις για τους λόγους που οδήγησαν στη μη ολοκλήρωση της σύμπραξης. Η εταιρεία «SETEX» δεν είχε παραδώσει το κυκλοφοριακό σύστημα στον Δήμο Αμαρουσίου λόγω του προβλήματος που παρουσιάστηκε. Και λόγω ότι ο Δήμος έχει πληρώσει ένα μέρος του ποσού στην εταιρεία «SETEX», το σύστημα δεν ανήκει ούτε στον Δήμο αλλά ούτε και στην εταιρεία.

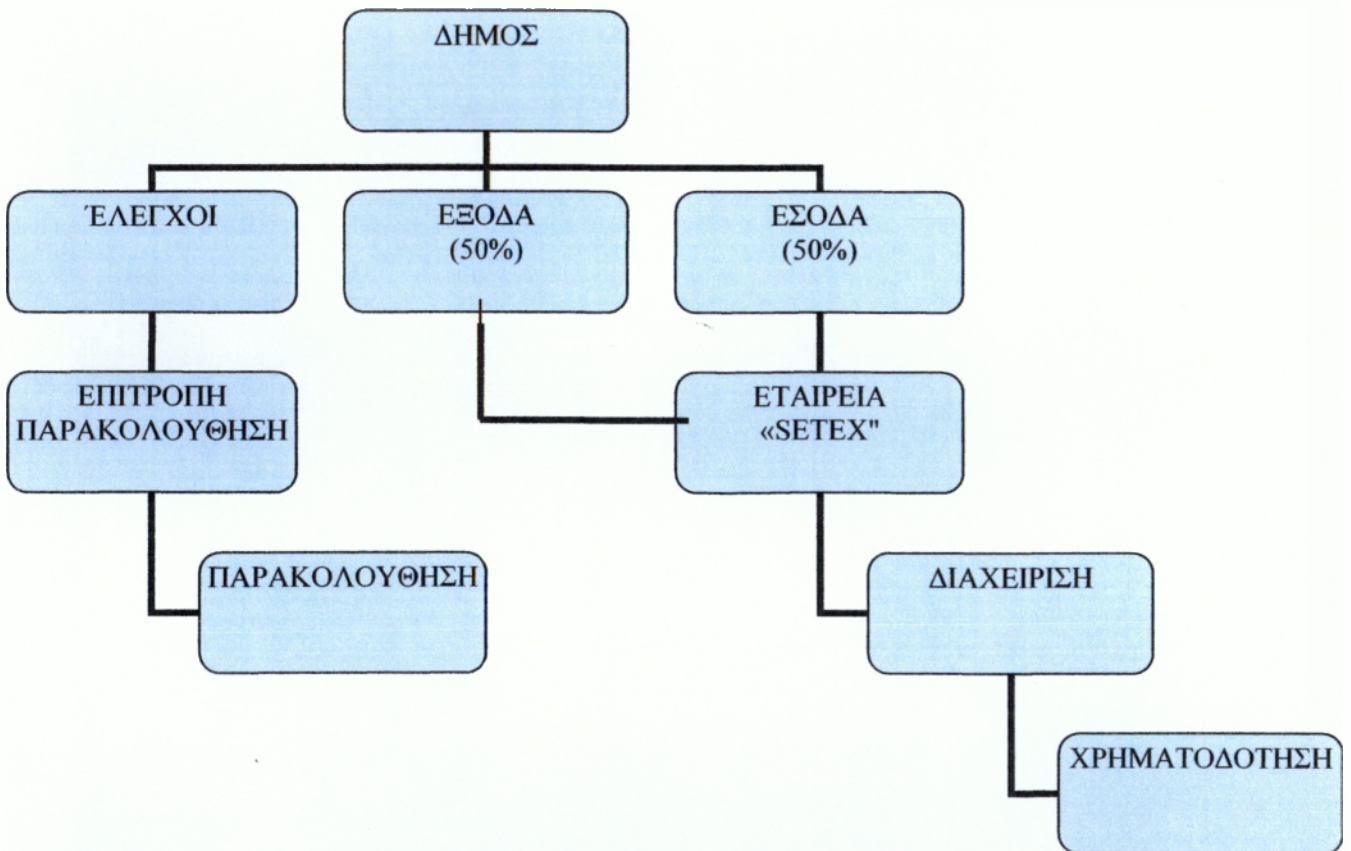
Οι λόγοι που προέτρεψαν τον Δήμο Αμαρουσίου στην σύμπραξη συνεργασίας με την εταιρεία «SETEX», είναι οι τεχνολογικές γνώσεις και οι καινοτόμες ιδέες της ιδιωτικής εταιρείας που σε συνεργασία με τον Δημόσιο Τομέα αποδίδουν καλύτερα. Επιπλέον, μειώνεται ο επιχειρηματικός κίνδυνος του έργου, που εάν δεν το είχε αναλάβει η Ιδιωτική Εταιρεία θα ήταν υπό την ευθύνη του Δήμου Αμαρουσίου. Ένας ακόμα λόγος που προέτεινε τον Δήμο στην σύμπραξη με την εταιρεία «SETEX» είναι λειτουργία, η συντήρηση και η διοίκηση του έργου από την Ιδιωτική Εταιρεία. Αυτό θα οδηγούσε σε αύξηση της αποδοτικότητας του έργου, ένας ακόμα λόγος που οδήγησε στην σύμπραξη, είναι η έλλειψη πόρων από την πλευρά του Δήμου. Ο Δήμος Αμαρουσίου δεν είχε τα απαραίτητα κονδύλια προκειμένου να υποστηρίξει την κατασκευή του έργου. Επιπρόσθετα, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να αποδεσμεύσει τοπικούς πόρους και να τους κατανέμει σε άλλους τομείς που χρειάζονται ενίσχυση.

Ο Δήμος θεωρεί ότι η σύμπραξη μεταξύ Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικού Τομέα, μπορεί να συμβάλλει σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής για τον πολίτη.

Αντίθετα η Ιδιωτική Εταιρεία πιστεύει ότι δεν μπορούν να ευδοκιμήσουν οι συνεργασίες μεταξύ Ιδιωτικού και Δημόσιου φορέα. Αφού θεωρεί να αποφέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Επιπρόσθετα, θεωρεί ότι οι Δήμοι δεν εκμεταλλεύονται σωστά την τεχνογνωσία και την εμπειρία των Ιδιωτικών Εταιρειών έτσι ώστε να έχουμε την καλύτερη της ποιότητας ζωής. Και αυτό γιατί έχουν ως απώτερο σκοπό το κέρδος και όχι την καλύτερευση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Εν κατακλείδι, στο πρόβλημα δεν έχει βρεθεί ακόμα κάποια λύση και εκκρεμεί η δικαστική απόφαση για το ποιος θα κάνει χρήση του συστήματος και θα καρπωθεί τα κέρδη.

Στον παρακάτω οργανόγραμμα παρουσιάζεται η διαχείριση του γώρου στάθμευσης



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ» (ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΜΠΡΑΞΗ)

- Περίοδος Ιούνιος – Σεπτέμβριος 1991

Ο Δήμος Αμαρουσίου έθεσε σε εφαρμογή το κυκλοφοριακό σχέδιο στο κέντρο της πόλης και το σύστημα στάθμευσης «Περιορισμένη κάρτα στάθμευσης».

Με την εφαρμογή του συστήματος «Περιορισμένη κάρτα στάθμευσης» υπήρξαν μεγάλες αντιδράσεις από τους πολίτες του Δήμου. Αντέδρασαν γιατί πίστευαν ότι έπρεπε οι μελέτες και οι κανόνες να εφαρμοστούν σε άλλους δρόμους του Δήμου έκτος από το κέντρο της πόλης.

- Περίοδος 1998-2000

Κατά την περίοδο 1998-2000 ο Δήμος δεν εφάρμοζε κανένα σύστημα στάθμευσης οχημάτων.

- Περίοδος 2002

Ο Δήμος έθεσε σε εφαρμογή το σύστημα «Ελεύθερη ελεγχόμενη στάθμευση». Αυτό που ίσχυε στο σύστημα «Ελεύθερη ελεγχόμενη στάθμευση» ήταν πως οι πολίτες είχαν το περιθώριο να σταθμεύουν ελεύθερα 2 ώρες μόνο. Το σύστημα τέθηκε σε εφαρμογή μόνο για έξι (6) μήνες.

- Περίοδος 2004 έως σήμερα

Ο Δήμος Αμαρουσίου έθεσε σε εφαρμογή το σύστημα «Καρτών Στάθμευσης». Αυτό που ισχύει κατά την εφαρμογή του συστήματος είναι: α) έχουν οριστεί δύο (2) τομείς που σταθμεύεις χωρίς πληρωμή η «Α γειτονία» (κόκκινη) και «Β γειτονία» (πράσινη) και β) έχει οριστεί ένας (1) τομέας με στάθμευση επί πληρωμή «επισκεπτόμενη ζώνη» (μπλε).

Στην «επισκεπτόμενη ζώνη» οι θέσεις πρέπει να εναλλάσσονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα και η χρέωση είναι 1 € ανά ώρα.

Η διοίκηση του Δήμου περίμενε αντιδράσεις από τους πολίτες που κατοικούσαν στις περιοχές με την μπλε σήμανση και για αυτό αναθεώρησε την μελέτη. Αυτό που ισχύει είναι πως όλοι οι μόνιμοι κάτοικοι μπορούν να σταθμεύουν χωρίς χρηματικό αντίτιμο στις περιοχές με την μπλε σήμανση.

Τα τμήματα του Δήμου τα οποία είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή του συστήματος είναι :

α) Η Δημοτική Επιχειρήσει Κυκλοφορίας : όπου απασχολεί δυο (2) άτομα για τον εφοδιασμό καρτών και τρία (3) άτομα από τα συνεργεία του Δήμου για τον έλεγχο της σήμανσης και την διαγράμμιση. Σαν τμήμα Δ.Ε.Κ. ασχολείται και με την μελέτη επέκτασης του συστήματος σε άλλες περιοχές.

β) Η Δημοτική Αστυνομία : κατόπιν απόφαση Δημάρχου μόνιμοι υπάλληλοι έλεγχου για την εφαρμογή του συστήματος «Καρτών Στάθμευσης». Δεν έχουν δικαίωμα να ελέγχουν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

γ) Το Γραφείο Διαχείρισης Στάθμευσης : το οποίο συστάθηκε τώρα, απασχολεί δύο (2) άτομα , με σκοπό να είναι υπεύθυνο για όλη την οργάνωση του συστήματος. Δεν έχει όμως οργανωθεί ολοκληρωμένα.

Τα λίγα έσοδα που υπάρχουν χρησιμοποιούνται για την οδοποιία και την στάθμευση.

Το σύστημα «Καρτών Στάθμευσης» δεν λειτουργεί όπως θα έπρεπε για αυτό δεν υπάρχουν τα αναμενόμενα έσοδα, άρα δεν έχουμε πλήρη εικόνα για την εικόνα για την χρησιμότητα του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ Ο.Τ.Α. – ΙΔΙΩΤΗ

Οι συμπράξεις μεταξύ Ιδιωτικού Τομέα και Δήμων είναι κάτι νέο για τα δεδομένα της Ελλάδας. Όπως σε κάθε τι καινούργιο, έτσι και σε αυτό οι πολίτες του Δήμου Αμαρουσίου ήταν επιφυλακτικοί για τα αποτελέσματα της σύμπραξης μεταξύ Ιδιωτικού και Δημόσιου Φορέα. Ήταν ανασφαλής για το ένα η συνεργασία θα είχε θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα στον τρόπο και στην ποιότητα της ζωής τους.

Ενώ ήδη γνώριζαν, από συμπράξεις σε άλλες χώρες εκτός Ελλάδας όπως για παράδειγμα της Βρετανίας, ότι τα αποτελέσματα της σύμπραξης ήταν θετικά για τους πολίτες συνεχίζουν να είναι επιφυλακτικοί με το ενδεχόμενο μακροχρόνιων συνεργασιών μεταξύ Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα. Ο λόγος της επιφυλακτικότητας του η μη καλή συνεργασία μεταξύ Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα.

Με την συνεργασία μεταξύ της ιδιωτικής εταιρείας «SETEX» και του Δήμου Αμαρουσίου οι πολίτες δέχονται καλύτερη παροχή ποιοτικών υπηρεσιών. Οι Δήμοι αδυνατούν να πραγματοποιήσουν μεγάλα έργα¹⁸, λόγω υψηλού κόστους, έτσι με την συνεργασία των Δήμων με Ιδιωτικές Εταιρείες γίνονται πραγματικότητα μεγάλα έργα, όπως την μελέτη περίπτωση που παρουσιάστηκε παραπάνω.

Η συνεργασία μεταξύ της εταιρείας «SETEX» και του Δήμου Αμαρουσίου ξεκίνησε με θετικές βάσεις, όρισαν τη διαδικασία για την πραγματοποίηση του συστήματος, ποιος θα καταλαμβάνει τα κέρδη και με τι ποσοστό, το χρονικό διάστημα της σύμπραξης και άλλα. Το «Κυκλοφοριακό σύστημα στάθμευσης» εφαρμόστηκε, αρχικά με καλές προοπτικές εξέλιξης, αλλά στο πρώτο πρόβλημα που παρουσιάστηκε ο Δήμος Αμαρουσίου πρότεινε την λύση της σύμβασης με την εταιρεία «SETEX».

Η εταιρεία «SETEX» από την πλευρά της, πρότεινε να συνεχίσει η συνεργασία με προσαρμοσμένα δεδομένα, τα οποία έδιναν λύση στο πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί, και δεν ήταν εις βάρος ούτε της εταιρείας αλλά ούτε του Δήμου.

Ο Δήμος Αμαρουσίου από την πλευρά του δεν αποδέχτηκε την λύση της εταιρείας «SETEX», γιατί θεωρούσε ότι η λύση της εταιρείας ήταν ανεπαρκής και στη πορεία της εφαρμογής του συστήματος θα παρουσιάζονταν και πάλι κάποιο πρόβλημα και το όλο σύστημα θα ήταν ένας φαύλος κύκλος.

Ακόμα και σήμερα, δεν έχει βρεθεί λύση στο πρόβλημα που δημιουργήθηκε κατά την εφαρμογή του συστήματος και έτσι δεν εφαρμόζεται το σύστημα.

Ο Δήμος Αμαρουσίου και η Ιδιωτική Εταιρεία «SETEX» βρίσκονται σε αντιδικία και περιμένουν το αποτέλεσμα της δίκης.

Συνοψίζοντας, ενώ η συνεργασία ξεκίνησε με καλό σχεδιασμό και καλές προοπτικές για τους πολίτες και την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, τελικά είχε τα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που προσδοκούσαν και οι δύο φορείς.

¹⁸ Ως προς το οικονομικό και τεχνικό αντικείμενο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Οι Συμπράξεις των Ο.Τ.Α. με τον Ιδιωτικό Τομέα, είναι μια μορφή μακροχρόνιας συνεργασίας των δύο μερών με σκοπό την παραγωγή και λειτουργία δημοτικών έργων και υπηρεσιών. Στις Συμπράξεις ο Ιδιωτικός Τομέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό, κατασκευή, χρηματοδότηση και λειτουργία των απαραίτητων υποδομών με αντάλλαγμα την εκμετάλλευσή τους για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
- Η μακροχρόνια συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα είναι δυνατόν υπό όρους να αποτελέσει την εναλλακτική μέθοδο που αναζητά η Τοπική Αυτοδιοίκηση.
- Η Σύμπραξη του Δήμου Αμαρουσίου με τον Ιδιωτική Εταιρεία «SETEX» είναι μία μορφή μακροχρόνιας συνεργασίας με σκοπό την παραγωγή και λειτουργία δημοτικού έργου. Στην Σύμπραξη η Ιδιωτική Εταιρεία αναλαμβάνει την χρηματοδότηση, την εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού, τον εξοπλισμό των χώρων στάθμευσης, στο σύνολο του και την κατασκευή στεγασμένων χώρων στάθμευσης.
- Τα οφέλη για τον Ο.Τ.Α. εντοπίζονται τόσο στην εξασφάλιση πρόσθετων πόρων για την χρηματοδότηση των σχεδίων του, όσο και στη μεταβίβαση κινδύνων στα άλλα συνεργαζόμενα μέρη στοιχεία που οδηγούν στην οικονομικότερη και αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων του.
- Το κρίσιμο σημείο διαφοροποίησης των Συμπράξεων σε σχέση με τη συνεργασία Ο.Τ.Α. και Ιδιωτικού Τομέα στην παραδοσιακή μέθοδο εκτέλεσης δημοσίων έργων ή προμήθειας υπηρεσιών έγκειται στο εξής σημείο : η συμμετοχή του Ιδιωτικού Τομέα στη χρηματοδότηση οδηγεί στην ανάληψη εκ μέρους του και των κινδύνων που συνδέονται με όλα τα στάδια υλοποίησης ενός έργου.
- Το ΣΔΙΤ αποτελεί εναλλακτική λύση για την προμήθεια πλήθους υποδομών του Δημοσίου καθώς και των σχετικών με αυτών υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας.
- Ένας κρίσιμος παράγοντας από τον οποίο εξαρτάται επιτυχής υλοποίησης μιας Σύμπραξης είναι ο εντοπισμός και η επιτυχής κατανομή των κινδύνων. Η αρχή που διέπει την κατανομή των κινδύνων ανάμεσα στα συνεργαζόμενα μέρη, είναι ότι τους κινδύνους αναλαμβάνει να διαχειριστεί εκείνο το μέρος που μπορεί να το κάνει με τον αποτελεσματικότερο και οικονομικότερο τρόπο.
- Η κυβέρνηση διατηρεί τον έλεγχο σε Δημόσια αγαθά μεταβιβάζονται στον Ιδιωτικό Τομέα επιλεκτικά κίνδυνοι και ευθύνες σχετικές με την καθημερινή διαχείριση παρεχόμενων υπηρεσιών. Ωστόσο ο Δημόσιος Τομέας σε κάθε περίπτωση διατηρεί στον έλεγχο του τη δυνατότητα επιλογής και επιβολής πιλοτικών, προδιαγραφών και ρυθμιστικών παρεμβάσεων.

- Η Σύμπραξη επιτρέπει στον Δήμο Αμαρουσίου να αξιοποιήσει τα κίνητρα, τις δεξιότητες τα κίνητρα, τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία που η εταιρεία έχει ανάπτυξη στη διάρκεια της καθημερινής επιχειρηματικής της πορείας και έτσι να απελευθερωθεί το πλήρες δυναμικό των ανθρώπων, της γνώσης και της περιούσιας που διαθέτει.
- Η Σύμπραξη μπορεί να βοηθήσει στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της ταχύτητας ικανοποίησης και της σχέσης κόστους – ωφέλειες, έτσι ώστε να επιτρέψει στον Δήμο να παρέχει περισσότερες και πιο ποιοτικές δημόσιες υπηρεσίες στα πλαίσια των διαθέσιμων πόρων.
- Ο Δήμος Αμαρουσίου με την επιλογή της Σύμπραξης επικεντρώνει το ενδιαφέρον και την προσοχή της στον καθαρισμό και έλεγχο του τελικού αποτελέσματος και όχι στην παραγωγή του. Η εταιρεία «SETEX» ανέλαβε τον τρόπο και τα μέσα για την επίτευξη του έργου, ο ίδιος αναλαμβάνει και την ευθύνη του έργου.
- Η Ιδιωτική χρηματοδότηση μπορεί να είναι πιο ακριβή από τα Δημόσια αλλά σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή μίας ανταγωνιστικής διαδικασίας κατά κανόνα και υπό σωστές προϋποθέσεις επιφέρει σε συνολικό επίπεδο οικονομικότερες λύσεις (κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση).
- Το θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση των ΣΔΙΤ είναι σήμερα ανεπαρκές, τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Στην Ελλάδα, επιμέρους ρυθμίσεις επέτρεχαν να υπάρξει κάποια πρόοδος σε αριθμό έργων, όμως στα πιο μεγάλα και λιγότερα επικερδή για το δημόσιο έργο, είτε χρειάστηκε ειδική νομοθετική ρύθμιση για να καταστεί δυνατή η υλοποίησή τους, είτε απέτυχαν μετά από καθυστερήσεις και μεγάλες δαπάνες, τόσο των ιδιωτών όσο και του δημόσιου.
- Αν υπήρχε σαφές θεσμικό πλαίσιο με πιθανή την ανάγκη εισαγωγής νομικών ρυθμίσεων κυρίως σε θέματα υλοποίησης των συμπράξεων, τότε θα μπορούσε να μην είχαν η δύο πλευρές την διάλυση της σύμπραξης.
- Για να καταστεί δυνατή η ευρεία και επιτυχής υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, είναι αναγκαίο να προχωρήσουν μια σειρά από μέτρα και ενέργειες, από την πλευρά των Δήμων.
- Τελικό συμπέρασμα είναι ότι οι Συμπράξεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με τον Ιδιωτικό Τομέα, με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που έχουν, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν και στην χώρα μιας και να αποτελέσουν ένα επιπλέον «όπλο», ίσως το πιο ισχυρό της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στην προσπάθεια της να αντιμετωπίσει τα προβλήματα, τις ανάγκες και τις προσδοκίες των τοπικών κοινωνιών και των πολιτών τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. «Συμπράξεις Οργανισμών Τοπική Αυτοδιοίκηση Ιδιωτικού Τομέα» έρευνα και συγγραφή κειμένων ΕΔΕΧΥ, Νοέμβριος 2003 [ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.]
- 2.«Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα , Αυτοχρηματοδοτούμενα – Συγχρηματοδοτούμενα Σχέδια, Συμβάσεις Παραχώρησης». Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνώμων για τα Δημόσια Έργα, Αθήνα - Ιούλιος 2004.
3. Professor Ceri Davies, Professor Phil Jones, «Χρηματοδότηση Επενδύσεων Υποδομής μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα», Δεκέμβριος 2001.
4. «Αυτοχρηματοδότηση στην Ελλάδα : Τεχνικές και λύσεις για την Τοπική Αυτοδιοίκηση», Εισήγηση του Πέτρου Φουρτούνη, Δεκέμβριος 2001.

Νομολογία

1. Ν. 973/1979, «Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου»
2. Ν. 2218/94, Αρθ. 46 «Συμβάσεις»

Συνεντεύξεις

1. Κο. Γερακη Ιωαννη, Εκπρόσωπος του προέδρου της εταιρείας «SETEX» στην Ελλάδα.
2. Κο Παπακωνσταντίνου Κων/νος, Υπάλληλος της Δημοτικής Επιχείρησης Κυκλοφορίας του Δήμου Αμαρουσίου.
3. Κο Κατσαρης Βασίλειος , Υπάλληλος της Δημοτικής Επιχείρησης Κυκλοφορίας του Δήμου Αμαρουσίου.
4. Κα Ποριχη , Υπεύθυνη Γενικής Γραμματείας του Δήμου Αμαρουσίου
5. Κο Μπελτσιο, Διευθυντής της εταιρείας «ΚΟΥΡΜΠΑΝΙΚΑ»

INTERNET

1. www.marousi.gr
2. www.et.gr
3. www.edexy.gr
4. <http://europa.eu.int/scadplus/printversion>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΜΠΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ «ΣΕΤΕΧ» ΓΙΑ
ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ**



ΑΓΑΠΑΜΕ
ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΜΑΣ -
ΣΤΑΘΜΕΥΟΥΜΕ ΣΩΣΤΑ
με το Σχέδιο Στάθμευσης
σε Χρωματιστές Ζώνες

Καλύτερη ποιότητα ζωής στο Μαρούσι



ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

**ΣΥΜΒΑΛΛΕΤΕ ΣΕ ΜΙΑ
ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ
ΕΧΟΝΤΑΣ ΠΑΡΚΑΡΕΙ ΣΩΣΤΑ**

Συνεχίστε να εφαρμόζετε με την ίδια συνέπεια τους κανόνες του νέου σχεδίου στάθμευσης που άρχισε να ισχύει στο Δήμο μας.

Η επιτυχία του είναι υπόθεση όλων μας και θα βελτιώσει σημαντικά τις συνθήκες κυκλοφορίας και το επίπεδο ζωής στην περιοχή μας.



**ΔΗΜΟΣ
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ**



ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ (Α' ΦΑΣΗ)



- Απαγορεύεται η στάθμευση
- Στάθμευση με πληρωμή, μέχρι 2 ώρες
- Στάθμευση με πληρωμή, μέχρι 24 ώρες
- ΤΑΞΙ - Λεωφορεία
- Διτρυαία
- Πεζόδρομος
- Παρκόμετρο
- (επίδοση εισιτηρίου στάθμευσης)

ΖΩΝΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΛΕΥΚΗ ΖΩΝΗ: ελεύθερη στάθμευση όλο το 24ωρο.
(εκτός αν υπάρχει άλλο σήμα τροχαίας)



ΠΡΑΣΙΝΗ ΖΩΝΗ: στάθμευση με πληρωμή, μέχρι 24 ώρες.
Τέλος στάθμευσης: οι πρώτες δύο ώρες 100
δρχ./ώρα και οι επόμενες ώρες 50 δρχ./ώρα



ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΖΩΝΗ: στάθμευση με πληρωμή μέχρι 2 ώρες.
Τέλος στάθμευσης: 100 δρχ./ώρα



ΚΟΚΚΙΝΗ ΖΩΝΗ: απαγορεύεται η στάθμευση όλο το 24ωρο

ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΨΩΝΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ

Κρατίστε και δείξτε την απόδειξη (σπάκινγκμα) του εισιτηρίου στάθμευσης στα καταστήματα με το ειδικό σήμα. Με αγορές άνω των 1000 δρχ. σας επιστρέφεται το ανήσιμο του εισιτηρίου. Μία προσφορά του Εμπορικού Συλλόγου Αμαρουσίου.

Γραφείο Ενημέρωσης: Δήμητρος 16, 151 24 Μαρούσι, Τηλ.: 807 7972
Κεντρικά Γραφεία: Αντήνορας 29, 116 34 Αθήνα, Τηλ.: 722 8330

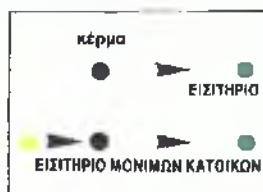


ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ – ΠΛΗΡΩΜΗΣ

Αφού σταθμεύσετε, πηγαίνετε στο πλησιέστερο παρκόμετρο για να εκδώσετε εισιτήριο ακολουθώντας τις ενδείξεις:

- 1. Είσοδος κερμάτων:** Τοποθετείτε κέρματα των 10, 20, 50 και 100 δρχ.
- 2. Οθόνη ώρας:** Με κάθε κέρμα που ρίχνετε, στην οθόνη διαβάζετε την ώρα μέχρι την οποία επιτρέπεται να σταθμεύσετε. Όταν η ένδειξη ώρας είναι η επιθυμητή είστε έτοιμοι να πάρετε το εισιτήριό σας.
- 3. Πράσινο κουμπί:** Όταν το πιέζετε εκδίδεται το εισιτήριο.

ΠΡΟΣΟΧΗ:



ΑΝ ΕΧΕΤΕ ΚΑΡΤΑ ΜΟΝΙΜΟΥ ΚΑΤΟΙΚΟΥ

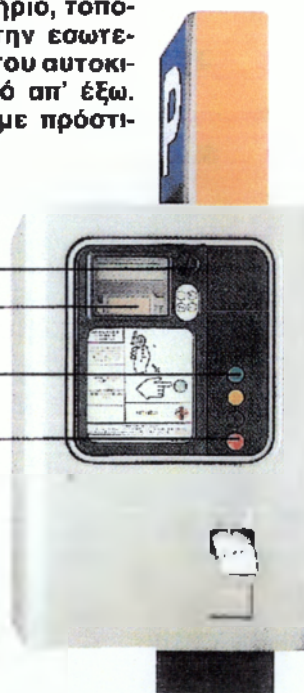
- πιέζετε το κίτρινο κουμπί,
- ρίχνετε τα κέρματα,
- πιέζετε το πράσινο κουμπί.

Σημείωση: η τελική έκδοση του εισιτηρίου γίνεται πάντα με το πράσινο κουμπί.

- 4. Κόκκινο κουμπί:** Αν θελήσετε να ακυρώσετε τη διαδικασία πληρωμής περιστρέψετε το κόκκινο κουμπί. Αυτόματα τα χρήματά σας επιστρέφονται.

Αφού παραλάβετε το εισιτήριο, τοποθετήστε το απαραίτητα στην εσωτερική πλευρά του παρμπρίζ του αυτοκινήτου ώστε να είναι ορατό απ' έξω. Διαφορετικά κινδυνεύετε με πρόστιμο.

- 1
- 2
- 3
- 4



**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ ΤΟΥ
ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
(400 ΘΕΣΕΙΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ)**

1) ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ	400
ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΑΝΑ DGM	20
ΑΡΙΘΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΩΝ DGM	20
ΗΜΕΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΤΗΣΙΟΣ	300

**2)ΤΙΜΕΣ ΜΟΝΑΔΟΣ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ**

ΕΞΟΔΑ ΠΡΩΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	16.600.000δρχ.
ΕΞΟΔΑ ΓΙΑ 1 ΕΓΚΑΤΑΣΤΗΜΕΝΟ DGM	1.350.000δρχ.
ΕΞΟΔΑ ΓΙΑ 1 ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ	15.000δρχ.
ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΓΙΑ ΑΠΟΣΒΕΣΗ 20% <u>ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ</u>	
ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ	4.340δρχ.

3)ΥΨΟΣ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΓΙΑ 400 ΘΕΣΕΙΣ

ΕΞΟΔΑ 1 ^{ης} ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	16.600.000δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΡΥΘΜΙΣΤΕΣ DGM	27.000.000δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ	6.000.000δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	49.600.000δρχ.

4)ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ ΤΗΣ SETEX - HELLAS

ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	9.920.000δρχ.
ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	20.832.000δρχ.

5)ΕΣΟΔΑ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ

ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	30.752.000δρχ.
Φ.Π.Α.	10%

ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ ΣΧΕΔΙΟΥ 36.287.360 δρχ.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΕΣΜΟ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ

1. Γνωρίζετε ένα έργο / υπηρεσία που έχει υλοποιηθεί με σύμπραξη:

α. ΟΤΑ και ιδιώτη

β. Κεντρικού Υπουργείου και ιδιώτη

2. Αναφέρατε ποιο και σε ποιο τομέα:

Δήμος Αμαρουσίου - χωριά των Σημαιοκρατών
Οικιστική Ανάπτυξη

3. Αξιολογήστε με σειρά προτεραιότητας (1 έως 5, 1=παρά πολύ σημαντικό, 2=πολύ σημαντικό, 3=αρκετά σημαντικό, 4=λίγο σημαντικό, 5=καθόλου σημαντικό) ποιοι είναι κατά την άποψη σας οι λόγοι που προτρέπουν τους ΟΤΑ στη σύμπραξη συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας.

Λόγοι	Βαθμός Αξιολόγησης
Έλλειψη Πόρων	2
Αποδέσμευση τοπικών πόρων και ανακατανομή τους σε άλλους τομείς (π.χ. κοινωνική πολιτική)	3
Οι ιδιώτες κατέχουν καινοτομία και τεχνογνωσία που δεν έχει ο δημόσιος τομέας	1
η λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου από τον ιδιωτικό τομέα κατά κανόνα αυξάνει την αποδοτικότητά του	1
μειώνεται ο επιχειρηματικός κίνδυνος του έργου και οι συνεπαγόμενες εγγυήσεις που θα αναλάμβανε εξ ολοκλήρου ο Δήμος	1
Άλλο	-

4. Ποιοι λόγοι κατά την άποψη σας δυσχεραίνουν την δημιουργία συμπράξεων ΟΤΑ και ιδιώτη ;

Λόγοι	Βαθμός Αξιολόγησης
Νομοθετικό πλαίσιο	4
Οργανωτικές δυσκολίες του ΟΤΑ για την ανάληψη πολύπλοκων συμβάσεων	2
Φερεγγυότητα ΟΤΑ και η διαπραγματευτική του δύναμη κατά την σύναψη των συμβάσεων	2
Οριμότητα έργων	4
Η δυνατότητα κοστολόγησης των έργων	3
Πολιτικοί λόγοι (π.χ πολιτικό κόστος από την υλοποίηση ενός έργου / υπηρεσία που ο χρήστης καλείται να πληρώσει)	2
Άλλο	-

5. Αναφέρατε μία μορφή σύμπραξης δημοσίου με ιδιώτη που γνωρίζετε (π.χ ΒΟΟΤ). _____

6. και τα χαρακτηριστικά της:

7. Ποιες είναι οι κατηγορίες των έργων για τις οποίες ο ΟΤΑ θα μπορούσε να επιδιώξει την σύμπραξη με ιδιώτη; (επισημαίνετε και δικές σας απόψεις)

Δημιουργία δημοτικού πάρκινγκ	ψ
Αξιοποίηση τουριστικών χωρών αναψυχής	χ
Μαρίνα	χ
κτιρια	χ

8. Θεωρείτε αναγκαία την διατύπωση οδηγιών (π.χ τυποποίηση συμβατικών τευχών) από την κεντρική διοίκηση για τις κατηγορίες των έργων / υπηρεσιών που μπορούν να προσελκύσουν ιδιωτική χρηματοδότηση;

Ναι όχι

9. Είναι αναγκαία, κατά την γνώμη σας, η θέσπιση:

- α) νέου νομοθετικού πλαισίου για τα όλα τα έργα ΣΔΙΤ
β) ιδιαίτερου νομοθετικού πλαισίου για τους ΟΤΑ πέρα από την ισχύουσα νομοθεσία περί δημόσιων έργων;
γ) όχι

10. Παρακαλούμε ιεραρχήστε τα στάδια, στα οποία θεωρείτε ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο παρουσιάζει μεγαλύτερες αδυναμίες, ξεκινώντας από το πιο ανεπαρκές (1^ο , 2^ο λιγότερο ανεπαρκές, 3^ο ικανοποιητικό).

α) Ωρίμανση _____ 3 _____

β) Δημοπράτηση _____ 2 _____

γ) Εκτέλεση _____ 2 _____

11. Ποία σημαντικά θέματα θα πρέπει, κατά τη γνώμη σας, να περιληφθούν σε νομοθετικές διατάξεις;

12. Θεωρείτε προτιμότερη την προπαρασκευή και ανάθεση των έργων συμπράξεων δημοσίου -ιδιωτικού τομέα από ένα φορέα για όλη τη χώρα και όλες τις κατηγορίες έργων ανεξάρτητα από το μέγεθος και τον αρμόδιο φορέα;

Ναι Όχι

13. Ποιες είναι οι ελάχιστες προϋποθέσεις τεκνογνωσίας και εμπειρίας που πρέπει να διαθέτει ο ΟΤΑ για να προβεί στην υλοποίηση έργων /υπηρεσιών με τον ιδιωτικό τομέα;

14. Ο συγκεκριμένος ΟΤΑ θα προχωρούσε στην υλοποίηση έργου/ υπηρεσίας με σύμπραξη με τον ~~δημόσιο~~ τομέα;

Ναι Όχι

11 ου οχι χιαζι;

Ιδιωτικό

15. Αν θα προχωρούσατε στην υλοποίηση ποια θα ήταν κατά την άποψή σας τα σημαντικότερα προβλήματα που θα αντιμετώπιζατε;

16. Θεωρείτε ότι ο τοπικός πληθυσμός θα αντιδρούσε στην υλοποίηση αυτοχρηματοδοτούμενου έργου / υπηρεσίας;

Ναι Όχι

17. Θεωρείτε ότι οι συμπράξεις δημοσίων φορέων και ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα προωθήθηκαν/θούνται από κοινοτικές πολιτικές (π.χ Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική, κατευθύνσεις του Δ' ΚΠΣ);

Ναι Όχι

Ευχαριστούμε για τη συνεργασία σας !!!

Η ΒΑΣΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Η βασική διαδικασία αναπτύσσεται σε 8 στάδια :

ΣΤΑΔΙΟ 1 : Διαδικασία Προεπιλογής Υποψηφίων

ΣΤΑΔΙΟ 2 : Διαδικασία Διαβουλεύσεις

ΣΤΑΔΙΟ 3 : Διαδικασία Υποβολής Προσφορών

ΣΤΑΔΙΟ 4 : Αξιολόγηση & Επιλογή Προσωρινού Αναδόχου

ΣΤΑΔΙΟ 5 : Διαδικασία Διαπραγμάτευσης

ΣΤΑΔΙΟ 6 : Επίτευξη του Χρηματοοικονομικού Κλεισίματος

ΣΤΑΔΙΟ 7 : Κατακύρωση της Σύμβασης

ΣΤΑΔΙΟ 8 : Διαχείριση της Σύμβασης