

ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΟΝΑΔΩΝ  
ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η ΣΥΜΠΡΑΞΗ Α' ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ Α' ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ  
ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΚΑΡΕΛΛΙΔΟΥ ΘΕΑΝΩ  
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΜΑΡΤΙΝΙΔΟΥ ΝΕΚΤΑΡΙΑ  
ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2010

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
---------------	---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

1.1 Ορισμός της έννοιας των ΣΔΙΤ.....	7
1.2 Κύρια χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ.....	8
1.3 Διάφοροι Τύποι ΣΔΙΤ.....	9
1.4 Κατηγορίες ΣΔΙΤ.....	12
1.4.1 Ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	13
1.4.2 Μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ.....	13
1.5 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα ΣΔΙΤ.....	15
1.5.1 Τα πλεονεκτήματα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ.....	15
1.5.2 Μειονεκτήματα ΣΔΙΤ.....	18
1.5.3 Συγκεντρωτικός πίνακας.....	20
1.6 Προϋποθέσεις.....	21
1.7 Ο ρόλος του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Τομέα.....	22
1.7.1 Ο Δημόσιος Τομέας και ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ειδικότερα.....	22
1.7.2 Ο Ιδιωτικός Τομέας.....	22
1.8 Οι βασικοί συντελεστές μιας ΣΔΙΤ.....	23
1.8.1 Ιδιωτικός Τομέας.....	23
1.8.2 Δημόσιος Τομέας.....	23
1.9 Πεδία εφαρμογής των ΣΔΙΤ.....	23

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

2.1 Οι ΣΔΙΤ στην Ε.Ε.....	25
2.2 Ιστορική Αναδρομή.....	25
2.3 Θεσμικό πλαίσιο ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	26
2.4 Παραδείγματα ΣΔΙΤ σε Ευρωπαϊκές Χώρες.....	27
2.4.1 Γενικά.....	27
2.4.2 Τομείς και μέθοδοι εφαρμογής ΣΔΙΤ.....	29
2.5 Θεσμικό πλαίσιο ΣΔΙΤ σε Ισπανία, Αυστρία, Ολλανδία, Η. Βασίλειο.....	35

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 3389/05

3.1 Θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ.....	38
3.2 Η εισαγωγή του Ν. 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.....	39
3.2.1 Προϋποθέσεις υπαγωγής έργου ή παροχής υπηρεσίας σε Σ.Δ.Ι.Τ. ....	41
3.2.2 Ελάχιστο Περιεχόμενο Σύμβασης Σύμπραξης.....	41
3.3 Κριτική κατά του Ν.3389/2005.....	43
3.3.1 Οι θέσεις του ΤΕΕ για τις ΣΔΙΤ και το Ν.3389/2005.....	43
3.3.2 Οι απόψεις της ΠΕΣΕΔΕ για τις ΣΔΙΤ.....	44
3.3.3 Οι ενστάσεις της ΚΕΔΚΕ.....	46

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΟΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ**

4.1 Εγκεκριμένες προτάσεις έργων ΣΔΙΤ μέσω του Ν. 3389/2005 και το εύρος των Α' ΟΤΑ και ΣΔΙΤ.....	48
4.1.1 Γεωγραφική και τομεακή κατανομή εγκεκριμένων προτάσεων Έργων ΣΔΙΤ.....	49
4.1.2 Δυσκολίες στην έναρξη υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ.....	50
4.2 ΣΔΙΤ και Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσω του Αναπτυξιακού Προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ.....	51
4.2.1 Το πρόγραμμα Θησέας.....	51
4.2.2 Κατηγορίες έργων / υπηρεσιών.....	52
4.2.3 Οι πόροι του προγράμματος.....	52
4.2.4 Το σύστημα διοίκησης.....	52
4.2.5 Φάσεις ένταξη.....	53
4.3 Λόγοι Συμμετοχής ενός Δήμου σε ΣΔΙΤ.....	55
4.4 Εγκεκριμένα έργα Συμβούλου Προσυμβατικής Διαδικασίας έργων ΣΔΙΤ.....	55

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΗ**

5.1. Φάσεις και Παράλληλες Διαδικασίες.....	59
5.1.1 Προσυμβατική διαδικασία.....	60
5.2 Υποστηρικτικές και ρυθμιστικές διαδικασίες.....	66
5.4 Παραδοτέα του Αναδόχου.....	67
5.5 Οι υποχρεώσεις του Αναδόχου.....	68
5.5.1 Ποιοτική εκτέλεση του έργου.....	68
5.5.2 Πιθανές ενέργειες δημοσιότητας και πηγές πληροφόρησης.....	68
5.6 Υποχρεώσεις του Δήμου.....	68
5.6.1 Παρακολούθηση του έργου της προσυμβατικής διαδικασίας.....	68
5.6.2 Ορισμός Υπευθύνου Έργου – Αρμόδιου Επικοινωνίας.....	69
5.6.3 Τήρηση ενημερωμένου αρχείου του έργου.....	69
5.6.4 Ενημέρωση του Υπουργείου.....	69
5.6.5 Τήρηση των κανόνων δημοσιότητας του έργου που προβλέπονται από το Πρόγραμμα «Θησέας».....	70
5.7 Το θεσμικό και νομικό πλαίσιο του έργου.....	70
5.8 Η χρηματοδότηση του έργου.....	70

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ ΜΕΣΩ «ΘΗΣΕΑ»**

6.1 Γενικά στοιχεία για την περιφέρεια Αττικής.....	72
6.1.1 Γεωγραφικά Δεδομένα.....	73
6.1.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	73
6.1.3 Διοικητική Διαίρεση και Τοπογραφική Διαίρεση.....	74
6.2 Θεσμικό Πλαίσιο Οργάνωσης και Λειτουργίας.....	78
6.3 Έργα Συμπράξεις Α' ΟΤΑ και Ιδιωτών στην Περιφέρεια Αττικής.....	80
6.3.1 Κατάσταση Έργων ΣΔΙΤ στην Περιφέρεια Αττικής.....	80
6.3.2 Οι τομείς των εγκεκριμένων προτάσεων ΣΔΙΤ.....	81
6.3.3 Δήμοι με εγκεκριμένα έργα 2005-2008.....	83
6.3.4 Σύμβουλος προσυμβατικής διαδικασίας.....	84
6.4 Πορεία Υλοποίησης των έργων.....	85
6.4.1 Κατάθεση Παραδοτέων των Έργων για την Υλοποίηση της Α' φάσης.....	86
6.4.2 Πορεία υλοποίησης έργων ανά Δήμο.....	87

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ Α΄ΟΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ**

7.1 Γνώση έργου /υπηρεσίας ΣΔΙΤ.....	89
7.2 Λόγοι που επηρεάζουν τη δημιουργία συμπράξεων ΟΤΑ και Ιδιωτών.....	90
7.2.1 Θετικοί Λόγοι.....	90
7.2.2 Αρνητικοί λόγοι.....	91
7.3 Πιθανοί τομείς συμπράξεων.....	92
7.4 Αξιολόγηση θεσμικού πλαισίου.....	93
7.5 Σημαντικότητα υποστήριξης και πληροφόρησης σε θέματα Σ.Δ.Ι.Τ.....	95
7.6 ΟΤΑ και υλοποίηση έργου/υπηρεσίας μέσω ΣΔΙΤ.....	96
7.7 Πιθανά προβλήματα και τομείς επιθυμητών έργων.....	97
7.8 Προώθηση και ενίσχυση των Σ.Δ.Ι.Τ.....	99
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>100</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>102</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.....</b>	<b>104</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2.....</b>	<b>107</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία ασχολείται με το θεσμό των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, (Σ.Δ.Ι.Τ.) ή με τον αγγλικό όρο Public-Private Partnerships, (P.P.P) που έκανε την εμφάνισή του στην Ελλάδα στο χώρο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κυρίως μετά την κύρωση του Ν.3389/2005 και την πορεία υλοποίησης του στην Ελλάδα, εστιάζοντας στη μελέτη συμπράξεων Α' ΟΤΑ και ιδιωτικού τομέα. Δεδομένου ότι ο θεσμός των Συμπράξεων Α' ΟΤΑ και Ιδιωτικού τομέα δεν ανέδειξε μετά την μελέτη μας κάποιο έργο/υπηρεσία που να έχει ολοκληρωθεί επιλέχθηκε τελικά να μελετηθεί η ωρίμανση της έννοιας των ΣΔΙΤ στο χώρο της τοπικής αυτοδιοίκησης σε μια διοικητική περιφέρεια της χώρας και πιο συγκεκριμένα στην Περιφέρειας Αττικής.

Αρχικά, παρουσιάζεται ο θεσμός των ΣΔΙΤ, δίνεται ο ορισμός, τα χαρακτηριστικά του, οι διάφοροι τύποι και κατηγορίες στις οποίες διακρίνονται οι συγκεκριμένες Συμπράξεις και ισχύουν στις περισσότερες χώρες στις οποίες βρίσκει εφαρμογή το συγκεκριμένο σύστημα. Μέσα από την βιβλιογραφική ανασκόπηση αναδεικνύονται τα πλεονεκτήματα και τα προσδοκώμενα οφέλη από την ανάπτυξη μορφών σύμπραξης ΣΔΙΤ τόσο για τον Ιδιωτικό όσο και για τον Δημόσιο φορέα, και δη για τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Τ.Α.) καθώς και τα ενδεχόμενα μειονεκτήματα αυτών. Συνεχίζεται η ανάλυση με τα πεδία των ΣΔΙΤ ή τους τομείς εφαρμογής των ΣΔΙΤ και το διακριτό ρόλο των φορέων δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα. Ακολουθεί σύντομη παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου των ΣΔΙΤ στη Ευρωπαϊκή Ένωση και παραδείγματα Ευρωπαϊκών Χωρών με μεγαλύτερη εμπειρία με ιδιαίτερη αναφορά στο χώρο της ΤΑ.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το θεσμικό πλαίσιο ΣΔΙΤ στην Ελλάδα και ποιο συγκεκριμένα ο νόμος-πλαίσιο 3389/2005 που αφορά ιδιαίτερα τα μικρά ή μεσαία έργα που εκτελούν οι Α' ΟΤΑ. Γίνεται αναφορά στις προϋποθέσεις υπαγωγής της παροχής υπηρεσιών ή εκτέλεσης έργου, στο ελάχιστο περιεχόμενο μιας Σύμβασης Σύμπραξης, στο Εφαρμοστέο Δίκαιο, τον τρόπο επίλυσης τυχόν διαφορών και στην κριτική που ασκήθηκε κατά του Ν 3389/2005.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας επιδιώκεται μέσω εμπειρικής ανάλυσης κειμένων πολιτικής και πρωτογενών στοιχείων από αρμόδιους φορείς κυρίως της Ομάδας ΣΔΙΤ του Υπουργείου Εσωτερικών και της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, η εξέταση της προώθησης των ΣΔΙΤ στο χώρο της ΤΑ. Ιδιαίτερα δε, επιδιώχθηκε η συγκέντρωση στοιχείων για το εύρος των εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ μέσω του ν.3389/2005 που αφορούν την τοπική αυτοδιοίκηση ενώ ακολούθησε και η ανάλυση στοιχείων εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ μέσω του προγράμματος «Θησέας» αντλώντας πληροφορίες από τις ιστοσελίδες των σχετικών υπουργείων. Δίνεται έτσι μια εικόνα της πορείας υλοποίησης των Συμπράξεων Α' ΟΤΑ και ιδιώτη στη Ελλάδα.

Πέρα από την προσπάθεια για ποσοτική εμπειρική ανάλυση των ΣΔΙΤ στο χώρο της Α' Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επιδιώχθηκε παράλληλα η συστηματική καταγραφή και κατανόηση των διαδικασιών που απαιτούνται στη Σύμπραξη Α' ΟΤΑ και ιδιώτη. Οι φάσεις ένταξης του έργου στο πρόγραμμα «Θησέας» αναλύονται και δίνονται περισσότερα στοιχεία σχετικά με το περιεχόμενο του προγράμματος, τους πόρους, το σύστημα διοίκησης του κ.λπ. Ακολουθούν τα παραδοτέα του αναδόχου και οι υποχρεώσεις του, οι υποχρεώσεις του Δήμου αναδεικνύοντας την πολυπλοκότητα των διαδικασιών.

Στην συνέχεια η πτυχιακή επικεντρώνεται στην Περιφέρεια Αττική προσπαθώντας να διερευνήσει αρχικά μια μελέτη περίπτωσης για να κατανοήσει εις βάθος την έννοια της σύμπραξης Δήμου και ιδιώτη και στη συνέχεια περιορίστηκε σε μια ανάλυση του εύρους των ΣΔΙΤ, των χαρακτηριστικών τους καθώς και τους λόγους που ωθούν την ΤΑ σε ανάλογες πρακτικές. Ο χρονικός ορίζοντας της πτυχιακής καθώς και η πολυπλοκότητα των διαδικασιών και μη ωριμότητα των έργων ΣΔΙΤ επέδρασε στην αλλαγή του περιεχομένου της εμπειρικής έρευνας της πτυχιακής. Ακολουθήθηκε διπλή προσέγγιση για την ανάλυση αρχικά συγκεντρώθηκαν από την Ομάδα ΣΔΙΤ του Υπουργείου Εσωτερικών όλα τα πρωτογενή στοιχεία που αφορούν τις αιτήσεις για ΣΔΙΤ στην περιφέρεια Αττικής και στην συνέχεια αποστάληκε ερωτηματολόγιο σε όλους τους Δήμους της περιφέρειας. Στο κεφάλαιο έξι παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την επεξεργασία δεδομένων για συμπράξεις ΟΤΑ και ιδιώτη στη περιφέρεια Αττική, ο αριθμός των έργων και ο καταμερισμός τους σε τομείς, η κατάσταση τους, τα παραδοτέα τους και η πορεία υλοποίησης των έργων ανά Δήμο.

Το έβδομο κεφάλαιο, αναφέρεται στην επεξεργασία των δεδομένων τα οποία συλλέχτηκαν στα πλαίσια της εμπειρικής έρευνας (δειγματοληπτικής μεθόδου) και την στατιστική τους ανάλυση. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο αποτυπώνονται οι απόψεις και τοποθετήσεις των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ για τα ΣΔΙΤ, οι λόγοι που επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά τη δημιουργία συμπράξεων ΟΤΑ και ιδιωτών, οι τομείς που παρουσιάζουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον και επιπλέον αξιολογείται από τους ίδιους ΟΤΑ το θεσμικό πλαίσιο και η σημαντικότητα υποστήριξης και πληροφόρησης από τους αρμόδιους φορείς.

Εν τέλει παρά τις όποιες μεθοδολογικές αδυναμίες της παρούσας πτυχιακής, μειωμένες απαντήσεις ερωτηματολογίων από τους Δήμους της Αττικής, μη ωριμότητα και υλοποίηση ενός έργου ΣΔΙΤ στην Αττική ανέδειξε το εύρος των ΣΔΙΤ στην Αττική καθώς και κάποιες απόψεις των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ για τις ΣΔΙΤ και για το επίπεδο αποτελεσματικότητας που αυτές προσφέρουν.

Το συγκεκριμένο θέμα προσφέρει ερευνητικό ενδιαφέρον στο μέλλον, ιδιαίτερα και μετά την ολοκλήρωση όλων των φάσεων ενός έργου ΣΔΙΤ και την καταγραφή όλων των εμπλεκόμενων μέρων. Δεδομένου δε και της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης και της αναμενόμενης αναζήτησης πόρων μέσω του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας.

Όσον αφορά τη μεθοδολογία της εργασίας, αυτή συνίσταται στην αναζήτηση στοιχείων μέσω βιβλιογραφικών πηγών, νομοθεσίας, κοινοτικών οδηγιών, δημοσίων εγγράφων, ελληνικών και ξένων ιστοσελίδων και στη συλλογή ερωτηματολογίων και την επεξεργασία των στοιχείων που προέκυψαν από αυτά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

### 1.1 Ορισμός της έννοιας των ΣΔΙΤ

Οι ΣΔΙΤ είναι μορφές συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας, σε τομείς της εθνικής οικονομίας, όπου η απελευθέρωση της αγοράς είναι είτε ανέφικτη είτε μη επιθυμητή.<sup>1</sup> Το καινοτόμο στοιχείο που εισαγάγουν οι διάφορες μορφές Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), είναι ότι πρόκειται για εταιρικές σχέσεις όπου όλοι οι εταίροι επιμερίζονται κόστη, ευθύνες, κινδύνους και οφέλη για την παραγωγή και λειτουργία ενός έργου. Από τα χαρακτηριστικά και μόνο των ΣΔΙΤ προκύπτει ότι αυτές απαιτούν ισχυρές οργανωτικές δομές και κυρίως μία πολύ σημαντική διαπραγματευτική «κουλτούρα» μεταξύ δύο διαφορετικών τομέων του Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα της οικονομίας. Κατά τον ορισμό της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ, οι Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν συμβατικές σχέσεις μακράς διάρκειας (που μπορεί να εκτείνονται σε διάρκεια και 20 ή περισσότερων ετών), οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα για την εκτέλεση έργων και / ή την παροχή υπηρεσιών. Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας υποχρεούται να χρηματοδοτήσει την επένδυση, ενώ αναλαμβάνει και σημαντική ευθύνη για το σχεδιασμό του έργου. Η Αναθέτουσα Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις της με βάση λειτουργικές προδιαγραφές και εγκρίνει τον αναλυτικό σχεδιασμό του έργου. Ο Ιδιωτικός Φορέας αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης της λειτουργίας του έργου, χρεώνοντας σε ετήσια βάση είτε την Αναθέτουσα Αρχή, είτε απευθείας τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και τους δύο. Ουσιαστικά, επομένως, μέσα από τις Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα, ο ρόλος του Δημόσιου Τομέα αλλάζει, και συγκεκριμένα εξειδικεύεται στην παρακολούθηση και τον έλεγχο της σωστής τήρησης των προδιαγραφών απόδοσης που θέτει στον Ιδιώτη της σύμβασης ΣΔΙΤ.<sup>2</sup>

Η λογική που διατρέχει τις ΣΔΙΤ είναι η παροχή βελτιωμένων ποιοτικά και αποδοτικότερων οικονομικά υπηρεσιών στο κοινό, με τη συνδυασμένη αξιοποίηση των πόρων και των δεξιοτήτων του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα. Μέσω των ΣΔΙΤ είναι δυνατόν να παραδίδονται περισσότερα έργα ή υπηρεσίες, σύμφωνα με προδιαγεγραμμένες προδιαγραφές ποιότητας, σε συντομότερο χρονικό διάστημα και αυτό γιατί οι ΣΔΙΤ μετατρέπουν τις ογκώδεις αρχικές κεφαλαιουχικές δαπάνες σε τακτικές πληρωμές υπηρεσιών είτε από τους τελικούς χρήστες είτε από το Δημόσιο Φορέα στη βάση μακροχρόνιων συμβάσεων, επιτρέποντας έτσι στο δημόσιο τομέα να

<sup>1</sup> Πράσινο βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, <http://europa.eu>

<sup>2</sup> [www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr), «Ποια είναι η φιλοσοφία των έργων ΣΔΙΤ;»

χρηματοδοτεί έργα ή υπηρεσίες πέρα των διαθέσιμων πεπερασμένων πόρων του. Από λογιστική άποψη, η Αναθέτουσα Αρχή δεν αναλαμβάνει δανειακές υποχρεώσεις για την αγορά ενός περιουσιακού στοιχείου και έτσι η συναλλαγή δεν εμφανίζεται στο σκέλος του παθητικού στον ισολογισμό του Δημόσιου τομέα (χρηματοδότηση έργων «εκτός ισολογισμού»)<sup>3</sup>. Δεδομένου ότι η συμβατική δέσμευση του Δημόσιου τομέα να αγοράζει υπηρεσίες από τον ιδιωτικό για αρκετές δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση ενός έργου έχει σημαντικές συνέπειες τόσο για τις δανειακές ανάγκες του δημόσιου τομέα, όσο και για τον έλεγχο των μελλοντικών δημόσιων δαπανών, είναι απαραίτητο το Δημόσιο να τις παρακολουθεί προσεκτικά.

## 1.2 Κύρια χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις μεταξύ ΟΤΑ και Ιδιώτη, δηλ. με αντιπροσώπους και από τους δύο τομείς, έχουν τα ακόλουθα γενικά χαρακτηριστικά:

- δημόσιος τομέας καθορίζει τις προδιαγραφές του παραγόμενου αποτελέσματος (υπηρεσίας ή αγαθού) και ο ιδιωτικός τομέας αποφασίζει για τις διαδικασίες, τους πόρους και τον τρόπο με τον οποίο θα επιτύχει το επιθυμητό επίπεδο του παραδοτέου.
- Το επιθυμητό επίπεδο ποιότητας - ποσότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, συμφωνείται και εξασφαλίζεται συμβατικά για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου ή έστω για ένα σημαντικό μέρος αυτής.
- Οι κίνδυνοι που σχετίζονται με το έργο, επιμερίζονται ανάμεσα στον Δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, με βάση το ποιους κινδύνους μπορεί ο κάθε τομέας να διαχειριστεί καλύτερα.
- Η βιωσιμότητα ενός έργου στηρίζεται στην δυνατότητα των προβλεπόμενων μελλοντικών χρηματοροών να καλύψουν τα λειτουργικά έξοδα και την εξυπηρέτηση των ιδίων και ξένων κεφαλαίων.
- Το ύψος της χρηματοδότησης του έργου εξαρτάτε σε μεγάλο βαθμό από την πιστοληπτική ικανότητα καθώς και την φερεγγυότητα του ιδιώτη επενδυτή.
- Η εκπλήρωση των κριτηρίων και προδιαγραφών που τίθενται εκ των προτέρων συνδέεται άμεσα με την πληρωμή του ιδιωτικού φορέα, διασφαλίζοντας έτσι τη λειτουργία του έργου σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις.
- Όλα τα στοιχεία που απαρτίζουν τη σύμπραξη (προδιαγραφές, μηχανισμός πληρωμών κτλ.) περιγράφονται στις σχετικές συμβάσεις.
- Οι στόχοι και οι επιδιώξεις των χρηστών του έργου, θα πρέπει να καλύπτονται από την εκπλήρωση των κριτηρίων και προδιαγραφών του, από τον ιδιωτικό φορέα.

<sup>3</sup> «Ποια είναι η φιλοσοφία των έργων ΣΔΙΤ» (2009). Γενικά θέματα - Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.



- Η συνθετότητα της ΣΔΙΤ ( εξάρτηση αμοιβής προς παραγόμενο έργο) καθώς και το ύψος της επένδυσης απαιτούν συνήθως δέσμευση όλων των μερών σε μεγάλο βάθος χρόνου (20-30 χρόνια).<sup>4</sup>

### 1.3 Διάφοροι Τύποι ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα δεν έχουν ενιαία φόρμα και μορφή. Μπορούν να καλύψουν μία μεγάλη ποικιλία νομικών, οικονομικών και λειτουργικών σχέσεων και συσχετισμών ανάμεσα στους συμπράττοντες. Η επιλογή του είδους της σύμπραξης που θα ακολουθηθεί εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από το αντικείμενο του έργου αλλά και τις οικονομικές επιχειρησιακές δυνατότητες καθώς και τη σχετική, με ΣΔΙΤ, εμπειρία τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα. Στο Πράσινο βιβλίο που εκδόθηκε το 2004 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Βρυξέλλες, 30-04-2004), διακρίνονται δύο κύριες μορφές συμβάσεων σύμπραξης:

1. *Στις ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου*, στις οποίες η σύμπραξη μεταξύ δημόσιου ιδιωτικού τομέα βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς.

2. *Στις ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου*, στις οποίες η συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βασίζεται στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός άλλου φορέα (joint ventures), ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον εταίρο του δημόσιου τομέα και από τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα ή με την είσοδο του ιδιώτη σε ένα υπάρχοντα φορέα. Οι θεσμοθετημένες ΣΔΙΤ θεωρούνται πιοκατάλληλες για τη διατήρηση του δημόσιου ελέγχου, εξαιτίας της συμμετοχής του δημόσιου φορέα στη διαχείριση και διοίκηση των έργων. Σε πολλά κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι δημόσιες αρχές προσφεύγουν σε τέτοιου είδους δομές για τη διαχείριση δημόσιων υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο (π.χ. για υπηρεσίες ύδρευσης, αστικών συγκοινωνιών, παραγωγής ενέργειας ή αποκομιδής απορριμμάτων), έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή κοινωνική αποδοχή. Επίσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την εμπορική εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων ενός Δήμου. Για παράδειγμα ένας ΟΤΑ μπορεί να διαθέσει ένα ακίνητο για τη δημιουργία ενός θεματικού πάρκου ψυχαγωγίας και πολιτισμού. Επιλέγει τον ανάδοχο, με τον οποίο συστήνει κοινή επιχείρηση, η οποία αναλαμβάνει την κατασκευή και λειτουργία του πάρκου. Ο ΟΤΑ συμμετέχει στη διοίκηση της επιχείρησης, ελέγχει τη λειτουργία της και αποκτά μερίδιο των κερδών, ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής του. Οι πιο διαδεδομένοι τύποι ΣΔΙΤ είναι οι εξής:

<sup>4</sup> [websdit.ypes.gr/fileadmin/documents/odigoio/politismos\\_parartima.pdf](http://websdit.ypes.gr/fileadmin/documents/odigoio/politismos_parartima.pdf)

Πίνακας 1.1

ΤΥΠΟΙ ΣΔΙΤ
1. <b>B.O.T.</b> (Build-Operate-Transfer)
2. <b>B.O.O.T.</b> (Build-Own-Operate-Transfer)
3. <b>D.B.F.O.</b> (Design-Build-Finance-Operate)
4. <b>B.T.O.</b> (Build-Transfer-Operate)
5. <b>B.O.O.</b> (Build-Own-Operate)
6. <b>B.B.O.</b> (Buy-Build-Operate)
7. <b>L.R.O.</b> (Lease-Rehabilitate-Operate)
8. <b>B.O.L.T.</b> (Build-Own-Lease-Transfer)
9. <b>O.M.</b> (Operation and Maintenance)
10. <b>O.M.M.</b> (Operation, Maintenance and Management)

Πηγή: Public Private Partnership, A Guide for Local Government, Ministry of Municipal Affairs, May 1999.

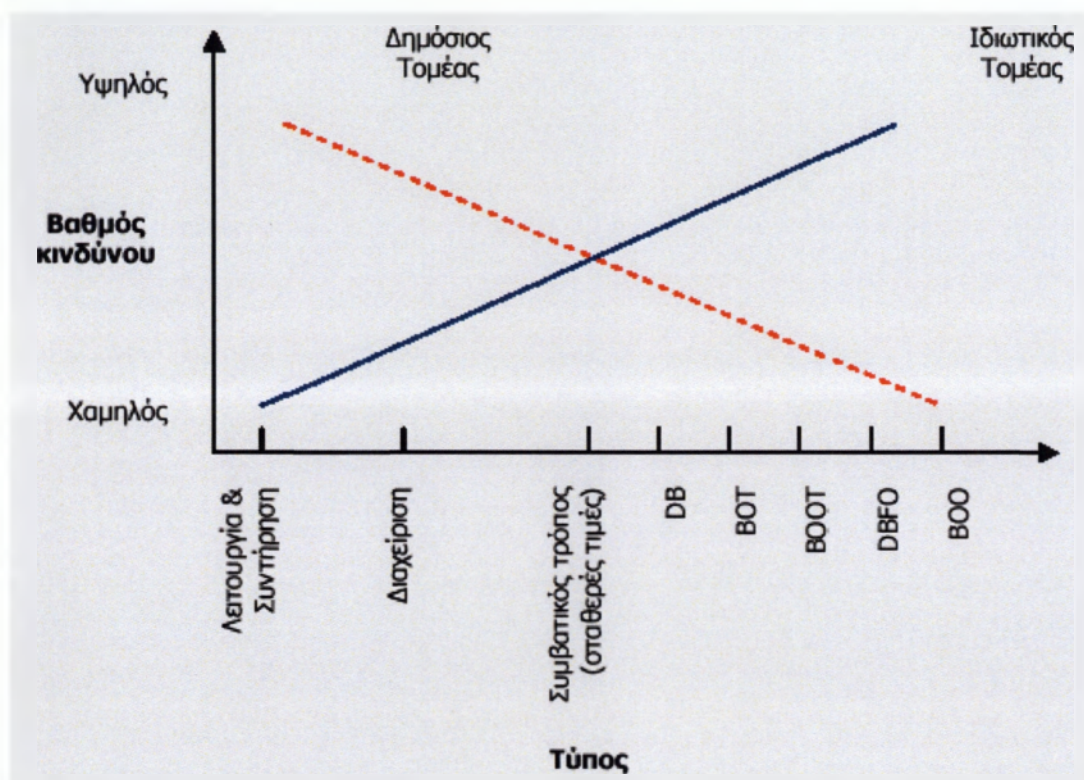
Οι παραπάνω τύποι ΣΔΙΤ πιο συγκεκριμένα:

- **B.O.T.** ( Build – Operate – Transfer ) και **B.O.O.T.** ( Build – Own - Operate – Transfer ) . Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το δημόσιο, και συντηρεί & λειτουργεί το έργο (που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) ή στον ίδιο (περίπτωση B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στην συνέχεια μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο δημόσιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Την μορφή αυτή, η οποία θεωρείται ως η πλέον διαδεδομένη των υπολοίπων, υιοθέτησε η Ελλάδα για την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής, όπως το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ, η ΓΕΦΥΡΑ ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ, και το 2007 η Ε65 ΛΑΜΙΑ – ΠΑΝΑΓΙΑ, Η ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ κ.λ.π.
- **D.B.F.O.** (Design-Build-Finance-Operate). Ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, τη κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση του παγίου και επανακτά την αξία των επενδεδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το δημόσιο για τις υπηρεσίες που παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο δημόσιο. Η μορφή DBFO είναι η βασική μορφή συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του δημοσίου, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

- B . T . O . (Build–Transfer–Operate) . Ο ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την αποπεράτωσή του, η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στο δημόσιο, το οποίο στην συνέχεια συμφωνεί για τη μίσθωση του έργου στον εν λόγω ιδιώτη, για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Κατά τη περίοδο αυτή ο ιδιώτης διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.
- B.O .O. (Build–Own–Operate). 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).
- B.B.O. (Buy–Build–Operate) .Στο πλαίσιο προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, το δημόσιο πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δυνατοτήτων 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 .Ο ιδιώτης λειτουργεί τις εν λόγω εγκαταστάσεις ως ένα εποπτευόμενο από το κράτος κερδοφόρο κοινωφελές έργο.
- L.R.O. (Lease–Rehabilitate–Operate).Ο ιδιώτης ενοικιάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το δημόσιο, επενδύει ίδια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και στην συνέχεια αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευση τους για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο σύμβασης με το δημόσιο, το οποίο είναι ιδιοκτήτης του έργου. Στην κατηγορία αυτή ανήκει π.χ. η αξιοποίηση υφιστάμενων κτιρίων για υποδομές ψυχαγωγίας και αναψυχής.
- B.O.L.T. (Build–Own–Lease–Transfer). Ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στο δημόσιο. Το δημόσιο από πλευράς του καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητά του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το δημόσιο είτε ο ιδιώτης. Στην κατηγορία αυτή ανήκει π.χ. η κατασκευή Δημαρχείου σε ιδιωτικό χώρο και η μίσθωση του με μορφή leasing, ενώ η λειτουργία αναλαμβάνεται από τον Δήμο.
- O & M . (Private Services Contract: Operation and Maintenance) .Με τη σύναψη O.M. σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία και συντήρηση ενός έργου, του οποίου όμως διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση. Στην κατηγορία αυτή ανήκει π.χ. η Λειτουργία και Συντήρηση Δικτύου Ύδρευσης ή Χώρων Πρασίνου.

- Ο . Μ . Μ . (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management) .Πρόκειται για σύμβαση σύμβασης παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, διατηρώντας την ιδιοκτησία του π.χ. η Λειτουργία και Συντήρηση Δικτύου Ύδρευσης –Αποχέτευσης, Συντήρησης Λειτουργίας ΕΕΛ, η Διαχείριση Παιδικών και Βρεφονηπιακών Σταθμών κ.λπ.<sup>5</sup>

Διάγραμμα 1.1: Ενδεικτικός Βαθμός επιμερισμού κινδύνων μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα.



Πηγή: <http://websdit.ypes.gr>

#### 1.4 Κατηγορίες ΣΔΙΤ

Στις συμπράξεις, ανάλογα με την αντικείμενο, το είδος και το μέγεθος της εμπλοκής του ιδιωτικού φορέα και των κινδύνων που αναλαμβάνουν τα δύο μέρη, μπορούμε να διακρίνουμε δύο βασικές κατηγορίες: σε ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ και σε μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ. Αναλυτικότερα:

<sup>5</sup> Public Private Partnership, A Guide for Local Government, Ministry of Municipal Affairs, May 1999.

1.4.1 Ως ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ νοούνται εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες πέρα από τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρησή τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους. Από την εκμετάλλευση αυτή, μέσω της είσπραξης τελών από τους τελικούς χρήστες για τη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας, οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική χρηματοδότηση και προσδοκούν στην εξασφάλιση εύλογου κέρδους. Το ύψος των τελών, οι προϋποθέσεις και ο τρόπος είσπραξης τους προσδιορίζονται με ακρίβεια στη Σύμβαση Σύμπραξης που συνάπτεται μεταξύ του Ιδιωτικού Φορέα και της Αναθέτουσας Αρχής. Στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν, εκτός από τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής, και τον κίνδυνο της ζήτησης - το εάν δηλαδή οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας - ώστε κατ' επέκταση οι ιδιώτες να μπορέσουν να εισπράξουν τα προσδοκώμενα από την σύμπραξη έσοδα. Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο μεταβιβάζεται στο Δημόσιο. Εάν το έργο δεν είναι πλήρως ανταποδοτικό, η βιωσιμότητα της επένδυσης μπορεί να υποστηριχθεί και με τη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου είτε με εφάπαξ ποσό κατά την περίοδο κατασκευής, είτε με τμηματικές καταβολές κατά την περίοδο λειτουργίας. Συνήθη ανταποδοτικά έργα είναι τα συγκοινωνιακά έργα (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, σταθμοί αυτοκινήτων κλπ), περιβαλλοντικά έργα (ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση αποβλήτων), ενεργειακά έργα, έργα τουριστικής υποδομής και θεματικά πάρκα.

1.4.2 Ως μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ νοούνται εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, στις οποίες δεν υπάρχει το στοιχείο της εκμετάλλευσης για τους ιδιωτικούς φορείς. Πρόκειται ουσιαστικά για κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές ή υπηρεσίες, τις οποίες λειτουργεί το κράτος και απολαμβάνουν δωρεάν οι πολίτες. Σε αυτά τα έργα, οι ιδιώτες που αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους αποπληρώνονται απ' ευθείας από το κράτος, ενώ αναλαμβάνουν τους κινδύνους που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση και την κατασκευή, όχι όμως και τον κίνδυνο της ζήτησης. Αντ' αυτού, αναλαμβάνουν τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας - δηλαδή, τη διαχείριση και συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας - ώστε να την καθιστούν διαθέσιμη, να διατηρούν, δηλαδή, τη λειτουργικότητά της σε σαφώς καθορισμένα από το δημόσιο επίπεδα ποιότητας για όσο χρόνο ορίζει η σύμβαση σύμπραξης. Οι τμηματικές καταβολές του δημοσίου ονομάζονται πληρωμές διαθεσιμότητας (availability payments), καθώς για να καταβληθούν στο ακέραιο στον Ιδιωτικό Φορέα, αυτός πρέπει να διασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία και συντήρηση των υποδομών ή των υπηρεσιών που προσφέρει. Σε αντίθετη περίπτωση, εάν δηλαδή το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών ή λειτουργικότητας των υποδομών είναι χαμηλότερο από το οριζόμενο στη σύμβαση σύμπραξης, οι πληρωμές αυτές μειώνονται ανάλογα ή και αναστέλλονται έως ότου ο Ιδιωτικός Φορέας συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του (και επιτύχει το ελάχιστο επίπεδο ποιότητας που απαιτεί η σύμβαση σύμπραξης). Μετά το πέρας της συμβατικής περιόδου λειτουργίας το έργο περιέρχεται στο Δημόσιο. Τα μη ανταποδοτικά έργα ΣΔΙΤ είναι συνήθως έργα κοινωνικού

χαρακτήρα. Τέτοια έργα, είναι τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα κτίρια δημόσιων υπηρεσιών, η παροχή υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και μηχανογράφησης, καθώς και τα συγκοινωνιακά έργα με χαμηλή ζήτηση (επαρχιακοί οδοί, δημόσιες συγκοινωνίες κλπ). Στο πλαίσιο μιας τέτοιας σύμπραξης, μπορεί να προκύψουν και εμπορικές ή άλλες χρήσεις από την εκμετάλλευση μέρους της υποδομής ή της υπηρεσίας που θα υλοποιηθεί (π.χ. εκμετάλλευση των εμπορικών χώρων ενός κτιρίου στο οποίο στεγάζεται μία δημόσια υπηρεσία). Στην περίπτωση αυτών των έργων, το Δημόσιο έρχεται να συμπληρώσει με ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας τα έσοδα της ΕΕΣ από την εκμετάλλευση των λοιπών χρήσεων, ώστε να αποπληρωθεί το έργο. Πρόκειται για τον ίδιο μηχανισμό πληρωμής, όπως στην πρώτη περίπτωση, που, όμως, χάρη στα πρόσθετα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευση μέρους της κύριας ή άλλων χρήσεων, το τίμημα που τελικά καταβάλλεται από το Δημόσιο είναι μικρότερο.<sup>6</sup>

Πίνακας 1.2 : Σύγκριση ανταποδοτικών και μη ανταποδοτικών έργων ΣΔΙΤ

	<b>Ανταποδοτικά έργα</b>	<b>Μη ανταποδοτικά έργα</b>
<b>Χαρακτηριστικά έργων</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η αποπληρωμή της επένδυσης γίνεται με χρέωση των τελικών χρηστών (αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, περιβαλλοντικά έργα, κλπ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η αποπληρωμή της επένδυσης δεν μπορεί να γίνει με χρέωση των τελικών χρηστών (σχολεία, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια κλπ)</li> </ul>
<b>Αποπληρωμή επένδυσης Ιδιώτη</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι τελικοί χρήστες καταβάλλουν τέλη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το Δημόσιο καταβάλει περιοδικές πληρωμές διαθεσιμότητας</li> </ul>
<b>Επενδυτικός Κίνδυνος</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υψηλότερος κίνδυνος</li> <li>• Κίνδυνος ζήτησης και διακύμανσης εσόδων</li> <li>• Υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου, ανάλογες των κινδύνων που αναλαμβάνονται</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χαμηλότερος κίνδυνος</li> <li>• Τα έσοδα δεν επηρεάζονται από τη ζήτηση, αλλά από τη διαθεσιμότητα του έργου</li> <li>• Έσοδα λειτουργίας βάσει τήρησης προδιαγραφών απόδοσης (χαμηλή ποιότητα υποδομών ή υπηρεσιών οδηγεί σε χαμηλές πληρωμές και αντιστρόφως)</li> </ul>

<sup>6</sup> «Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ», websdit.ypes.gr

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χαμηλότερες αποδόσεις κεφαλαίου ανάλογες των μικρότερων κινδύνων που αναλαμβάνονται</li> </ul>
<p><b>Υπολογισμός των εσόδων</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βασίζεται στο συνολικό κόστος του έργου και προσδιορίζεται στη σύμβαση</li> <li>• Το ύψος των τελών μπορεί να κυμαίνεται ανάλογα με τις συνθήκες, εντός ορίων που προβλέπονται στη σύμβαση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βασίζεται στο συνολικό κόστος της επένδυσης <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η επένδυση αποπληρώνεται με τμηματικές πληρωμές μετά την έναρξη της λειτουργίας του έργου</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Χρηματοδοτική υποστήριξη Δημοσίου</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενδεχόμενη επιχορήγηση κατά τη διάρκεια κατασκευής</li> <li>• Ενδεχόμενη εγγύηση ελάχιστων εσόδων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αποπληρωμή του έργου απ' ευθείας από το δημόσιο</li> <li>• Εμπορικές ή άλλες χρήσεις δύναται να μειώσουν την χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου</li> </ul>

Πηγή: « ΣΔΙΤ /ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ», Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, Αθήνα 2006.

## 1.5 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα ΣΔΙΤ

1.5.1 Τα πλεονεκτήματα για το Δημόσιο από την εφαρμογή ΣΔΙΤ, είναι:

### 1. Βελτίωση υποδομών και παγίων – Ευελιξία

Οι μορφές αυτές σύμπραξης μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα μπορούν να αναπτυχθούν σε πολλούς βασικούς τομείς υποδομών - δραστηριότητας όπως η ύδρευση, η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, οι οδικοί άξονες, οι μεταφορές, τα νοσοκομεία, τα σχολεία, οι φυλακές, η στέγαση γραφείων και υπηρεσιών, τα μουσεία κλπ, καθώς και στους τομείς ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας του. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις βελτιώνεται η καινοτομία, η ποιότητα και η ποσότητα των παραγόμενων αγαθών / υπηρεσιών / παγίων.

## 2. Υπηρεσίες υψηλής ποιότητας – Καλύτερη διοίκηση έργου

Η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών με μορφή συμβάσεων ΣΔΙΤ, μπορεί να είναι υψηλή σε σχέση με αυτή που λαμβάνεται με τον παραδοσιακό τρόπο, ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού, της καινοτομίας, του κινήτρου της αποδοτικότητας και την προσχεδιασμένη συντήρηση για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.

## 3. Καινοτομία – Εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος

Η εξειδίκευση και η εμπειρία που διαθέτει ο Ιδιωτικός τομέας σε αντίστοιχα έργα παρέχει τη δυνατότητα για την ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων, μείωσης του κόστους και του χρόνου παράδοσης των έργων, βελτίωσης του λειτουργικού σχεδιασμού, κατασκευής και διαχείρισης των διαδικασιών. Οι διαδικασίες αυτές που θα αναπτυχθούν μπορούν να αποτελέσουν τα πρότυπα για μεταγενέστερα έργα και να εφαρμοστούν αντίστοιχα και σε αυτά.

## 4. Παροχή υπηρεσιών με συνολικά χαμηλότερο κόστος

Η καθαρή παρούσα αξία του συνολικού κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών μέσω συνεργασιών της μορφής ΣΔΙΤ εφόσον το σχήμα και η σύμβαση έχουν δομηθεί και εφαρμοσθεί σωστά κατά κανόνα είναι μικρότερη από το κόστος που επιβαρύνει το Δημόσιο όταν η προμήθεια των αντίστοιχων αγαθών ή υπηρεσιών γίνεται με τον παραδοσιακό τρόπο. Παρότι μπορεί να υπάρξει επιπρόσθετο κόστος για τη χρηματοδότηση του έργου με Ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς το κόστος δανεισμού του Ιδιωτικού τομέα είναι συνήθως υψηλότερο από το κόστος δανεισμού του Δημοσίου, το κόστος αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από τις συνέργιες που αναπτύσσονται από το συνδυασμό σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του έργου από τον ίδιο προμηθευτή. Οι συνέργιες αυτές μπορεί να οδηγήσουν σε μείωση του λειτουργικού κόστους και του κόστους συντήρησης και στη βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών (value for money), με αποτέλεσμα το συνολικό κόστος ανάπτυξης και λειτουργίας του έργου να είναι μικρότερο από αυτό που προκύπτει από το συμβατικό τύπο προμηθειών. Η Ιδιωτική χρηματοδότηση για την κατασκευή του έργου και η μεταφορά της ευθύνης της λειτουργίας στον Ιδιωτικό τομέα έχει συνήθως ως αποτέλεσμα την αποφυγή υπερβάσεων κόστους και την τήρηση του χρονοδιαγράμματος κατασκευής, παράγοντες που δύσκολα ελέγχονται στο συμβατικό τρόπο προμήθειας των αγαθών και των υπηρεσιών.

## 5. Μεταφορά κινδύνων

Ο προσδιορισμός των κινδύνων που συνδέονται με το έργο και ο επιμερισμός τους ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα με βάση το ποιος μπορεί να χειριστεί και να ελέγξει καλύτερα ποιους κινδύνους, αποτελεί ίσως το πιο σημαντικό όφελος από τις συνεργασίες αυτές. Ο επιμερισμός περιλαμβάνει συνήθως τους ακόλουθους κινδύνους: σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνολογικών αλλαγών,



χρηματοδότησης, αγοράς, νομικούς, κλπ. Στο ακόλουθο σχήμα φαίνεται ο επιμερισμός των κινδύνων μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα.

#### 6. Βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων υπηρεσιών

Μέσω του επιμερισμού των κινδύνων στον φορέα εκείνο που μπορεί να τους χειριστεί καλύτερα και με τη σύνδεση των πληρωμών για τις παρεχόμενες υπηρεσίες με την αποδοτικότητα, οι συμβάσεις ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν ένα σαφές κίνητρο για την παράδοση των έργων εντός χρονοδιαγράμματος και χωρίς υπερβάσεις κόστους και τη διασφάλιση της τήρησης των επιθυμητών προδιαγραφών των υπηρεσιών για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Το Δημόσιο καταβάλλει ολόκληρο το ποσό των πληρωμών μόνο όταν οι παρεχόμενες υπηρεσίες καλύπτουν πλήρως το επιθυμητό επίπεδο και τις προδιαγραφές (μηχανισμός πληρωμών). Αντίθετα κατά τις Συμβάσεις του Δημοσίου, η συντήρηση και η λειτουργία του αγαθού εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων του προϋπολογισμού του Δημοσίου για τη συντήρηση και τη λειτουργία του αγαθού και από την αποτελεσματική εφαρμογή σχετικών προγραμμάτων από φορείς που δεν έχουν πάντα την απαιτούμενη υποδομή.

#### 7. Σαφής προσήλωση στον πελάτη / πολίτη

Με την ανάπτυξη συνεργασιών μορφής ΣΔΙΤ, το Δημόσιο σκοπεύει στην ικανοποίηση των αναγκών και των απαιτήσεων του σε σχέση με τις ζητούμενες υπηρεσίες και όχι στη διαχείριση των υφιστάμενων διαδικασιών παροχής υπηρεσιών. Η μετακίνηση του στόχου από τη διαχείριση διαδικασιών στην ποιότητα του παραγόμενου αποτελέσματος αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την προώθηση και ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων και για τη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ Δημοσίου και πολιτών.

#### 8. Διαφοροποίηση υπηρεσιών

Με την ανάπτυξη αυτών των μορφών σύμπραξης επιτυγχάνεται αύξηση του ανταγωνισμού και καθίσταται δυνατή η σύγκριση της ποιότητας και του κόστους παραγωγής των παρεχομένων υπηρεσιών με αντίστοιχες υπηρεσίες στην αγορά με την θεσμοθέτηση βάσεων σύγκρισης (benchmarking), γεγονός που συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποτελεσματικότητας.

#### 9. Χρηματοδότηση - Ανάπτυξη περισσότερων έργων

Με τη χρήση Ιδιωτικών κεφαλαίων για την κατασκευή και την ανάπτυξη έργων μπορεί να επιταχυνθεί το πρόγραμμα ανάπτυξης υποδομών τηρώντας τις Δημόσιες δαπάνες στο προϋπολογισθέν κόστος, χωρίς υπερβάσεις και χωρίς ανάγκη για πρόσθετα κονδύλια.

## 10. Ευρύτερα οικονομικά οφέλη

Με την ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σημαντικού αριθμού έργων σε περιόδους όπου υπάρχουν περιορισμοί στους κρατικούς προϋπολογισμούς, η ανάπτυξη συμβάσεων της μορφής ΣΔΙΤ μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τον Ιδιωτικό τομέα να συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη της οικονομίας.

## 11. Τεχνογνωσία

Με την εφαρμογή των μεθόδων αυτών επιτυγχάνεται μεταφορά τεχνογνωσίας στο Δημόσιο τομέα μέσω της συνεργασίας του με τον Ιδιωτικό τομέα.

Τα πλεονεκτήματα για τον Ιδιωτικό τομέα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ, είναι:

- Συμμετοχή σε έργα δημοσίου και κοινή «ιδιοκτησία» επί των παγίων
- Ελκυστικά περιθώρια κέρδους
- Μεγάλης διάρκειας συμβάσεις.

### 1.5.2 Μειονεκτήματα ΣΔΙΤ

#### 1. Πολυπλοκότητα υλοποίησης

Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ παρουσιάζουν αυξημένη πολυπλοκότητα στην υλοποίηση τους λόγω των απαραίτητων θεσμικών αλλαγών καθώς και του σύνθετου πλέγματος συμβάσεων που θα πρέπει να προβλέπουν κάθε πιθανό κίνδυνο και την αντιμετώπισή του ώστε να επιτευχθεί ο επιμερισμός των κινδύνων σε εκείνα τα εμπλεκόμενα μέρη που έχουν την δυνατότητα να τους διαχειριστούν.

#### 2. Υψηλά κόστη δόμησης σύμπραξης

Το κόστος που συνδέεται με την ανάπτυξη τέτοιων μορφών σύμπραξης κατά το στάδιο διαμόρφωσης τους, μπορεί λόγω πολυπλοκότητας να είναι αρκετά υψηλότερο από τα αντίστοιχα που προκύπτουν με το συμβατικό τρόπο προμήθειας των παγίων και υπηρεσιών. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι το συνολικό κόστος του έργου θα είναι κατ' ανάγκη υψηλότερο σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο προμήθειας έργων.

#### 3. Υψηλότερα κόστη δανεισμού

Το κόστος δανεισμού του Ιδιωτικού φορέα είναι κατά κανόνα υψηλότερο από αυτό του Δημοσίου και δεδομένου ότι ο ιδιωτικός φορέας θα επιδιώξει υψηλό ποσοστό δανεισμού το χρηματοοικονομικό κόστος του έργου ενδέχεται να επιβαρυνθεί. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι το συνολικό κόστος του έργου θα είναι κατ' ανάγκη υψηλότερο σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο προμήθειας έργων.

#### 4. Αναποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης

Ενδέχεται να μην υπάρχει η κατάλληλη παρακολούθηση και ο απαιτούμενος έλεγχος της σύμβασης με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνονται τα επιθυμητά αποτελέσματα (επίπεδο υπηρεσιών, μηχανισμός πληρωμών, ανάληψη κινδύνων κλπ). Αυτό μπορεί να οφείλεται είτε στην έλλειψη τεχνογνωσίας είτε στην απουσία κατάλληλων διαδικασιών παρακολούθησης.

#### 5. Έλλειψη ανταγωνισμού

Η ύπαρξη ανταγωνισμού σε μια σύμβαση ΣΔΙΤ συμβάλλει στην ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας στην παροχή υπηρεσιών. Ωστόσο το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα μπορεί να μην επιτευχθεί όταν δεν υπάρχουν συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού ή όταν ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος ή όταν ο αριθμός των ιδιωτών που μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές (έχει τις γνώσεις, την ικανότητα, τους πόρους) είναι μικρός.

Αρκετά από τα παραπάνω μειονεκτήματα των δομών ΣΔΙΤ δύνανται να ελαχιστοποιηθούν με το σωστό σχεδιασμό, διάρθρωση και υλοποίηση του έργου. Για παράδειγμα η αρχική μελέτη βιωσιμότητας θα πρέπει να τεκμηριώνει ότι το συνολικό οικονομικό όφελος από μία τέτοια δομή δύναται να υπερκαλύψει το υψηλότερο κόστος της δόμησης σύμπραξης και της χρηματοδότησης (value for money). Επιπλέον απαιτείται σαφής υποστήριξη από την πλευρά της πολιτείας τόσο σε πολιτικό, νομοθετικό όσο και σε θεσμικό επίπεδο.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> «Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ», Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, 2006.

### 1.5.3 Συγκεντρωτικός πίνακας<sup>8</sup>

Πίνακας 1.3: Συγκεντρωτικός πίνακας (πλεονεκτήματα- μειονεκτήματα)

Πλεονεκτήματα των συμπράξεων	Μειονεκτήματα στην εφαρμογή των ΣΔΙΤ
<p><b>Δημοσιονομικό</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ελάφρυνση δημόσιων οικονομικών</li> <li>• Μη επιβάρυνση του δημόσιου προϋπολογισμού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μειωμένος έλεγχος του δημοσίου</li> <li>• Διάχυση της ευθύνης, δυνατότητα υπεκφυγής από δημοκρατικό έλεγχο</li> </ul>
<p><b>Πολιτικό</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτικό ρίσκο</li> <li>• Επιλεκτική μεταχείριση στη διαδικασία επιλογής</li> </ul>
<p><b>Οικονομικό</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• οικονομικότερα</li> <li>• αποτελεσματικότερα έργα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αδυναμία αξιοποίησης ανταγωνισμού</li> <li>• Αυξημένο κόστος</li> </ul>
<p><b>Τεχνικό- Τεχνολογικό</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αξιοποίηση τεχνογνωσίας ιδιωτικού τομέα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μειωμένη αποτελεσματικότητα και ποιότητα στην παροχή υπηρεσιών</li> </ul>
<p><b>Νομικό</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ευελιξία</li> <li>• μεταφορά ρίσκου στον ιδιώτη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αδυναμία υλοποίησης, διακοπή λειτουργίας του έργου</li> </ul>

Πηγή: « ΣΔΙΤ /ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ», Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, Αθήνα 2006.

<sup>8</sup> [www.kedke.gr](http://www.kedke.gr)

## 1.6 Προϋποθέσεις

Οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα νομοθετήθηκαν το 2005 ως ένας νέος τρόπος παραγωγής των δημοσίων έργων και των έργων της Αυτοδιοίκησης, τόσο για την δημιουργία υποδομών, όσο για την παροχή από την δημόσιων υπηρεσιών προς τους πολίτες. Εξ αρχής επισημάναμε ότι πρόκειται για συμπληρωματικό τρόπο παραγωγής δημοσίων έργων, ο οποίος για να συναρθρωθεί με τους υφιστάμενους και να λειτουργήσει αποτελεσματικά και ενισχυτικά για την εφαρμογή του αναπτυξιακού σχεδιασμού της Αυτοδιοίκησης, έπρεπε να πληρούνται σημαντικές προϋποθέσεις.<sup>9</sup> Κατά την περίοδο διαβούλευσης επί του νομοσχεδίου επισημάνθηκε ότι τα βασικά κριτήρια με τα οποία θα διαμορφώνεται η τοποθέτηση της Αυτοδιοίκησης για τις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα ήταν τα ακόλουθα:

1. Για να είναι ωφέλιμη, αποτελεσματική, ομαλή, η εισαγωγή των ΣΔΙΤ στο σύστημα παραγωγής των δημοσίων έργων στην Ελλάδα, χρειάζεται να ενταχθεί σε σύγχρονο Αναπτυξιακό Σχέδιο, σε κλίμακα χώρας, περιφέρειας και σε τοπική κλίμακα, για το οποίο θα διαμορφωθούν συνθήκες εφαρμογής και όχι αγνόησης και καταστρατήγησης του. Με βάση τον σχεδιασμό αυτό θα γίνονται οι επιλογές για τα δημόσια έργα που θα προωθηθούν μέσω Συμπράξεων. Οι επιλογές είναι υποχρεωτικές διότι με συμπράξεις δημοσίου ιδιωτών δεν είναι δυνατό να γίνουν όλα τα δημόσια έργα, ενώ χρειάζονται επιλογές και μεταξύ των έργων που μπορούν να γίνουν με ΣΔΙΤ.
2. Οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα πρέπει να κινητοποιήσουν πρόσθετους πόρους, ιδιαίτερα ιδιωτικούς, στην παραγωγή των δημοσίων έργων και την παροχή δημοσίων υπηρεσιών, και όχι απλώς να οδηγήσουν σε ανακατανομή, μεταξύ των μεθόδων παραγωγής των δημοσίων έργων, των ήδη διατιθέμενων πόρων. Αυτό, μεταξύ των άλλων, παραπέμπει στη σχέση των ΣΔΙΤ με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, με άλλους δημοσίου εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, όπως είναι αυτοί των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και του Αναπτυξιακού Νόμου.
3. Η Αυτοδιοίκηση, για τα έργα της οποίας οι ΣΔΙΤ προβάλλονται ως ένα αξιόλογο υποστηρικτικό μέσο σχεδιασμού και υλοποίησης, είναι ανάγκη να συμμετέχει στα θεσμοθετημένα όργανα και τις διαδικασίες σχεδιασμού, έγκρισης και ελέγχου των έργων ΣΔΙΤ. Ο νόμος 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα δεν ανταποκρίνεται στα κριτήρια 1 και 2, ενώ δεν προβλέπει τη συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης στα όργανα που αποφασίζουν και ελέγχουν.

---

<sup>9</sup> Χ. Παλαιολόγος, Γενικός Γραμματέας της ΚΕΔΚΕ, εισήγηση με θέμα «Επισημάνσεις για τις ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση» 24/5/2006.

## 1.7 Ο ρόλος του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Τομέα

Σκόπιμο θα ήταν σε αυτό το σημείο να αναφερθούμε στο τι κάνει ο κάθε ένας από τους συμμετέχοντες σε μια κοινοπραξία, εφόσον οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Τομέα σε μία ΣΔΙΤ είναι σαφώς ορισμένοι.

### 1.7.1 Ο Δημόσιος Τομέας αναλαμβάνει:

- Τον καθορισμό του γενικού σχεδίου ΣΔΙΤ.
- Την αξιολόγηση της πρότασης του ιδιωτικού φορέα. Οι διαδικασίες αξιολόγησης γίνονται μέσω της Διυπουργικής Επιτροπής ΣΔΙΤ.
- Την υποστήριξη εκτέλεσης του έργου.
- Την παρακολούθηση της υλοποίησης του έργου και της τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων του Ιδιώτη. Έχει δηλαδή το ρόλο του παρατηρητή και μπορεί να επέμβει σε οποιοδήποτε σημείο θεωρεί (μέσω της ειδικής αρχής παρακολούθησης) προκειμένου να διορθώσει τυχόν ατέλειες ή παρεκκλίσεις από τους όρους της σύμβασης. Αυτός είναι ίσως και ο σημαντικότερος ρόλος του Δημοσίου στα πλαίσια της Σύμπραξης.

### 1.7.2 Ο Ιδιωτικός Τομέας αναλαμβάνει:

- Την εκπόνηση των μελετών σύμφωνα με το γενικό σχέδιο της προκήρυξης. Η εκάστοτε ιδιωτική εταιρία δηλαδή οφείλει να εκπονήσει και να σχεδιάσει κάποια μελέτη με βάση την οποία θα υλοποιηθεί το έργο.
- Την κατασκευή του έργου, η οποία θα πρέπει να ολοκληρωθεί μέσα στα προβλεπόμενα χρονικά όρια, έχοντας ως βάση την μελέτη που έχει γίνει από μέρος της ιδιωτικής εταιρίας.
- Την εξασφάλιση της απαιτούμενης χρηματοδότησης του έργου. Η υποχρέωση αυτή των ιδιωτών να εξασφαλίσουν εν όλο ή εν μέρει την απαραίτητη χρηματοδότηση των υποδομών ή των υπηρεσιών, τους οδηγεί αναπόφευκτα στον τραπεζικό δανεισμό. Έτσι οι τράπεζες λοιπόν έχουν σημαντικό ρόλο σε αυτά τα έργα.
- Τη διαχείριση και λειτουργία του έργου ή τη συντήρησή του.
- Την επιστροφή στο Δημόσιο του έργου μετά τη λήξη της συμβατικής περιόδου. Είτε ένα έργο είναι ανταποδοτικό, είτε μη ανταποδοτικό, με βάση τους όρους της σύμβασης, παραχωρείται υποχρεωτικά από την εταιρία που αναλαμβάνει να το διεκπεραιώσει, στον δημόσιο φορέα.

Πίνακας 1.4: Οι ρόλοι Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στην κοινοπραξία.

Ο ρόλος του Δημόσιου Τομέα		Ο ρόλος του Ιδιωτικού Τομέα	
Κατάρτιση προδιαγραφών	Αξιολόγηση	Μελέτη	Κατασκευή
Έγκριση	Υποστήριξη- παρακολούθηση	Χρηματοδότηση	Συντήρηση ή και λειτουργία

Πηγή: “Συνοπτικός οδηγός”, Ειδική Γραμματείας (ΣΔΙΤ) 2006

### 1.8 Οι βασικοί συντελεστές μιας ΣΔΙΤ

Η επιτυχία μιας ΣΔΙΤ εξαρτάται από την αποτελεσματική συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων συντελεστών της, τόσο του Ιδιωτικού όσο και του Δημόσιου Τομέα. Ας αναφερθούμε σε αυτούς ενδεικτικά:<sup>10</sup>

#### 1.7.1 Ιδιωτικός Τομέας

- Κατασκευαστικές Εταιρείες
- Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα
- Εταιρείες Διαχείρισης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης
- Σύμβουλοι

#### 1.7.2 Δημόσιος Τομέας

- Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ
- Αναθέτουσες Αρχές
- Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

### 1.9 Πεδία εφαρμογής των ΣΔΙΤ

Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι υπάρχει ένα ευρύ πεδίο εφαρμογής για την κατασκευή έργων ή την παροχή υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ<sup>10</sup>, όπως για παράδειγμα:

<sup>10</sup> [www.sditmneq.gr](http://www.sditmneq.gr)

- **Κτιριακές εγκαταστάσεις:**  
Δικαστικά μέγαρα, νομαρχιακά/ δημοτικά μέγαρα, υπηρεσίες μετεγκατάστασης, εστίες κοινωνικής πρόνοιας, διαχείριση ακίνητης περιουσίας.
- **Περιβάλλον:**  
Διαχείριση στερεών & υγρών αποβλήτων, παροχή υπηρεσιών ύδρευσης και άρδευσης, διαχείριση πηγών ενέργειας.
- **Ψυχαγωγία:**  
Τουριστικές εγκαταστάσεις, θεματικά πάρκα, εμπορικά κέντρα, χώροι αναψυχής, εκθεσιακοί χώροι, αθλητικές εγκαταστάσεις.
- **Παιδεία-εκπαίδευση:**  
Φοιτητικές εστίες, πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις, σχολεία, βιβλιοθήκες.
- **Υγεία:**  
Νοσοκομεία, κέντρα υγείας, κλινικές μονάδες θεραπείας.
- **Μεταφορές:**  
Αυτοκινητόδρομοι, τραμ, μετρό, αεροδρόμια, λιμάνια, μαρίνες, επαρχιακό οδικό δίκτυο, οδικό δίκτυο πόλεων, ηλεκτροφωτισμός, πάρκινγκ, εμπορευματικοί σταθμοί.
- **Ασφάλεια:**  
Φυλακές, θεραπευτικές κοινότητες, αστυνομικά πυροσβεστικά κέντρα.
- **Άμυνα:**  
Στέγαση, γραφεία, κατασκευή βοηθητικών εγκαταστάσεων, εκπαιδευτικά κέντρα, τηλεπικοινωνίες, εξομοιωτές.
- **Τεχνολογία:**  
Υπηρεσίες και συστήματα πληροφορικής για σχολεία, πανεπιστήμια, υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, δίκτυα επικοινωνίας.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> «Πράσινο βιβλίο σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα», <http://europa.eu>



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

### 2.1 Οι ΣΔΙΤ στην Ε.Ε.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα γίνονται ολοένα πιο δημοφιλείς μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών τα τελευταία χρόνια. Η σημασία τους όμως σε κάποιες από αυτές τις χώρες διαφοροποιείται. Παρατηρείται πως μόνο το Ηνωμένο Βασίλειο, η Πορτογαλία και η Ισπανία έχουν δώσει συστηματική και μακροοικονομική σημασία στις Συμπράξεις αυτές. Στις υπόλοιπες χώρες σε αντίθεση αποτελούν κατά βάση ένα συμπληρωματικό μέσο για τις συμβάσεις που συνάπτονταν έως τώρα μεταξύ του κράτους και των ιδιωτικών εταιριών. Η αγορά συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ παρουσιάζει σταθερή ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη. Κατά την διάρκεια των τελευταίων δεκαπέντε ετών υπογράφηκαν περισσότερες από χίλιες συμβάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο αντιπροσωπεύοντας μια κύρια αξία σχεδόν 200 δισεκατομμυρίων ευρώ<sup>12</sup>.

Η αύξηση των ΣΔΙΤ οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Αφενός, λόγω των δημοσιονομικών περιορισμών που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη, οι ΣΔΙΤ ανταποκρίνονται στην ανάγκη του δημοσίου τομέα για ιδιωτική χρηματοδότηση και αφετέρου, προσφέρουν στον δημόσιο τομέα την τεχνογνωσία και τις μεθόδους λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα. Η ανάπτυξη των ΣΔΙΤ εντάσσεται εξάλλου στην γενικότερη εξέλιξη του ρόλου του κράτους στον οικονομικό τομέα, το οποίο πέρασε από το ρόλο του άμεσου φορέα σε ένα ρόλο του οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή.

### 2.2 Ιστορική Αναδρομή

Το φαινόμενο της Δημόσιας – Ιδιωτικής Συνεργασίας συνδέεται άμεσα με τις ευρύτερες ανακατατάξεις στα πλαίσια της Ε.Ε. κατά την διάρκεια της δεκαετίας 1980 -1990. Η γένεση του έλαβε χώρα στο Ηνωμένο Βασίλειο υπό την συντηρητική διακυβέρνηση του John Major το έτος 1992. Η αντιπολίτευση (Labour Party) όμως, γρήγορα αμφισβήτησε και επιτέθηκε στο σύστημα αυτό. Το εργατικό κόμμα πίστευε πως οι Συμπράξεις αυτές ήταν στην πραγματικότητα μια έμμεση μορφή ιδιωτικοποίησης (Βουλή των Κοινοτήτων. 7 Δεκεμβρίου 1993). Εν τούτοις, το Υπουργείο Οικονομικών θεώρησε το σχετικό νομοσχέδιο συμφέρον και ώθησε τις διαδικασίες που οδήγησαν στην τελική υιοθέτησή του μετά από τη γενική εκλογή του 1997.<sup>13</sup> Από τότε, το σύστημα των Συμπράξεων (partnerships) εξακολουθεί να υπάρχει και έχει

<sup>12</sup> European PPP Report 2007 / site: <http://www.dlapiper.com>

<sup>13</sup> Στοιχεία για αυτή την ενότητα της εργασίας αντλήθηκαν και από την πτυχιακή εργασία με θέμα «Σύμπραξη ΟΤΑ και Ιδιωτικού Τομέα για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών: Η Ευρωπαϊκή εμπειρία , Μελέτη του Ηνωμένου Βασιλείου».

πράγματι, επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του, με συνέπεια να υποβάλλεται συνεχώς σε κριτική από πολλά κόμματα και παρατάξεις.

### 2.3 Θεσμικό πλαίσιο ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την αύξηση των ΣΔΙΤ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η ανάλυση τους από πλευράς κοινοτικού δικαίου, δηλαδή το θεσμικό πλαίσιο που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση για αυτές, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Πιο συγκεκριμένα, το κοινοτικό δίκαιο δεν προβλέπει ειδικό νομικό πλαίσιο για τις συμπράξεις αυτές. Αυτή την έλλειψη νομικής σαφήνειας στο κοινοτικό δίκαιο, συχνά καταγγέλλουν οι επαγγελματικοί κύκλοι, ως γεγονός που εμποδίζει την ανάπτυξη των ΣΔΙΤ. Προσπάθεια ωστόσο θετικής εξέλιξης αποτέλεσε το Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, το οποίο είχε ανακοινώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Στρατηγική της για την Εσωτερική αγορά 2003-2006 και που τελικά δημοσιεύθηκε το 2004. Το πράσινο αυτό βιβλίο αποτελεί μια απογραφή των πρακτικών που ακολουθούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση από την πλευρά του κοινοτικού δικαίου, με κύριο σκοπό να αποτελέσει το έναυσμα για μια συζήτηση σχετικά με τη δυνατότητα αλλά και τη χρησιμότητα επεξεργασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο ενός ειδικού νομικού πλαισίου. Αντικείμενό του αποτελεί να εξετάσει εάν η συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο είναι κατάλληλα και επαρκή για τις ιδιαίτερες ανάγκες των ΣΔΙΤ, τόσο ως προς την επιλογή του ιδιωτικού εταίρου όσο και προς την εφαρμογή της Σύμπραξης<sup>14</sup>. Η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας βρίσκει πράγματι εφαρμογή στις ΣΔΙΤ. Γίνεται δεκτό ότι κάθε πράξη, συμβατική ή μονομερής, με την οποία ένας δημόσιος φορέας αναθέτει την παροχή μίας οικονομικής δραστηριότητας σε τρίτο πρόσωπο υπόκειται στους κανόνες και στις αρχές που απορρέουν από τη Συνθήκη, συγκεκριμένα στα άρθρα 43 έως 49 της Συνθήκης που αφορούν την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Μεταξύ των αρχών αυτών ξεχωρίζουν ιδίως, οι αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Δύο τύποι ΣΔΙΤ διακρίνονται στο πράσινο βιβλίο. Οι ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου, όπου σε αυτές η σύμπραξη βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς και οι ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου, όπου ιδιωτικός και δημόσιος φορέας συνεργάζονται στα πλαίσια ενός άλλου φορέα. Οι καθαρά Συμβατικές ΣΔΙΤ, ανήκουν στις μορφές συμπράξεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ευρωπαϊκών οδηγιών σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις. Έτσι καλύπτεται σε ένα βαθμό το νομικό κενό που αφήνει η παντελής έλλειψη κοινοτικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ, κυρίως δε στη περίπτωση που εφαρμόζονται οι λεπτομερείς διατάξεις που σχετίζονται με τον

<sup>14</sup> <http://europa.eu/documents/comm/greenpapers>

συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Η εν λόγω νομοθεσία, που πρόσφατα αναθεωρήθηκε (2004), βασίζεται στις θεμελιώδεις αρχές της εσωτερικής αγοράς και παράλληλα εισάγει μια νέα διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων, πέραν της ανοικτής, της κλειστής διαδικασίας και της διαδικασίας ης διαπραγμάτευσης. Η διαδικασία ανάθεσης του λεγόμενου «ανταγωνιστικού διαλόγου» αποτελεί μια νομική βάση που ενδείκνυται για πολύπλοκες συμβάσεις, όπως μεγάλα έργα υποδομών, για τις οποίες οι αρμόδιοι αναθέτοντες οργανισμοί έχουν ιδιαίτερες ανάγκες και αναζητούν με τις επιχειρήσεις την καλύτερη τεχνική λύση. Μπορούν επίσης οι ΣΔΙΤ να αποτελέσουν αντικείμενο παραχώρησης έργων και υπηρεσιών, οι οποίες ενώ παρουσιάζουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τις δημόσιες συμβάσεις, διαφέρουν στο ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα της παραχώρησης προέρχεται είτε αποκλειστικά από το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είτε από το δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής. Γίνεται δεκτό ότι οι ευρωπαϊκές οδηγίες σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις δεν τυγχάνουν εφαρμογής στις συμβάσεις παραχώρησης για τις οποίες η επιτροπή απλώς αρκέστηκε, μέσω μιας ερμηνευτικής της ανακοίνωσης (Επίσημη Εφημερίδα C 121 της 29<sup>ης</sup> Απριλίου 2000)<sup>15</sup>, να διευκρινίσει τις υποχρεώσεις των δημοσίων αρχών κατά την επιλογή των υποψηφίων. Ως συνέχεια της σύντομης αυτής παρουσίασης του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα εξετάσουμε το φαινόμενο, μαζί με τα συστήματα που ακολουθούνται και τον τρόπο λειτουργίας τους, σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες.

## 2.4 Παραδείγματα ΣΔΙΤ σε Ευρωπαϊκές Χώρες

### 2.4.1 Γενικά

Το επίπεδο ανάπτυξης των ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση διαφέρει πολύ μεταξύ των Κρατών μελών της. Υπάρχουν τρεις ομάδες Κρατών Μελών τις οποίες μπορεί κανείς να διακρίνει: Η πρώτη και κορυφαία αυτών αποτελείται από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιρλανδία και την Ιταλία. Ακολουθούν μια μεσαία και μία ομάδα Κρατών με περιορισμένη πείρα στον εν λόγω τομέα. Οι χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης αποτελούν μία ιδιαίτερη ομάδα εξαιτίας των ιδιαίτερων οικονομικών και πολιτικών χαρακτηριστικών τους. Στις χώρες αυτές οι ΣΔΙΤ διαδραματίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στη δημιουργία σύγχρονων υποδομών.<sup>16</sup> Για την μελέτη αυτή σχετικά με την Ευρωπαϊκή εμπειρία των ΣΔΙΤ θα αναφέρουμε κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα ευρωπαϊκών χωρών, όπως το

<sup>15</sup> <http://eur-lex.europa.eu>

<sup>16</sup> PRIVATIZATION AND PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS I by ES Savas Adopting Author: Andrea RENDA (Senior Research Fellow, CEPS)

Ηνωμένο Βασίλειο από την κορυφαία ομάδα Κρατών καθώς και τις Ισπανία, Αυστρία και Ολλανδία από την μεσαία ομάδα.

Πίνακας 2.1 : Ταυτότητα των τεσσάρων χωρών.

	Ισπανία	Αυστρία	Ολλανδία	Ηνωμένο Βασίλειο
Επίσημη Ονομασία	Βασίλειο της Ισπανίας	Δημοκρατία Της Αυστρίας	Βασίλειο των Κάτω Χωρών	Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας
Πρωτεύουσα	Μαδρίτη	Βιέννη	Αμστερνταμ	Λονδίνο
Πληθυσμός (σε εκ.)	40,7	92,378	41,864 τ.χλμ.	60,975
Έκταση (σε τ.χλμ.)	504.782	92.378	41.864	244.820
Θρησκεία	Χριστιανοί Ρωμαιοκαθολικοί	Χριστιανοί (Καθολικοί Προτεστάντες)	Ρωμαιοκαθολικοί - Προτεστάντες	Εκκλησία της Αγγλίας και της Σκωτίας
Επίσημη Γλώσσα	Ισπανική	Γερμανική	Ολλανδική	Κυριαρχεί η Αγγλική με 95%
Πολιτικό Σύστημα	Βασιλευόμενη Δημοκρατία	Ομοσπονδιακή Κοινοβουλευτική Δημοκρατία	Βασιλευόμενη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία	Συνδυάζει Συνταγματική Μοναρχία και την Κοινοβουλευτική Δημοκρατία

Πηγή: Επιστήμες Ιστοσελίδες κάθε χώρας.<sup>17</sup>

Σημαντικό είναι το μερίδιο της οικονομίας που διαθέτουν οι χώρες τις Ευρώπης για Συμπράξεις και έργα ΣΔΙΤ. Θέτοντας ως βάση τα διεθνή πρότυπα, η καινοτομία των Συμπράξεων για τα δεδομένα της Ευρώπης είναι αρκετά ικανοποιητική. Κάθε χώρα έχει ένα μεγάλο κομμάτι της λειτουργίας της

<sup>17</sup> [www.spain.info](http://www.spain.info) , [www.austria.info](http://www.austria.info), [www.holland.com](http://www.holland.com) , Wikipedia site [http://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Kingdom](http://en.wikipedia.org/wiki/United_Kingdom)

που βασίζεται στις συγκεκριμένες συμπράξεις διότι δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, οι τράπεζες διαθέτουν νέα δάνεια και μερίδια προς τις εταιρίες και το Δημόσιο και από την παράδοση του έργου και μετά η εισροή του χρήματος είναι αρκετά μεγάλη, με πολλά οφέλη προς όλες τις μεριές. Η αγορά συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ στην Ευρώπη παρουσιάζει έτσι σταθερή ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Από το 2001 και εφεξής συνολικά στην Ευρώπη υπεγράφησαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 37 δις Ευρώ, και την ίδια περίοδο μόνο στο Ηνωμένο Βασίλειο υπεγράφησαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 61 δις Ευρώ

#### 2.4.2 Τομείς και μέθοδοι εφαρμογής ΣΔΙΤ

##### A) ΙΣΠΑΝΙΑ

Στην Ισπανία εφαρμόστηκαν με επιτυχία οι αρχές ΣΔΙΤ σε προγράμματα νοσοκομείων, αερολιμένων, σχολείων, στο τομέα σωφρονιστικών ιδρυμάτων και κυρίως στον οδικό τομέα που αυξήθηκε πολύ σε μέγεθος.

Πίνακας 2.2: Τομείς Έργων στην Ισπανία.

ΤΟΜΕΙΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ	ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ
	ΑΞΙΑ ΕΚ. ΕΥΡΩ	ΑΞΙΑ ΕΚ. ΕΥΡΩ
ΤΟΜΕΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ	112	185
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ ΥΓΕΙΑ	1.162	120
ΣΩΦΡΟΝΙΣΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ	41	87
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	4.590	4.149

Πηγή: REPORT 2009 EPEC.

Οι μέθοδοι των ΣΔΙΤ υιοθετήθηκαν αρχικά στην Ισπανία στα μέσα της δεκαετίας του 90'. Δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή από της αρμόδιες αρχές στην συγκεκριμένη μέθοδο σύμφωνα με το σχέδιο υποδομής ΣΔΙΤ για την περίοδο 2000-2007. Μία από τις σημαντικότερες αλλά πλέον μη εφαρμόσιμη μέθοδος, είναι η μέθοδος Turnkey κατά την οποία ο ιδιωτικός υπεύθυνος για την ανάπτυξη, αναλαμβάνει να χτίσει το έργο για μια καθορισμένη τιμή, αναλαμβάνοντας και το ρίσκο να προβλέψει ότι η τιμή αυτή θα είναι κατάλληλη για την εκτέλεση. Τέλος με την ολοκλήρωση του έργου, αυτό αγοράζεται ολόκληρο από το Δημόσιο. Η μέθοδος αυτή όμως δημιουργούσε μακροχρόνιο χρέος προς τους ιδιώτες και δεν χρησιμοποιείται πλέον στην Ισπανία. Οι κυριότεροι μέθοδοι που βρίσκουν εφαρμογή πλέον είναι οι εξής:

- I. Κατά τη μέθοδο αυτή, ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει να σχεδιάσει, να κατασκευάσει, να εξελίξει και να λειτουργήσει ένα έργο, χωρίς την υποχρέωση να παραδώσει την διαχείριση στην κυβέρνηση.()
- II. Στη περίπτωση αυτής της μεθόδου, ο ιδιωτικός τομέας αγοράζει ή μισθώνει ένα υπάρχον πρόγραμμα έργου από την κυβέρνηση, το ανακαινίζει, εκσυγχρονίζει ή / και επεκτείνει και ενεργοποιεί έπειτα την λειτουργία. Ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει καμία υποχρέωση να μεταφέρει την ιδιοκτησία πίσω στην κυβέρνηση.
- III. Εδώ ο ιδιωτικός τομέας σχεδιάζει, χτίζει, ενεργοποιεί και μεταφέρει έπειτα το έργο πίσω στην κυβέρνηση σε κάποιο καθορισμένο χρόνο. Μετά από τη μεταφορά ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να νοικιάσει ή να μισθώσει το έργο από την κυβέρνηση.

## B) ΑΥΣΤΡΙΑ

Ο αριθμός των προγραμμάτων ΣΔΙΤ στην Αυστρία μεγαλώνει ολοένα με περισσότερα από αυτά να αφορούν τον τομέα της υποδομής μεταφορών. Υπάρχει όμως έλλειψη κεντρικού κυβερνητικού σώματος ΣΔΙΤ για τον έλεγχο και την υποστήριξη των δραστηριοτήτων αυτών. Η εύρεση πληροφοριών για τα προγράμματα ΣΔΙΤ είναι δύσκολη εξ αιτίας αυτού και η άποψη που προκύπτει από μια γενική ματιά είναι ελλιπής. Κάτι που βλέπουμε και στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 2.3: Τομείς έργων στην Αυστρία

ΤΟΜΕΙΣ	ΑΞΙΑ ΕΚ. ΕΥΡΩ
ΤΟΜΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	Δ / Α
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ - ΥΓΕΙΑ	Δ / Α
ΣΩΦΡΟΝΙΣΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ	-
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	40
ΚΤΙΡΙΑ	-

Πηγή: Public Private Finance 2007 – 2009

Στο τομέα των υποδομών, το κυριότερο έργο σε μορφή ΣΔΙΤ είναι η κατασκευή υπεραστικού αυτοκινητόδρομου (πρόγραμμα Ostregion) που καλύπτει την ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Αυστρίας (βόρεια, ανατολικά και βόρεια της Βιέννης με το βόρειο κομμάτι να διαπερνά τα σύνορα με την Τσεχία) ο οποίος θα έχει συνολική έκταση 113 χλμ. Το έργο αυτό θα υλοποιηθεί με βάση το μοντέλο Design-Built-Finance-Operate (DBFO), αυτή είναι και η βασική μέθοδος που χρησιμοποιείται έως τώρα στην Αυστρία. Σύμφωνα με αυτήν, η σύμβαση παραχώρησης θα περιλαμβάνει κομμάτια του σχεδιασμού, της κατασκευής, της χρηματοδότησης και της λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου, ο οποίος θα περιέλθει στην ιδιοκτησία του κράτους μετά

από 33 χρόνια. Αρμόδια για την κατασκευή, χρηματοδότηση και συντήρηση ολόκληρου του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στην Αυστρία είναι μία ανώνυμη εταιρία 100% κρατικής ιδιοκτησίας. Η επονομαζόμενη ASFINAG<sup>18</sup> είναι αυτή στην οποία έχει ανατεθεί και η κατασκευή του μεγάλου αυτοκινητόδρομου. Τα έσοδα αυτής αντλούνται αποκλειστικά από τις εισφορές των χρηστών (6 σταθμοί διοδίων) και δεν λαμβάνει σε καμία περίπτωση επιχορηγήσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό. Με διαφορετικά στάδια, διαδικασίες προγραμματισμού και έγκρισης των διαφορετικών οδικών τμημάτων καθώς και διάφορους κινδύνους κατά τη διάρκεια του έργου, το κατασκευαστικό πρόγραμμα «Ostregion» έχει χωριστεί σε κάποια πακέτα χρηματοδότησης. Έτσι εγγυάται μια δίκαιη και διαφανή διαδικασία προσφοράς, βασισμένη σε μία σχετική βεβαιότητα αναφορικά με τις δαπάνες και τους κινδύνους και για τις δύο πλευρές (πλειοδότες και ASFINAG).

### Γ) ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τα έργα ΣΔΙΤ στην Ολλανδία δεν είναι τόσα πολλά σε αριθμό ώστε να την ξεχωρίσουν από τα άλλα κράτη μέλη και γενικά δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μία από τις πρωτοπόρες χώρες στον τομέα των ΣΔΙΤ. Υπήρξε όμως κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών μία σταδιακή αύξηση του επιπέδου δραστηριότητας και εκτίμησης των οφελών από τις συμπράξεις. Τα έργα εδώ αφορούν κυρίως τον τομέα της κτιριακής υποδομής, ένα μεγάλο έργο δηλ. (Ολλανδικό κτήριο Υπουργείου Οικονομικών, αξίας 177 εκ. ευρώ)

Πίνακας 2.4: Τομείς έργων στην Ολλανδία

ΤΟΜΕΙΣ	ΑΞΙΑ ΕΚ. ΕΥΡΩ
ΤΟΜΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	-
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ - ΥΓΕΙΑ	Δ / Α
ΣΩΦΡΟΝΙΣΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ	Δ / Α
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	10
ΚΤΙΡΙΑ	18

Πηγή: Ειδική έκδοση του υπεύθυνου κέντρου για ΣΔΙΤ (Projects and future of PPP in the Netherlands).

Ο δημόσιος τομέας είναι σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες υπεύθυνος για την ανάπτυξη και χρηματοδότηση της υποδομής, πάνω στην οποία θα βασιστούν οι Συμπράξεις. Η αγορά των ΣΔΙΤ αυξάνεται ιδιαίτερα στις Κάτω Χώρες και για την Ολλανδική κράτος η προώθηση των ΣΔΙΤ αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα. Η μέθοδος DBFM ( design, build, finance and maintenance –

<sup>18</sup> Από τα αρχικά: **Autobahnen und Schnellstrassen Finanzierungs AktienGesellschaft**, σε μετάφραση, Ανώνυμη Εταιρία Χρηματοδότησης Αυτοκινητόδρομων και Δρόμων Ταχείας Κυκλοφορίας.

σχεδιάζει, χτίζει, χρηματοδοτεί και συντηρεί ) είναι αυτή που χρησιμοποιήθηκε για τις δύο μεγάλες συμβάσεις ΣΔΙΤ:

- I. και των βελγικών συνόρων, συνδέοντας Άμστερνταμ Κατασκευή σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητάς μεταξύ του Άμστερνταμ με Παρίσι (σύμβαση του 1,2 δις. ευρώ ).
- II. Κατασκευή και αναδιαμόρφωση μιας εγκατάστασης επεξεργασίας απόβλητου ύδατος στο Delfland που εξυπηρετεί την περιοχή της Χάγης (σύμβαση των 480 εκ ευρώ).

Εκτός από τις παραπάνω συμβάσεις, που είναι οι μεγαλύτερες, υπάρχουν και μικρότερα σε κόστος έργα που γίνονται με την μέθοδο των ΣΔΙΤ. Στοιχεία για αυτά παραθέτονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 2.5: Οικονομικά στοιχεία έργων ΣΔΙΤ στην Ολλανδία

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΔΙΤ	ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΕ ΕΚ.ΕΥΡΩ
• ΙΔΡΥΜΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ STW	42.788
• ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ-ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΕΝΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ (ΙΟΡ)	13.430
• ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ (ΤΝΟ)	28.149
• ΚΟΡΥΦΑΙΑ-ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΙΔΡΥΜΑΤΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ	28.951
• ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	62.132
• ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ	33.000
• Η ΟΛΛΑΝΔΙΚΗ GENOMICS ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ	11.345
	222.128
ΣΥΝΟΛΟ	518.494

Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών Ολλανδίας (2007).

#### Δ) ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Το Ηνωμένο Βασίλειο ανήκει στην κορυφαία ομάδα, σε επίπεδο ανάπτυξης των ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Για το λόγο αυτό η μελέτη του θα πρέπει να είναι ασφαλώς πιο εκτεταμένη σε σχέση με αυτές της μεσαίας ομάδας. Το έτος 2003-04, 11% της δημόσιας επένδυσης στο Η.Β. ήταν υπό το καθεστώς των ΣΔΙΤ και το υπόλοιπο 89% πραγματοποιήθηκε μέσω άλλων μορφών συνεργασίας. Το ποσοστό αυτό βέβαια έχει αυξηθεί κατά πολύ τα



τελευταία χρόνια. Μόνο κατά το 2008 υπήρξε κάμψη, κατά την οποία υπεγράφησαν 34 συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ, περίπου το μισό των αντιστοίχων συμβάσεων που είχαν υπογραφεί τη διετία 2005-2007. Η συνολική αξία όμως των συμβάσεων έργων για το 2008 ήταν περίπου 6,5 δις Λίρες, μείωση κατά 11% ως προς την συνολική αξία συμβάσεων έργων για το 2007 (7,3 δις Λίρες). Σημαντικότερη σύμβαση έργου ήταν αυτή που αφορούσε την κατασκευή αεροσκαφών τάνκερ, σύμβαση η οποία κατατάσσεται ως τρίτη σε σπουδαιότητα και αξία μετά το μετρό του Λονδίνου και το Euro tunnel. Άλλες συμβάσεις έργων για το 2008 περιελάμβαναν έργα ανέγερσης σχολείων στο Κεντ, αναζωογόνησης περιοχής Croydon του Λονδίνου και ένα ευρύ πρόγραμμα εκπαίδευσης στη Βρετανική Πολεμική Αεροπορία.

Μέχρι το τέλος του 2008, είχαν υπογραφεί στο Ηνωμένο Βασίλειο από το 1995 και εντεύθεν 935 έργα ΣΔΙΤ συνολικής αξίας 66 δις Λιρών. Κατά τη δεκαετία 1995-2005 ετησίως υπεγράφησαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας κατ' έτος μεταξύ 2 δις και 5 δις Λιρών. Κατά την περίοδο 2005-2008 η ετήσια συνολική αξία των έργων ΣΔΙΤ ήταν υψηλότερη από την αρχική περίοδο, παρά το γεγονός ότι από το 2006 και μετά παρατηρείται σχετική κάμψη της ετήσιας συνολικής αξίας των έργων (9,6 δις Λίρες το 2006). Μεταξύ του 2002 και του 2007, παρατηρείται σταθερότητα στο μέσο όρο των συμφωνηθέντων έργων ΣΔΙΤ (περίπου 60 κατ' έτος, με εξαίρεση το 2004 που είχαν υπογραφεί 99 συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ, κυρίως στο τομέα της υγείας). Η αξία κατ' έργων ΣΔΙΤ έχει σημειώσει αύξηση κατά μέσο όρο για να προσεγγίσει το 2008 τα 192 εκ Λίρες.

Από το 1996 έως το 2005 η ετήσια κατά μέσο όρο αξία έργου ΣΔΙΤ υπολογίζεται μεταξύ 30 εκ και 70 εκ Λιρών. Από το 2006 και μετά η αξία έργου ΣΔΙΤ κατά μέσο όρο ανέρχεται σε 100 εκ Λίρες. Πιο πρόσφατα, οι κυριότεροι τομείς συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ το 2008 στο Ηνωμένο Βασίλειο ήταν οι τομείς της άμυνας, της εκπαίδευσης και της υγείας, τάση η οποία παρατηρείται από το 2004 και εφεξής, με συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ συνολικής αξίας στους τομείς της άμυνας και της υγείας περίπου 8 δις Λίρες και στο τομέα της εκπαίδευσης 6 δις Λίρες. Στο τομέα των μεταφορών δεν υπήρξαν συμβάσεις έργων ΣΔΙΤ το 2008, για πρώτη φορά από το 1994.

Πίνακας 2.6: Έργα ΣΔΙΤ στο Ην. Βασίλειο κατά τομέα και ετήσια αξία (2003- 2008) σε εκ Λίρες.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Άμυνα	925	900	654	2674	1000	3291
Εκπαίδευση	373	456	749	1495	1514	1613
Υγεία	667	2628	998	3010	1706	520
Τοπική αυτοδιοίκηση, Στέγαση	491	62	406	422	570	450
Σκωτία	209	173	377	1003	1106	395
Βόρεια Ιρλανδία	105	60	18	390	382	125
Γεωργία (Υπουργείο Γεωργίας)	145	35	---	421	175	98
Υπουργείο Εσωτερικών	138	74	38	---	46	14
Ουαλία	---	82	---	42	17	10
Μεταφορές	351	735	1021	150	727	---
Άλλα	57	40	---	---	75	27
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>3.461</b>	<b>5.245</b>	<b>4.261</b>	<b>9.607</b>	<b>7.318</b>	<b>6.543</b>

Πηγή: Public Private Finance 2009

Ο τομέας των μεταφορών, παραμένει ο σημαντικότερος τομέας υλοποίησης συμβάσεων έργων ΣΔΙΤ στη χώρα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 1987-2008 με αναλογία 25,2%. Ακολουθούν ο τομέας της υγείας με 21,9% και της εκπαίδευσης με 17,2% με τον τομέα της άμυνας στο 14,1%, στέγασης στο 9,8%, επικοινωνιών στο 4,1% και τοπικής αυτοδιοίκησης στο 1,4%.<sup>19</sup> Τα παραπάνω έργα πραγματοποιούνταν κυρίως με το καθεστώς των ΣΔΙΤ και ιδιαίτερα με το πρότυπο *PFI*, όπου ο ιδιωτικός τομέας σχεδιάζει, χτίζει, χρηματοδοτεί και λειτουργεί το πρόγραμμα. Η *PFI* είναι μία τυποποιημένη σύμβαση η οποία μειώνει τις δαπάνες και το χρόνο που περιλαμβάνεται στη διαπραγμάτευση συμβάσεων.

<sup>19</sup> [www.publicprivatefinance.com](http://www.publicprivatefinance.com), [www.dlapiper.com](http://www.dlapiper.com)

Μεταξύ των ετών 2001-2003 δημοσιεύθηκαν και δύο έγγραφα με τα οποία έγινε πιο ξεκάθαρο το βασικό πλαίσιο της διαδικασίας ΣΔΙΤ στο Η.Β.<sup>20</sup>

## **2.5 Θεσμικό πλαίσιο ΣΔΙΤ σε Ισπανία, Αυστρία, Ολλανδία, Η. Βασίλειο**

### **A) ΙΣΠΑΝΙΑ**

Το σημαντικότερο ρόλο στην προώθηση καλύτερων πρακτικών στο σύστημα διοίκησης για τις ΣΔΙΤ, έχει η κεντρική διοίκηση. Έως τώρα δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη αρχή στην κεντρική διοίκηση της χώρας, η οποία να είναι καθαρά υπεύθυνη για τις ΣΔΙΤ. Το γεγονός όμως αυτό παρατηρείται σε διάφορες χώρες μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. και η έλλειψη αυτή εμπεριέχει κάποια ρίσκα. Γιατί χωρίς τον δημόσιο συντονιστή, δεν υπάρχει εγγύηση ότι οι ΣΔΙΤ είναι η εναλλακτική και μάλιστα η καλύτερη μέθοδος για την πραγματοποίηση έργων. Ο ρόλος της αρμόδιας αρχής εδώ υπάγεται στα γενικότερα καθήκοντα του Υπουργείου Οικονομικών και το στο κράτος της Ισπανίας. Οι ΣΔΙΤ δεν υπάγονται σε κάποιο ειδικό νόμο-πλαίσιο εδώ, δηλαδή δεν υπάρχει κάποιο ξεκάθαρο νομικό πλαίσιο που να αφορά την ειδική ρύθμιση για τέτοιου είδους συμπράξεις.

### **B) ΑΥΣΤΡΙΑ**

Η έλλειψη αυτή παρατηρείται και στην Αυστρία. Υπάρχουν κοινοτικές για τις δημόσιες συμβάσεις οι οποίες έχουν ενσωματωθεί πλήρως στον “Όμοσπονδιακό Νόμο για τις Δημόσιες Συμβάσεις” του 2002. Παρόλα αυτά δεν υπάρχει ειδικό νομικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ. Οι κανόνες βάση των οποίων διεξάγεται η όποια δραστηριότητα στον τομέα αυτόν, είναι οι γενικότερα ισχύοντες. (Σύνταγμα, Συνθήκη Ε.Ε. , νόμοι για τις δημόσιες συμβάσεις). Συμπερασματικά, η κεντρική διοίκηση είναι αυτή που έχει αναλάβει τον έλεγχο και την λειτουργία των ΣΔΙΤ στο αυστριακό κράτος.

### **Γ) ΟΛΛΑΝΔΙΑ**

Υπήρξε έντονη δραστηριοποίηση σχετικά με την έναρξη των συμπράξεων από την πλευρά της κυβέρνησης, όμως τα εμπλεκόμενα μέρη αποφάσισαν ποιο θα είναι το σύστημα ελέγχου για τις ΣΔΙΤ. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων ιδρυμάτων όμως που αποζητούν ερευνητές και κεφάλια, είναι αυτός που μπορεί να εμποδίσει τη δημιουργία ενός πλαισίου υποστήριξης για ένα κεντρικό ίδρυμα. Ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν οι ΣΔΙΤ στην Ολλανδία βέβαια, ορίζεται από ένα πιο συγκεκριμένο καθεστώς διακυβέρνησης και ελέγχου. Δύο είναι οι σημαντικοί φορείς που σχετίζονται με την λειτουργία του συστήματος διοίκησης , οι λεγόμενες ομάδες εργασίας:

---

<sup>20</sup> Public Private Finance 2009

- 1) Κυβερνητικοί εκπρόσωποι:  
Υπουργεία οικονομικών θεμάτων, εσωτερικού, δικαιοσύνης και μεταφοράς (τηλεπικοινωνίες)
- 2) Αντιπρόσωποι αγοράς:  
Μεμονωμένες επιχειρήσεις και οργανώσεις

#### Δ) ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Ήδη από το 1997 το Υπουργείο Οικονομικών του Η.Β. καθιέρωσε μια ομάδα εργασίας η οποία επιτηρούσε τις προοπτικές επίτευξης της αγοραστικής αξίας (value for money) με την υιοθέτηση PFI διαδικασιών, τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες των ΣΔΙΤ, τις μεθόδους πληρωμής καθώς και τις πιθανότητες μιας διαπραγμάτευσης σε ένα λογικό και ορισμένο χρονοδιάγραμμα. Πιο συγκεκριμένα το 2001 η Επιτροπή λογισμικού ελέγχου δημοσίευσε συγκεκριμένη μια οδηγία για την διαχείριση της διαδικασίας PFI στο κυρίως διοικητικό της φύλο "Building for the Future", το οποίο ακολουθήθηκε από την στρατηγική εθνικής προμήθειας για τις τοπικές κυβερνήσεις στην Αγγλία (National Procurement Strategy for Local Government in England). Η οδηγία αυτή δημοσιεύθηκε από το γραφείο του αναπληρωτή Πρωθυπουργού το 2003. Τα δύο έγγραφα στα οποία προαναφερθήκαμε είναι αυτά που καθορίζουν το βασικό πλαίσιο της διαδικασίας ΣΔΙΤ στο Η.Β. ακολουθώντας τις οδηγίες δημόσιας σύμβασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι υπεύθυνες αρχές διακυβέρνησης και ελέγχου :

Το Υπουργείο Οικονομικών είναι η υπεύθυνη αρχή για το γενικό πλαίσιο πολιτικής και έγκρισης των ΣΔΙΤ. Έχει δημιουργηθεί μία υπηρεσιακή ομάδα αναθεώρησης προγράμματος (Project Review Group P.R.G.) για να επιτηρήσει τη διαδικασία έγκρισης για τα προγράμματα ΣΔΙΤ των τοπικών αρχών που απαιτούν την κυβερνητική υποστήριξη.

Οι συμπράξεις UK καθιερώθηκαν από το Υπουργείο Οικονομικών και αποτέλεσαν τον διάδοχο στην ομάδα εργασίας Υπουργείου Οικονομικών, με στόχο την αύξηση των επενδύσεων στις δημόσιες υπηρεσίες κάτω από τη χρήση των πόρων του ιδιωτικού τομέα. Οι συμπράξεις UK είναι μια επιχείρηση ιδιωτικού τομέα με το Υπουργείο Οικονομικών να έναν ουσιαστικό ρόλο, που όμως χαρακτηρίζεται από την ίδια την εταιρία ως αρκετά μικρός. Έχοντας ως στόχο την επιτυχία του Δημοσίου, παρέχει στον δημόσιο τομέα την πείρα και τους πόρους που απαιτούνται για την επίτευξη όσο το δυνατόν καλύτερων συνεργασιών.

Public Private Partnership Program (4Ps Πρόγραμμα ΣΔΙΤ) Αποτελεί το πρόγραμμα αυτό, ένα τοπικό κυβερνητικό πρακτορείο που χρηματοδοτείται από την κυβερνητική επιχορήγηση και λειτουργεί σε συνεργασία με όλες τις τοπικές αρχές. Στόχος του, να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση και να επιταχύνει την ανάπτυξη, την προμήθεια και την υλοποίηση των σχεδίων PFI, των δημοσίων-ιδιωτικών συνεργασιών, των σύνθετων έργων και των

προγραμμάτων. Η ομάδα αυτή με τις πολλές της ειδικότητες, είναι ικανή για την παροχή πραγματικής υποστήριξης στα προγράμματα, καθώς και της ανάπτυξης δεξιοτήτων και καλύτερης πρακτικής τεχνογνωσίας. Συμπεράσματα: Έπειτα από τη συνοπτική μελέτη των παραπάνω χωρών διαπιστώνουμε πως η ύπαρξη μιας υπεύθυνης αρχής για τις ΣΔΙΤ σχετίζεται άμεσα με τον αριθμό και το είδος των έργων που πραγματοποιούνται σε μία χώρα. Ο σχεδιασμός, η διεξαγωγή και η λειτουργία των ΣΔΙΤ αποτελεί μία πολύπλοκη διαδικασία με αποτελέσματα που γίνονται ορατά σε βάθος χρόνου. Λόγο αυτού, ο εκ των προτέρων έλεγχος και συντονισμός από τη πλευρά του Δημοσίου καθορίζει, αν η πραγματοποίηση έργων μέσω της μεθόδου ΣΔΙΤ είναι όντως μία συμφέρουσα μέθοδος. Βασικός στόχος θα πρέπει να παραμένει η αποτελεσματική αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα και η αποφυγή κινδύνων που το Δημόσιο δεν θα μπορέσει να αντιμετωπίσει εξίσου καλά. Είναι λοιπόν σημαντικότερο οι κυβερνήσεις να εστιάσουν στην βελτίωση των διοικητικών τους ικανοτήτων και των μεθόδων αξιολόγησης, παρά στην επέκταση της εφαρμογής των ΣΔΙΤ σε νέους και περισσότερους τομείς.

Το επίπεδο αποτελεσματικότητας των ΣΔΙΤ, σχετίζεται λοιπόν με το επίπεδο προετοιμασίας και συμμετοχής από την πλευρά των φορέων που αναλαμβάνουν τα έργα. Όπως είδαμε και παραπάνω σε ευρωπαϊκό επίπεδο το πιο επιτυχημένο πρότυπο είναι η Μ. Βρετανία. Κι αυτό οφείλετε στην μεγάλη της εμπειρία και στα σημαντικά έργα (σε Αγγλία και Σκωτία) όπως σχολεία, νοσοκομεία, δρόμοι, έργα στις μεταφορές και υπηρεσίας όπως η ανάληψη της σίτισης και της καθαριότητας από ιδιώτες. Ακόμα και σε αυτήν τη περίπτωση όμως, οι ανάγκες της αγοράς, η πολιτική βούληση και το θεσμικό πλαίσιο για να προωθηθεί η υλοποίηση των συμπράξεων δεν αποτελούν εγγύηση επιτυχίας. Η πολύχρονη πείρα και όλα τα στοιχεία που έχουν συσσωρευτεί θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν συνδυαστικά με όλα τα προηγούμενα ώστε να μειώνονται τα λάθη και να συντομεύει ο χρόνος που απαιτούν οι διαδικασίες εφαρμογής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 3389/05.

### 3.1 Θεσμικό πλαίσιο για την υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ

Στο παρόν κεφάλαιο αναλύεται εν συντομία το βασικό θεσμικό πλαίσιο που αφορά τις Συμπράξεις δημοσίου ιδιωτικού τομέα με ιδιαίτερη αναφορά στο 3389/2005. Συγκεκριμένα το ισχύον θεσμικό πλαίσιο σχετικά με τις ΣΔΙΤ αποτελείται από:

- *ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθμ.2083/2005 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ* της 19ης Δεκεμβρίου 2005 για την τροποποίηση των οδηγιών 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά στα κατώτατα όρια εφαρμογής τους κατά τη διαδικασία συνάψεως συμβάσεων.
- *ΝΟΜΟΣ 3669/2008* Κύρωση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (ο οποίος αντικατέστησε τον ν. 1418/1984).
- *ΝΟΜΟΣ ΥΠ'ΑΡΙΘ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232/22.9.2005)* Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.
- *ΝΟΜΟΣ ΥΠ'ΑΡΙΘ. 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114/8.6.2006)* Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων.
- *ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 59/ 2007 (ΦΕΚ Α' 63 / 16.03.2007)*  
Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ "περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών", όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε.
- *ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 60/2007 (ΦΕΚ Α' 64/16.3.2007)*  
Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005.
- *ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 270/1981 (ΦΕΚ Α' 77/ 30.03.1981)*  
Περί καθορισμού των οργάνων, της διαδικασίας και των όρων διενέργειας δημοπρασιών δι' εκποίησης ή εκμίσθωσης πραγμάτων των δήμων και κοινοτήτων.
- *ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 118/2007 (ΦΕΚ 150/10-7-2007)*  
Προεδρικό Διάταγμα 118/10-7-2007 «Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου» (Κ.Π.Δ), βάσει του οποίου προβλέπονται ρυθμίσεις οι οποίες αποσκοπούν στην απλούστευση των διαδικασιών, τη μείωση του διοικητικού κόστους, τη διεύρυνση της συμμετοχής και την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, ορίζεται ο τρόπος σύνταξης των τεχνικών προδιαγραφών, των όρων των διακηρύξεων, καθώς και της αξιολόγησης των προσφορών, ώστε να επιτυγχάνεται η πλέον αντικειμενική διαγωνιστική διαδικασία και καθιερώνεται διαφορετικό

σύστημα (σε σχέση με εκείνο του Π.Δ / τος 394/96) υποβολής δικαιολογητικών.<sup>21</sup>

### **3.2 Η εισαγωγή του Ν. 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.**

Πολλές χώρες οδηγήθηκαν στη θέσπιση ειδικών νόμων για τη ρύθμιση της εφαρμογής των ΣΔΙΤ λόγω της πολυπλοκότητάς τους και λόγω του μεγάλου αριθμού φορέων που εμπλέκονται σε αυτές. Το νομικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα προσδιορίζεται με το νόμο 3389/2005. Συνοπτικά, ο νόμος αυτός κωδικοποιεί τις έννοιες που είναι σχετικές με τις ΣΔΙΤ, προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής τους, προβλέπει τη δημιουργία δύο αρμόδιων διοικητικών οργάνων (δηλ. της Διυπουργικής Επιτροπής ΣΔΙΤ και της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ) για την χάραξη πολιτικής και την καλύτερη διαχείριση των έργων. Επίσης προσδιορίζει τις διαδικασίες ανάθεσης, τα συμβατικά και νομικά θέματα και προβλέπει ειδικές ρυθμίσεις σχετικές με αδειοδοτήσεις, φορολογικά θέματα κ.λ.π. Ο Νόμος 3389/2005 εισάγει για πρώτη φορά ένα σταθερό νομικό πλαίσιο που προωθεί και διευκολύνει την ευρύτερη εφαρμογή και ανάπτυξη των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα και δημιουργεί κλίμα εμπιστοσύνης στην αγορά. Η εφαρμογή του νόμου από τους φορείς του δημοσίου είναι δυναμική.

Με το Ν. 3389/2005 εισάγεται το νομοθετικό πλαίσιο για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) στην Ελλάδα. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο επιχειρεί να ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία που υπήρχε από την εκτέλεση έργων με το σύστημα της παραχώρησης εκμετάλλευσης (όπως τα έργα της Αττικής Οδού ή της Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου), αλλά και τις σημαντικές προσπάθειες των τελευταίων χρόνων να υλοποιηθούν έργα με ιδιωτική χρηματοδότηση, αρκετά από τα οποία, όμως, οδηγήθηκαν σε αποτυχία λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως η ελλιπής προετοιμασία της Αναθέτουσας Αρχής, η ανεπαρκής επιχειρηματική αιτιολόγηση ή η υπεραισιόδοξη εκτίμηση της βιωσιμότητάς τους. Ο Ν. 3389/2005 εισάγει για πρώτη φορά ένα σταθερό νομικό πλαίσιο και αποσκοπεί στην άρση των πιο πάνω προβλημάτων και στη δημιουργία εμπιστοσύνης στην αγορά. Ειδικότερα, με το Ν. 3389/2005 ορίζονται οι Δημόσιοι Φορείς (Υπουργεία, ΟΤΑ, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ) που μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις σύμπραξης με Ιδιωτικούς Φορείς σε τομείς αρμοδιότητας ή δραστηριότητάς τους. Προβλέπεται ρητά ότι οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν ουσιαστικό μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, τη διαθεσιμότητα και την κατασκευή των αναγκαίων υποδομών ή την παροχή της υπηρεσίας έναντι ανταλλάγματος, που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους δημόσιους φορείς ή τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών. Η χρηματοδότηση, εν' όλω ή εν μέρει, της υλοποίησης των υποδομών και της παροχής των υπηρεσιών γίνεται, δηλαδή,

<sup>21</sup> <http://websdit.vpes.gr>

με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς. Δεν δύναται, όμως, να αποτελέσει αντικείμενο ΣΔΙΤ η άσκηση δημόσιας εξουσίας και γενικά οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν αποκλειστικά και άμεσα στο Κράτος (π.χ. έννομη τάξη, εθνική άμυνα, απονομή δικαιοσύνης, ευθύνη σωφρονισμού). Ο Ν.3398/2005 παρέχει κίνητρα τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς φορείς, ώστε να επιλέγουν τη μέθοδο των ΣΔΙΤ για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών, απλοποιώντας τις σχετικές διαδικασίες. Προσδιορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων σύμπραξης με σαφή και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλομένων σε σχέση με το αντικείμενό τους. Ειδικότερα, ρυθμίζονται θέματα χρηματοδότησης και συμμετοχής των δημοσίων φορέων στη σύμπραξη, διαδικασιών είσπραξης συμβατικών ανταλλαγμάτων, έκδοσης αδειών, προστασίας του περιβάλλοντος, αντιμετώπισης περιπτώσεων αρχαιολογικών ευρημάτων, απαλλοτριώσεων, εμπλοκής δημοσίων υπηρεσιών και ΔΕΚΟ. Επιπλέον, ορίζονται με σαφήνεια τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις συμπράξεις, όπως είναι η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών, οι εταιρικοί μετασχηματισμοί, τα φορολογικά ζητήματα και η επίλυση διαφορών (διαιτησία). Περαιτέρω, με το Ν. 3389/2005 δημιουργούνται δύο διοικητικά όργανα με σκοπό την υποστήριξη του Δημοσίου Τομέα για την καλύτερη προετοιμασία και διαχείριση των έργων ΣΔΙΤ:

- Η Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ), συλλογικό κυβερνητικό όργανο που χαράσσει και εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για τη δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, ελέγχει την υπαγωγή στο Ν. 3389/2005, συντονίζει και παρακολουθεί τη διαδικασία υλοποίησης των ΣΔΙΤ.
- Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, που συστήνεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με σκοπό τον εντοπισμό των υπηρεσιών και των αναγκών υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου, την προώθηση της ανάπτυξής τους, και τη διευκόλυνση και υποστήριξη των δημοσίων φορέων, στο πλαίσιο των διαδικασιών ανάθεσης για την επιλογή των ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίησή τους.<sup>22</sup>

Βάσει του νέου νομοθετικού πλαισίου δεν είναι πλέον απαραίτητη η κύρωση από τη Βουλή των συμβάσεων που εντάσσονται στο Ν. 3389/2005, ενώ αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα ορισμένα θέματα κατανομής κινδύνων, των οποίων ο χειρισμός, κατά τη συνήθη πρακτική στο πλαίσιο κρατικών προμηθειών, δημοσίων έργων και υπηρεσιών ήταν, μέχρι τώρα, δυσχερής. Τέλος, οι προβλεπόμενες διαδικασίες ανάθεσης είναι σύμφωνες με τα οριζόμενα στην Οδηγία 2004/18 της ΕΕ, αποσκοπώντας στην τυποποίηση όλων των σχετικών διαδικασιών σε συνδυασμό με τη βελτίωση της ανταπόκρισης και της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης.

<sup>22</sup> [www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr) - "Νομικά Θέματα"



### 3.2.1 Προϋποθέσεις υπαγωγής έργου ή παροχής υπηρεσίας σε Σ.Δ.Ι.Τ.

Για την υπαγωγή μιας σύμπραξης στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 θα πρέπει να συντρέχουν όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α) η σύμπραξη να έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση έργου ή την παροχή υπηρεσίας που ανήκει στην αρμοδιότητα Δημοσίου Φορέα βάσει διάταξης νόμου ή σύμβασης ή του καταστατικού του,

β) να προβλέπεται ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς, έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους Δημόσιους Φορείς ή τους τελικούς χρήστες των έργων ή των υπηρεσιών αυτών, αναλαμβάνουν ουσιαστές μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της Σύμπραξης και των συναφών κινδύνων όπως ενδεικτικά, το διαχειριστικό και τον τεχνικό κίνδυνο,

γ) να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς και

δ) το συνολικό συμβατικό προϋπολογιζόμενο κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης δεν υπερβαίνει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων (200.000.000) ευρώ χωρίς συνυπολογισμό του αναλογούντος Φόρου Προστιθεμένης Αξίας.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορούν να υπαχθούν συμπράξεις στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 χωρίς να συντρέχουν μία ή και περισσότερες από τις παραπάνω προϋποθέσεις. Για την υπαγωγή αυτή απαιτείται ομόφωνη απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ). Οι δραστηριότητες που ανήκουν, σύμφωνα με το Σύνταγμα, άμεσα και αποκλειστικά στο Κράτος, και ιδίως η εθνική άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η εκτέλεση των ποινών που επιβάλλονται από τα αρμόδια δικαστήρια δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο σύμπραξης<sup>23</sup>.

### 3.2.2 Ελάχιστο Περιεχόμενο Σύμβασης 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. Στις Συμβάσεις Σύμπραξης εφαρμόζονται οι όροι τους και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας. Ο Ν. 3389/2005 προβλέπει κατάλογο ζητημάτων τα οποία θα πρέπει να διευθετούνται με τη Σύμβαση Σύμπραξης ώστε να διασφαλίζεται η απροβλημάτιστη εκτέλεσή της. Έτσι η Σύμβαση Σύμπραξης θα πρέπει να περιλαμβάνει οπωσδήποτε ρήτρες σχετικά με τα ακόλουθα:

<sup>23</sup> «Ποιες οι προϋποθέσεις υπαγωγής παροχής υπηρεσιών ή εκτέλεσης έργου στο Ν.3389/2005 περί Συμπράξεων Δημοσίου κα Ιδιωτικού Τομέα » ( 2009) . Νομικά Θέματα – Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ.

- 1) Το αντικείμενο της Σύμπραξης, συμπεριλαμβανομένων και των προδιαγραφών του έργου ή της υπηρεσίας, το καταβλητέο στον Ιδιωτικό Φορέα συμβατικό αντάλλαγμα και τις διατάξεις βάσει των οποίων θα επιμερίζονται μεταξύ των συμβαλλομένων τα ανταλλάγματα που τυχόν καταβάλλονται από τους τελικούς χρήστες για τη χρήση του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας.
- 2) Τον τρόπο άσκησης της εποπτείας της εκτέλεσης και λειτουργίας του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας είτε μέσω ανεξάρτητων εταιρειών που ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός Φορέας προσλαμβάνουν από κοινού για το σκοπό αυτόν είτε μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών του Δημοσίου.
- 3) Τις μεθόδους διασφάλισης της ποιότητας κατά την εκτέλεση και λειτουργία του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας.
- 4) Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του αντικειμένου της Σύμπραξης, τις προϋποθέσεις τροποποίησής του, τις ποινικές ρήτρες και τα ανταλλάγματα σε περίπτωση υπέρβασης ή σύντμησης αντίστοιχα του χρονοδιαγράμματος αυτού, τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Σύμπραξης, καθώς και τις προϋποθέσεις της παράτασης ή σύντμησης της διάρκειας αυτής.
- 5) Τον τρόπο με τον οποίο θα παραχωρείται στον Ιδιωτικό Φορέα η χρήση ή η εκμετάλλευση των παγίων στοιχείων που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση και λειτουργία του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας και τα τυχόν προβλεπόμενα ανταλλάγματα.
- 6) Τον τρόπο χρηματοδότησης της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης.
- 7) Την τυχόν απαιτούμενη εκ μέρους του Δημοσίου Φορέα έγκριση των χρηματοδοτικών συμβάσεων του Ιδιωτικού Φορέα, καθώς και της διαδικασίας τροποποίησής τους.
- 8) Την κατανομή των κινδύνων μεταξύ των μερών και τις συνέπειες επέλευσης γεγονότων που συνιστούν ανωτέρα βία.
- 9) Τις ασφαλιστικές καλύψεις του αντικειμένου της Σύμβασης ή του Ιδιωτικού Φορέα.
- 10) Την προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων.
- 11) Την κατοχύρωση δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας.
- 12) Τον τρόπο λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αντικειμένου της Σύμπραξης.
- 13) Το ύψος των ανταλλαγμάτων που καταβάλλονται για τη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας από τους χρήστες, τον τρόπο είσπραξής τους, καθώς και τους λόγους και τρόπους αναπροσαρμογής τους.
- 14) Τον τρόπο επιμερισμού μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Φορέα, των ωφελειών που θα προκύψουν, είτε από την τυχόν αναχρηματοδότηση των δανείων του Ιδιωτικού Φορέα είτε μετά την επίτευξη ενός συγκεκριμένου ποσοστού απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του.
- 15) Την έκταση των εγγυήσεων που παρέχει ο Ιδιωτικός Φορέας για την έγκαιρη και προσήκουσα εκτέλεση, λειτουργία και συντήρηση του έργου ή την προσήκουσα παροχή της υπηρεσίας.
- 16) Την υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα ή των δανειστών με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής και τις περιπτώσεις που αυτή επιτρέπεται, καθώς και κάθε σχετικό θέμα.

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

### 3.3 Κριτική κατά του Ν.3389/2005

#### 3.3.1 Οι θέσεις του ΤΕΕ για τις ΣΔΙΤ και το Ν.3389/2005

Σύμφωνα με την άποψη που διατυπώθηκε από το Τεχνικό και Επαγγελματικό Επιμελητήριο Ελλάδος, οι "Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα" μπορούν να συμβάλλουν στην προσπάθεια ανάπτυξης της χώρας και στη βελτίωση της ποιότητας τόσο των δημόσιων έργων, όσο και των υπηρεσιών που θα προσφέρονται από τις συμπράξεις αυτές. Ο κίνδυνος όμως κατάχρησης του εργαλείου αυτού, όπως επισημαίνεται από όλους τους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς μπορεί να οδηγήσει είτε σε υπερχρέωση της χώρας, φορέων, πολιτών, είτε σε διολίσθηση αυτής της μορφής συνεργασίας σε καταστάσεις ανέλεγκτης και επικίνδυνης επιχειρηματικότητας. Η επιτυχία του θεσμού μπορεί να γίνει μόνο μέσα από ενεργή συμμετοχή και στήριξη της κοινωνίας, πράγμα που δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς διάλογο. Ποιο συγκεκριμένα, τονίζεται η απουσία διατάξεων οι οποίες θα διασφαλίζουν αποτελεσματικά το δημόσιο συμφέρον. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Δεν προβλέπει ικανοποιητικές ελάχιστες απαιτήσεις του Δημοσίου για τη συμμετοχή των διαγωνιζομένων στους διαγωνισμούς. Ούτε τις ελάχιστες απαιτήσεις του Δημοσίου κατά την περίοδο κατασκευής και λειτουργίας του έργου / υπηρεσίας. Ούτε τις ελάχιστες απαιτήσεις του Δημοσίου έναντι του αναδόχου μετά το πέρας της περιόδου παραχώρησης, ιδιαίτερα όταν η σύμβαση αφορά και την κατασκευή υποδομών.
- Στην πιο πάνω περίπτωση δεν διασφαλίζει την επάρκεια και την ποιότητα των υποδομών. Δεν διευκρινίζει ποιος έχει το δικαίωμα

<sup>24</sup> [www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/.../faqs/SDIT\\_er\\_9.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/.../faqs/SDIT_er_9.pdf)

εκπόνησης μελέτης των υποδομών, ούτε ποιος έχει το δικαίωμα κατασκευής των υποδομών.

- Δεν κάνει καμιά μνεία για τον απαιτούμενο έλεγχο των μελετών ούτε για την επίβλεψη κατασκευής. Η πρόβλεψη εποπτείας από τις υπηρεσίες του Δήμου ή από ανεξάρτητες ιδιωτικές εταιρίες δεν συνιστούν ικανοποιητική συνθήκη για την ποιότητα και επάρκεια των μελετών και κατασκευών. Το ΤΕΕ ολοκληρώνει πρόταση για την αναδιάρθρωση και την επάρκεια των τεχνικών υπηρεσιών όλων των φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του Σ/Ν για τα ΣΔΙΤ στη λογική και μόνο μιας ισχυρής δημόσιας διοίκησης, ικανής να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και των ΣΔΙΤ.
- Δεν προβλέπει ότι ο ανάδοχος αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους κατασκευής, αντίθετα από την διεθνή πρακτική.
- Δεν περιλαμβάνει το σχέδιο της σύμβασης σύμπραξης (το πιο κρίσιμο έγγραφο για τη διατύπωση των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων αυτών που καλούνται να αναλάβουν έργα ή και υπηρεσίες με το σύστημα αυτό, τόσο έναντι του δημοσίου, όσο και έναντι των χρηστών) στα τεύχη δημοπράτησης και διαγωνισμού. Θέτεται εδώ το ερώτημα, θα αφεθεί αυτό το εξαιρετικής σημασίας έγγραφο για το στάδιο των διαπραγματεύσεων χωρίς κανόνες, χωρίς καθοδηγητικές αρχές, χωρίς οποιοδήποτε πλαίσιο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του υποψήφιου ανάδοχου;
- Δεν απαιτεί οποιαδήποτε δέσμευση κατά την υποβολή της προσφοράς των διαγωνιζομένων σε σχέση με τη διασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου ή και της υπηρεσίας.
- Δεν μπορεί στη μελέτη και κατασκευή έργων, υπό οποιοδήποτε κανονιστικό μηχανισμό, να αγνοούνται προβλέψεις που είναι προϊόν μακρόχρονης εμπειρίας.
- Δεν θέτει καμιά απαίτηση για την κατάσταση ή και συντήρηση του έργου κατά την περίοδο εκμετάλλευσης ή την παραλαβή του έργου μετά το πέρας της σύμβασης ή της εγγύησης μετά το πέρας της περιόδου παραχώρησης, ιδίως όταν οι συμβάσεις περιλαμβάνουν και τη δημιουργία υποδομών.
- Δεν προβλέπει συγκεκριμένη υποχρέωση ασφάλισης του έργου, ούτε θέτει επιτακτικά τις υποχρεώσεις για την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων και χρηστών.
- Δεν απαιτεί την ανάληψη κινδύνων από τον Ανάδοχο που προδιαγράφει η EUROSTAT για τις συμβάσεις σύμπραξης.
- Δεν θέτει μέτρα προστασίας των μικρότερων επιχειρήσεων που δεν μπορούν να διεκδικήσουν την ανάληψη συμβάσεων σύμπραξης.<sup>25</sup>

### 3.3.2 Οι απόψεις της ΠΕΣΕΔΕ για τις ΣΔΙΤ

Η ΠΕΣΕΔΕ ( Πανελλήνια Ένωση Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων) δεν απορρίπτει τις ΣΔΙΤ στο σύνολό τους, αλλά είναι αντίθετη στη

---

25 Τ.Ε.Ε. Δελτίο Τύπου 21 Ιουνίου 2005 «Οι θέσεις του ΤΕΕ για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)»

δημιουργία έργων μεγάλων προϋπολογισμών, που προκύπτουν από την «ομαδοποίηση» πολλών μικρότερων<sup>26</sup>.

Με το Ν. 3389/05 που θεσμοθέτησε τις Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα, αυτές χαρακτηρίστηκαν ως μία μεταρρύθμιση με ορατό όφελος την εισαγωγή κεφαλαίων, την παράκαμψη της γραφειοκρατίας και την άμεση κατασκευή έργων. Σύμφωνα με το Ν.3389 (άρθ. 2 παρ. 3) "Δεν πρέπει να οδηγεί η σύμβαση σε εκχώρηση, διαχείριση, εμπορία βασικών κοινωνικών αγαθών σε ιδιώτες", επίσης "η συγκράτηση των έργων που εκτελούνται και μέσω ΣΔΙΤ σε μονοψήφια ποσοστά του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων αποτελεί θέμα αρχής και αλληλεγγύης στις επόμενες γενιές, σ' ένα πλαίσιο βιώσιμης ανάπτυξης". Όμως ο ίδιος ο νόμος παραβιάστηκε, εφόσον τομείς όπως η σχολική στέγη, το νερό, ο αθλητισμός, από κοινωνικά αγαθά μετατράπηκαν σε "τραπεζικά προϊόντα" προς εκμετάλλευση. Η ομαδοποίηση μικρών έργων, ιδιαίτερα σχολείων, ώστε να κατασκευαστούν με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, στερεί αντικείμενο από τις μικρές και μεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις, δεσμεύει εθνικούς πόρους μειώνοντας τη δυνατότητα εκτέλεσης μικρών περιφερειακών κυρίως έργων και σίγουρα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση και την περιφερειακή ανάπτυξη. Διατάξεις περί "ζωνών επιρροής" του έργου στις συμβάσεις των ΣΔΙΤ, οδηγούν στο να μην μπορεί το ίδιο το Δημόσιο να εκτελέσει στο μέλλον έργα που κρίνει απαραίτητα για το Δημόσιο συμφέρον, όταν λειτουργούν ανταγωνιστικά με το έργο που έχει την εκμετάλλευση ο ιδιώτης. Το μικρότερο κόστος των έργων που εκτελούνται με ΣΔΙΤ έχει κυρίως τη λογική ότι ο "υγιής" ανταγωνισμός οδηγεί στη συμπίεση του κέρδους και επομένως του κόστους. Ο ανταγωνισμός δε διασφαλίζεται όμως ανάμεσα σε λίγες και οικονομικά πανίσχυρες επιχειρήσεις και η δυνατότητα του Κράτους να παρέμβει πιθανόν να μην υπάρχει. Και φυσικά τίποτα από τα παραπάνω δεν μπορεί να διασφαλιστεί χωρίς την ανεξαρτησία της πολιτικής και των πολιτικών από τα ισχυρά οικονομικά κέντρα.

Τα αποτελέσματα σήμερα είναι η συμβασιοποίηση έργων με κόστος τριπλάσιο απ' ότι αν κατασκευάζονταν με τιμές ΥΠΕΧΩΔΕ και η ομηρία εκατοντάδων σχολικών κτιρίων που θα είχαν κατασκευαστεί εάν δεν είχαν απενταχθεί από το Γ'ΚΠΣ προκειμένου να ενταχθούν στις ΣΔΙΤ με τριπλάσιο προϋπολογισμό. Όπως αναφέραμε σε προηγούμενη ενότητα, οι ΣΔΙΤ διακρίνονται σε ανταποδοτικές π.χ. Δρόμοι απ' τους οποίους ο κατασκευαστής εισπράττει τα διόδια και σε μη ανταποδοτικές (σχολεία, νοσοκομεία, γυμναστήρια) όπου η πληρωμή του γίνεται με δόσεις από τα μελλοντικά Προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων. Για τη δεύτερη κατηγορία όμως η ΠΕΣΕΔΕ αντικρούει το επιχείρημα ότι οι ΣΔΙΤ δεν επιβαρύνουν το Δημόσιο χρέος θεωρώντας το εντελώς αβάσιμο. Στην περίπτωση των μη ανταποδοτικών ΣΔΙΤ, το οικονομικό αντικείμενο της σύμβασης θεωρείται επένδυση και δεν καταγράφεται σαν Δημόσιο χρέος. Η όλη διαδικασία αποπληρωμής του όμως πραγματοποιείται με δημόσιο δανεισμό που καλύπτει τις ανάγκες του Π.Δ.Ε. άρα το χρέος κρύβεται "κάτω από το χαλί". *Το συμπέρασμα είναι πως εκατοντάδες υποδομές σ' όλη την Ελλάδα έχουν τεθεί σε ομηρία, προεξοφλώντας τα μελλοντικά Προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων. Εάν δεν είχαν απενταχθεί από το Γ'ΚΠΣ ή είχαν ενταχθεί στον ΕΣΠΑ πολλές από αυτές θα είχαν κατασκευασθεί ή θα εκτελούντο στο 1/3 του προϋπολογισμού με το οποίο έχουν ενταχθεί στις ΣΔΙΤ. Τη στιγμή που σ' όλο τον κόσμο η κατασκευή Δημοσίων Έργων, όπως δείχνουν καθαρά τα στοιχεία*

<sup>26</sup> [www.pesede.gr](http://www.pesede.gr) , <http://news.pathfinder.gr>

που ακολουθούν, χρησιμοποιείται σαν μοχλός οικονομικής ανάκαμψης στην Ελλάδα “έχουμε την πολυτέλεια” ώριμα έργα και τα κρατάμε σε ομηρία για να τα “χαρίσουμε” σε ελάχιστους και συγκεκριμένους χρηματοκατασκευαστικούς ομίλους, όταν οι τράπεζες ανακάμψουν”.<sup>27</sup>

### 3.3.3 Οι ενστάσεις της ΚΕΔΚΕ

Η Κεντρική Ένωση Δήμων επισημάνανε εξ' αρχής πως “οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν έναν συμπληρωματικό τρόπο παραγωγής δημόσιων έργων ο οποίος θα πρέπει να συναρθρωθεί με τους υφιστάμενους και να λειτουργήσει αποτελεσματικά και ενισχυτικά για την εφαρμογή του αναπτυξιακού σχεδιασμού της Αυτοδιοίκησης”.<sup>28</sup> Στον νέο Δημοτικό κώδικα, οι ΚΕΔΚΕ περιέλαβε το άρθρο 224 το οποίο αναφέρεται στις Συμπράξεις Δήμων και Κοινοτήτων με τον Ιδιωτικό Φορέα. Οι ενστάσεις που προβάλλει η ΚΕΔΚΕ αναφορικά με το Ν.3389/2005 σχετίζονται με την απουσία συμμετοχή της, κατά στη συζήτηση του νόμου στη Βουλή και αφορούν κυρίως:

- Την μείωση του ΠΔΕ λόγω της μετάθεσης των επιβαρύνσεων από την εκτέλεση ΣΔΙΤ σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς σήμερα. Προτείνουν, οι οικονομικοί πόροι οι οποίοι θα εξοικονομούνται από τη χρήση ΣΔΙΤ, να συμπεριλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, συμβάλλοντας μ' αυτόν τον τρόπο στην ετήσια αύξηση του.
- Την ενίσχυση της αδιαφάνειας, βασίζοντας την άποψη αυτή στο ότι δεν προβλέπεται η συμμετοχή κάποιου κοινωνικού φορέα ή συλλογικού οργάνου στη διοίκηση της συγκροτούμενης Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ. Η κοινωνική συναίνεση και ο κοινωνικός έλεγχος που απαιτούνται, είναι αδύνατον να εξασφαλιστούν.

Σκοπό αποτελεί για την ΚΕΔΚΕ η αποφυγή μιας σειράς κινδύνων και η αξιοποίηση ευκαιριών με την δημιουργία ενός σοβαρού μηχανισμού υποστήριξης. Απέναντι στη μεγάλη πρόκληση των ΣΔΙΤ απαιτείται η σύσταση ενός σοβαρού μηχανισμού υποστήριξης έτσι ώστε οι ΟΤΑ να γίνουν όσο το δυνατόν καλύτεροι και παράλληλα να μην απαξιωθεί ένα εργαλείο που έχει λειτουργήσει με επιτυχία στο εξωτερικό και έχει αποδείξει ότι τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η κοινωνία απ' αυτό είναι σημαντικά.

---

<sup>27</sup> Μέρος από την Εισήγηση του Προέδρου της Π.Ε.Σ.Ε.Δ.Ε. Γρηγόρη Γρηγορόπουλου, στο 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Επιστημονικό Συνέδριο του Ινστιτούτου Οικονομικών & Φορολογικών Μελετών 2009.

<sup>28</sup> Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.) - Επισημάνσεις για τις ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση / Βασικές θέσεις 2006.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΔΙΤ ΚΑΙ Α΄ ΟΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ –ΠΟΡΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

### Γενικά

Οι δυνατότητες εφαρμογής Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης δεν αφορούν απαραίτητα την υλοποίηση των λεγομένων μεγάλων έργων υποδομής, αλλά περισσότερο την ανάπτυξη συνεργιών για την παροχή υπηρεσιών τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα σε κλάδους όπου είτε παρουσιάζεται υστέρηση τεχνογνωσίας ή διαθέσιμων πόρων είτε αναμένεται μεγαλύτερη εν τέλει ανταποδοτικότητα και για τον ίδιο τον ΟΤΑ. Η κατασκευή και λειτουργία ενός δημοτικού χώρου στάθμευσης μπορεί π.χ. να αποτελέσει αντικείμενο ΣΔΙΤ εξίσου με τη μηχανοργάνωση μιας δημόσιας υπηρεσίας, ή τη διαχείριση δικτύων κοινής ωφελείας.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση σήμερα φαίνεται ότι γνωρίζει σε ένα βαθμό ποιες υποδομές ή υπηρεσίες είναι αναγκαίες και ποιες από τις υφιστάμενες ικανοποιούν τις ανάγκες των πολιτών, γνώση η οποία όμως δεν μπορεί να θεωρηθεί ούτε ικανοποιητική ούτε επαρκής, αφού στηρίζεται καθαρά σε εμπειρικούς κανόνες και η δράση που αναλαμβάνουν δε στηρίζεται σε ένα οργανωμένο σχέδιο. Αυτό που λείπει από την Τοπική Αυτοδιοίκηση σήμερα είναι ένα αναλυτικό και ταυτόχρονα συνεκτικό πλάνο δράσης, ένα Επιχειρησιακό Σχέδιο όπου θα αποτυπώνεται η υφιστάμενη κατάσταση, οι ανάγκες, οι στόχοι και ο τρόπος με τον οποίο αυτοί θα επιτευχθούν, δηλαδή ένα πρόγραμμα δράσης βασισμένο σε ανάγκες και προτεραιότητες. Βάσει αυτού θα είναι δυνατή και η ορθή επιλογή των έργων εκείνων που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ. Το κενό αυτό που εντοπίζεται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση έρχεται να καλύψει, όπως προαναφέρθηκε, ο νέος Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006) με τη θέσπιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των ΟΤΑ.

Επιπρόσθετο κενό που εντοπίζεται στους ΟΤΑ είναι η υστέρησή τους σε εξειδικευμένο και επαρκές στελεχιακό δυναμικό, τεχνογνωσία, πόρους και απαιτούμενη υποστήριξη για την ολοκλήρωση ενός έργου. Η ενεργοποίηση του θεσμικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ παρέχει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση τη δυνατότητα να συμπληρώσει ελλείψεις της σε πόρους, υποδομές και τεχνογνωσία, εφαρμόζοντας το νέο χρηματοδοτικό εργαλείο κατά τα πρότυπα της Κεντρικής Διοίκησης. Αυτό που έχει βαρύνουσα σημασία, ιδίως για τους ΟΤΑ, είναι ότι τα έργα που θα επιλεγούν για υλοποίηση μέσω ΣΔΙΤ θα πρέπει να συμφωνούν με τις ανάγκες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και να εντάσσονται σε ένα γενικότερο σχεδιασμό, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Επιπλέον, οι ΟΤΑ θα πρέπει να έχουν πάντα υπόψη ότι βασικός στόχος θα πρέπει να είναι η μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Δ. Σουμπενιώτης Αν. Καθηγητής, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας «Καθημερινή» 2009.

#### 4.1 Εγκεκριμένες προτάσεις έργων ΣΔΙΤ μέσω του Ν. 3389/2005 και το εύρος των Α' ΟΤΑ και ΣΔΙΤ

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν σχετικά με τα έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα σήμερα, βασίζονται στην επεξεργασία των εγκεκριμένων προτάσεων έργων από το ΥΠΟΙΟ στο πλαίσιο του Ν. 3389/2005 έως και τις 31.10.2007. Δε λαμβάνονται υπόψη τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα που υλοποιούνται ή είναι σε φάση υλοποίησης ή πρόκειται να υλοποιηθούν με τη μέθοδο της παραχώρησης μέσω συμβάσεων, νομοθετικά κυρωμένων από τη Βουλή. Οι εγκεκριμένες προτάσεις έργων ΣΔΙΤ ανέρχονται σε 24, οι οποίες περιλαμβάνουν 76 έργα συνολικού προϋπολογισμού 2.647,12 εκατ. ευρώ.

Οι τομείς στους οποίους εντοπίζεται η πλειονότητα των εγκεκριμένων προτάσεων έργων είναι ο τομέας της Παιδείας (38% του συνολικού αριθμού προτεινόμενων έργων), ο οποίος περιλαμβάνει έργα κατασκευής σχολικών κτιρίων και πανεπιστημιακών σχολών, και ο τομέας της Ασφάλειας (29% του συνολικού αριθμού προτεινόμενων έργων), στον οποίο συγκαταλέγονται έργα όπως η κατασκευή κτιριακών έργων αστυνομικών διευθύνσεων, πυροσβεστικών κτιρίων και καταστημάτων κράτησης.<sup>30</sup> Η κατανομή των εγκεκριμένων έργων στους διάφορους τομείς φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:

Τα εγκεκριμένα έργα στους Α' ΟΤΑ είναι μόνο δύο και εντοπίζονται σε τομείς υγείας και κοινωνικής πρόνοιας (όπως το έργο Αξιοποίησης Δημοτικής Περιουσίας με την Υλοποίηση Προτύπου Κέντρου Φροντίδας Ηλικιωμένων Δήμου Μίκρας Θεσσαλονίκης) και τομείς που σχετίζονται με την ανάπτυξη περιβάλλοντος και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης (όπως το έργο στο Δήμο Χίου Ανάπλασης της Παλαιάς Λαχαναγοράς και την υλοποίηση υπόγειου πολυωρόφου χώρου στάθμευσης).

Διάγραμμα 4.1: Τομεακή κατηγοριοποίηση εγκεκριμένων προτάσεων ΣΔΙΤ.



Πηγή: [www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr)

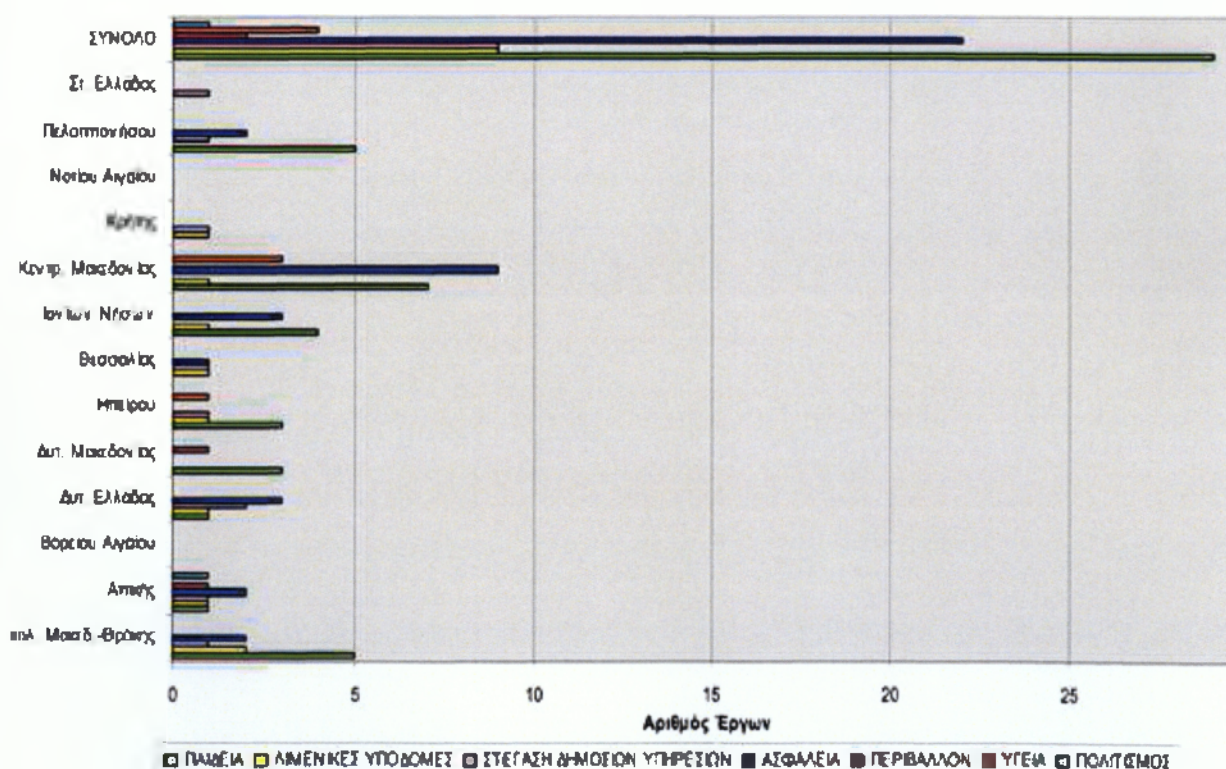
<sup>30</sup> Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, [www.sditmnec.gr](http://www.sditmnec.gr)



#### 4.1.1 Γεωγραφική και τομεακή κατανομή εγκεκριμένων προτάσεων έργων ΣΔΙΤ

Μεταξύ των περιφερειών ανά την Ελλάδα υπάρχουν μεγάλες διαφορές τόσο στον αριθμός των έργων καθώς και στους τομείς που αυτά υλοποιούνται. Πιο συγκεκριμένα, ο μεγαλύτερος αριθμός έργων προγραμματίστηκε να υλοποιηθεί στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, ενώ σε όρους προϋπολογισμού το μεγαλύτερο ποσοστό κατανέμεται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (38,95% του προϋπολογισμού) και την Περιφέρεια Αττικής (25,91% του προϋπολογισμού). Το ένα από τα δύο εγκεκριμένα έργα των Α' ΟΤΑ αφορά το Δήμο Μίκρας Θεσσαλονίκης επιβεβαιώνοντας τα υψηλά ποσοστά που αντιστοιχούν στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Έως πρόσφατα δεν είχε υποβληθεί ή δεν έχει τουλάχιστον εγκριθεί πρόταση για την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου και την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου. Ο δήμος Χίου με ένα έργο προστέθηκε σε αυτά τα στοιχεία και ακολούθως η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου προστέθηκε στις περιοχές των εγκεκριμένων έργων.

Διάγραμμα 4.2: Γεωγραφική και τομεακή κατανομή εγκεκριμένων προτάσεων έργων ΣΔΙΤ.



Πηγή: [www.sditmnc.gr](http://www.sditmnc.gr)

Το συμπέρασμα που προκύπτει από τα στοιχεία αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Οι περισσότερες εγκεκριμένες προτάσεις έργων ( δηλ. 22 από τις συνολικά 24) αφορούν έργα μη ανταποδοτικά, δηλαδή έργα τα οποία δεν αποφέρουν έσοδα, αφού πρόκειται στην ουσία για χρηματοδότηση δημόσιων

υποδομών και υπηρεσιών (π.χ. κατασκευή σχολικών μονάδων, κτιρίων για στέγαση δημόσιων υπηρεσιών κ.λπ.)

Τα έργα αυτά εξ' αιτίας του μη ανταποδοτικού τους χαρακτήρα, εγκυμονούν τον κίνδυνο μακροχρόνιας δέσμευσης σημαντικού ποσοστού του ΠΔΕ για την εξυπηρέτηση των συμβάσεων. Αυτό είναι ίσως ένα πεδίο περισσότερης συζήτησης αναφορικά με τη σκοπιμότητα και την ορθότητα της εφαρμογής του θεσμού των ΣΔΙΤ στη χώρα. Σημειώνεται ότι η εφαρμογή της μεθόδου προκαλεί αντιδράσεις, με κύριο επιχείρημα των επικριτών αυτής ότι οι ΣΔΙΤ χρησιμοποιούνται ως αντιστάθμιση της μείωσης των δημόσιων επενδύσεων και πως η έλλειψη ανταποδοτικότητας στα έργα θα οδηγήσει σε ένα νέο είδος ενοικίου, που θα καλείται να καταβάλλει το Δημόσιο σε βάθος χρόνου, μετακυλώντας τις υποχρεώσεις στις επόμενες γενιές. Η συνήθης διάρκεια των συμβάσεων των έργων υπολογίζεται στα 25-30 έτη και η λειτουργία τους από τον ιδιώτη αφορά 23-25 έτη. Οι υποχρεώσεις του ιδιώτη περιλαμβάνουν τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση, τεχνική διαχείριση και ασφάλεια του έργου και σε πολλές περιπτώσεις την εμπορική εκμετάλλευση. Όσον αφορά την περίοδο λειτουργίας των έργων, αυτή κυμαίνεται από 8 έως 27 έτη, με συνηθέστερη όμως την περίοδο των 25 ετών (9 από τις 24 προτάσεις) και των 23 ετών (8 από τις 24 προτάσεις).

#### 4.1.2 Δυσκολίες στην έναρξη υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ

Σήμερα η αγορά των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα δεν έχει ωριμάσει πλήρως, με αποτέλεσμα όλες οι σχετικές διαδικασίες (διαγωνισμοί, συμβάσεις) να μην μπορούν να κινηθούν με ταχύτερους ρυθμούς. Το Δημόσιο αντιμετωπίζει δυσκολίες, με τις Αναθέτουσες Αρχές να προσπαθούν να προσαρμοστούν στο περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί στην παραγωγή δημόσιων έργων και τη χρηματοδότησή τους. Ο ιδιωτικός Τομέας από την πλευρά του δυσκολεύεται με τους επιχειρηματίες να κάνουν κινήσεις μεμονωμένες και επιφυλακτικές και τις τράπεζες να μην αναλαμβάνουν εύκολα πρωτοβουλίες. *Η διαδικασία που εφαρμόζει η εκάστοτε Αναθέτουσα Αρχή με σκοπό την επιλογή κατ' αρχήν συμβούλου για την προετοιμασία κάθε διαγωνισμού είναι πολύπλοκη, ενώ στις περισσότερες των περιπτώσεων υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στην αξιολόγηση των κατατιθέμενων προσφορών για την ανάθεση υπηρεσιών συμβούλου. Επιπρόσθετο αδύνατο σημείο αποτελεί ότι το διαχειριστικό κόστος των ΣΔΙΤ είναι απαγορευτικό για έργα προϋπολογισμού κάτω των 30 εκατ. ευρώ, ενώ δεν υπάρχει μάλλον λόγος ύπαρξης του ανώτατου ορίου των 200 εκατ. ευρώ. Μάλιστα, έχουν ήδη εγκριθεί και έργα των οποίων ο προϋπολογισμός είναι πάνω από το ανώτατο όριο (με ειδική απόφαση της ΔΕΣΔΙΤ).<sup>31</sup> Πέραν των ανωτέρω τομέων, στους οποίους*

<sup>31</sup> Ι. Ταμπακούδης, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, περιοδικό «Επιστημονικό Marketing Management» Αύγουστος 2009.

πρόκειται να υλοποιηθούν έργα μέσω ΣΔΙΤ, άλλοι δυνητικοί τομείς είναι αυτοί του Περιβάλλοντος, της Υγείας και των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ)

## **4.2 ΣΔΙΤ και Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσω του Αναπτυξιακού Προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ**

### **4.2.1 Το πρόγραμμα Θησέας**

Η κινητικότητα για τις ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση αποτυπώνεται κυρίως από το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», το οποίο χρηματοδοτεί κατά κύριο λόγο την προσυμβατική διαδικασία των Α' ΟΤΑ με τον ιδιωτικό τομέα, δηλαδή τις προκαταρκτικές μελέτες που αφορούν στην σκοπιμότητα χρήσης της συγκεκριμένης μεθόδου κατασκευής έργων ή παροχής υπηρεσιών, στα έξοδα της διαγωνιστικής διαδικασίας, στις διαδικασίες επιλογής ιδιωτών-επενδυτών, καθώς και στις διαδικασίες κατάρτισης συμβάσεων.

Στο πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ του ΥΠΕΣΔΔΑ έχουν προβλεφθεί κονδύλια για τη χρηματοδότηση των Δήμων για τη διενέργεια της προσυμβατικής διαδικασίας έργων (πρόσληψης συμβούλων) για την ωρίμανση και την ολοκλήρωση κάθε πρότασης που αρχικά φαίνεται βιώσιμη και που πρόκειται να υλοποιηθεί με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ. Ως προσυμβατική διαδικασία νοείται το στάδιο διερεύνησης της σκοπιμότητας, της εφικτότητας και της ελκυστικότητας του έργου, ώστε να διαγνωστεί η δυνατότητα εκτέλεσής του με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, το στάδιο της προσέλκυσης ιδιωτών επενδυτών και τα στάδια της διαγωνιστικής διαδικασίας. Σημειώνεται ότι ενδιάμεσα των ανωτέρω σταδίων αξιολογείται η προοπτική υλοποίησης των έργων μέσω ΣΔΙΤ και ανάλογα αποφασίζεται η διακοπή ή η συνέχιση της χρηματοδότησης. Σημειώνεται ότι ο νέος Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006) στο άρθρο 224 προβλέπει τη δυνατότητα των ΟΤΑ να χρησιμοποιήσουν τις διατάξεις του Ν. 3389/2005 για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών. Πέρα από αυτή την πρόβλεψη, σημαντικό στοιχείο που μπορεί να υπηρετήσει θετικά την προώθηση των ΣΔΙΤ είναι η θέσπιση των «Επιχειρησιακών Σχεδίων» των ΟΤΑ, με τα οποία διαμορφώνεται μια βάση επιχειρησιακού σχεδιασμού για τους φορείς της Αυτοδιοίκησης, η οποία θα είναι χρήσιμη και στις επιλογές για τις ΣΔΙΤ. Σημαντική έμμεση ρύθμιση για την εισαγωγή των ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση είναι η πρόβλεψη του Αναπτυξιακού Νόμου 3299/2004 στο άρθρο 3, εδ. 6, δ, (i). Τα σχέδια που αφορούν σύμπραξη με ιδιώτη επενδυτή και βασίζονται (περιλαμβάνουν) στην παραχώρηση προς τον ιδιώτη ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου για τουλάχιστον 15 έτη εντάσσονται στις ενισχύσεις του Νόμου. Ο νέος Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων εισάγει επίσης τη δυνατότητα έκδοσης Ομολογιακών Δανείων από τους ΟΤΑ για την πραγματοποίηση των σκοπών της αρμοδιότητάς τους ύστερα από έγκριση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς. Προς το παρόν εκκρεμεί η έκδοση της προβλεπόμενης Κοινής Υπουργικής Απόφασης για καθορισμό των ειδικότερων προϋποθέσεων, όρων και λεπτομερειών. *Η Αυτοδιοίκηση χρειάζεται πάντοτε πόρους για να υλοποιήσει το αναπτυξιακό της σχέδιο. Μάλιστα, με περισσότερους πόρους αναπροσαρμόζει ανοδικά το πρόγραμμά της.*<sup>32</sup> Επομένως, εφόσον οι συμπράξεις με τους ιδιώτες μεταφέρουν

<sup>32</sup> [www.kedke.gr](http://www.kedke.gr)

χρήματα προς την Αυτοδιοίκηση για τους αναπτυξιακούς της στόχους, είναι γενικά χρήσιμος και αποδεκτός τρόπος παραγωγής δημόσιου έργου και παροχής υπηρεσίας.

#### 4.2.2 Κατηγορίες έργων / υπηρεσιών

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», κατηγορίες έργων / υπηρεσιών προς υλοποίηση με ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν:

Υποπρόγραμμα 1: «Οργάνωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών των ΟΤΑ»: μηχανοργάνωση ΟΤΑ, εφαρμογή τεχνολογιών πληροφορικής.

Υποπρόγραμμα 2: «Ανάπτυξη της υπαίθρου, προώθηση της εταιρικής σχέσης πόλης και υπαίθρου και προστασία περιβάλλοντος»: Συγκοινωνιακά έργα, ύδρευση – αποχέτευση – επεξεργασία λυμάτων, διαχείριση απορριμμάτων, εγγειοβελτιωτικά – αντιπλημμυρικά έργα, απαλλοτριώσεις ακινήτων, τεχνικός και μηχανολογικός εξοπλισμός ΟΤΑ κ.α.

Υποπρόγραμμα 3: «Κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές και δραστηριότητες»: έργα σε υγεία – κοινωνική πρόνοια, αθλητικά έργα, έργα και υπηρεσίες στο χώρο του πολιτισμού.

Υποπρόγραμμα 4: «Τεχνική Υποστήριξη του Προγράμματος»: Αμοιβές συμβούλων και προσωπικού, μελέτες στήριξης, λειτουργικές δαπάνες διοίκησης, δημοσιοποίηση του προγράμματος.

Στο παράρτημα 1 αναφέρονται αναλυτικά τα υποπρογράμματα και τα μέτρα αυτών στα πλαίσια υλοποίησης δράσεων/μελετών μέσω του Αναπτυξιακού προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ.

#### 4.2.3 Οι πόροι του προγράμματος.

Συγκεκριμένα οι πόροι του προγράμματος προέρχονται από:

Το 10% από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους που εγγράφονται στον Τακτικό Προϋπολογισμό, 25% από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους που εγγράφονται στον Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων. 80% του φόρου των τόκων καταθέσεων φυσικών και νομικών προσώπων, ποσό ίσο με το 35% των ανωτέρω πόρων, που προέρχεται από τους εθνικούς πόρους του Π.Δ.Ε. Υπουργείων και Περιφερειών. Οι τόκοι των χρηματικών υπολοίπων των Ο.Τ.Α. που κατατίθενται στο Τ.Π.Δ. στο τέλος κάθε έτους, με διαχειριστή το ΥΠ.ΕΣ.<sup>33</sup> Το σύστημα διοίκησης του προγράμματος «Θησέας» διαρθρώνεται σε τρία επίπεδα όπου λειτουργούν τα αντίστοιχα όργανα αποφασιστικής αρμοδιότητας, η Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος, οι Περιφερειακές Επιτροπές Παρακολούθησης του Προγράμματος και τα δημοτικά και κοινοτικά συμβούλια.

#### 4.2.4 Το σύστημα διοίκησης

Για την παρακολούθηση του Προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ" δημιουργείται το παρακάτω σύστημα διοίκησης:

1. Σε εθνικό επίπεδο, για την κατάρτιση, παρακολούθηση, υποστήριξη και διοίκηση της εφαρμογής του Προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ" συγκροτείται Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης με αρμοδιότητες όπως η αποτύπωση των πολιτικών και προτεραιοτήτων του Προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ" και το συντονισμός των διαφόρων δράσεων των Υπουργείων για τους Ο.Τ.Α πρώτου βαθμού, που χρηματοδοτούνται από εθνικούς πόρους.

<sup>33</sup> <http://thiseas.vpes.gr>

2.Σε περιφερειακό επίπεδο, αρμόδια για την παρακολούθηση του Προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ" είναι η Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος "ΘΗΣΕΑΣ", η οποία συγκροτείται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της κάθε Περιφέρειας.<sup>34</sup> Το Πρόγραμμα «Θησέας» χρηματοδοτεί έργα, μελέτες και ενέργειες που υποβάλλονται από τους δήμους και τις κοινότητες με φορείς υλοποίησης τους δήμους και τις κοινότητες, νομικά πρόσωπα των δήμων και κοινοτήτων, συνδέσμους και τις συμπολιτείες των δήμων και των κοινοτήτων, τις διάφορες διαδημοτικές συμπράξεις και συνεργασίες αναπτυξιακού χαρακτήρα.

#### 4.2.5 Φάσεις ένταξης

Τα έργα, οι μελέτες και οι ενέργειες εντάσσονται σε δύο φάσεις στο Πρόγραμμα.<sup>35</sup> Στο πρώτο στάδιο οι ΟΤΑ, στο πλαίσιο του ποσού που τους αναλογεί, ως ανωτέρω, θα καταρτίσουν πρόταση για προένταξη έργων, μελετών ή ενεργειών στο Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», με απόφαση του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου. Για το σκοπό αυτό μπορεί να ζητηθεί η συνδρομή της Τεχνικής Επιτροπής Νομού. Προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί σε μελέτες για την ωρίμανση έργων που έχουν προταθεί ή θα προταθούν για ένταξη στο Γ' και το Δ' Κ.Π.Σ., καθώς και σε έργα που ολοκληρώνουν λειτουργικά τις υποδομές που χρηματοδοτήθηκαν από το ΕΠΤΑ ή άλλα προγράμματα της Ε.Ε.Η πρόταση, μαζί με τα τεχνικά δελτία ανά έργο, μελέτη ή ενέργεια υποβάλλεται στην Τεχνική Επιτροπή Νομού η οποία θα συγκεντρώσει τις προτάσεις αυτές σε επίπεδο νομού, θα τις επεξεργαστεί και θα τις υποβάλει για αξιολόγηση στην Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ» βάση των κριτηρίων του άρθρου 11 του Ν. 3274/2004<sup>36</sup> και τις κατευθύνσεις της Κεντρικής Επιτροπής Παρακολούθησης, όπως αυτές αποτυπώνονται στις εγκυκλίους μας και τα Τεχνικά Δελτία των Υποπρογραμμάτων και Μέτρων. Η Επιτροπή, αφού συντάξει το σχετικό Πρακτικό Αξιολόγησης αποφασίζει την προσωρινή ένταξη έργων, μελετών και ενεργειών στο Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ». Η απόφαση της Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης, η οποία θα συνοδεύεται από το πρακτικό αξιολόγησης, υποβάλλεται για έγκριση στην Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης η οποία αξιολογεί, μετά από πρόταση της Ομάδας Διοίκησης Έργου, τις αποφάσεις των Περιφερειακών Επιτροπών Παρακολούθησης και τις εγκρίνει ή τις τροποποιεί, προκειμένου να καταρτίσει το πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» για το σύνολο της χώρας. Κατά το δεύτερο στάδιο οριστικής ένταξης μέσα στο πλαίσιο του ετήσιου ορίου εγκεκριμένων πιστώσεων της Περιφέρειας, τα έργα, οι μελέτες και οι ενέργειες που θα προενταχθούν στο Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», θα ενταχθούν οριστικά σ' αυτό,

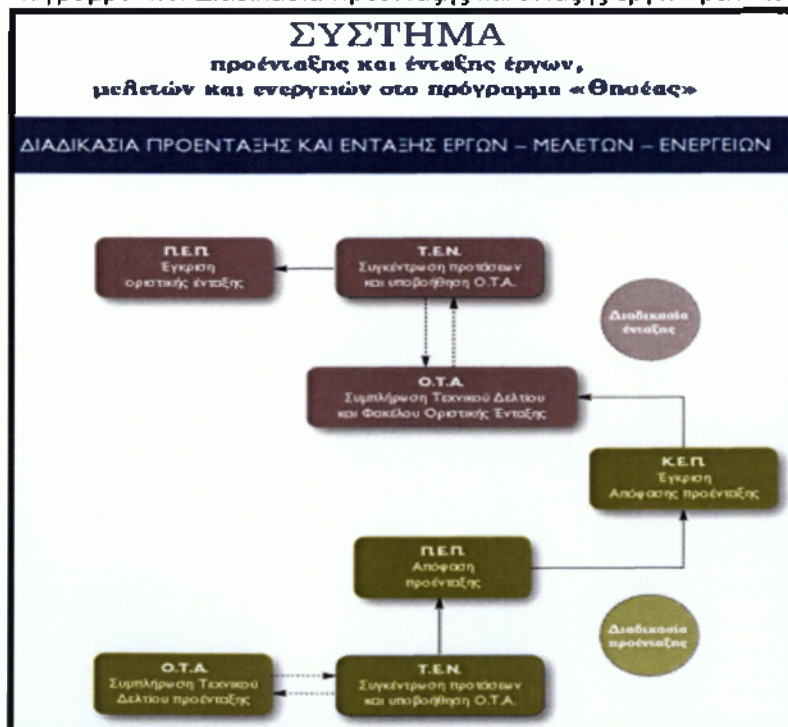
<sup>34</sup> [www.epirus.gov.gr](http://www.epirus.gov.gr)

<sup>35</sup> Εγκύκλιος 4 του ΥΠΕΣΔΔΑ 28/1/2005

<sup>36</sup> Τα κριτήρια για την ένταξη πράξεων στο Πρόγραμμα όπως αναφέρονται στο Κεφάλαιο 1.4. είναι: η συμβολή στη λειτουργική ολοκλήρωση έργων που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε., η συμβολή στην εύρυθμη και αποτελεσματικότερη λειτουργία των Ο.Τ.Α, η εξασφάλιση των αναγκαίων κοινωνικών και τεχνικών υποδομών, η προώθηση των διαδημοτικών συμπράξεων και συνεργασιών, η προώθηση της απασχόλησης και η καταπολέμηση κάθε μορφής κοινωνικού αποκλεισμού, η εξοικονόμηση δημόσιων πόρων μέσω συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα.

με απόφαση της Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ». Αρχικά ο ΟΤΑ υποβάλλει αίτηση στην Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ», η οποία συνοδεύεται από πλήρη φάκελο του έργου, της μελέτης ή της ενέργειας. Η Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης εξετάζει τη συμβατότητα και την ωριμότητα του έργου και την ύπαρξη των αναγκαίων πόρων για τη χρηματοδότησή του. Εφόσον διαπιστωθεί η εκπλήρωση των παραπάνω προϋποθέσεων, αποφασίζει την οριστική ένταξη του έργου, της μελέτης ή της ενέργειας στο πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», εξασφαλίζοντας σε συνεργασία με το φορέα χρηματοδότησης του έργου την ομαλή χρηματοδότηση του. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται άμεσα στην Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ» και στη Διεύθυνση Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Διεθνών Οργανισμών του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης. Για να ολοκληρωθεί η διαδικασία αυτή απαιτείται έγγραφη διαπίστωση από το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης της τήρησης του ετήσιου ορίου εγκεκριμένων πιστώσεων ανά Περιφέρεια, όπως αυτό έχει κάθε φορά οριστεί με απόφαση της Κεντρικής Επιτροπής Παρακολούθησης του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ». Σε περίπτωση που παρατηρηθεί υπέρβαση του ανωτέρω ορίου, το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. αναπέμπει την απόφαση στην Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης προκειμένου να επανελεγχθεί και να αναμορφωθεί.<sup>37</sup>

Διάγραμμα 4.3: Διαδικασία προέταξης και ένταξης έργων-μελετών-ενεργειών



<sup>37</sup> Η συγκεκριμένη παράγραφος αποτελεί περίληψη εργασίας που εκπονήθηκε για το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, η σύνταξη της οποίας στηρίχθηκε στη λεπτομερή καθοδήγηση των αρμόδιων στελεχών της Διεύθυνσης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.

### 4.3 Λόγοι Συμμετοχής ενός Δήμου σε ΣΔΙΤ

Όπως προαναφέραμε, η υλοποίηση έργων μέσω σύμπραξης του Δημόσιου με τον Ιδιωτικό Τομέα έχει αρχίσει να κερδίζει όλο και περισσότερο έδαφος στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Οι ΣΔΙΤ είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την αξιοποίηση των πόρων που διαθέτει ένας Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ), ενώ παράλληλα προωθούνται η ανάπτυξη και η βελτίωση της τοπικής οικονομίας και της ποιότητας ζωής του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου. Συμπεραίνουμε πως υπάρχει μια σειρά ουσιαστικών λόγων που συνηγορούν στη συμμετοχή ενός Δήμου σε ΣΔΙΤ. Βασικότερος λόγος, η επίτευξη βελτιωμένης αξίας του χρήματος (value for money) ή η παροχή βελτιωμένων υπηρεσιών σε σχέση με εκείνες που θα παρείχε από μόνος του ο Δημόσιος Τομέας με τη διάθεση ανάλογων πόρων. Άλλοι εξίσου σημαντικοί λόγοι αποτελούν η πρόθεση των δημόσιων φορέων να παρασχεθούν οι υποδομές και υπηρεσίες παρά την επιβολή δημοσιονομικών περιορισμών με την αξιοποίηση ιδιωτικών πηγών χρηματοδότησης καθώς και η επιτάχυνση της υλοποίησης και ολοκλήρωσης δημόσιων έργων, που συνήθως παρουσιάζουν καθυστερήσεις και υπερβάσεις προϋπολογισμού.

Οι Δήμοι εισέρχονται πλέον σταδιακά σε μια μακροχρόνια περίοδο έντονης επενδυτικής δράσης μέσα από τη συνεργασία με τον Ιδιωτικό Τομέα, προκειμένου να εκσυγχρονιστούν υποδομές και υπηρεσίες που είτε απουσίαζαν είτε προσφέρονταν πλημμελώς. Το βάρος που επωμίζεται ο Δήμος είναι ιδιαίτερα μεγάλο, δεδομένου ότι αναλαμβάνει να εισέλθει σε μια συνεργασία με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, που βρίσκεται στα πρώτα στάδια ανάπτυξης της, χωρίς, κατά συνέπεια, να έχει φτάσει, τουλάχιστον χρονικά, σε στάδιο αυξημένης ωριμότητας, που θα του δίνει τη δυνατότητα να χειρίζεται κρίσιμα θέματα με ευελιξία.

### 4.4 Εγκεκριμένα έργα Συμβούλου Προσυμβατικής Διαδικασίας έργων ΣΔΙΤ

Από την επεξεργασία των στοιχείων του προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ του ΥΠΕΣΔΔΑ, τα οποία αφορούν τη χρηματοδότηση των Δήμων για την πρόσληψη συμβούλων για τη διερεύνηση επενδυτικού ενδιαφέροντος με στόχο την υλοποίηση έργων στην περιοχή αρμοδιότητάς τους, μέσω ΣΔΙΤ, προκύπτει μια σειρά συμπερασμάτων τα οποία αναφέρονται συνοπτικά στη συνέχεια. Σημειώνεται βέβαια ότι λόγω του γεγονότος ότι στην Ελλάδα μέχρι στιγμής δεν έχει ολοκληρωθεί κανένα έργο ΣΔΙΤ μέσω του Ν. 3389/2005,<sup>38</sup> τα όποια συμπεράσματα βασίζονται σε διαπιστώσεις αναφορικά με τις τάσεις που προκύπτουν σήμερα από τις εγκεκριμένες προτάσεις.

<sup>38</sup> <http://magrathea.eetaa.gr/thiseas/>

Σχήμα 4.4: Κατανομή των εγκεκριμένων προτάσεων υποστήριξης προσυμβατικής διαδικασίας σύμπραξης μεταξύ ΟΤΑ και Ιδιωτικού Τομέα σε κατηγορίες έργων ανά

Εκπόνηση Master Plan για τη διαχείριση των δυνατοτήτων των ΟΤΑ για συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα	8 Έργα	Αν. Μακ. Θράκης: 1 Έργο Δυτ. Ελλάδα: 1 Έργο	Ιονίων Νήσων: 1 Έργο Νοτίου Αιγαίου: 1 Έργο
Υδρευση, Αποχέτευση, Ηλεκτροδομησία, Έργα Πρασίνου, Βιολογικοί Στεγνοί, Διαχείριση Απορριμμάτων	10 Έργα	Αττικής: 1 Έργο Κεντρ. Μακεδονίας: 2 Έργα	Κρήτης: 2 Έργα Πελοποννήσου: 1 Έργο
ΒΙΠΕ, ΒΕΠΕ	3 Έργα	Αττικής: 1 Έργο Πελοποννήσου: 1 Έργο	Αν. Μακ. Θράκης: 1 Έργο
Υγεία - Κοινωνικές Υποδομές	2 Έργα	Αν. Μακ. Θράκης: 1 Έργο	Αττικής: 1 Έργο
Ενέργεια	7 Έργα	Αν. Μακ. Θράκης: 1 Έργο Β. Αιγαίου: 2 Έργα	Θεσσαλίας: 1 Έργο Ν. Αιγαίου: 1 Έργο Κεντ. Μακεδονίας: 1 Έργο Πελοποννήσου: 1 Έργο
Θαλάσσιες Υποδομές	4 Έργα	Δυτ. Ελλάδα: 1 Έργο Κεντρ. Μακεδονίας: 1 Έργο	Θεσσαλίας: 2 Έργα Στ. Ελλάδα: 1 Έργο
Αστικός Αναπλασμός	3 Έργα	Θεσσαλίας: 2 Έργα	Ιονίων Νήσων: 1 Έργο
Πολιτισμός - Ανάδειξη Ιστορικής Κληρονομιάς	4 Έργα	Δυτ. Ελλάδα: 1 Έργο Θεσσαλίας: 1 Έργο	Νοτίου Αιγαίου: 1 Έργο Πελοποννήσου: 1 Έργο
Κατασκευή Χώρων Στάθμευσης Οχημάτων	24 Έργα	Αττικής: 14 Έργα Β. Αιγαίου: 1 Έργο Δυτ. Ελλάδα: 1 Έργο	Θεσσαλίας: 3 Έργα Κεντρ. Μακεδονίας: 1 Έργο Πελοποννήσου: 1 Έργο Ιονίων Νήσων: 1 Έργο Νηέου: 1 Έργο Δυτ. Μακεδονίας: 1 Έργο
Στέγαση Δημόσιων Υπηρεσιών	3 Έργα	Αττικής: 1 Έργο Κρήτης: 1 Έργο	Πελοποννήσου: 1 Έργο
Μεταφορές - Εμπορευματικά Κέντρα - Λογίστικά, κ.λπ.	4 Έργα	Αν. Μακ. Θράκης: 1 Έργο Νηέου: 1 Έργο	Κεντ. Μακεδονίας: 1 Έργο
Αξιοποίηση Ακινήτων για εμπορευματικούς σκοπούς	34 Έργα	Αττικής: 8 Έργα Ν. Αιγαίου: 2 Έργα Δυτ. Ελλάδα: 1 Έργο	Θεσσαλίας: 6 Έργα Κεντρ. Μακεδονίας: 7 Έργα Πελοποννήσου: 2 Έργα Ιονίων Νήσων: 2 Έργα Δυτ. Ελλάδα: 2 Έργα Αν. Μακ. Θράκης: 2 Έργα
Αξιοποίηση Ακινήτων για Τουριστικές και λοιπές συναφείς χρήσεις	30 Έργα	Β. Αιγαίου: 4 Έργα Δυτ. Μακεδονίας: 1 Έργο Στ. Ελλάδα: 1 Έργο	Θεσσαλίας: 9 Έργα Κεντ. Μακεδονίας: 8 Έργα Ιονίων Νήσων: 1 Έργο Δυτ. Ελλάδα: 2 Έργα Αν. Μακ. Θράκης: 5 Έργα

περιφέρεια.

Πηγή: Πρόγραμμα Θησεάς (<http://magrathea.eetaa.gr/thiseas/>).

Έως και τον Οκτώβριο του 2007 είχαν εγκριθεί 134 προτάσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων προέρχονταν από την Περιφέρεια Αττικής (30), την Περιφέρεια Θεσσαλίας (23), την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (20) και την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης (12). Από τους συνολικά πενήντα δύο (52) Νομούς της χώρας, για οχτώ (8) Νομούς μόνο δεν έχει υποβληθεί καμία πρόταση από ΟΤΑ.

Βάσει του αντικειμένου των έργων, επιχειρήθηκε μια πρώτη κατηγοριοποίηση των δυνητικών έργων ΣΔΙΤ σε δεκατρείς επιμέρους κατηγορίες, η οποία παρουσιάζεται στο ακόλουθο σχήμα. Από αυτή την επεξεργασία προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό έργων, το 65,67% περίπου (88 από τα συνολικά 134 έργα), κατατάσσεται σε τρεις κατηγορίες: «Αξιοποίηση ακινήτων για εμπορευματικούς σκοπούς» (34 έργα), «Αξιοποίηση ακινήτων για τουριστικές και λοιπές συναφείς χρήσεις» (30 έργα), «Κατασκευή χώρων στάθμευσης οχημάτων» (24 έργα). Μικρότερη «ζήτηση» από τους ΟΤΑ φαίνεται ότι έχουν έργα των οποίων το αντικείμενο αφορά «Υγεία-Κοινωνικές Υποδομές», «ΒΙΠΕ, ΒΕΠΕ», «Πολιτισμό - Ανάδειξη Ιστορικής Κληρονομιάς» και «Στέγαση Δημόσιων Υπηρεσιών», ενώ χαμηλή παρουσία έχουν έργα που αφορούν



διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων. Σε γεωγραφικό επίπεδο προκύπτει ότι ο μεγαλύτερος αριθμός έργων ΣΔΙΤ αναμένονται να υλοποιηθούν εντός της Περιφέρειας Αττικής (30 έργα), της Περιφέρειας Θεσσαλίας (23 έργα) και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (20 έργα).<sup>39</sup>

Τα περισσότερα από τα σχεδιαζόμενα έργα των ΟΤΑ αφορούν έργα μικρής σχετικά κλίμακας και δεν πρόκειται για μεγάλα έργα υποδομών. Βασική διαπίστωση αποτελεί η τάση συγκέντρωσης σε δύο στην ουσία κατηγορίες έργων, οι οποίες περιλαμβάνουν την αξιοποίηση ακινήτων -ιδιοκτησίας των ΟΤΑ- για εμπορικούς σκοπούς με στόχο την εκμετάλλευση της περιουσίας των ΟΤΑ και τη δημιουργία κερδών από αυτή την εκμετάλλευση, καθώς και την αξιοποίηση ακινήτων για τουριστικές εν γένει χρήσεις, η εκμετάλλευση των οποίων μπορεί να συμβάλλει θετικά τόσο στα οικονομικά των ΟΤΑ όσο και στη γενικότερη τοπική ανάπτυξη. Σχετικά με την κατηγορία έργων «Κατασκευή χώρων στάθμευσης οχημάτων», στην οποία κατανέμεται σημαντικός αριθμός έργων (24 από τα συνολικά 134 έργα), αυτό που προκύπτει είναι ότι δεν πρόκειται για τάση των ΟΤΑ να υλοποιήσουν αυτού του τύπου έργα, αφού τα 14 από τα 24 συνολικά έργα θα υλοποιηθούν στην Περιφέρεια Αττικής, η οποία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα στάθμευσης. Τα υπόλοιπα 10 κατανέμονται στις υπόλοιπες Περιφέρειες της χώρας.

Διαφαίνεται λοιπόν ότι οι ΟΤΑ αντιμετωπίζουν το θεσμό των ΣΔΙΤ ως μια πιθανή λύση στα οικονομικά και αναπτυξιακά τους προβλήματα. Στις λοιπές κατηγορίες έργων κατανέμονται όλες οι υπόλοιπες εγκεκριμένες προτάσεις έργων, χωρίς όμως κάποια συνοχή ή τάση προς κάποια συγκεκριμένη κατεύθυνση υλοποίησής τους. Αναφορικά με το ποιες είναι εκείνες οι κατηγορίες έργων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στις οποίες θα πρέπει και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο θεσμός των ΣΔΙΤ με σημαντικά οφέλη για τον ενδιαφερόμενο ΟΤΑ, η απάντηση στην παρούσα φάση είναι σύνθετη και όχι ιδιαίτερα εύκολη. Και αυτό διότι σε μια σύμπραξη υπάρχουν δύο μέρη, οι ανάγκες και τα συμφέροντα των οποίων μπορεί να μη συγκλίνουν πάντα.

Από την πλευρά πάντως του Δημοσίου, δηλαδή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης εν προκειμένω, βάση της επιλογής και ταυτόχρονα ελάχιστη υποχρεωτική συνθήκη θα πρέπει να αποτελεί ο αξιόπιστος δημόσιος αναπτυξιακός σχεδιασμός σε τοπική και ευρύτερη κλίμακα με τιθέμενες πάντα προτεραιότητες. Εξάλλου, ο σχεδιασμός αποτελεί ισχυρό πλεονέκτημα και σοβαρή προϋπόθεση για την προσέλκυση των ιδιωτών σε έργα συμπράξεων. Τα χαρακτηριστικά των μέχρι τώρα ενταγμένων στο ΘΗΣΕΑΣ έργων ΟΤΑ επιβεβαιώνουν την υπόθεση περί της στενότητας πόρων στην παραγωγή των έργων της Αυτοδιοίκησης και την αναζήτηση διεξόδου στις ΣΔΙΤ. Επιπρόσθετα, η Τοπική Αυτοδιοίκηση καλείται να ξεπεράσει τον παραδοσιακό της ρόλο και να ανταποκριθεί σε ένα νέο, ο οποίος περιλαμβάνει τομείς δραστηριοποίησης, όπως η οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση, η προστασία του περιβάλλοντος, η βελτίωση των υποδομών, η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών και η αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου των πολιτών σε τομείς όπως ο αθλητισμός και οι πολιτιστικές δραστηριότητες κ.ά. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, είναι προφανές ότι απαιτούνται πρόσθετοι πόροι, που

<sup>39</sup> Δ. Παπαδόπουλος, Καθηγητής στο Τμήμα Λογιστικής Χρηματοοικονομικής, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας. περιοδικό: «Επιστημονικό Μάρκετινγκ», Ιούλιος 2009.

δεν μπορούν κατά κανόνα να καλυφθούν μόνο από εθνικές ή κοινοτικές επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις και τα τακτικά ή έκτακτα έσοδα (π.χ., δανεισμός).

Η υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ αποτελεί για τους ΟΤΑ ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο, το οποίο μπορεί να συμβάλλει θετικά προς αυτή την κατεύθυνση. Είναι γεγονός βέβαια πως μέχρι σήμερα έχουν προταθεί πολλές κατηγορίες έργων και δημόσιων υπηρεσιών που μπορούν να προωθηθούν στην Αυτοδιοίκηση μέσω ΣΔΙΤ και πιθανόν σε αρκετές περιπτώσεις χωρίς τεκμηρίωση, χωρίς αξιολόγηση των συνθηκών και των δυνατοτήτων και ενδεχομένως κάτω από την πίεση της πολιτικής συγκυρίας και την προτροπή άλλων εξωτερικών παραγόντων. Για το λόγο αυτό υφίσταται η ανάγκη ύπαρξης ενός σύγχρονου και ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδιασμού και σε τοπική κλίμακα, ώστε η επιλογή της σύμπραξης με ιδιώτες να είναι ρεαλιστική και παραγωγική.

Τέλος, λόγω της δημοσιονομικής στενότητας, ίσως να έχουν δημιουργηθεί στην Τοπική Αυτοδιοίκηση πολύ μεγαλύτερες προσδοκίες από τις πραγματικές δυνατότητες που παρέχουν οι ΣΔΙΤ, για το λόγο αυτό επιτακτική είναι η όσο το δυνατόν πιο ορθή και πιο συνετή επιλογή -σε αριθμό και αντικείμενο εργασιών- έργων για την υλοποίησή τους μέσω του εν λόγω θεσμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗ Α' ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΗ

Στα προηγούμενα κεφάλαια ήταν εμφανές από την βιβλιογραφική ανάλυση ότι συνήθως οι Δήμοι χρησιμοποίησαν την δυνατότητα να εντάξουν τις συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας μέσω του Αναπτυξιακού προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο επιχειρείται να σκιαγραφηθεί η/οι διαδικασία/ες που ακολουθεί ένας Δήμος προκειμένου να υλοποιήσει ένα έργο /υπηρεσία μέσω ΣΔΙΤ. Παρά το γεγονός ότι η συγκεκριμένη ανάλυση δεν είναι πλήρης διαφωτίζει όμως ένα σημαντικό μέρος των ακολουθουμένων διαδικασιών.

Έτσι, κάθε Ο.Τ.Α που επιθυμεί να εντάξει ένα έργο ΣΔΙΤ στο «ΘΗΣΕΑ» ακολουθεί μία συγκεκριμένη διαδικασία. Η έναρξη της διαδικασίας γίνεται με τη συμπλήρωση ενός τεχνικού δελτίου ένταξης (ερωτηματολόγιο έργων ΣΔΙΤ) το οποίο αναφέρει θα περιέχει λεπτομερή στοιχεία του υποψήφιου έργου, όπως για παράδειγμα τον σκοπό υλοποίησης, εκτιμώμενο προϋπολογισμό, τεχνικά χαρακτηριστικά, στοιχεία ωριμότητας κλπ. το οποίο αποστέλλεται στη Διεύθυνση Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. Τα προτεινόμενα έργα στη συνέχεια εξετάζονται και αξιολογούνται βάση ορισμένων κριτηρίων που εξασφαλίζουν τα ελάχιστα στοιχεία υλοποίησης του έργου, με αποτέλεσμα να εγκριθούν ή να απορροφηθούν ή να τους ζητηθούν συμπληρωματικά στοιχεία σε περίπτωση που δεν προκύπτουν από το ερωτηματολόγιο. Βάση του κατά πόσο πληροί οκτώ κριτήρια το έργο βαθμολογείτε σε κλίμακα 1-10.

Όλα τα παραπάνω αναλαμβάνει μία ομάδα εργασίας επικουρούμενη από την Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Ε.Τ.Α.Α) και εξειδικευμένο τεχνικό σύμβουλο η οποία έχει συσταθεί στο ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. Απώτερος στόχος, ο καλύτερος συντονισμός της όλης διαδικασίας, η υποστήριξη των ενδιαφερόμενων Ο.Τ.Α και η παρακολούθηση των συγκεκριμένων έργων. Με την επανάληψη αυτής της αξιολόγησης στα ενδιάμεσα στάδια εργασίας του συμβούλου, προκύπτουν και κάποια επιπλέον συμπεράσματα όπως το ποιες είναι οι πιθανότητες για χρηματοδότηση από ιδιωτικά κεφάλαια καθώς και τυχόν αλλαγές – αναπροσαρμογές που θα πρέπει να γίνουν.

### 5.1. Φάσεις και Παράλληλες Διαδικασίες

Απαριθμώντας με σειρά τα μέρη της πολύπλοκης διαδικασίας οργάνωσης και υλοποίησης ενός έργου βλέπουμε πως χωρίζεται σε 5 βασικές φάσεις υλοποίησης και ακολουθεί κάποιες παράλληλες διαδικασίες.

Α. Οι κύριες φάσεις υλοποίησης ενός έργου με την μορφή ΣΔΙΤ είναι:

1. Οι προπαρασκευαστικές ενέργειες για την προετοιμασία της διερεύνησης της βιωσιμότητας ενός έργου ΣΔΙΤ.
2. Ο Επιχειρησιακός Σχεδιασμός και η Οικονομική Ανάλυση, από όπου προκύπτει και η απόφαση για την υλοποίηση ή όχι ενός έργου μέσω ΣΔΙΤ και ο τύπος της σύμπραξης όπως και το θεσμικό πλαίσιο.
3. Η προετοιμασία της προσέλκυσης επενδυτών και της διενέργειας της πρόσκλησης ενδιαφέροντος και επιλογής σχήματος συνεργασίας.
4. Η Λειτουργία και η Επίβλεψη της πορείας Υλοποίησης του Έργου.

5. Ο Έλεγχος και οι διαδικασίες ανάδρασης για τη διαφοροποίηση και επανεξέταση των όρων υλοποίησης του έργου κλπ, δεδομένου όταν αποτελεί ένα ανοικτό σύστημα, με στόχο πάντα τη βιώσιμη και αποτελεσματική λειτουργία.<sup>40</sup>

Αυτές οι πέντε κύριες φάσεις, αποτελούν τον κορμό διαδικασιών και ενεργειών για την υλοποίηση και λειτουργία του έργου. Από αυτές, οι τρεις πρώτες ανήκουν στη λεγόμενη « προσυμβατική διαδικασία» και καταλήγουν στην επιλογή αναδόχου σχήματος ΣΔΙΤ, ενώ οι δυο επόμενες στη φάση «λειτουργίας του έργου».

## B. Παράλληλες Διαδικασίες

Η οργάνωση ενός έργου ΣΔΙΤ, ακολουθεί τρεις παράλληλες γραμμές διαδικασιών, που είναι :

1. Οι πέντε κύριες φάσεις υλοποίησης, που αναφέρθηκαν παραπάνω
2. Οι Υποστηρικτικές διαδικασίες και δομές.
3. Οι Ρυθμιστικές διαδικασίες και δομές.

### 5.1.1 Προσυμβατική διαδικασία

#### A' φάση ένταξης έργου ΣΔΙΤ στο Θησέα

Εάν το έργο εγκριθεί, προκύπτει το ποσό χρηματοδότησης που αφορά την Α' και Β' φάση. Η δυσκολία υλοποίησης του έργου, η ιδιαιτερότητά του και εκτιμήσεις των ίδιων των ΟΤΑ λαμβάνονται επίσης υπ' όψιν κατά τον υπολογισμό της χρηματοδότησης. Η απόφαση έγκρισης του έργου αποστέλλεται στο Δήμο, ο οποίος είναι υποχρεωμένος να προκηρύξει διαγωνισμό<sup>41</sup> για την πρόσληψη συμβούλου για την υποστήριξη του Δήμου στην προσυμβατική διαδικασία έργων ΣΔΙΤ. Οι ενέργειες για τη διεξαγωγή του διαγωνισμού, την αξιολόγηση των προσφορών και οι υποχρεώσεις των υποψηφίων αλλά και των Ο.Τ.Α. περιγράφονται λεπτομερώς σε αναλυτικό σχέδιο προκήρυξης ανοικτού διαγωνισμού το οποίο έχει αποστείλει σε όλους τους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. Όταν στη συνέχεια υπογραφεί η σύμβαση για την πρόσληψη συμβούλου, αποστέλλεται στο ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α μαζί με την απόφαση ανάθεσης και ξεκινά η διαδικασία χρηματοδότησης της Α' Φάσης. Η ολοκλήρωση της Α' Φάσης επέρχεται με την εγκριτική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αφού προηγηθεί αξιολόγηση και σύμφωνη γνωμοδότηση του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. και ακολουθεί η εξόφλησή της.

<sup>40</sup> <http://websdit.vpes.gr>

<sup>41</sup> Για έργα επιλογής συμβούλων με προϋπολογισμό άνω των 211.000€ χωρίς Φ.Π.Α προκηρύσσεται διεθνής διαγωνισμός (βάσει της Κοινοτικής Οδηγίας 18/2004), για έργα προϋπολογισμού κάτω των 45.000€ προκηρύσσεται κλειστός διαγωνισμός και για έργα προϋπολογισμού μεταξύ 45.000€ και 211.000€ ανοικτός διαγωνισμός. Στις δύο τελευταίες περιπτώσεις το θεσμικό πλαίσιο που ακολουθείται είναι: το Π.Δ 410/95 (Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας), ο Ενιαίος Κανονισμός Προμηθειών των Ο.Τ.Α (ΕΚΠΟΤΑ), Π.Δ. 346/1998, άρθρο 37, παρ. 2 (προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της Οδηγίας 92/50/ΕΟΚ).

## **Β' φάση ένταξης έργου ΣΔΙΤ στο Θησέα**

Η ολοκλήρωση της Α' Φάσης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση της Β' Φάσης από το πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ». Με την ολοκλήρωση της Α' φάσης, ο ΟΤΑ σε συνεργασία με το ΥΠ.ΕΣ.Δ.ΔΑ αποφασίζει για την υλοποίηση ή μη της Β' Φάσης μέσω «ΘΗΣΕΑ» ή για την αίτηση υπαγωγής του στο Ν.3389/2005. Σε αυτό το σημείο της διαδικασίας σε περίπτωση μη υλοποίησης της Β' Φάσης ή υλοποίησής της με άλλα χρηματοδοτικά μέσα εκτός «ΘΗΣΕΑ», η συνεργασία με τον ανάδοχο μπορεί να διακοπεί με απόφαση της αναθέτουσας αρχής.

Στη περίπτωση λήξης συνεργασίας, ο ανάδοχος παραιτείται κάθε διεκδίκησης ή αποζημίωσης που παράγεται από τη διακοπή της σύμβασης, μετά την οριστική παραλαβή της Α' Φάσης.

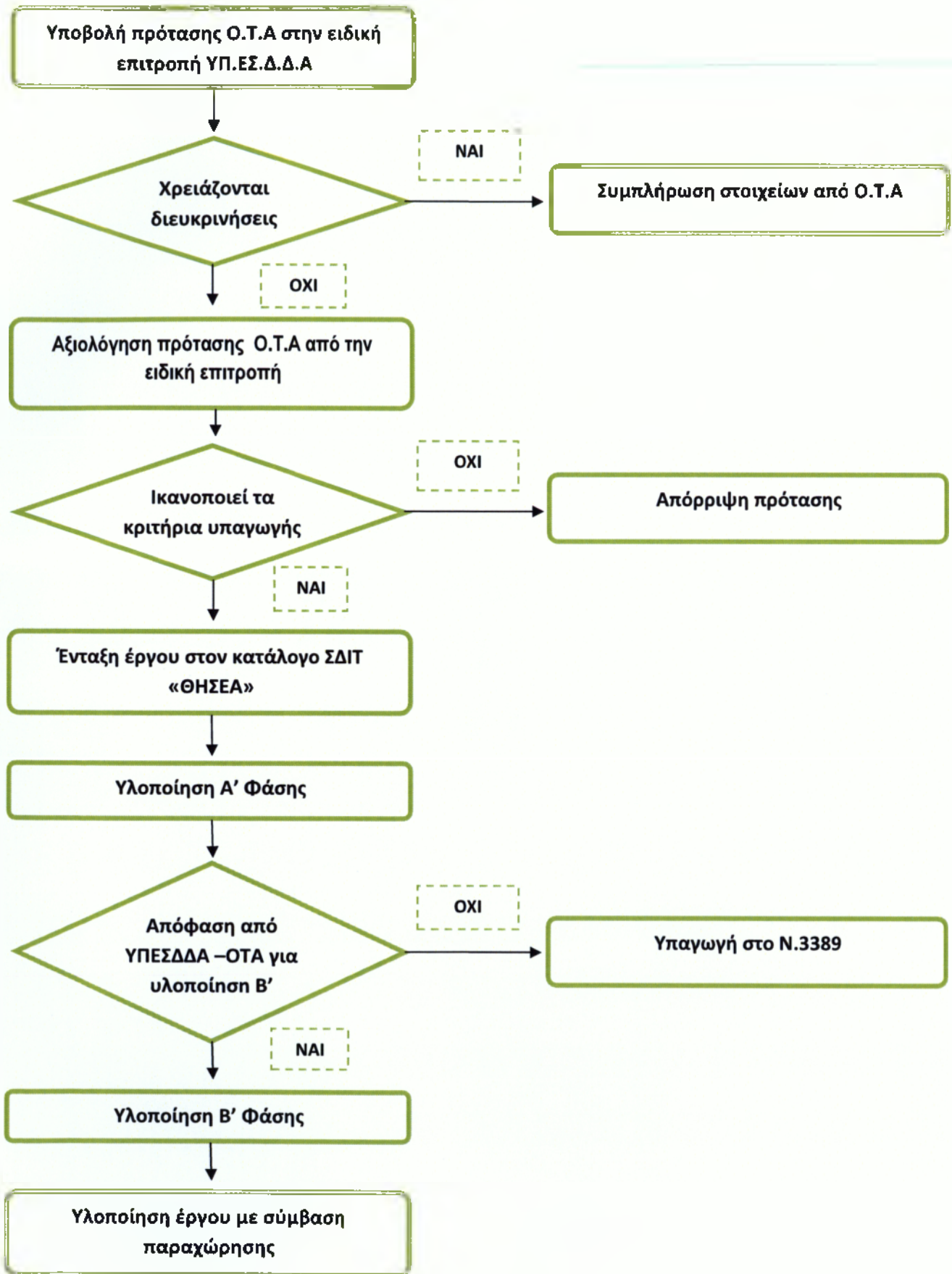
Η συνέχιση του έργου μέσω «ΘΗΣΕΑ» γίνεται με την διεξαγωγή διαγωνισμού για την προσέλκυση επενδυτών και ακολούθως σύναψη σύμβασης με τον ανάδοχο. Στην υλοποίηση της Β' Φάσης σημαντική είναι η βοήθεια και γενικότερα ο ρόλος του συμβούλου. Η προηγούμενη εμπειρία του συμβούλου και οι ικανότητά του είναι καθοριστική ώστε η σύμβαση που θα συναφθεί να περιγράφει λεπτομερώς το καθεστώς της σύμπραξης για να αποφευχθούν εξ αρχής προβλήματα που μπορεί να προκύψουν αργότερα. Μετά την ολοκλήρωση και της Β' Φάσης του έργου, τελειώνει και η χρηματοδότηση της προσυμβατικής διαδικασίας μέσω «ΘΗΣΕΑ» και ξεκινά η υλοποίηση του έργου μέσω συμβάσεων παραχώρησης.<sup>42</sup>

Στο παρακάτω διάγραμμα ροής απεικονίζεται η συγκεκριμένη διαδικασία.

---

<sup>42</sup> Η συγκεκριμένη παράγραφος καθώς και αποτελεί περίληψη εργασίας που εκπονήθηκε για το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, η σύνταξη της οποίας στηρίχθηκε στη λεπτομερή καθοδήγηση των αρμόδιων στελεχών της Διεύθυνσης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.

Διάγραμμα 5.1: Διαδικασία ένταξης έργου ΣΔΙΤ στο «ΘΗΣΕΑ»



## Περιεχόμενο των φάσεων

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται το περιεχόμενο της Α' και Β' φάσης αντίστοιχα που αφορούν την προετοιμασία και τον σχεδιασμό του έργου.

<p><b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ</b></p> <p><b>Α΄ ΦΑΣΗΣ -</b></p> <p><b>ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ</b></p>	<p><b>Α) Εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και Σεναρίων Βιωσιμότητας, που να περιλαμβάνουν:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσδιορισμό του φυσικού αντικειμένου ή/ και των ακινήτων που θα διατεθούν για την επένδυση και έλεγχοι ιδιοκτησιακού καθεστώτος</li> <li>• Συνοπτική περιγραφή προτεινόμενου έργου και δημιουργία φακέλου με ιδιοκτησιακά, πολεοδομικά, νομικά, τεχνικά και οικονομικά στοιχεία, κτηματολόγια, αποφάσεις διοικητικών οργάνων και αρχών διοίκησης, προκαταρκτικές ή τελικές μελέτες, τυχόν διαγωνισμούς, κλπ. Οι τεχνικές μελέτες δεν αποτελούν υποχρέωση του αναδόχου.</li> <li>• Συγκέντρωση βασικών τεχνικών χαρακτηριστικών και νομικών και οικονομικών στοιχείων των ακινήτων, καταγραφή πιθανών προβλημάτων αξιοποίησης, υπολογισμός λογιστικής, αντικειμενικής και εμπορικής αξίας των. Στην περίπτωση ακινήτων, στρατηγικό σχέδιο αξιοποίησης των ακινήτων</li> <li>• Ανάλυση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, Ανάλυση ανάπτυξης γης, Κανονισμοί, Δομές ευρύτερης περιοχής, Εντοπισμός και ιεράρχηση των ακινήτων με υποστήριξη μέσω κριτηρίων σημαντικότητας και έρευνας αγοράς.</li> <li>• Περιγραφή πλουτοπαραγωγικών πόρων και συγκέντρωση των απαραίτητων στοιχείων που επιτρέπουν την αξιοποίηση των μέσω ΣΔΙΤ και την απρόσκοπτη εκμετάλλευσή τους.</li> <li>• Προσδιορισμό ειδικών αδειοδοτήσεων όπως π.χ. αδειών χωροθετήσεων, περιβαλλοντικών εγκρίσεων, προαπαιτούμενων διαδικασιών και έλεγχο για την ολοκλήρωσή τους. Η έκδοση των σχετικών αδειών δεν αποτελεί υποχρέωση του αναδόχου.</li> <li>• Εξέταση του βαθμού ωριμότητας του έργου. Εκτίμηση του επιπέδου μελετών και αδειοδοτήσεων που μπορεί να αναλάβει η ΣΔΙΤ</li> <li>• Διερεύνηση- εκτίμηση της κοινωνικής αποδοχής του έργου (ενδείκνυται απλή έρευνα αγοράς).</li> <li>• Εκτίμηση Χρονοδιαγράμματος Ολοκλήρωσης της έναρξης λειτουργίας της ΣΔΙΤ.</li> <li>• Χρηματοοικονομικά σενάρια και προσδιορισμό χρηματοοικονομικού μοντέλου, στο οποίο θα προσδιορίζονται τα αναμενόμενα έσοδα του έργου σε συνδυασμό με αρχική προσέγγιση κόστους-προϋπολογισμού κατασκευής και εκμετάλλευσής. Εκπόνηση επί</li> </ul>	<p><b>Β) Προετοιμασία των Διαδικασιών Εγκρίσεων αλλά και της επιτυχούς προσέλκυσης επενδυτών, που να περιλαμβάνουν:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εντοπισμό και προγραμματισμό σχεδίου επίλυσης κρίσιμων σημείων στις διαδικασίες εγκρίσεων</li> <li>• Διερεύνηση – Εκτίμηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος (ενδείκνυται μέτρα δημοσιότητας όπως ημερίδες, με προετοιμασμένο αρχικό φάκελο, ο οποίος θα εμπεριέχει τα βασικά πληροφοριακά στοιχεία για το έργο και πιθανή απλή έρευνα αγοράς)</li> <li>• Διαμόρφωση τελικών επιχειρηματικών σχεδίων-σεναρίων και στοιχείων βιωσιμότητας.</li> </ul>
--	--	---



	<p>μέρους επιχειρηματικών σχεδίων επιλεχθέντων ακίνητων.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενδεικτική μελέτη βιωσιμότητας και ενδείξεων χρηματοδότησης του έργου</li> <li>• S.W.O.T. ανάλυση και ανάλυση κόστους οφέλους</li> <li>• Πρώτη εκτίμηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος.</li> <li>• Διαμόρφωση εναλλακτικών επιχειρηματικών σεναρίων και στοιχείων βιωσιμότητας. Χρηματοοικονομικά σενάρια και προσδιορισμό χρηματοοικονομικού μοντέλου, στο οποίο θα προσδιορίζονται τα αναμενόμενα έσοδα του έργου σε συνδυασμό με αρχική προσέγγιση κόστους-προϋπολογισμού κατασκευής και εκμετάλλευσης. Άντληση κεφαλαίων.</li> </ul>	
<p><b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ Β' ΦΑΣΗΣ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μελέτη του νομικού πλαισίου του Φορέα και επιλογή της κατάλληλης μεθόδου ΣΔΙΤ-διαγωνιστικής Διαδικασίας</li> <li>• Κατάρτιση Τευχών Προκήρυξης τα οποία θα βασιστούν στο νομικό πλαίσιο και θα καθορίσουν τις συνθήκες της διαγωνιστικής διαδικασίας για την κήρυξη Αναδόχου, ακολουθώντας το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο που θα ακολουθήσει η υλοποίηση της Β' Φάσης</li> <li>• Συμβουλευτική, υποστήριξη στην αξιολόγηση των προσφορών των υποψηφίων αναδόχων, πέραν των οικονομικοτεχνικών και σε νομικά θέματα.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συμβουλευτική υποστήριξη, σε οικονομικά και νομικά θέματα, στη διαδικασία διαπραγματεύσεων με τους υποψηφίους αναδόχους και υποστήριξη της όλης διαδικασίας ώστε να επιταχυνθεί και να ξεκινήσει η διαδικασία παραχώρησης</li> <li>• Υποστήριξη στην κατάρτιση σύμβασης και στον έλεγχο της νομιμότητας, με κατάθεση εναλλακτικών σχεδίων και σχετικές γνωμοδοτήσεις επ' αυτών.<sup>43</sup></li> </ul>

## 5.2 Υποστηρικτικές και ρυθμιστικές διαδικασίες

Οι Υποστηρικτικές διαδικασίες και δομές αφορούν: Τις απαραίτητες ενέργειες και μηχανισμούς για την απρόσκοπτη συνεργασία και επικοινωνία των ενδιαφερομένων μερών για την ομαλή υλοποίηση του έργου.

Οι Ρυθμιστικές διαδικασίες και δομές αφορούν: Την ενσωμάτωση ενεργειών και δράσεων αλλά και ευέλικτων δομών για την ομαλή λειτουργία του συστήματος και τις απαραίτητες αναπροσαρμογές του, όπως και του θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου, για την επιτυχή τήρηση του συμφωνηθέντος πλαισίου κανόνων. Οι ανωτέρω διαδικασίες συνοδεύονται από παράγοντες κλειδιά (key factors), οι οποίοι εφαρμόζονται σε κάθε στάδιο υλοποίησης του κύκλου ζωής του έργου, από την αρχική προετοιμασία και λήψη της απόφασης υλοποίησης, που αποτελεί αντικείμενο του παρόντος έργου έως την τελική ολοκλήρωση του κύκλου του.<sup>44</sup>

## 5.3 Ο Προγραμματισμός ενός έργου ΣΔΙΤ

Όταν αποφασίζετε η Διερεύνηση της Υλοποίησης του Έργου μέσω ΣΔΙΤ, ακολουθούνται τα παρακάτω στάδια: Απόφαση επί της αρχής για την Προετοιμασία για την Διερεύνηση των δυνατοτήτων υλοποίησης του έργου μέσω ΣΔΙΤ (Φάση 0) .

- a. Για την απόφαση επί της αρχής απαιτείται η απόφαση σε πολιτικό επίπεδο και στο ανώτερο συλλογικό όργανο (πρώτη βασική απόφαση). Η απόφαση αναφέρεται στον προσδιορισμό του προβλήματος και στην διερεύνηση υλοποίησης του έργου μέσω ΣΔΙΤ, προβλέποντας ενδιάμεσες αποφάσεις με την υλοποίηση κάθε σταδίου του έργου, εφ' όσον κριθεί ότι προκύπτουν ενδείξεις επιτυχούς υλοποίησης του έργου με ιδιωτική χρηματοδότηση.
- b. Στο στάδιο αυτό απαιτείται εισήγηση από το αρμόδιο τμήμα του Δήμου στο Δημοτικό Συμβούλιο για έκδοση απόφασης διερεύνησης και σύσταση Ομάδας Επεξεργασίας Έργου (ΟΕΕ) με συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών.
- c. Στη φάση εμπλέκονται οι Δημοτικές Αρχές και οι παρατάξεις μειοψηφίας, οι υπηρεσίες του Δήμου και κοινωνικοί φορείς.
- d. Παραδοτέο της ενέργειας αυτής είναι οι αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου και των αρμοδίων οργάνων.
- e. Σημαντική Δομή αποτελεί η ομάδα επεξεργασίας έργου (ΟΕΕ) στην οποία απαιτείται η συνεργασία αρμόδιου πολιτικού προσώπου π.χ. (μέλους του ΔΣ του Δήμου ή Αντιδημάρχου), με υπηρεσιακά στελέχη και ανάλογα το επίπεδο τεχνογνωσίας, ειδικό σύμβουλο με εμπειρία σε θέματα στα οποία εντοπίζονται ελλείψεις τεχνογνωσίας από τις αρχές.

<sup>44</sup>«Οδηγός Εφαρμογής για το Σχεδιασμό Έργων Ύδρευσης μέσω ΣΔΙΤ».

Η ΟΕΕ συνιστάται να διατηρηθεί καθ' όλη την διάρκεια υλοποίησης των τριών πρώτων φάσεων του έργου, σε συνεργασία με τους κατά φάση επιλεγέντες ειδικούς συμβούλους- εταιρείες, για την καλύτερη συνέχεια στην αντίληψη του έργου αλλά και την υποστήριξη της επικοινωνίας με τους ενδιαφερόμενους φορείς

- f. Η χρονική διάρκεια ολοκλήρωσης αυτής της ενέργειας εκτιμάται π.χ. 15-30 ημέρες.
- g. Συνιστάται από την Φάση Α, οι Δήμοι έστω και με ίδιους πόρους, να εκπονήσουν ή να διαθέτουν έστω Προκαταρτικές μελέτες σε τεχνικό επίπεδο ή αυτές να έχουν ολοκληρωθεί, στο στάδιο των προκαταρτικών μελετών ή ακόμη καλύτερα προμελετών, πριν την λήξη της Α' Φάσης ή έστω την έναρξη της Β' Φάσης αυτού.  
Η ενέργεια αυτή προτείνεται λόγω του εξειδικευμένου των έργων και εκτιμάται ότι θα υποστηρίξει και τον καλύτερο σχεδιασμό αλλά και την τελική διαπραγμάτευση.<sup>45</sup>

#### 5.4 Παραδοτέα του Αναδόχου

Τα παραδοτέα του έργου σχετίζονται άλλοτε με τον έλεγχο του απολογισμού του έργου και άλλοτε με το έργο και την ωριμότητα προετοιμασίας του και ορίζονται σαφώς στα παραδοτέα της σύμβασης. Ποιο συγκεκριμένα:

Κατά τη διάρκεια της συνολικής υλοποίησης του έργου.

- Συμβουλευτικές - υποστηρικτικές υπηρεσίες σχετικά με την προσυμβατική διαδικασία ΣΔΙΤ.
- ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ στις οποίες αναφέρονται όλες οι ενέργειες του αναδόχου για την υλοποίηση του Έργου.

Για την Υλοποίηση της Α φάσης:

- Επιχειρηματικά Προσχέδια, Τελικό Επιχειρησιακό Σχέδιο & Σενάρια Βιωσιμότητας
- Πλάνο Marketing (με αναφορές στα στοιχεία της αρχικής έρευνας για την προσέλκυση επενδυτών και τη δημοσιότητα καθώς και με πληροφοριακό υλικό για το υπό μελέτη έργο που θα ενδιαφέρει τους υποψήφιους επενδυτές)

Για την Υλοποίηση της Β φάσης

- Τεύχη Προκήρυξης
- Σχέδιο Σύμβασης

---

<sup>45</sup>«Οδηγός Εφαρμογής για το Σχεδιασμό Έργων Παραγωγής, Διαχείρισης και Εξοικονόμησης Ενέργειας των Δήμων μέσω ΣΔΙΤ».

## **5.5 Οι υποχρεώσεις του Αναδόχου**

### **5.5.1 Ποιοτική εκτέλεση του έργου**

Λόγω του σύνθετου και καινοτόμου χαρακτήρα των υπό εξέταση έργων ΣΔΙΤ, και για τη διασφάλιση της επιτυχούς υλοποίησης του εγχειρήματος, ο Ανάδοχος οφείλει να συμπεριλάβει στο έργο του πέρα από όσα αναφέρονται ως περιεχόμενα των φάσεων Α και Β, και κάθε άλλο ποιοτικό –καινοτόμο στοιχείο που θα μπορούσε να συμβάλλει στην επιτυχή προσέλευση επενδυτών.

Την ευθύνη για την οργάνωση και τη σωστή εκτέλεση του έργου έχει ο Δήμος. Κατά συνέπεια, το έργο του Συμβούλου θα πρέπει να παρακολουθείται καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασής του από Επιτροπή Παρακολούθησης του έργου από την οποία ο Ανάδοχος θα καθοδηγείται και θα λαμβάνει οδηγίες. Με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, θα πρέπει να συγκροτηθεί και Επιτροπή Αξιολόγησης και Παραλαβής των υποβαλλομένων παραδοτέων από το Σύμβουλο.

### **5.5.2 Πιθανές ενέργειες δημοσιότητας και πηγές πληροφόρησης**

Για την αποτελεσματικότερη πληροφόρηση και ενημέρωση υποψηφίων επενδυτών, ο Ανάδοχος, στο πλαίσιο του έργου του θα πρέπει να εκπονήσει:

1. Έρευνες αγοράς.
2. Ενημερωτικές Ημερίδες .
3. Επικοινωνία με ομάδες δυνητικών επενδυτών σε τοπικό ή κεντρικό επίπεδο ή ειδικές ομάδες επενδυτών π.χ. Έλληνες Εξωτερικού και ειδικά προερχόμενοι από τις συγκεκριμένες περιοχές.
4. Συνεργασία και ενημέρωση με ειδικές δομές προσέλευσης επενδυτών όπως ΕΛΚΕ, ΟΠΕ, ΕΒ Επιμελητήρια.
5. Πληροφοριακό υλικό για τη διαρκή ενημέρωση του ειδικού site ΣΔΙΤ-ΟΤΑ του ΥΠΕΣΣΔΑ στα Ελληνικά και Αγγλικά.

Τέλος, ο ανάδοχος θα πρέπει να υποστηρίζει το Δήμο και να συμμετέχει ενεργά στο επικοινωνιακό του πρόγραμμα για το έργο ΣΔΙΤ που θα υλοποιήσει. Επίσης θα πρέπει να συμμετέχει και σε άλλα επικοινωνιακά προγράμματα του Υπουργείου, σε σχέση με το κυρίως έργο.

## **5.6 Υποχρεώσεις του Δήμου**

### **5.6.1 Παρακολούθηση του έργου της προσυμβατικής διαδικασίας**

Την ευθύνη για την οργάνωση και τη σωστή εκτέλεση του έργου έχει ο Δήμος. Κατά συνέπεια, το έργο του Συμβούλου θα πρέπει να παρακολουθείται, καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασής του, από Επιτροπή Παρακολούθησης του έργου και τον Υπεύθυνο Έργου του Δήμου, από τους οποίους ο Ανάδοχος θα καθοδηγείται και θα λαμβάνει οδηγίες. Ο Δήμος με άμεσες αποφάσεις του (ενδεικτικά εντός 10 ημερών) θα πρέπει να ορίσει τις Επιτροπές και τον Υπεύθυνο Έργου που θα διασφαλίσουν την αποτελεσματική παρακολούθηση του Αναδόχου. Σε περίπτωση αιτιολογημένης αδυναμίας για τη συγκρότηση Επιτροπών, ή εάν από τη φύση του έργου απαιτούνται υπάλληλοι ορισμένης

ειδικότητας, που ο Δήμος δεν διαθέτει, μπορεί να απευθύνεται στη Γ.Γ. Περιφέρειας.

### 5.6.2 Ορισμός Υπευθύνου Έργου – Αρμόδιου Επικοινωνίας

Ο Δήμος είναι υποχρεωμένος να ορίσει μόνιμο στέλεχος του, ως Υπεύθυνο Έργου, για την επικοινωνία με το Υπουργείο και την Ομάδα ΣΔΙΤ που έχει συσταθεί σε αυτό. Ο ορισθείς θα αποτελεί και το σημείο επαφής μεταξύ του Δήμου και του Υπουργείου σε θέματα παρακολούθησης του έργου του συμβούλου προσυμβατικής διαδικασίας ΣΔΙΤ, αλλά και το πρώτο πρόσωπο επικοινωνίας υποψηφίων επενδυτών με το Δήμο. Ο Υπεύθυνος Έργου θα πρέπει να διαθέτει τα ειδικά χαρακτηριστικά που θα μπορούν να υποστηρίξουν την επιτυχή υλοποίηση ενός έργου ΣΔΙΤ (ενδεικτικά: σφαιρική αντίληψη για το οικονομικό περιβάλλον του έργου, εμπειρία στη δημόσια διοίκηση αλλά και γνώση της ιδιωτικής αγοράς, εμπειρία στη διαχείριση σύνθετων έργων με στοιχεία καινοτομίας, αποδοχή στην τοπική κοινωνία, κλπ).

### 5.6.3 Τήρηση ενημερωμένου αρχείου του έργου

Ο Δήμος είναι υποχρεωμένος να τηρεί πλήρες αρχείο, έντυπο και ηλεκτρονικό, με το σύνολο των στοιχείων που αφορούν στο έργο:

1. Στοιχεία/ έγγραφα εξέλιξης του έργου.
2. Στοιχεία /έγγραφα σχετικά με το φυσικό αντικείμενο του έργου, συμπεριλαμβανομένων και τεχνικών στοιχείων του έργου.
3. Στοιχεία/ έγγραφα σχετικά με το οικονομικό αντικείμενο του έργου.

### 5.6.4 Ενημέρωση του Υπουργείου

Ο Δήμος θα πρέπει να κοινοποιεί προς το Υπουργείο (ειδική ομάδα ΣΔΙΤ), κάθε σχετικό έγγραφο, που αφορά στην εξέλιξη του χρηματοδοτούμενου έργου ήτοι:

1. Τεύχη προκήρυξης.
2. Πρακτικά αξιολόγησης των προσφορών των υποψηφίων αναδόχων και απόφαση κατακύρωσης του έργου.
3. Σύμβαση.
4. Πρακτικά Επιτροπής Αξιολόγησης και Παραλαβής του έργου συμβούλου προσυμβατικής διαδικασίας.
5. Παραδοτέα του Αναδόχου.
6. Περίληψη βασικών συμπερασμάτων της μελέτης και επιτελική σύνοψη.
7. Σύντομο πληροφοριακό φάκελο για το υπό εξέταση έργο ΣΔΙΤ.
8. Δημοσιεύσεις που αφορούν στο υπό εξέταση έργο ΣΔΙΤ.
9. Εκ νέου συμπληρωμένο και επικαιροποιημένο πλήρως το τεχνικό δελτίο έργου.<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Τα έγγραφα αυτά θα υποβάλλονται τόσο σε έντυπη όσο και σε ηλεκτρονική μορφή.

### 5.6.5 Τήρηση των κανόνων δημοσιότητας του έργου που προβλέπονται από το Πρόγραμμα «Θησέας»

Ο Δήμος, κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου, είναι υποχρεωμένος να τηρεί όλες τις υποχρεώσεις δημοσιότητας του Προγράμματος «Θησέας» καθώς και να περιλαμβάνει σε οποιοδήποτε έγγραφο, δημοσίευση, πινακίδα, ανακοίνωση, κλπ, που αφορούν στο έργο, ειδική αναφορά στο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και στο αναπτυξιακό Πρόγραμμα «Θησέας», ως φορείς χρηματοδότησης του έργου.

### 5.7 Το θεσμικό και νομικό πλαίσιο του έργου

Για έργα επιλογής Συμβούλου Προσυμβατικής Διαδικασίας έργων Σ.Δ.Ι.Τ. με προϋπολογισμό κάτω των 211.000 χωρίς Φ.Π.Α., ακολουθούνται:

Α φάση:

1. ο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας (Ν. 3463/2006)
2. το ΠΔ 60/2007 (προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της Κοινοτικής Οδηγίας 18/2004)
3. αναλογικά ο Ενιαίος Κανονισμός Προμηθειών των ΟΤΑ (ΕΚΠΟΤΑ) σε συνδυασμό με το 2286/95 και τις μετέπειτα τροποποιήσεις του
4. το άρθρο 83 του Ν 2362/95

Η σύμβαση αφορά στη λήψη υπηρεσιών επιστημονικού συμβούλου όπως και συμβούλου διοίκησης επιχειρήσεων και συναφών υπηρεσιών CPC 865,866 (Παρ 2, Άρθρο 6, ΠΔ 60/2007).

Β φάση:

Η Β φάση του έργου μπορεί να υπαχθεί είτε στον Ν.3389 είτε να ακολουθήσει το προαναφερθέν θεσμικό πλαίσιο για την Α φάση, ακολουθώντας τις συστάσεις του Υπουργείου ή τις επιλογές του Δήμου. Η επιλογή Συμβούλου Προσυμβατικής Διαδικασίας έργων Σ.Δ.Ι.Τ. με προϋπολογισμό άνω των 211.000 € Φ.Π.Α., εφαρμόζονται υποχρεωτικά οι διατάξεις:

- ο του ΠΔ 60/2007 (προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της Κοινοτικής Οδηγίας 18/2004)
- ο με υποχρέωση έγκρισης του τεύχους προκήρυξης και των δημοσιεύσεων και από τη ΜΟΠΑΔΙΣ (Ε10543/31.03.97 Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας).

Τέλος, τα έργα ΣΔΙΤ, που θα προκύψουν ως βιώσιμα μετά το τέλος της προσυμβατικής διαδικασίας, θα μπορούν να υπαχθούν είτε στον Ν. 3389 είτε να υλοποιηθούν με συμβάσεις παραχώρησης.

### 5.8 Η χρηματοδότηση του έργου

Η χρηματοδότηση των έργων, εμπίπτει στο άρθρο 10 του Ν.3274/2004 και καταβάλλεται σε δύο φάσεις. Η χρηματοδότηση της Α' Φάσης αφορά τη προετοιμασία Master Plan και σεναρίων βιωσιμότητας καθώς και η

προετοιμασία των διαδικασιών εγκρίσεων και επιτυχούς προσέλκυσης επενδυτών. Η χρηματοδότηση της Β' Φάσης αφορά την υλοποίηση των σταδίων Σύνταξης των τευχών δημοπράτησης. Υποστηρίζονται οι Ο.Τ.Α στη διεξαγωγή του διαγωνισμού και στη διαδικασία αξιολογήσεων, στη φάση των διαπραγματεύσεων με τους υποψήφιους αναδόχους και στην υπογραφή της σύμβασης. Ποιο συγκεκριμένα:

- Η πρώτη πληρωμή προκαταβολής ποσοστού 20% της συνολικής αμοιβής της Α Φάσης, εφ' όσον ζητηθεί από τον ανάδοχο, θα καταβληθεί στον Δήμο με την υπογραφή της σύμβασης, με την κατάθεση από τον ανάδοχο ισόποσης εγγυητικής επιστολής προκαταβολής καθώς και εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεση.
- Η δεύτερη πληρωμή ποσοστού 80% της συνολικής αμοιβής της Α φάσης θα καταβληθεί στο Δήμο μετά την οριστική παραλαβή των Παραδοτέων της Α Φάσης, σε σχέση με τις προϋποθέσεις που έχουν ήδη περιγραφεί για την οριστική παραλαβή της Α φάσης.
- Η τρίτη πληρωμή ποσοστού 100 % της συνολικής αμοιβής της Β Φάσης θα καταβληθεί στο Δήμο μετά την παραλαβή των Παραδοτέων της Β φάσης και με την επιφύλαξη των όσων ισχύουν για την υλοποίησή της.<sup>47</sup>

Σημειώνεται ότι σε περίπτωση διαφοροποίησης των ποσοστών χρηματοδότησης, στη σύμβαση μεταξύ του Δήμου και του Αναδόχου, το Υπουργείο δεν υποχρεούται να ακολουθήσει τη διαφοροποίηση αυτή στην καταβολή των επιπρόσθετων ποσών.

---

<sup>47</sup> <http://websdit.vpes.gr>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΣΥΜΠΡΑΞΗ Α' ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ ΜΕΣΩ «ΘΗΣΕΑ».



Εικόνα 1: Χάρτης Περιφέρειας Αττικής<sup>48</sup>.

### 6.1 Γενικά στοιχεία για την περιφέρεια Αττικής

Σε αυτό το σημείο της μελέτης θα ήταν χρήσιμη η παρουσίαση και εξέταση κάποιων γενικών στοιχείων που σχετίζονται με την Περιφέρεια Αττικής όπως δημογραφικά χαρακτηριστικά, η γεωγραφική θέση η Διοικητική Δομή της και το γενικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας της.

Η περιφέρεια Αττικής, που βρίσκεται στην κεντρική Ελλάδα καταλαμβάνοντας το νοτιοανατολικό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας. Έχει έκταση 3.808 χλμ<sup>2</sup> και καλύπτει το 2,9 της συνολικής έκτασης της χώρας. Έχει έδρα την Αθήνα, που αποτελεί και διοικητική πρωτεύουσα της Ελλάδας και περιλαμβάνει ουσιαστικά μόνο τον νομό Αττικής.

<sup>48</sup> <http://www.attiki.gov.gr>



### 6.1.1 Γεωγραφικά Δεδομένα

Ο νομός Αττικής αποτελεί τον πιο πυκνοκατοικημένο νομό της Ελλάδος, εφόσον σε αυτόν ανήκουν η πρωτεύουσα Αθήνα, και το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, το λιμάνι της πόλης του Πειραιά. Γεωγραφικά ο Νομός Αττικής χωρίζεται σε δύο μεγάλες υποενότητες, την περιφέρεια πρωτευούσης και το υπόλοιπο Αττικής. Η περιφέρεια πρωτευούσης περιλαμβάνει το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας (μαζί με τον Πειραιά) και οριοθετείται από τον Σαρωνικό κόλπο και τα βουνά της Πάρνηθας, του Υμηττού και της Πεντέλης, που ορίζουν το λεκανοπέδιο Αττικής. Η έκταση της περιφέρειας πρωτευούσης είναι 427 χλμ<sup>2</sup> καλύπτει το 11,2% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας Αττικής και διαρκώς αυξάνει τα τυπικά της όρια εκτός περιοχής λεκανοπεδίου.

Το υπόλοιπο Αττικής καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης της Περιφέρειας Αττικής. Ειδικότερα, έχει έκταση 3.381 χλμ<sup>2</sup> και καλύπτει το 88,8% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας. Χωρίζεται στην δυτική, βόρεια και ανατολική Αττική και το υπόλοιπο της νομαρχίας Πειραιά όπου ανήκουν από διοικητικής άποψης η Σαλαμίνα, η Αίγινα, η Ύδρα, ο Πόρος, οι Σπέτσες, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα, καθώς και η επαρχία Τροιζηνίας που βρίσκεται στην Πελοπόννησο.

### 6.1.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού της χώρας. Σύμφωνα με την επίσημη απογραφή του 2001 της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας ο πληθυσμός της Περιφέρειας ανέρχεται σε 3.761.810 κατοίκους και κάλυπτε το ένα τρίτο (36%) του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού της Αττικής άρχισε να φθίνει σταδιακά. Κατά την δεκαετία του 90 όμως και κυρίως χάρη στην μετανάστευση ανακόπηκε η πτώση. Ο σημερινός πληθυσμός ετεροδημοτών στην περιφέρεια υπολογίστηκε στις 1.142.056 και ο αριθμός αλλοδαπών στις 376.732. Πιθανότατα ο πραγματικός αριθμός των αλλοδαπών είναι μεγαλύτερος όμως, καθώς υπάρχει σημαντικό ποσοστό παράνομων μεταναστών που ίσως ήθελαν να αποφύγουν την απογραφή τους. Η Αττική είναι μία από τις τέσσερις περιφέρειες της χώρας στις οποίες σημειώνεται φυσική αύξηση του πληθυσμού, με αυξανόμενο μάλιστα ρυθμό από το 1999. Μεταξύ των απογραφών 1991 και 2001 ο πληθυσμός της αυξήθηκε 6,8%, αύξηση σχεδόν ίση με του συνόλου της χώρας (6,9%).<sup>49</sup>

<sup>49</sup> <http://el.wikipedia.org/wiki>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ					ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ			
	1971	1981	1991	1998	2001	1971-81	1981-91	1991-98	1998-01
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	2.797.836	3.369.443	3.523.407	3.450.890	3.761.810	20,43%	4,57%	-2,06%	6,8%
ΧΩΡΑ	8.768.372	9.739.589	10.259.900	10.510.965	10.934.097	11,08%	5,34%	2,45%	6,9%
ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	31,9%	34,6%	34,3%	32,8%	34,4%				

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

### 6.1.3 Διοικητική Διάρθρωση και Τοπογραφική Διάρθρωση

Ο Νομός Αττικής διασπάται σε τέσσερις νομαρχίες που προστίθενται αυτόνομα στον αριθμό των λοιπών νομών της Ελλάδος, τη Νομαρχία Αθηνών, τη Νομαρχία Πειραιώς, τη Νομαρχία Ανατολικής Αττικής και τη Νομαρχία Δυτικής Αττικής. Στη Νομαρχία Αθηνών εντοπίζεται το αστικό κομμάτι της πρωτεύουσας μαζί με τα προάστιά της σε ύψος πιο ήπιας δόμησης, συγκεντρώνοντας αρκετά υψηλές αξίες σε σύγκριση με το κέντρο, σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.

Στη Νομαρχία Πειραιώς εντοπίζεται η ναυτιλιακή πόλη του Πειραιά, μαζί με τις χερσαίες εργατοπόλεις και προάστιά του αλλά και τις νήσους του Αργοσαρωνικού Κόλπου που δε θα μπορούσαν να απουσιάζουν από ένα τόσο σημαντικό λιμένα της Ελλάδος. Η Νομαρχία Ανατολικής Αττικής καταλαμβάνει το βορειοανατολικό και το νοτιοανατολικό χερσαίο άκρο του Νομού, όπισθεν των ορέων που τη χωρίζουν από το "κλεινόν άστυ". Στη Νομαρχία Δυτικής Αττικής εντοπίζεται το σύγχρονο δυτικό άκρο του νομού, από τα δυτικά όρη του άστεως και περίπου έως τον Ισθμό της Κορίνθου που τη χωρίζουν από την Πελοπόννησο.

Η Αττική, για τις ανάγκες αναλυτικής ή συγκεντρωτικής μελέτης της χωρίζεται άτυπα σε επτά ζώνες, λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία γεωγραφικής, κοινωνικοοικονομικής και ιστορικής φύσεως.<sup>50</sup> Στη ζώνη Α' εντάσσεται η Πόλη των Αθηνών, στη Β' η Βορειοανατολική Αττική, στη ζώνη Γ' βρίσκουμε τη Νοτιοανατολική Αττική και στη ζώνη Δ' τη Δυτική Αττική. Στη ζώνη Ε' εντοπίζεται η Πόλη του Πειραιώς και στη ΣΤ' οι Νήσοι του Αργοσαρωνικού. Τέλος στη ζώνη Ζ' εντάσσονται τα Μεσόγεια με τη Λαυρεωτική.

<sup>50</sup> <http://el.wikipedia.org/wiki/Αττική>

## Διοικητική διάρθρωση της περιφέρειας

Στο νομό Αττικής λειτουργούν 91 Δήμοι και 31 Κοινότητες. Το Πρόγραμμα «Ι. Καποδίστριας για τις συνενώσεις ΟΤΑ εφαρμόσθηκε εδώ μόνο σε ορισμένους νησιωτικούς ή «παραλιακούς» δήμους της νομαρχίας (σήμερα: νομαρχιακού διαμερίσματος) Πειραιώς και συγκεκριμένα στους δήμους Αίγινας, Αμπελακίων, Κυθήρων, Μεθάνων, Σαλαμίνας και Τροιζήνος. Οι μεγαλύτεροι σε πληθυσμό δήμοι είναι οι δήμοι Αθηναίων (745.514 κάτοικοι), Πειραιώς (175697 κάτοικοι) , Καλλιθέας (109609 κάτοικοι). Στα πλαίσια του νέου σχεδίου «Καλλικράτης» που θα εφαρμοστεί έως τα τέλη Μαρτίου ή τις αρχές Απριλίου, θα υπάρξει νέα συνένωση των ΟΤΑ με στόχο τη μείωση των σημερινών 1.034 δήμων σε κάτω από 400 και σε όλη τη χώρα. Στην περιφέρεια Αττικής από το σύνολο 122 Δήμων και Κοινοτήτων θα λειτουργούν πλέον 58 Δήμοι. Με τους παρακάτω πίνακες θα δούμε συγκεκριμένα τους Α' Βαθμού ΟΤΑ της Περιφέρειας Αττικής ανά Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και πληθυσμιακά στοιχεία αυτών.<sup>51</sup>

Στη Νομαρχία (Νομαρχιακό Διαμέρισμα) Αθηνών, υπάρχουν 45 Δήμοι και 3 κοινότητες και έχει συνολικό πληθυσμό 2.577.609.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2 ΔΗΜΟΙ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ Ν. ΑΘΗΝΩΝ					
ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	30562	ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	75904	Ν.ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ	10112
ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	56836	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	45926	Ν.ΨΥΧΙΚΟ	10848
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	65173	ΙΛΙΟΥ (Τα.Ν.ΛΙΟΣΙΩΝ)	80859	Π.ΦΑΛΗΡΟ	64759
ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	32957	ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	26419	ΠΑΠΑΓΟΥ	13207
ΑΘΗΝΑΙΩΝ	745514	ΚΑΛΛΙΘΕΑ	109609	ΠΑΡΝΗΘΑ	4829
ΑΙΓΑΛΕΩ	74046	ΚΑΜΑΤΕΡΟ	22234	ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	137918
ΑΛΙΜΟΥ	38047	ΚΗΦΙΣΙΑ	43929	ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ	48327
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ	69470	ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ	8116	ΠΕΥΚΗ	19887
ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	33158	ΜΕΛΙΣΣΙΑ	19526	ΤΑΥΡΟΥ	14963
ΒΡΙΛΛΗΣΙΩΝ	25582	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ	26448	ΥΜΗΤΤΟΥ	11139
ΓΑΛΑΤΣΙΟΥ	58042	ΜΟΣΧΑΤΟ	23153	ΦΙΛΟΘΕΗ	7310

<sup>51</sup> τα στοιχεία είναι από της 5/10/2007

ΓΛΥΦΑΔΑΣ	80409	Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	15439	ΧΑΪΔΑΡΙ	46276
ΔΑΦΝΗΣ	23674	Ν.ΙΩΝΙΑ	66017	ΧΑΛΛΑΝΔΡΙ	71684
ΕΚΑΛΗΣ	5190	Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ	6156	ΧΟΛΑΡΓΟ	32166
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	16740	Ν.ΣΜΥΡΝΗ	73986	ΨΥΧΙΚΟ	10901
ΖΩΓΡΑΦΟΥ	76115	Ν.ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ	24112		

Από τους παραπάνω Δήμους και Κοινότητες (48 σε σύνολο), οι 42 έχουν πληθυσμό μεγαλύτερο από 10.000.

Στη νομαρχία (Νομαρχιακό Διαμέρισμα) Πειραιώς, υπάρχουν 16 Δήμοι και 2 κοινότητες και έχει συνολικό πληθυσμό 524.358.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3 ΔΗΜΟΙ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ Ν. ΠΕΙΡΑΙΩΣ			
ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	15060	ΜΕΘΑΝΩΝ	2057
ΑΓΚΙΣΤΡΙ	920	ΝΙΚΑΙΑ	93086
ΑΙΓΙΝΑ	13552	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	175697
ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ	7060	ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	25720
ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΩΝ	44	ΠΟΡΟΣ	4348
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ	12944	ΣΑΛΑΜΙΝΑ	30962
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	76102	ΣΠΕΤΣΕΣ	3916
ΚΟΥΥΔΑΛΛΟΣ	67456	ΤΡΟΙΖΗΝΑΣ	6507
ΚΥΘΗΡΑ	3354	ΥΔΡΑ	2719

Στη Νομαρχία ( Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ) Ανατολικής Αττικής υπάρχουν 27 Δήμοι και 18 Κοινότητες και έχει πληθυσμό 296.263.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4 ΔΗΜΟΙ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ Ν.ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ			
ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	687	ΚΡΥΟΝΕΡΙ	2721
ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	9451	ΚΡΩΠΙΑΣ	25325
ΑΝΑΒΥΣΣΟΥ	7189	ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗ	10612
κ.ΑΝΘΟΥΣΗΣ	3024	ΜΑΛΑΚΑΣΑ	1788
ΑΝΟΙΞΗ	5397	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ	8882
ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ(ΛΟΥΤΣΑ)	17391	ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΣ	15608
ΑΥΛΩΝΑ	5184	κ.ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ ΩΡΩΠΟΥ	3894
κ. ΑΦΙΔΝΩΝ	2543	ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ	14809
ΑΧΑΡΝΩΝ	75341	ΠΑΙΑΝΙΑ	13013
ΒΑΡΗΣ	10998	κ.ΠΑΛΑΙΑ ΦΩΚΑΙΑ	3123
κ. ΒΑΡΝΑΒΑ	1722	ΠΑΛΛΗΝΗ	16679
ΒΟΥΛΑ	25532	κ.ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	2931
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	6442	κ.ΠΟΛΥΔΕΝΔΡΙ	1438
ΓΕΡΑΚΑ	13921	ΡΑΦΗΝΑ	11909
ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ	6623	ΡΟΔΟΠΟΛΗ	2090
κ. ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ	1486	ΣΑΡΩΝΙΔΑ	2102
ΔΙΟΝΥΣΟΥ	4987	ΣΚΑΛΑ ΩΡΩΠΟΥ	δεν υπάρχουν στοιχεία
ΔΡΟΣΙΑΣ	5865	ΣΤΑΜΑΤΑ	2475
ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ	4780	κ.ΣΥΚΑΜΙΝΟΥ	1522
ΚΑΛΑΜΟΥ	5468	ΩΡΩΠΟΣ	δεν υπάρχουν στοιχεία
ΚΑΛΥΒΙΩΝ ΘΟΡΙΚΟΥ	12202		
ΚΑΠΑΝΔΡΙΤΙ	2937		
ΚΕΡΑΤΕΑ	13246		
ΚΟΥΒΑΡΙΑ	1704		

Στην Νομαρχία ( Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ) Δυτικής Αττικής υπάρχουν 10 Δήμοι και 2 κοινότητες και έχει συνολικό πληθυσμό 125.177.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.5 ΗΜΟΙ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ Ν. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	
ΔΗΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ	26423
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	27741
ΒΙΛΙΩΝ	3215
ΕΛΕΥΣΙΝΑ	25863
ΕΡΥΘΡΕΣ	3326
ΖΕΦΥΡΙΟΥ	8860
ΜΑΓΟΥΛΑΣ	4005
ΜΑΝΔΡΑ	12792
ΜΕΓΑΡΑ	28195
Ν.ΠΕΡΑΜΟΣ	7480
ΟΙΝΟΗ	765
ΦΥΛΗ	2947

## 6.2 Θεσμικό Πλαίσιο Οργάνωσης και Λειτουργίας

Η Περιφέρεια Αττικής βάση νόμου, αποτελεί μία αυτοτελή ενιαία Διοικητική Μονάδα αποκέντρωσης της Κρατικής Διοίκησης με αρμοδιότητες σχεδιασμού, προγραμματισμού, συντονισμού και εφαρμογής των πολιτικών για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της γεωγραφικής της περιοχής. Ως ιδρυτικός νόμος της Περιφέρειας θεωρείται ο Ν. 1622/1986 «Τοπική Αυτοδιοίκηση - Περιφερειακή Ανάπτυξη – Δημοκρατικός Προγραμματισμός». Η λέξη Περιφέρεια, όπως χρησιμοποιείται στο συγκεκριμένο νόμο αλλά και στους επακόλουθους αυτού (Ν. 2503/1997 & 2218/1994), έχει διπλή σημασία:

- Η Περιφέρεια αποτελεί γεωγραφική μονάδα που έχει συγκεκριμένα όρια, εδαφική έκταση, πληθυσμό και έδρα.
- Η Περιφέρεια αποτελεί διοικητική μονάδα και αποτελείται από όργανα και υπηρεσίες.

Όργανα της Περιφέρειας είναι ο Γενικός Γραμματέας Περιφέρειας με τις υπ' αυτόν υπηρεσίες και το Περιφερειακό Συμβούλιο.

Αναφορά θα πρέπει να γίνει και στο νόμο 2503/1997 που αφορά τη διοίκηση, οργάνωση και στελέχωση της Περιφέρειας, καθώς και τη ρύθμιση θεμάτων για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις. Για το σκοπό της μελέτης κρίνεται χρήσιμο μόνο το πρώτο μέρος του συγκεκριμένου νόμου που

αφορά τη διοίκηση, οργάνωση και στελέχωση της Περιφέρειας. Σύμφωνα με το τμήμα αυτό του νόμου, η Περιφέρεια διαρθρώνεται ως εξής:

- Γραφείο Γενικού Γραμματέα
- Γενική Διεύθυνση Περιφέρειας
- Δικαστικό Γραφείο Νομικού Συμβουλίου του Κράτους
- Τμήμα Πολιτικού Σχεδιασμού Εκτάκτου Ανάγκης (ΠΣΕΑ)

*Γραφείο Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας*, επικουρεί το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας στην άσκηση των καθηκόντων του, μεριμνά για την επικοινωνία του Γενικού Γραμματέα με τις υπηρεσίες της Περιφέρειας, τους πολίτες και τα μέσα ενημέρωσης, ενώ επιπλέον ενημερώνει την Κεντρική Διοίκηση για ειδήσεις και δημοσιεύματα ιδιαίτερης σημασίας.

*Η Γενική Διεύθυνση της Περιφέρειας* συγκροτείται από Διευθύνσεις που έχουν τοπική αρμοδιότητα ολόκληρη την Περιφέρεια και έδρα τους την έδρα της Περιφέρειας, καθώς και Διευθύνσεις με τοπική αρμοδιότητα το Νομό/ Νομαρχία στον οποίο εδρεύουν.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> <http://www.attiki.gov.gr/nomothesia>

### 6.3 Έργα Συμπράξεις Α' ΟΤΑ και Ιδιωτών στην Περιφέρεια Αττικής

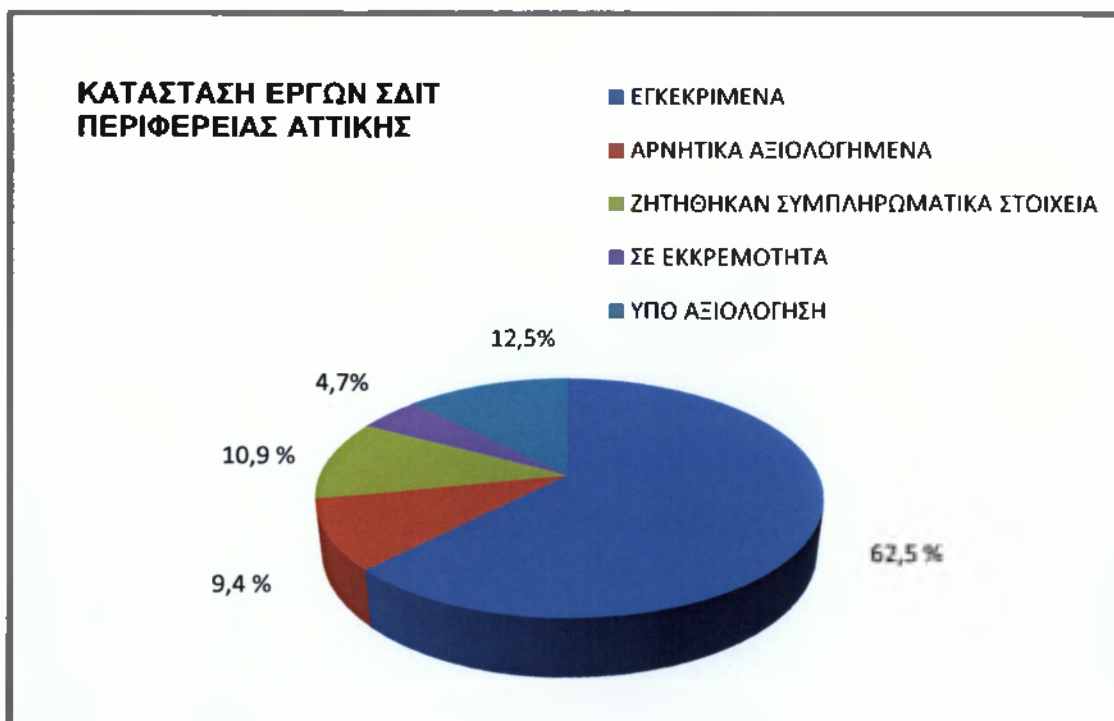
#### 6.3.1 Κατάσταση Έργων ΣΔΙΤ στην Περιφέρεια Αττικής

Για να προβούμε σε συμπεράσματα σχετικά με τα έργα ΣΔΙΤ των Α' ΟΤΑ στην Περιφέρεια Αττικής, θα μελετήσουμε και θα επεξεργαστούμε δεδομένα που σχετίζονται με το σύνολο των προτάσεων έργων ΣΔΙΤ δίνοντας βάση στην επεξεργασία των εγκεκριμένων προτάσεων έργων από το Υπουργείο Εσωτερικών της Ομάδας για τα ΣΔΙΤ. Κατά την διάρκεια της ερευνητικής προσπάθειας της παρούσας πτυχιακής ζητήθηκαν από την παραπάνω ομάδα τα αναλυτικά και πρωτογενή στοιχεία για τα έργα ΣΔΙΤ των Α' ΟΤΑ μέσω του Αναπτυξιακού Προγράμματος ΘΗΣΕΑΣ. Τελικά τα εν λόγω στοιχεία ήταν στη διάθεση μας για την περιφέρεια Αττικής τον Απρίλιο του 2010. Με βάση αυτά τα στοιχεία επιδιώχθηκε μια συστηματική παρουσίαση των ΣΔΙΤ των Δήμων της περιφέρειας

Ποιο συγκεκριμένα, με συνολικό αριθμό 64 προτάσεων έργων ΣΔΙΤ, τα εγκεκριμένα έργα ανέρχονται σε 40, ενώ 6 αξιολογήθηκαν αρνητικά, σε 7 ζητήθηκαν συμπληρωματικά στοιχεία, 3 βρίσκονται σε εκκρεμότητα και 8 βρίσκονται υπό αξιολόγηση. Από τους 44 Δήμους της περιφέρειας Αττικής με εγκεκριμένες προτάσεις έργων, οι 37 έχουν πληθυσμό πάνω από 10.000. Από αυτές 11 έχουν πληθυσμό πάνω από 50.000 και φτάνουν έως τις 85.000 με μέγιστο το Δήμο Αθηνών με πληθυσμό 745.514.

Τα στοιχεία κατάστασης των έργων αποδίδονται ποσοστιαία στο παρακάτω διάγραμμα :

Διάγραμμα 6.1: Κατάσταση Έργων ΣΔΙΤ στην Περιφέρεια Αττικής



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010



### 6.3.2 Οι τομείς των εγκεκριμένων προτάσεων ΣΔΙΤ

Στην Περιφέρεια Αττικής η πλειονότητα των εγκεκριμένων προτάσεων έργων εντοπίζεται στους τομείς των Μεταφορών (παρκινγκ) και της Ψυχαγωγίας και Πολιτισμού (Εκθεσιακοί – Συνεδριακοί και Εκπαιδευτικοί Χώροι). Η κατανομή αυτών των εγκεκριμένων έργων στους διάφορους τομείς παρουσιάζεται στο παρακάτω πίνακα και στο διάγραμμα που ακολουθεί:

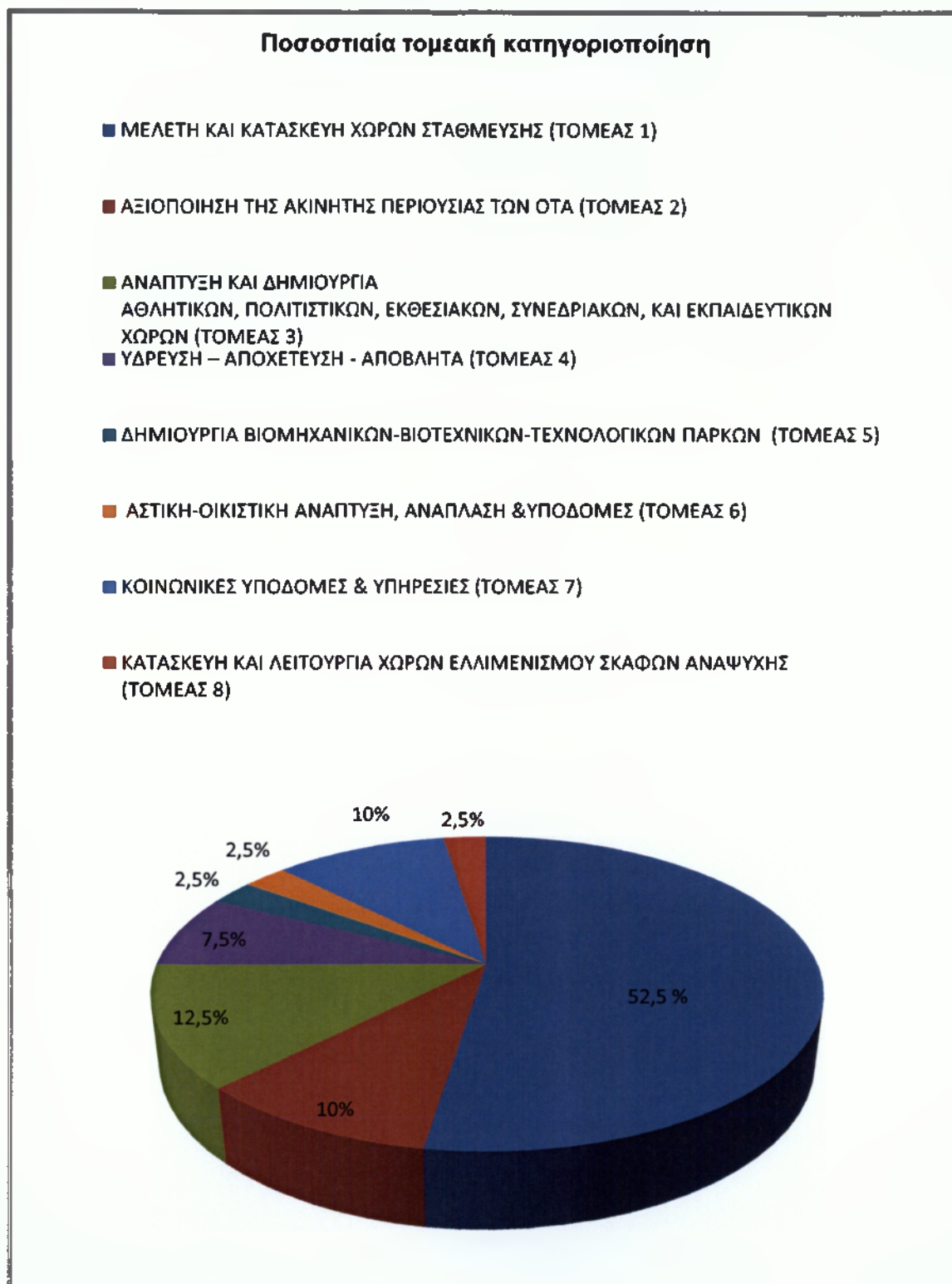
Πίνακας 6.6: Τομεακή κατανομή έργων ΣΔΙΤ Περιφέρειας Αττικής.

ΤΟΜΕΙΣ ΕΡΓΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ
1. ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	21
2. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΩΝ ΟΤΑ	4
3. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ, ΕΚΘΕΣΙΑΚΩΝ, ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΩΝ, ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ	5
4. ΥΔΡΕΥΣΗ – ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ-ΑΠΟΒΛΗΤΑ	3
5. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΩΝ-ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΑΡΚΩΝ	1
6. ΑΣΤΙΚΗ-ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΑΝΑΠΛΑΣΗ & ΥΠΟΔΟΜΕΣ	1
7. ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ & ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	4
8. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	1

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Ο αριθμός των έργων που αντιστοιχεί στον κάθε ένα από τους τομείς σε σχέση με το σύνολο των έργων σε αντίστοιχη ποσοστιαία ανάλυση παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα:

Διάγραμμα 6.2: Ποσοστιαία τομεακή κατηγοριοποίηση εγκεκριμένων προτάσεων ΣΔΙΤ



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Είναι εμφανές ότι τα έργα με ΣΔΙΤ που προωθούνται στην περιφέρεια σε ποσοστό πάνω από το 52,5% είναι έργα για παρκινγκ γεγονός που αντανακλά τόσο τις τοπικές ανάγκες επίλυσης του χώρου στάθμευσης όσο όμως και το γεγονός ότι στο χώρο της τοπικής αυτοδιοίκησης προωθούνται

σαφώς ανταποδοτικά έργα. Με την ενίσχυση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των έργων αυτών, οι "Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα" συμβάλλουν πρακτικά στην προσπάθεια ανάπτυξης της χώρας και στη βελτίωση της ποιότητας τόσο των δημόσιων έργων, όσο και των υπηρεσιών που θα προσφέρονται από τις αυτές.

### 6.3.3 Δήμοι με εγκεκριμένα έργα 2005-2008

Πίνακας 2

ΟΤΑ	ΑΡΙΘΜ ΕΡΓΩΝ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ Σ.Δ.Ι.Τ. ΣΕ EURO	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ Α' ΦΑΣΗΣ	ΠΕΡΑΣΕ ΣΤΗ Β' ΦΑΣΗ	ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΟ Ν.3389/205
Δήμος Αιγάλεω	1	1.500.000	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-
Δήμος Νέας Χαλκηδόνος	1	4.000.000	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-
Δήμος Ταύρου	2	2.347.762 18.000.000	ΟΧΙ ΟΧΙ	-	-
Δήμος Αγίας Βαρβάρας	3	28.000.000 18.000.000	-	-	-
Δήμος Γαλατσίου	1	4.500.000	ΟΧΙ		-
Δήμος Νέας Ιωνίας	1	10.000.000	ΝΑΙ	ΝΑΙ	-
Δήμος Πεύκης	1	3.700.000	-	-	-
Δήμος Αθηναίων	1	5.136.000	ΟΧΙ	-	-
Δήμος Λυκοβρύσεως	1	5.000.000	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Δήμος Ραφήνας	2	24.000.000 -	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ ΝΑΙ
Δήμος Περάματος	1	6.000.000	ΝΑΙ	-	
Δήμος Ηρακλείου	1	-	-	-	
Δήμος Γλυφάδας	1	4.000.000	ΟΧΙ	-	
Δήμος Λαυρεωτικής	1	10.000.000	ΝΑΙ	ΝΑΙ	
Δήμος Αίγινας	1	-	ΟΧΙ	-	
Δήμος Ψυχικού	1	-	ΟΧΙ	-	
Δήμος Φυλής	1	-	ΝΑΙ	-	
Δήμος Ζωγράφου	2	35.600.000 9.400.000	ΝΑΙ -	ΝΑΙ -	ΟΧΙ -
Δήμος Αμαρουσίου	6	-	2 ΟΧΙ 4 -	-	-
Δήμος Ελευσίνος	1	-	ΝΑΙ	-	-
Δήμος Πετρουπόλεως	1	-	-	-	-
Δήμος Κορυδαλλού	1	-	ΟΧΙ	-	-

Δήμος Παπάγου	1	-	-	-	-
Δήμος Αγίων Αναργύρων	1	-	ΝΑΙ	-	-
Δήμος Δροσιάς	1	90.000	ΝΑΙ	-	-
Κοινότητα Ανοιξέως	2	-	ΟΧΙ	-	-
Δήμος Σπάτων - Λούτσας	1	-	ΝΑΙ	-	-
Κοινότητα Καλάμου	1	-	ΝΑΙ	-	-
Κοινότητα Καπανδριτίου	1	-	-	-	-

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Μελετώντας των παραπάνω πίνακα βλέπουμε πως όσο η διαδικασία υλοποίησης των έργων εξελίσσεται, όλο και λιγότερα έργα ακολουθούν. Γίνεται ξεκάθαρο πως ο αριθμός των έργων έχει φθίνουσα πορεία καθώς οι διαδικασίες προχωρούν.

#### 6.3.4 Σύμβουλος προσυμβατικής διαδικασίας

Για το 85% των εγκεκριμένων έργων ο υπεύθυνος Δήμος προκήρυξε διαγωνισμό για την πρόσληψη συμβούλου για την υποστήριξη του Δήμου στην προσυμβατική διαδικασία έργων ΣΔΙΤ.

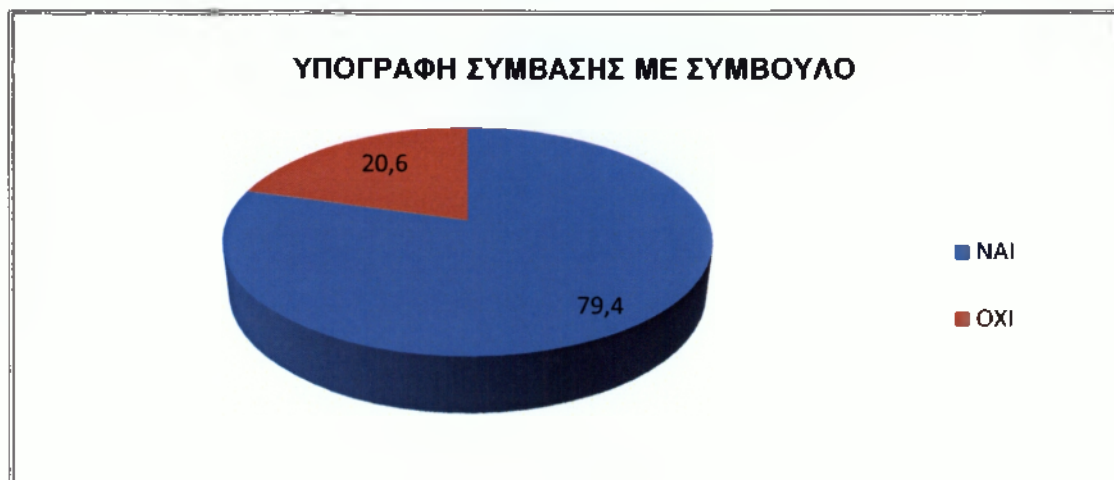
Διάγραμμα 6.3: Διενέργεια διαγωνισμού πρόσληψης Συμβούλου ως ποσοστό του συνόλου εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Από το ποσοστό των Δήμων που διενεργήσαν διαγωνισμό για την πρόσληψη συμβούλου δεν υπέγραψε όλο σύμβαση με σύμβουλο. Είναι σημαντικό ότι μόνο ένα μέρος (79,4%) υπέγραψε σύμβαση με το Σύμβουλο. Αυτό το ποσοστό παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα:

Διάγραμμα 6.4: Υπογραφή σύμβασης με σύμβουλο ως ποσοστό του συνόλου έργων για τα οποία διενεργήθηκε διαγωνισμός για σύμβουλο.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

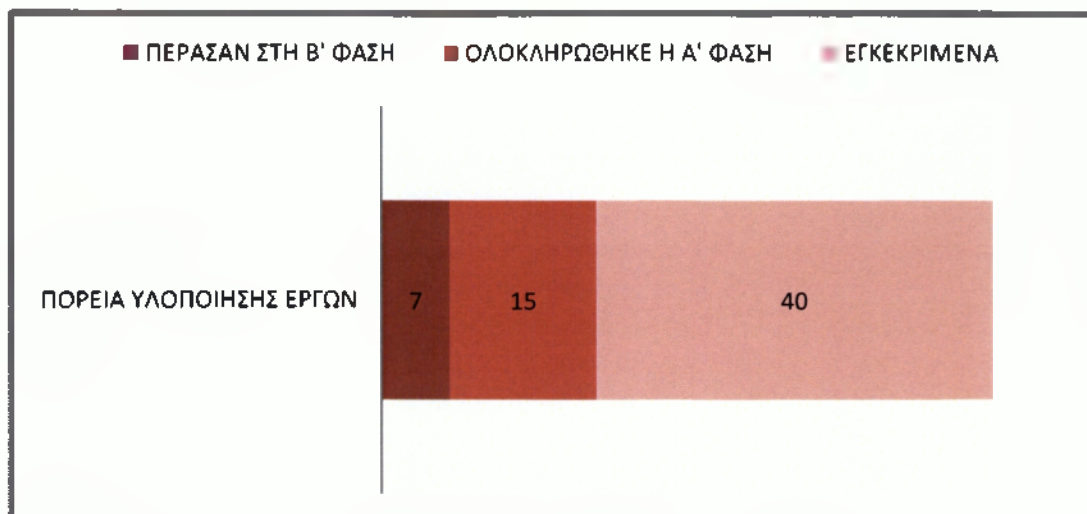
#### 6.4 Πορεία Υλοποίησης των έργων

Αφού τα έργα εγκρίθηκαν, προκύπτει το ποσό χρηματοδότησης που αφορά την Α' και Β' φάση. Η απόφαση έγκρισης του έργου αποστέλλεται στο Δήμο, ο οποίος είναι υποχρεωμένος να προκηρύξει διαγωνισμό για την πρόσληψη συμβούλου για την υποστήριξη του Δήμου στην προσυμβατική διαδικασία έργων ΣΔΙΤ. Για όσα έργα υπογραφεί σύμβαση για την πρόσληψη συμβούλου, θα ενημερωθεί το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. Μαζί με την απόφαση ανάθεσης ξεκινά η διαδικασία χρηματοδότησης της Α' Φάσης. Ολοκληρώνεται η Α' Φάσης με την εγκριτική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αφού προηγηθεί αξιολόγηση και σύμφωνη γνώμοδότηση του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. και ακολουθεί η εξόφλησή της. Εάν ολοκληρωθεί η Α' φάση ο ΟΤΑ σε συνεργασία με το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α αποφασίζει για την υλοποίηση ή μη της Β' Φάσεις μέσω «ΘΗΣΕΑ» ή για την αίτηση υπαγωγής του στο Ν.3389/2005.

Ακολουθεί διεξαγωγή διαγωνισμού για την προσέλκυση επενδυτών και ακολούθως σύναψη σύμβασης με τον ανάδοχο. Στην υλοποίηση της Β' φάσης κρίνεται απαραίτητος ο ρόλος του συμβούλου ώστε η σύμβαση που θα συναφθεί να είναι σωστή και συμφέρουσα.

Από τα στοιχεία του πίνακα (2) προκύπτει μια συνολική εικόνα για την πορεία υλοποίησης των έργων.

Διάγραμμα 6.5: Πορεία υλοποίησης εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ στην Περιφέρεια Αττικής.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Μόνο 40 εγκεκριμένα έργα προχώρησαν στην Α' Φάση. Από αυτά, σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία του Διαγράμματος 5, το 37,5 % των εγκεκριμένων έργων ολοκλήρωσε την Α' φάση και το 17,5% προχώρησε περαιτέρω περνώντας στη Β' φάση. Επίσης, ένα μόνο έργο εντάχθηκε στο Ν.3389/2005.

#### 6.4.1 Κατάθεση Παραδοτέων των Έργων για την Υλοποίηση της Α' φάσης

Τα παραδοτέα του έργου, ( Επιχειρηματικά Προσχέδια, Τελικό Επιχειρησιακό Σχέδιο & Σενάρια Βιωσιμότητας , Πλάνο Marketing) που σχετίζονται με τον έλεγχο του απολογισμού του έργου, κατετέθησαν στο 53% των εγκεκριμένων έργων.

Διάγραμμα 6.6: Κατάθεση παραδοτέων Α' φάσης, ποσοστό βάση του συνόλου των εγκεκριμένων έργων.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

## 6.4.2 Πορεία υλοποίησης έργων ανά Δήμο

Πίνακας 3: Δήμοι με έργα στα οποία ολοκληρώθηκε η Α' φάση

ΟΤΑ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Α' ΦΑΣΗΣ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΟΣΟ Α' ΦΑΣΗΣ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ Α' ΦΑΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗΣ Α' ΦΑΣΗΣ	ΠΕΡΑΣΕ ΣΕ Β' ΦΑΣΗ
Δήμος Αιγάλεω	33.000	28.050	4.714,30	16,81%	ΝΑΙ
Δήμος Νέας Χαλκηδόνος	33.000	28.050	28.050	100%	ΝΑΙ
Δήμος Νέας Ιωνίας	33.000	28.050	28.050	100%	ΝΑΙ
Δήμος Πεύκης	30.000	28.500	28.500	100%	ΝΑΙ
Δήμος Ραφήνας	39.000	39.000	39.000	100%	ΝΑΙ
Δήμος Περάματος	48.000	48.000	48.000	100%	-
Δήμος Λαυρεωτικής	111.000	99.900	99.900,05	100%	ΝΑΙ
Δήμος Φυλής	45.000	44.100	44.100	100%	-
Δήμος Ζωγράφου	81.000	68.850	68.850	100%	ΝΑΙ
Δήμος Σπάτων - Λούτσας	40.000	40.000	40.000	100%	-
Δήμος Ελευσίνος	90.000	83.500	83.500	100%	-
Δήμος Αγίων Αναργύρων	48.000	40.800	40.800	100%	-
Δήμος Δροσιάς	50.000	42.500	42.500	100%	-
Κοινότητα Καλάμου	45.000	38.250	38.250	100%	-

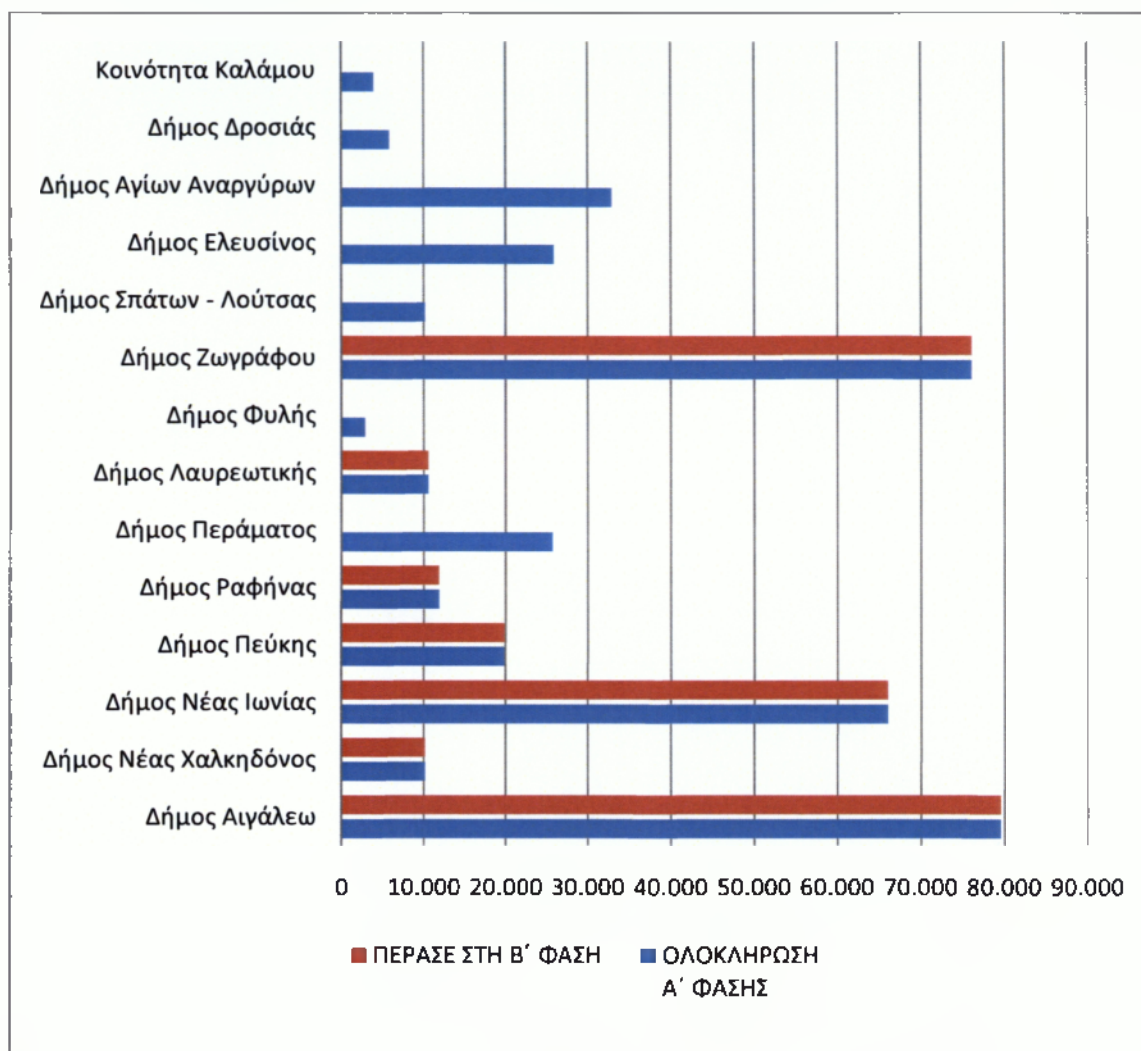
Πίνακας 4: Δήμοι με έργα που πέρασαν στη Β' Φάση

ΟΤΑ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Β' ΦΑΣΗΣ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΟΣΟ Β' ΦΑΣΗΣ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ Β' ΦΑΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗΣ Β' ΦΑΣΗΣ
Δήμος Αιγάλεω	37.000	31.450	-	0%
Δήμος Νέας Χαλκηδόνος	39.000	33.150	-	0%
Δήμος Νέας Ιωνίας	37.000	31.450	-	0%
Δήμος Πεύκης	37.000	35.150	-	0%
Δήμος Ραφήνας	39.000	39.000	-	0%
Δήμος Λαυρεωτικής	102.000	91.800	-	0%
Δήμος Ζωγράφου	68.000	57.800	37.570	65%

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Από τους πίνακες (3) και (4) παρατηρείται πως σχεδόν όλοι οι Δήμοι με την ολοκλήρωση της Α' Φάση είχαν 100% ποσοστό απορρόφησης. Τα μισά από τα 14 έργα πέρασαν σύμφωνα με τα στοιχεία στη Β' Φάση και μόνο ένα από αυτά προχώρησε και έφτασε στο 65% το ποσοστό απορρόφησης της Β' φάσης, στο οποίο διενεργήθηκε και διαγωνισμός για το κυρίως έργο.

Διάγραμμα 6.7: Πληθυσμός και πορεία υλοποίησης



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων από Ομάδα ΣΔΙΤ ΥΠΕΣ, Απρίλιος 2010

Από τους πίνακες (3),(4) και το διάγραμμα (7) βλέπουμε πως τα έργα που ολοκλήρωσαν την Α' και Β' φάση αφορούν ΟΤΑ με εύρος πληθυσμού που κυμαίνεται από 10.000 έως σχεδόν 80.000. Το μέγεθος ενός ΟΤΑ προφανώς συσχετίζεται με τον αριθμό και το είδος των έργων που θα θέλει να υλοποιήσει ικανοποιώντας αντίστοιχα μεγαλύτερο αριθμό πολιτών. Σημαντικός βέβαια είναι και ο ρόλος των Τεχνικών Υπηρεσιών και του Δήμαρχου. Βλέπουμε στη Β' Φάση, πως αν και πληθυσμιακά ο Δήμος Αιγάλεω έρχεται πρώτος, μόνο στο Δήμο Ζωγράφου καταβλήθηκαν οι πληρωμές. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως οι λόγοι που μπορούν να επηρεάσουν την πορεία υλοποίησης των έργων είναι πολυδιάστατοι και όχι πάντα αιτιολογημένοι.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ Α' ΟΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΣΔΙΤ

### ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Για την διεξαγωγή της έρευνας, έγινε διανομή ερωτηματολογίων με προσωπική επαφή καθώς και αποστολή τους σε ηλεκτρονική μορφή στους εξής Δήμους: *Νομαρχίας Αθηνών* – Πετρούπολης, Ιλίου, Καματερού, Αγίων Αναργύρων, Περιστερίου, *Νομαρχίας Πειραιώς*- Νίκαιας, Περάματος, Πειραιώς, Κορυδαλλού, Αγίου Ιωάννου Ρέντη, *Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής*- Νέας Μάκρης, Ραφήνας, Βάρης, Σπάτων, Δροσιάς, *Νομαρχία Δυτικής Αττικής*- Άνω Λιοσίων, Φυλής, Ζεφυρίου, Ελευσίνας, Μεγαρέων και Μάνδρας. Κατά την χρονική διάρκεια της έρευνας 12/4/10-4/6/10, υπήρξε το εξής πρόβλημα: Οι υπεύθυνοι των ΟΤΑ έδειξαν απροθυμία να συμπληρώσουν τα ερωτηματολόγια τα οποία αντιμετώπισαν σαν τεστ γνώσεων προφασιζόμενοι φόρτο εργασίας. Στοιχεία έδωσαν οι Δήμοι: Αγίων Αναργύρων, Πετρούπολης, Καματερού, Άνω Λιοσίων, Φυλής, Ζεφυρίου. Τα ερωτηματολόγια απευθύνονταν σε Αντιδημάρχους Τεχνικών Έργων των ΟΤΑ, στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και στη Διεύθυνση Προγραμματισμού του κάθε ΟΤΑ. Η παρούσα έρευνα έγινε στα πλαίσια ανάλυσης των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, ως νέου εργαλείου αναπτυξιακού προγραμματισμού. Σκοπό της δειγματοληπτικής αυτής μεθόδου αποτελεί η αποτύπωση των απόψεων και των τοποθετήσεων των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ για τα ΣΔΙΤ. Τα στοιχεία που αντλήθηκαν από την έρευνα παρουσιάζονται με τη μορφή διαγραμμάτων στη συγκεκριμένη ενότητα. Όλα τα στοιχεία και οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά την διάρκεια της έρευνας αξιολόγησης είναι απόρρητες και εμπιστευτικές, με σεβασμό στον κώδικα ηθικής και δεοντολογίας.

#### 7.1 Γνώση έργου /υπηρεσίας ΣΔΙΤ

Από τους ΟΤΑ που συμμετείχαν στην έρευνα το 33% γνώριζε έργα ή υπηρεσίες που έχουν υλοποιηθεί με σύμπραξη ΟΤΑ και ιδιώτη και το 17% γνώριζε έργα ή υπηρεσίες που έχουν υλοποιηθεί με σύμπραξη Κεντρικού Υπουργείου και ιδιώτη. Το 50% δεν γνώριζε κανένα έργο ή υπηρεσία, πολύ μεγάλο ποσοστό που δείχνει εξ' αρχής το βαθμό έλλειψης πληροφόρησης και ενημέρωσης.

Διάγραμμα 7.1



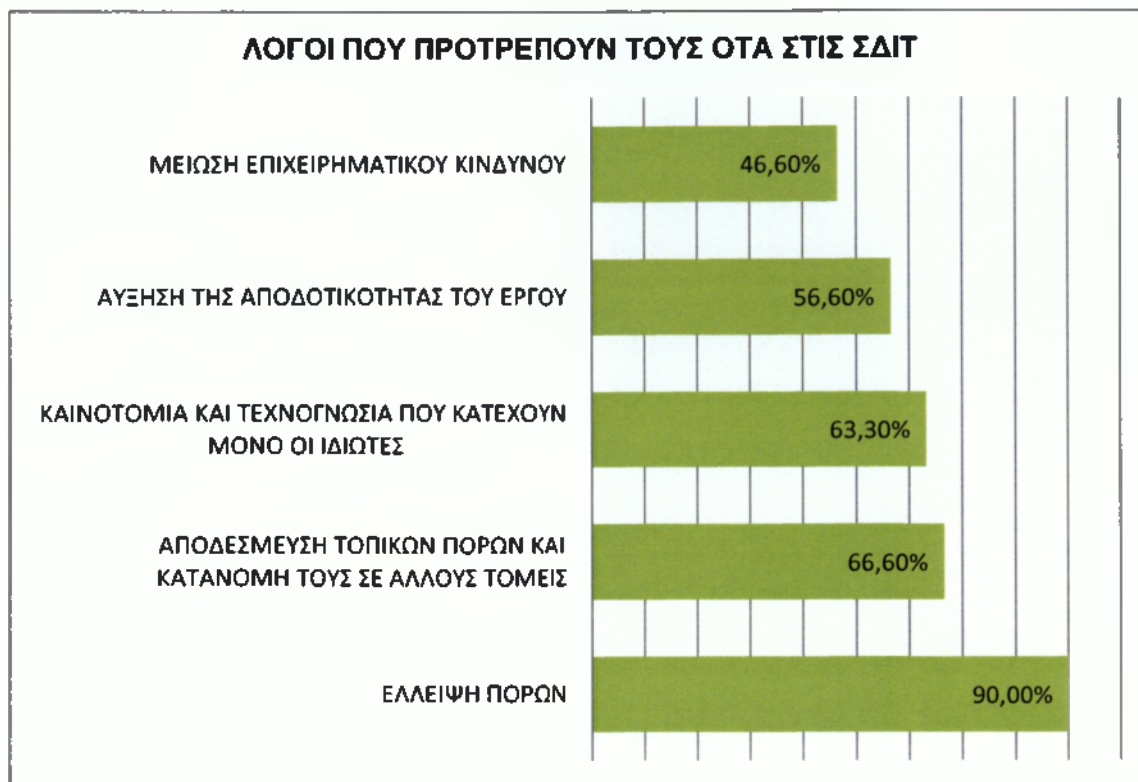
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

## 7.2 Λόγοι που επηρεάζουν τη δημιουργία συμπράξεων ΟΤΑ και ιδιωτών

### 7.2.1 Θετικοί Λόγοι

Υπάρχουν λόγοι που προτρέπουν τους ΟΤΑ στη σύμπραξη συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας και από την αξιολόγηση αυτών με βάση τη σημαντικότητα τους βλέπουμε πως με ποσοστό 90% η έλλειψη πόρων προκύπτει ως ο βασικότερος λόγος. Ακολουθούν με 66,6% η αποδέσμευση τοπικών πόρων και η κατανομή τους σε άλλους τομείς, με 63,3% η καινοτομία και η τεχνογνωσία που κατέχουν μόνο οι ιδιώτες, με 56,6% η αύξηση της αποδοτικότητας του έργου και η μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου με ποσοστό 46,6%. Πέρα από την έλλειψη πόρων, θεωρείται σίγουρο πως η εξειδίκευση και η εμπειρία που διαθέτει ο ιδιωτικός τομέας βοηθά σημαντικά στην ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων. Ο προσδιορισμός των κινδύνων που συνδέονται με το έργο και ο επιμερισμός τους ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα με βάση το ποιος μπορεί να χειριστεί και να ελέγξει καλύτερα των κάθε κίνδυνο, αποτελεί επίσης ένα σημαντικό λόγο, προτροπής. Εάν η μελέτη κατανομής πραγματοποιηθεί σωστά, οι κίνδυνοι σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνολογικών αλλαγών, χρηματοδότησης, αγοράς, νομικούς, κλπ. δεν βαραίνουν μόνο τον Δημόσιο φορέα..

.Διάγραμμα 7. 2



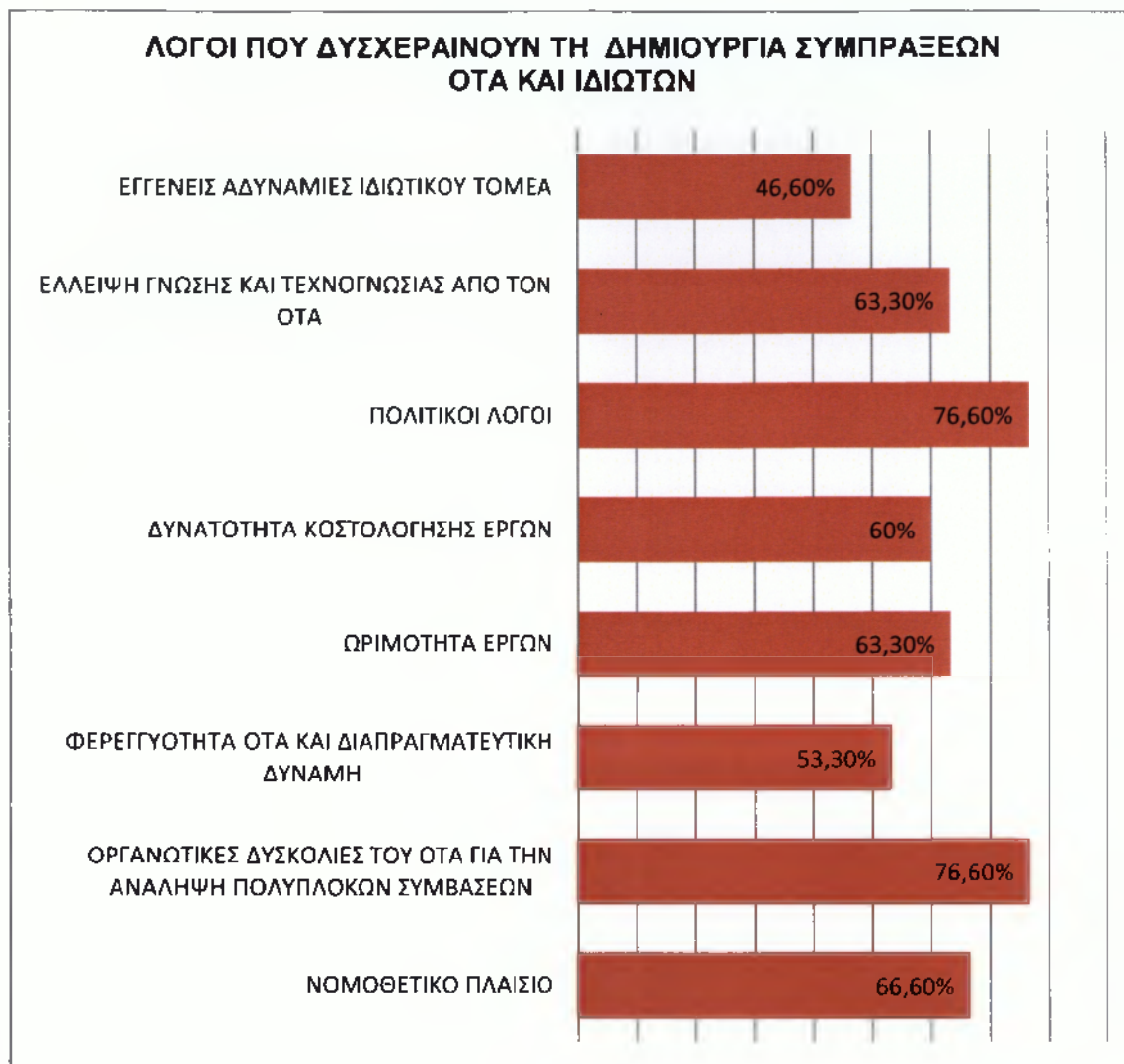
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

### 7.2.2 Αρνητικοί λόγοι

Εκτός από τους προτρεπτικούς λόγους που προαναφέραμε υπάρχουν αντίστοιχα και λόγοι οι οποίοι δυσχεραίνουν τη δημιουργία συμπράξεων ΟΤΑ και ιδιωτών. Αξιολογώντας τη σημασία τους προκύπτει πως οι πολιτικοί λόγοι καθώς και οι οργανωτικές δυσκολίες ενός ΟΤΑ για την ανάληψη πολύπλοκων συμβάσεων με 76,6% είναι πρώτοι σε σειρά και ακολουθούν το νομοθετικό πλαίσιο με 66,6%, η ωριμότητα των έργων και η έλλειψη γνώσης και τεχνογνωσίας από τον ΟΤΑ με 63,3% , η δυνατότητα κοστολόγησης των έργων με 60% , η φερεγγυότητα και η διαπραγματευτική δύναμη με 53,3% και 46,6% οι εγγενείς αδυναμίες του ιδιωτικού τομέα.

Λόγο του ανταποδοτικού χαρακτήρα κάποιων έργων (π.χ. διωδία), το πολιτικό κόστος μπορεί να θεωρηθεί μεγάλο και να αποτελέσει εμπόδιο. Βασικό πρόβλημα αποτελεί και η αυξημένη πολυπλοκότητα της υλοποίησης των έργων λόγω των απαραίτητων θεσμικών αλλαγών σε συνδυασμό με το σύνθετο πλέγμα συμβάσεων και τις απαιτούμενες προβλέψεις για κάθε πιθανό κίνδυνο.

Διάγραμμα 7.3

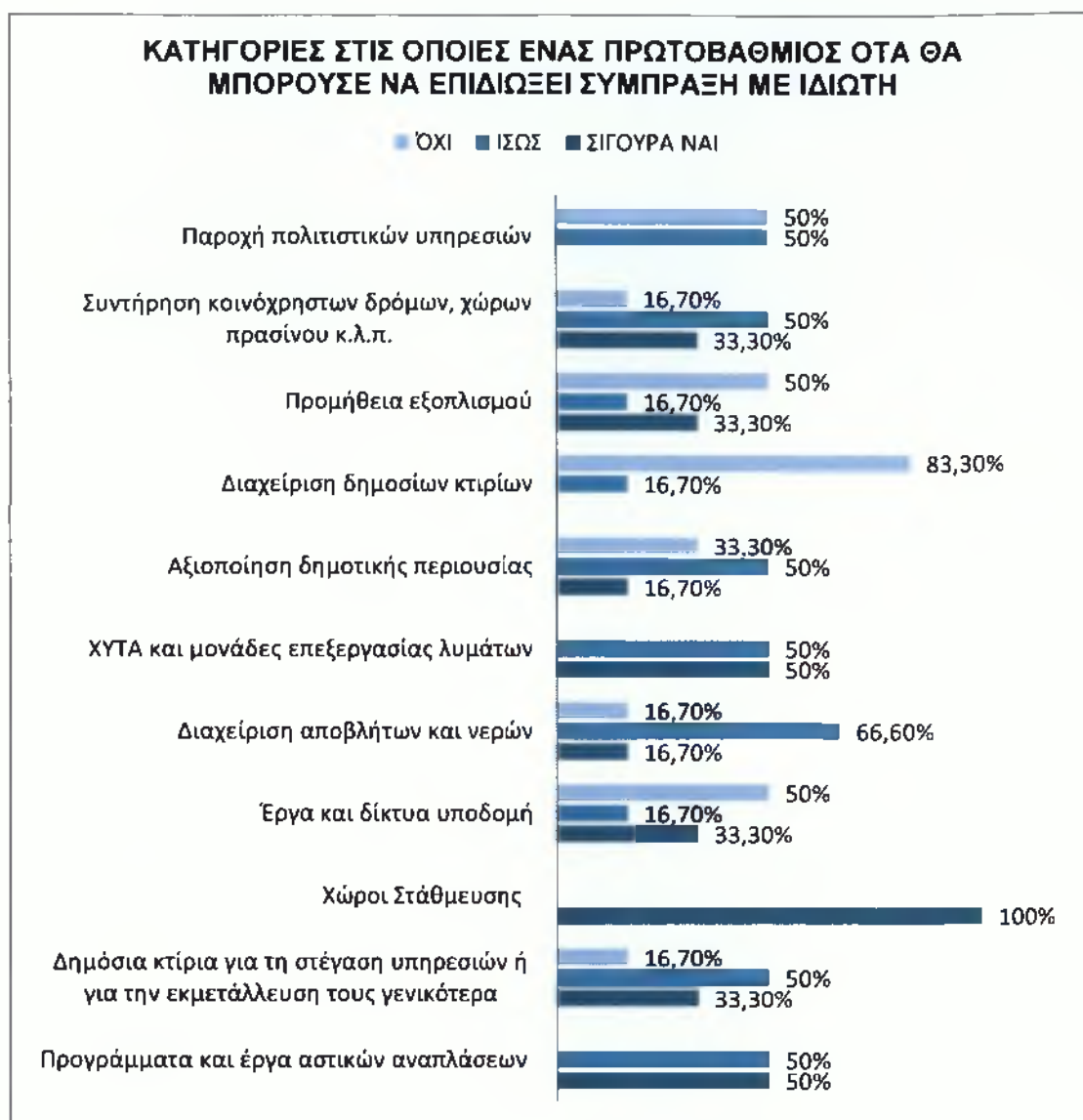


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

### 7.3 Πιθανοί τομείς συμπράξεων

Υπάρχουν αρκετοί τομείς στους οποίους οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ της Αττικής και δη της παρούσας έρευνας θα μπορούσαν να επιδιώξουν σύμπραξη με ιδιώτη. Ανάμεσα σε αυτούς όμως κάποιοι κρίνονται ποιο αποτελεσματικοί και κάποιοι λιγότερο. Πρώτοι και με ποσοστό 100% έρχονται οι χώροι στάθμευσης. Δεύτερα σε επιλογή είναι προγράμματα και έργα αστικών αναπλάσεων, καθώς και τα ΧΥΤΑ και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων με 50%. Ακολουθούν και άλλες κατηγορίες με μικρότερα ποσοστά. Σε κατηγορίες έργων όπως η διαχείριση δημοσίων κτιρίων το αρνητικό ποσοστό φτάνει το 83,3% και 50% βλέπουμε σε συμπράξεις αφορούν έργα και δίκτυα υποδομής και την παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών. Ο Δημόσιος τομέας ξεκάθαρα, επιθυμεί να παραμείνει ο διαχειριστής των δημοσίων κτιρίων.

Διάγραμμα 7.4

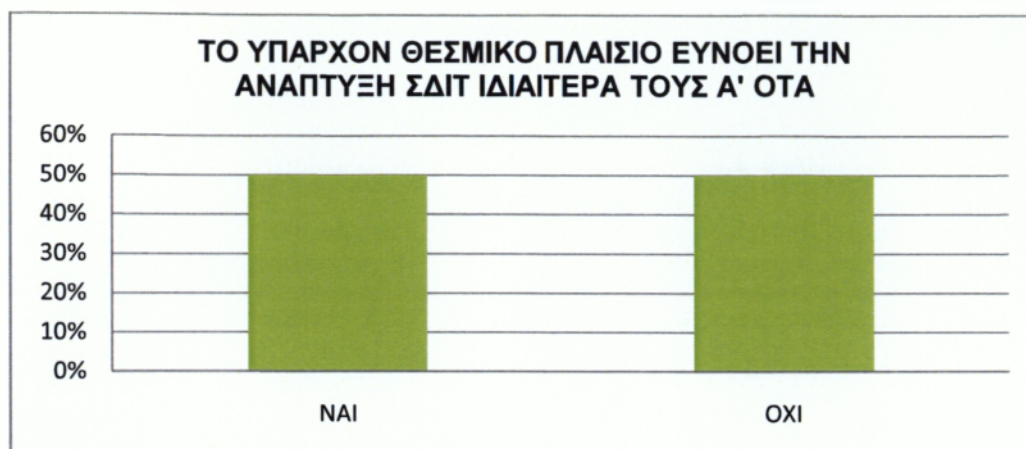


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

#### 7.4 Αξιολόγηση θεσμικού πλαισίου

Οι απόψεις σχετικά με το κατά πόσο στηρίζει και προωθεί το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο την ανάπτυξη Σ.Δ.Ι.Τ., ιδιαίτερα για τους Α' ΟΤΑ δίστανται. Το 50% πιστεύει πως ναι και το άλλο 50% πως όχι.

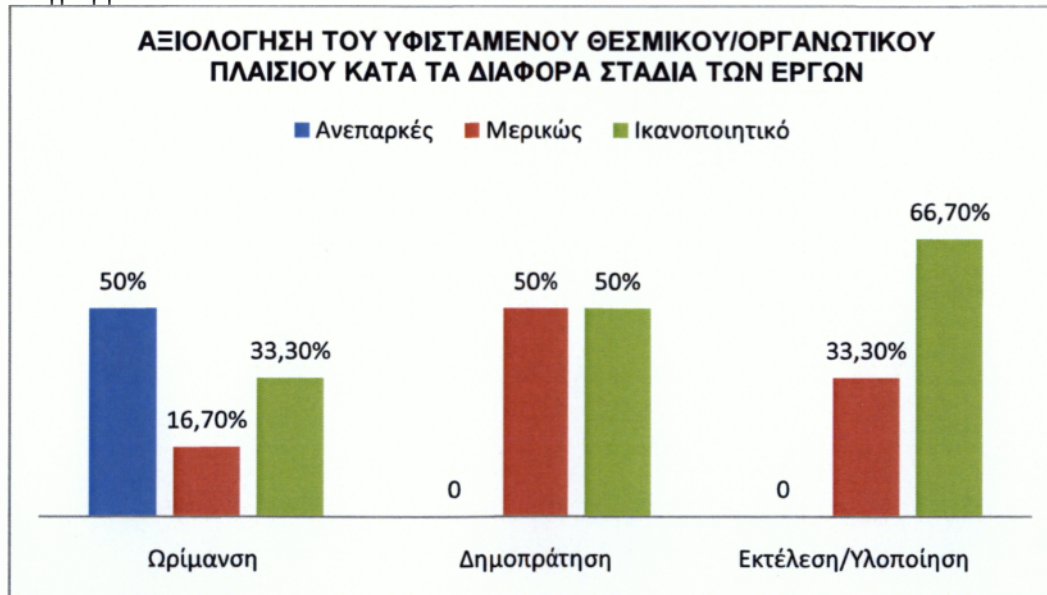
Διάγραμμα 7.5



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

Σε ότι αφορά την αξιολόγηση του υφιστάμενου θεσμικού-οργανωτικού πλαισίου κατά διάφορα στάδια των έργων, στο στάδιο εκτέλεσης και υλοποίησης των έργων κρίνεται μερικώς έως ικανοποιητικό με 33,3% και 66,7% αντίστοιχα. Κατά το στάδιο της δημοπράτησης το 50% θεωρεί το θεσμικό πλαίσιο μερικώς ικανοποιητικό και 50% ικανοποιητικό. Στο στάδιο της ωρίμανσης τα ποσοστά ικανοποίησης μειώνονται και το 50% θεωρεί ανεπαρκές το θεσμικό πλαίσιο. Παρατηρείτε δηλ. σταδιακή μείωση του βαθμού ικανοποίησης καθώς μεταβαίνει από το ένα στάδιο στο επόμενο.

Διάγραμμα 7.6



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

## 7.5 Σημαντικότητα υποστήριξης και πληροφόρησης σε θέματα Σ.Δ.Ι.Τ

Η σημαντικότητα της υποστήριξης και πληροφόρησης σε θέματα Σ.Δ.Ι.Τ. και ο ρόλος των διαφόρων φορέων που σχετίζονται με αυτές αξιολογήθηκαν από τους ΟΤΑ ως εξής:

Διάγραμμα 7.7



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

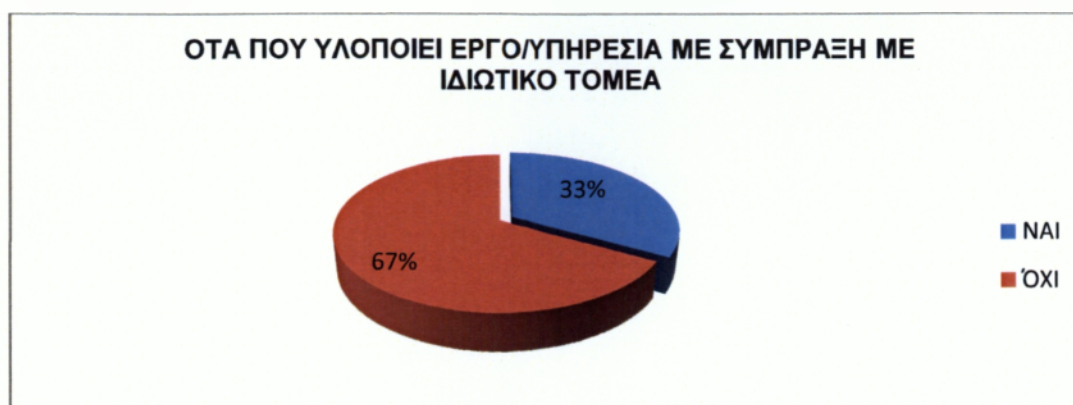
Παρατηρώντας το διάγραμμα, τα ποσοστά σημαντικότητας κυμαίνονται από 66,3% έως 73,3%. Η άμεση επικοινωνία είτε γραπτή, είτε όχι, θεωρείται ποιο σημαντική από οποιαδήποτε μορφή έμμεσης, φτάνοντας το 73,3% και ο ρόλος της διαδικτυακής επικοινωνίας φτάνει το 66,6% .

Βλέπουμε εδώ πως οι ΟΤΑ θεωρούν αρκετά σημαντική την υποστήριξη και πληροφόρηση σε θέματα ΣΔΙΤ διότι γνωρίζουν το έλλειμμα που έχουν στον συγκεκριμένο τομέα.

## 7.6 ΟΤΑ και υλοποίηση έργου/υπηρεσίας μέσω ΣΔΙΤ

Από τους Α΄ ΟΤΑ που συμμετέχουν στην έρευνα μόνο κάμποιοι υλοποιούν έργο / υπηρεσία με σύμπραξη με ιδιωτικό τομέα αντιστοιχούν στο 33,3%

Διάγραμμα 7.8



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

Ποιο συγκεκριμένα, τα έργα που έχουν υλοποιηθεί και ολοκληρωθεί από το 33% αφορούν τον τομέα «Συντήρησης Κοινόχρηστων Δρόμων, Χώρων Πρασίνου κ.τ.λ.» και την «Κατασκευή Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων». Εάν δεν υπήρχε η δυνατότητα υλοποίησης των έργων αυτών μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. οι αντίστοιχοι ΟΤΑ δήλωσαν πως δεν θα προχωρούσαν στην υλοποίησή τους διότι:

- δεν διαθέτουν τον κατάλληλο τεχνολογικό και μηχανολογικό εξοπλισμό για την διεκπεραίωσή τους
- δεν επαρκούν οι οικονομικοί πόροι

Τα συγκεκριμένα έργα που υλοποιήθηκαν μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. βαθμολογήθηκαν ως εξής:

Πίνακας.7.1

	ΒΑΘΜΟΣ
Συμβαδίζουν με την πολιτική του Δήμου για την επιδίωξη της κοινωνικής ευημερίας	πολύ
Παρέχουν αποτελέσματα τα οποία είναι συμβατά με οικολογικές αρχές	σχετικά
Πρωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη	πολύ

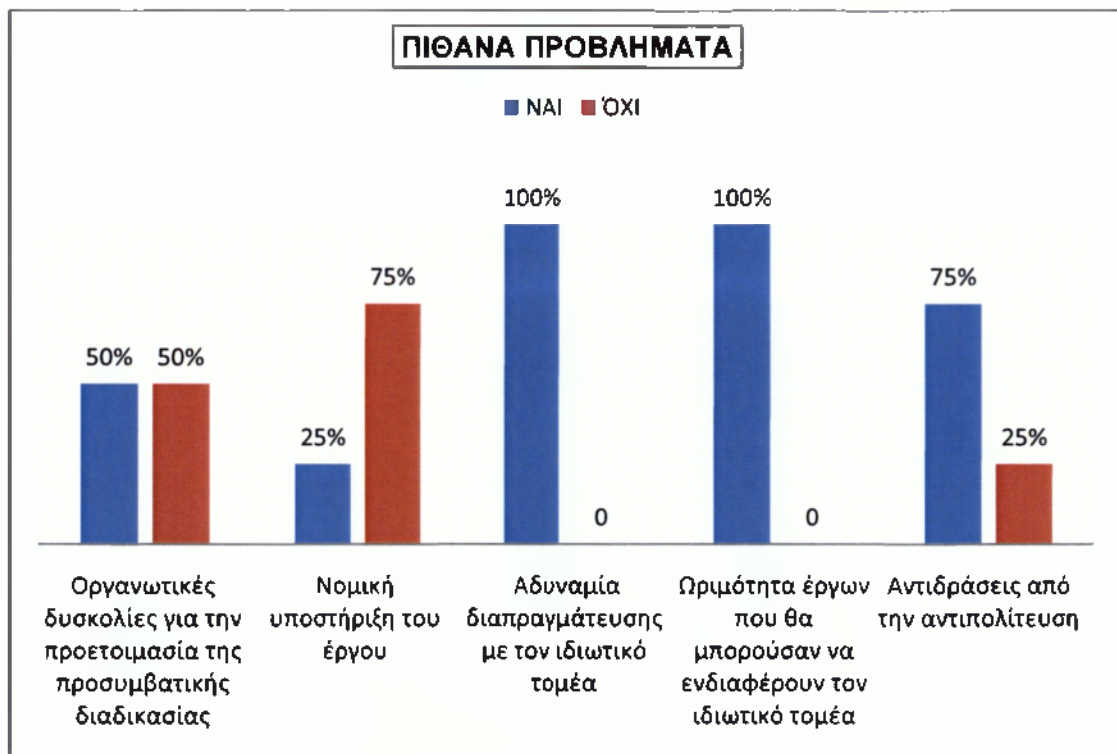
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα



## 7.7 Πιθανά προβλήματα και τομείς επιθυμητών έργων

Το 100% των ΟΤΑ που δεν υλοποιεί έργο / υπηρεσία με σύμπραξη με ιδιωτικό τομέα, θα προχωρούσε σε μία τέτοιου είδους σύμπραξη. Τα προβλήματα τα οποία πιστεύουν πως θα αντιμετώπιζε το 100% των ΟΤΑ σε περίπτωση σύμπραξης είναι η αδυναμία διαπραγμάτευσης με τον ιδιωτικό τομέα και η ωριμότητα έργων που θα μπορούσαν να ενδιαφέρουν τον ιδιωτικό τομέα. Το 75% πιστεύει πως προβλήματα θα υπήρχαν σε ότι αφορά τη νομική υποστήριξη του έργου, 50% θα συναντούσε οργανωτικές δυσκολίες για την προετοιμασία της προσυμβατικής διαδικασίας και τέλος ποσοστό 25% δόθηκε σε πιθανές αντιδράσεις από την αντιπολίτευση.

Διάγραμμα 7.9



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

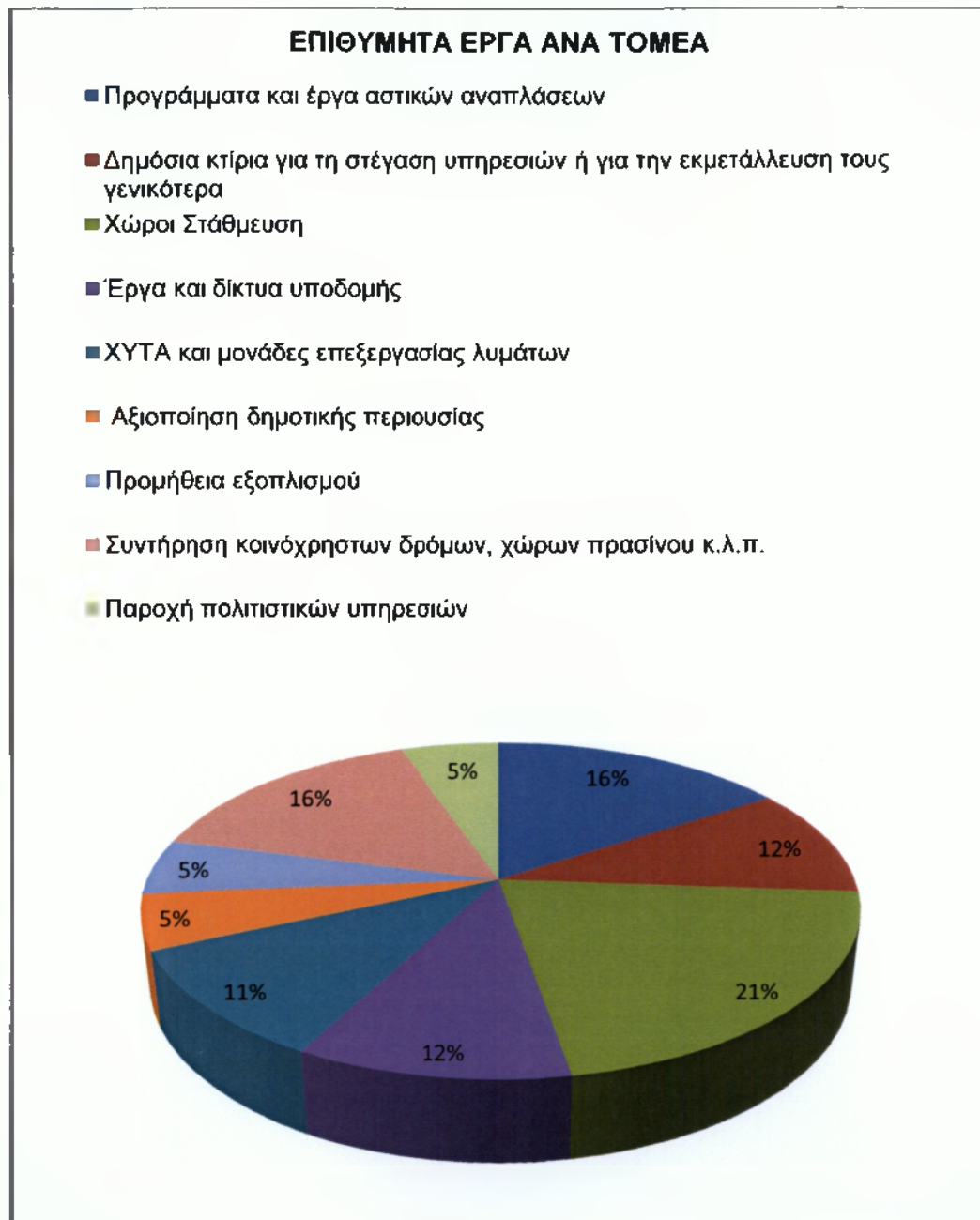
Τα έργα και οι υπηρεσίες που θα επιθυμούσαν να υλοποιήσουν οι ΟΤΑ αφορούν συγκεκριμένα τους τομείς:

- Προγράμματα και έργα αστικών αναπλάσεων
- Δημόσια κτίρια για τη στέγαση υπηρεσιών ή για την εκμετάλλευσή τους γενικότερα
- Χώροι Στάθμευση
- Έργα και δίκτυα υποδομής (ηλεκτροφωτισμός κ.τ.λ.)
- Διαχείριση αποβλήτων και νερών
- ΧΥΤΑ και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων
- Αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας
- Διαχείριση δημοσίων κτιρίων
- Διαχείριση δημοσίων κτιρίων

- Συντήρηση κοινόχρηστων δρόμων, χώρων πρασίνου κ.λπ.
- Παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών

Η ποσοστιαία κατανομή των προτιμήσεων ανά τομέα παρουσιάζεται παρακάτω στο διάγραμμα 10:

Διάγραμμα 7.10



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

## 7.8 Προώθηση και ενίσχυση των Σ.Δ.Ι.Τ

Το 50% των ΟΤΑ πιστεύει πως προωθήθηκαν και προωθούνται οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού φορέα στην Ελλάδα από κοινοτικές πολιτικές ( π.χ. Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική , κατευθύνσεις της Δ' Προγραμματικής περιόδου). Ακολουθεί το 33% που δεν συμφωνεί και ένα 17% που δεν γνωρίζει.

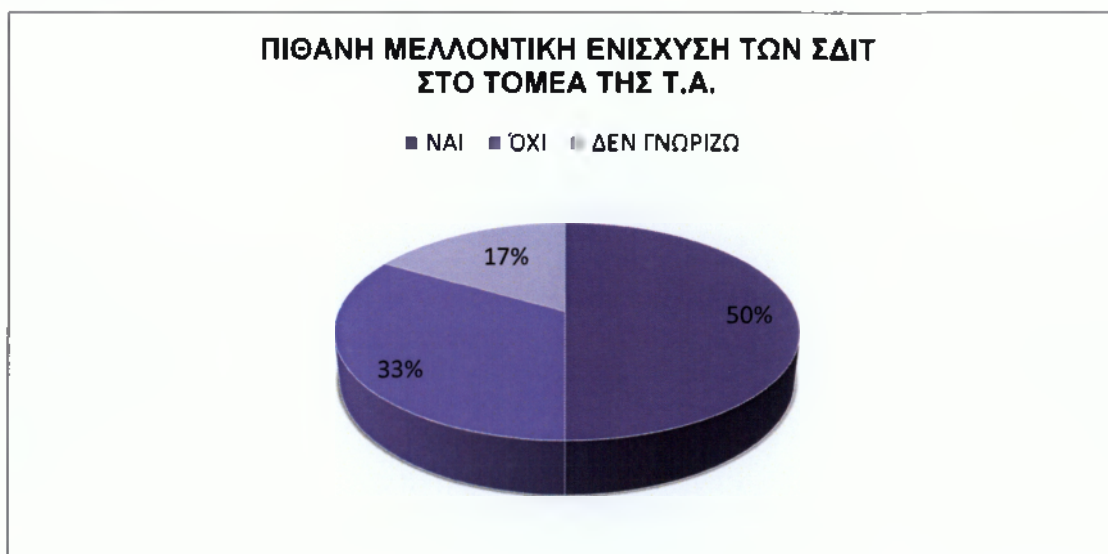
Διάγραμμα 7.11



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

Για την περίπτωση πιθανής ενίσχυσης των ΣΔΙΤ στο τομέα της Τ.Α λόγω της οικονομικής κρίσης και των δημοσιονομικών προβλημάτων της χώρας, το 50% των ΟΤΑ πιστεύει πως κάτι τέτοιο είναι πιθανό, το 33% πως όχι και ένα 17% δεν γνωρίζει κατά πόσο μια τέτοια εξέλιξη είναι πιθανή.

Διάγραμμα 7.12



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ίδια έρευνα

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η προώθηση του θεσμού των ΣΔΙΤ αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη και στη δημιουργία αναγκαίων υποδομών, με τη χρησιμοποίηση πρόσθετων ιδιωτικών πόρων, συμπληρωματικών προς τους διαθέσιμους δημόσιους και παράλληλα με την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και των διαχειριστικών μεθόδων του ιδιωτικού τομέα. Ωστόσο βάση της εμπειρίας υλοποίησης ΣΔΙΤ, έως σήμερα σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο, στις περισσότερες περιπτώσεις η κατανομή του ρίσκου είναι εις βάρος του δημοσίου, ενώ η κατανομή του οφέλους είναι υπέρ των ιδιωτών. Σχετικά με το κατά πόσο ωφέλιμη και αποδοτική είναι η μέθοδος των συμπράξεων υπάρχει μια θεωρητική διαμάχη.

Ποιά έργα ή υπηρεσίες θα επιλεγούν εντελή για χρήση της μεθόδου των ΣΔΙΤ, εξαρτάται από την φύση του έργου ή της υπηρεσίας, από την πολιτική απόφαση του δημοσίου φορέα και από τις δυνατότητες που υπάρχουν για αξιοποίηση προσφορών του ιδιωτικού τομέα, με όρους που ικανοποιούν το δημόσιο συμφέρον. Δεν θα πρέπει η μέθοδος των συμπράξεων δημόσιου ιδιωτικού τομέα να αντιμετωπίζεται ως η μοναδική λύση για την επενδυτική πρωτοβουλία του δημόσιου φορέα που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς. Άλλωστε από την πλευρά του ο ιδιωτικός τομέας στοχεύει πάντα σε υψηλές αποδόσεις για τη συμμετοχή του σε μία σύμπραξη. Σχετικά με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα θετικά παραδείγματα θα προσφέρουν ουσιαστικά και στο σύνολο της επικράτειας ενώ κάποια αρνητικά παραδείγματα θα έχουν περιορισμένες επιπτώσεις σε τοπικό επίπεδο και θα αποτελέσουν παράδειγμα προς αποφυγήν. Έτσι η Τοπική Αυτοδιοίκηση έχει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σχετικά με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ. Για να αντεπεξέλθουν όμως οι ΟΤΑ στις νέες προκλήσεις και σε αντικειμενικά προβλήματα που προκύπτουν λόγω του μικρού μεγέθους τους θα πρέπει να υποστηριχθούν με επιστημονικές και τεχνικές υποδομές.

Στα θετικά και αρνητικά παραδείγματα εφαρμογής των ΣΔΙΤ, κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζεται ξεχωριστά και να αποδεικνύεται η οικονομική και ποιοτική αποτελεσματικότητα της μεθόδου. Ο έλεγχος κόστους οφέλους, η εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας του έργου, το κοινωνικό όφελος και η ικανοποίηση του δημόσιου συμφέροντος, πρέπει να αξιολογηθούν σε κάθε περίπτωση. Από τη μέχρι σήμερα προσπάθεια ενίσχυσης και προώθησης του θεσμού στη χώρα μας και ιδιαίτερα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση γίνεται φανερό πως οι ΣΔΙΤ πρέπει να αποτελέσουν συμπληρωματικό μέσο χρηματοδότησης των δημοσίων έργων και υπηρεσιών.

Παρόλα αυτά είναι ορατός ο κίνδυνος της δέσμευσης πόρων του ΠΔΕ, ιδιαίτερα τη στιγμή που ο ίδιος ο νόμος για τις ΣΔΙΤ, συνδέει τη χρηματοδότησή τους με αυτό. Τα έργα θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα γενικότερο σχεδιασμό, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο με τις ανάγκες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να αποτελούν βασικό κριτήριο στην επιλογή των έργων που θα υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ. Βασικός στόχος θα πρέπει να είναι η μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας και όχι η μεγιστοποίηση κερδών συγκεκριμένων επιχειρήσεων. Μόνο τότε θα έχουν αποδοχή και επιτυχή έκβαση. Με την απαραίτητη νομική, οικονομοτεχνική

συμβουλευτική παροχή κατά την προσυμβατική και συμβατική διαδικασία θα μπορούσαν να αποφευχθούν λάθη.

Σε περιπτώσεις μεγάλων έργων η χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ ως εργαλείο υλοποίησης, μπορεί να αποβεί συμφέρουσα στο πλαίσιο ενός σωστού σχεδιασμού και συνεχούς επίβλεψης καθ' όλα τα στάδια της. Σε ότι αφορά όμως την Τοπική Αυτοδιοίκηση, από την οποία απουσιάζει η ενημέρωση και πληροφόρηση σχετικά με τη χρήση της μεθόδου, περιορίζεται σε συγκεκριμένους τομείς έργων, όπως αυτός της κατασκευής χώρων στάθμευσης. Έργα τέτοιου είδους αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των δημοτών και έχουν χαμηλό επίπεδο κίνδυνου λόγω του ανταποδοτικού του χαρακτήρα. Η έλλειψη επαρκούς θεσμικού πλαισίου και πληροφόρησης, δημιουργεί κλίμα ανασφάλειας για τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και πρόσφορο έδαφος κέρδους για τον Ιδιώτη.

Από την έρευνα προκύπτει πως καθώς οι διαδικασίες για την υλοποίηση των έργων προχωρούν, αυτά εγκαταλείπονται στην πορεία. Επίσης ο ρόλος του Συμβούλου Προσυμβατικής Διαδικασίας θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπ όψιν από τους ΟΤΑ εφόσον αυτός διαθέτει μεγαλύτερη εμπειρία. Τέλος Δήμοι με μεγαλύτερο πληθυσμό φαίνεται να τρέχουν ευκολότερα προγράμματα λόγω του ότι διαθέτουν πιο συγκροτημένες υπηρεσίες, οπότε με τους νέους Δήμους που προκύπτουν με τον «Καλλικράτη» αυξάνονται οι πιθανότητες υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Βενετσιάνος Κ., Λαζαρίδη Κ. 2006. "Η Συνεργασία Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στη Διαχείριση των Στερεών Αποβλήτων στην Ελλάδα", σελ 4-10
2. Βασαρδάνης Γιώργος, 2006. Οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα στην Αυτοδιοίκηση: με τις εμπειρίες από το νόμο 3389 / 2005 και τον «ΘΗΣΕΑ»
3. ΕΒΕΟ/ΕΜΠ 2006. «Δήμοι στην Κοινωνία της Πληροφορίας», των Γιάννη Καλογήρου, Θόδωρου Καρούνου, Βασιλικής Καρούνου, Δημήτρη Κορμπέτη, Θανάση Πρίφτη και Αιμιλίας Πρωτόγερου, Έκδοση ΚΕΔΚΕ, Αθήνα 2006
4. Καραβή Έφη Ι., 2005. "Συμβάσεις ΣΔΙΤ (Σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα)"
5. Νόμος 3389/2005, "Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα" ΦΕΚ 232/Α/22.9.2005
6. Ι. Ταμπακούδης, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, άρθρο στο περιοδικό «Επιστημονικό Marketing Management" Αύγουστος 2009.
7. Δ. Παπαδόπουλος, Καθηγητής στο Τμήμα Λογιστική Χρηματοοικονομικής, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας. Άρθρο στο περιοδικό: «Επιστημονικό Μάρκετινγκ», Ιούλιος 2009.
8. Δ. Σουμπενιώτης Αν. Καθηγητής, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, άρθρο «Καθημερινή» 2009.
9. Χ. Παλαιολόγος, Γενικός Γραμματέας της ΚΕΔΚΕ, εισήγηση με θέμα «Επισημάνσεις για τις ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση» 24/5/2006.
10. Δελτίο Τύπου 21 Ιουνίου 2005 «Οι θέσεις του ΤΕΕ για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)».
11. ΣΔΙΤ /ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ», Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, Αθήνα 2006.
12. Public Private Partnership, A Guide for Local Government, Ministry of Municipal Affairs, May 1999.
13. PRIVATIZATION AND PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS 1 by ES Savas Adopting Author: Andrea RENDA (Senior Research Fellow, CEPS)
14. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2004), Πράσινη Βίβλος, "Σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, [http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/gpr/2004/com2004\\_0327en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/gpr/2004/com2004_0327en01.pdf)
15. Θεοφανόπουλος Κων/νος, «Σύμπραξη ΟΤΑ και Ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών- Ευρωπαϊκή Εμπειρία. Μελέτη του Η. Βασιλείου », Τμήμα Τ.Α., ΤΕΙ Καλαμάτας.
16. Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα 2006. Εγχειρίδιο για την Υλοποίηση Έργων και Υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ.
17. Νόμος 3389/2005, "Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα" ΦΕΚ 232/Α/22.9.2005
18. Οδηγός Εφαρμογής για το Σχεδιασμό Έργων Παραγωγής, Διαχείρισης και Εξοικονόμησης Ενέργειας των Δήμων μέσω ΣΔΙΤ.
19. Οδηγός Εφαρμογής για το Σχεδιασμό Έργων Ύδρευσης μέσω ΣΔΙΤ.

20. Α. Μαυρόπουλος, Α. Κουσκούρης, Α. Καρκαζή , άρθρο «Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα στην Διαχείριση Στερεών Αποβλήτων » άρθρο, <http://www.e-telescope.gr>, Μάιος 2008.
21. Εισήγηση του Προέδρου της Π.Ε.Σ.Ε.Δ.Ε. Γρηγόρη Γρηγορόπουλου, στο 1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Επιστημονικό Συνέδριο του Ινστιτούτου Οικονομικών & Φορολογικών Μελετών, 2009.
22. Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, εργασία η σύνταξη της οποίας στηρίχθηκε στη λεπτομερή καθοδήγηση των αρμόδιων στελεχών της Διεύθυνσης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

23. <http://websdit.ypes.gr> – Ιστοσελίδα των έργων ΣΔΙΤ της Αυτοδιοίκησης, του Υπουργείου Εσωτερικών
24. [www.kedke.gr](http://www.kedke.gr) – Ιστοσελίδα Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας
25. [www.sdit.mpec.gr](http://www.sdit.mpec.gr) – *Ιστοσελίδα Ειδικής Γραμματείας Σ.Δ.Ι.Τ*
26. <http://europa.eu/documents/comm/greenpapers> - Ιστοσελίδα που φιλοξενεί κατάλογο των Πράσινων Βιβλίων που έχουν εκδοθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
27. [www.spain.info](http://www.spain.info) – Επίσημη Ιστοσελίδα της Ισπανίας
28. [www.austria.info](http://www.austria.info) - Επίσημη Ιστοσελίδα της Αυστρίας
29. [www.holland.com](http://www.holland.com) - Επίσημη Ιστοσελίδα της Ολλανδίας
30. [http://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Kingdom](http://en.wikipedia.org/wiki/United_Kingdom)
31. [www.dlapiper.com](http://www.dlapiper.com) – Ιστοσελίδα Ευρωπαϊκής δικηγορικής ένωσης
32. [www.publicprivatefinance.com](http://www.publicprivatefinance.com) –
33. [www.pesede.gr](http://www.pesede.gr) - Ιστοσελίδα Πανελληνίας Ένωσης Συνδέσμων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων
34. [www.ita.org.gr](http://www.ita.org.gr) – Ιστοσελίδα Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης
35. [www.ypes.gr](http://www.ypes.gr) – Ιστοσελίδα Υπουργείου Εσωτερικών
36. <http://www.e-telescope.gr>
37. <http://news.pathfinder.gr> – Ιστοσελίδα ειδήσεων και ενημέρωσης
38. <http://thiseas.ypes.gr> - Ιστοσελίδα του Αναπτυξιακού Προγράμματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης "Θησέας"
39. [www.epirus.gov.gr](http://www.epirus.gov.gr) - Ιστοσελίδα Περιφέρειας Ηπείρου
40. <http://www.attiki.gov.gr> – Ιστοσελίδα της Περιφέρειας Αττικής
41. <http://el.wikipedia.org/wiki/Αττική> - Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια,
42. <http://www.tovima.gr> - Ηλεκτρονική Εφημερίδα "Το Βήμα"
43. [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr) - Ηλεκτρονική Εφημερίδα "Καθημερινή"
44. [www.enet.gr](http://www.enet.gr) – Ηλεκτρονική Εφημερίδα "Ελευθεροτυπία"
45. <http://eur-lex.europa.eu> - Επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1:

### Περιεχόμενο του Προγράμματος «Θησέας»

Όπως αναφέραμε συνοπτικά στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας, το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» συντίθεται από Υποπρογράμματα και Μέτρα που είναι τα ακόλουθα:

#### Υποπρόγραμμα 1: Οργάνωση και ανάπτυξη των υπηρεσιών των Ο.Τ.Α **Το υποπρόγραμμα 1 στοχεύει:**

- Στην οργάνωση των Ο.Τ.Α. με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία τους.
- Στην αύξηση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας των Ο.Τ.Α.
- Στην ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες.
- Στην καλύτερη διαχείριση των πόρων των Ο.Τ.Α.
- Στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού των Ο.Τ.Α. και στην αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας.
- Στην ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης

Οι επιλέξιμες δράσεις ομαδοποιούνται στα ακόλουθα μέτρα :

- Μέτρο 1.1.: Κατάρτιση επιχειρησιακών προγραμμάτων.
- Μέτρο 1.2α.: Μελέτες οργάνωσης και ανάπτυξης των υπηρεσιών των Ο.Τ.Α.
- Μέτρο 1.2β.: Υποστήριξη της προσυμβατικής διαδικασίας των συμπράξεων Ο.Τ.Α. με ιδιώτες (προκαταρκτικές μελέτες σκοπιμότητας χρήσης της μεθόδου, διαγωνιστική διαδικασία επιλογής ιδιωτών – επενδυτών, κατάρτιση συμβάσεων).
- Μέτρο 1.3.: Έργα οργάνωσης και ανάπτυξης των υπηρεσιών των Ο.Τ.Α.
- Μέτρο 1.4.: Μηχανοργάνωση των Ο.Τ.Α. και εφαρμογή τεχνολογιών πληροφορικής.
- Μέτρο 1.5.: Συμπράξεις των Ο.Τ.Α. με τον ιδιωτικό τομέα με αντικείμενο αναφερόμενο σε δράσεις του Υποπρογράμματος 1.
- Μέτρο 1.6.: Οριζόντιες δράσεις.
- Μέτρο 1.7.: Αντιμετώπιση ειδικών, εκτάκτων και επείγουσών λειτουργικών δαπανών.
- Μέτρο 1.8.: Συμμετοχή σε κοινοτικά προγράμματα και κοινοτικές πρωτοβουλίες που χρηματοδοτούνται από τα κεντρικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



## Υποπρόγραμμα 2: Τοπική ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος

### Το υποπρόγραμμα 2 στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη της υπαίθρου και την προώθηση της εταιρικής σχέσης πόλης και υπαίθρου.
- Στην ανάπτυξη τοπικών δικτύων μεταφοράς.
- Στη δημιουργία σύγχρονων ανοικτών πόλεων.
- Στη βελτίωση του οικιστικού ιστού των αστικών πόλεων.
- Στην ισότητα της πρόσβασης στις υποδομές.
- Στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Στο συντονισμό των τοπικών δημόσιων επενδύσεων.
- Στη συγκράτηση του πληθυσμού – Μείωση της ανεργίας
- Στην προστασία των φυσικών πόρων.
- Στην ορθολογική διαχείριση των υδάτινων πόρων.
- Στην ελαχιστοποίηση του υδρευτικού και αποχετευτικού προβλήματος των Ο.Τ.Α.
- Στην εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων επεξεργασίας υγρών και στερεών αποβλήτων.

Οι επιλέξιμες δράσεις ομαδοποιούνται στα ακόλουθα μέτρα :

- Μέτρο 2.1α.: Μελέτες.
- Μέτρο 2.1β.: Υποστήριξη της προσυμβατικής διαδικασίας των συμπράξεων Ο.Τ.Α. με ιδιώτες.
- Μέτρο 2.2.: Συγκοινωνιακά έργα – Μεταφορές.
- Μέτρο 2.3.: Ύδρευση.
- Μέτρο 2.4.: Αποχέτευση – Επεξεργασία λυμάτων.
- Μέτρο 2.5.: Διαχείριση απορριμμάτων.
- Μέτρο 2.6.: Οικισμοί.
- Μέτρο 2.7.: Εγγειοβελτιωτικά – Αντιπλημμυρικά έργα.
- Μέτρο 2.8.: Υποστήριξη οικονομικών δραστηριοτήτων.
- Μέτρο 2.9.: Τεχνικός και μηχανολογικός εξοπλισμός των Ο.Τ.Α.
- Μέτρο 2.10.: Απαλλοτριώσεις ακινήτων.
- Μέτρο 2.11.: Συμπράξεις των Ο.Τ.Α. με τον ιδιωτικό τομέα.
- Μέτρο 2.12.: Ενίσχυση των διαδημοτικών συνεργασιών και των συνεργασιών των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, καθώς και της συμμετοχής τους σε κοινοτικά προγράμματα και κοινοτικές πρωτοβουλίες που χρηματοδοτούνται από τα κεντρικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αντικείμενο αναφερόμενο σε δράσεις του Υποπρογράμματος 2.
- Μέτρο 2.13.: Οριζόντιες δράσεις.
- Μέτρο 2.14.: Αντιμετώπιση έκτακτων και επείγουσών αναγκών.

## Υποπρόγραμμα 3: Κοινωνικές - Πολιτιστικές υποδομές & δραστηριότητες

### Το υποπρόγραμμα 3 στοχεύει:

- Στην προώθηση της υγείας, ιδίως της πρωτοβάθμιας φροντίδας, της προληπτικής ιατρικής και του οικογενειακού προγραμματισμού.

- Στην αναβάθμιση και διεύρυνση των παρεχόμενων κοινωνικών υπηρεσιών προς τους δημότες, με έμφαση στις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες.
- Στην εξασφάλιση της ισότητας των ευκαιριών, στην παροχή κοινωνικών υπηρεσιών και την άρση του κοινωνικού αποκλεισμού.
- Στην εξασφάλιση – ενίσχυση των απαραίτητων υποδομών, εξοπλισμού και μέσων για την παροχή κοινωνικών, πολιτιστικών και αθλητικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων.
- Στη συγκράτηση του πληθυσμού και ειδικότερα των νέων στις γενέτειρες περιοχές.
- Στην ανάπτυξη της ενεργούς συμμετοχής των πολιτών.
- Στην ανάδειξη του τοπικού πολιτιστικού πλούτου.

Οι επιλέξιμες δράσεις ομαδοποιούνται στα ακόλουθα μέτρα :

- Μέτρο 3.1α.: Μελέτες.
- Μέτρο 3.1β.: Υποστήριξη της προσυμβατικής διαδικασίας των συμπράξεων Ο.Τ.Α. με ιδιώτες.
- Μέτρο 3.2: Υποδομές και έργα διοικητικής εξυπηρέτησης.
- Μέτρο 3.3: Υγεία – Πρόνοια – Αντιμετώπιση κοινωνικού αποκλεισμού.
- Μέτρο 3.4: Αθλητισμός.
- Μέτρο 3.5: Πολιτισμός.
- Μέτρο 3.6: Εκπαίδευση – Κατάρτιση.
- Μέτρο 3.7: Προγράμματα Νέας Γενιάς.
- Μέτρο 3.8: Απαλλοτριώσεις κτιρίων.
- Μέτρο 3.9: Συμπράξεις των Ο.Τ.Α. με τον ιδιωτικό τομέα.
- Μέτρο 3.10: Ενίσχυση των διαδημοτικών συνεργασιών και των συνεργασιών των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, καθώς και της συμμετοχής τους σε κοινοτικά προγράμματα και κοινοτικές πρωτοβουλίες που χρηματοδοτούνται από τα κεντρικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αντικείμενο αναφερόμενο σε δράσεις του Υποπρογράμματος 3.
- Μέτρο 3.11: Οριζόντιες δράσεις.
- Μέτρο 3.12: Αντιμετώπιση εκτάκτων και επείγουσών αναγκών.

#### Υποπρόγραμμα 4: «Τεχνική Υποστήριξη του Προγράμματος»

Το Υποπρόγραμμα 4 περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- Μέτρο 4.1 Αμοιβές συμβούλων και προσωπικού.
- Μέτρο 4.2 Μελέτες στήριξης του προγράμματος.
- Μέτρο 4.3 Λειτουργικές δαπάνες διοίκησης του προγράμματος.
- Μέτρο 4.4 Δημοσιοποίηση του προγράμματος.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2:**

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

**ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ  
ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΟ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ (ΣΜΠ)**

**ΦΟΡΕΑΣ :** ΔΗΜΟΣ ΔΙΩΝ ΔΡΑΦΙΣ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

**ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΤΣΕΛΕΚΑΣ ΠΑΛΙΑΣΡΕΣ

**Α/ΝΣΗ ΔΗΜΟΥ:** ΔΕΛΦΙΝΟΣ ΜΗΛΙΣΣΑΤΙΑΣ & ΕΛΜΥΣΣΑ

43561 ΑΓΙΟΣ ΑΝΑΓΕΥΡΟΣ

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

- α. ΟΤΑ και ιδιώτη
- β. Κεντρικού Υπουργείου και ιδιώτη
- γ. Όχι

<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

2. Αναφέρατε ποιο και σε ποιο τομέα και (εάν γνωρίζετε) ποιου συνολικού προϋπολογισμού:

Προσκλητική Διακήρυξη για την υλοποίηση του Προϋπολογισμού Ανάπτυξης για 5 έτη της του Δήμου Δίων Αττικής με τον Ιδιωτικό Τομέα με την επιχορήγηση της ΣΜΠ. Η απόφαση του Ο.Τ. 31 με ε.π.β. 200 Διευ. Αξιολ. Ανεπτυχ. ή Ανάπτυξης 4000000 €

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

Λόγοι	Βαθμιά Αξιολόγησης
Ελλειψη Πόρων	5
Αποδέσμευση τοπικών πόρων και ανακατανομή τους σε άλλους τομείς (π.χ. κοινωνική πολιτική)	4
Οι ιδιώτες κατέχουν καπιτομία και τεχνογνωσία που δεν έχει ο δημόσιος τομέας ΟΤΑ	4
Η λειτουργική συντήρηση και διακίνηση του έργου από τον ιδιωτικό τομέα κατά κανόνα αυξάνει την αποδοτικότητα του	2
Μειώνεται ο επιχειρηματικός κίνδυνος του έργου και οι συνυποχρεώσεις εφαρμογής που θα υναλάμβανε εξ ολοκλήρου ο Δήμος	3
Άλλο	

6. Πιστεύετε ότι το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο ικανοί την ανάπτυξη Σ.Δ.Π., ιδιαιτέρως για τους Α' ΟΤΑ;

Ναι  Όχι

7. Παρακολουθείτε αξιολογήστε το υφιστάμενο θεσμικό οργανωτικό πλαίσιο κατά τα διάφορα στάδια των έργων.

	Ανεπαρκώς	Μερικώς	Ικανοποιητικά
Πρόγραμμα			X
Διοικητική			X
Επιτόπιση/Υλοποίηση			X

8. Ποιες είναι οι κύριες προκλήσεις, μηχανισμούς και εμπειρίες που πρέπει να διαθέτει ένας ΟΤΑ για να κερδί στην υλοποίηση έργων/υπηρεσιών με τον ιδιωτικό τομέα κατά την άσκηση σας;

*Πολλοί είναι οι κλάδοι που είναι δύσκολο να συνεργαστούν με τον ιδιωτικό τομέα. Η εμπειρία είναι πολύ σημαντική, αλλά και η επικοινωνία με τον ιδιωτικό τομέα.*

9. Αξιολογήστε βαθμολογώντας από 1 έως 5 (όπου 5-πολύ πολύ σημαντικό, 4-πολύ σημαντικό, 3-μερικώς σημαντικό, 2-λίγο σημαντικό, 1-καθόλου σημαντικό), τη σημαντικότητα της υιοθέτησης και εφαρμογής σε θέματα Σ.Δ.Π. είτε μέσω διαδικασιών, είτε με άμεση επικοινωνία (προσκή ή μη) από όλους τους παρακάτω φορείς:

ΦΟΡΕΙΣ	ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
Ειδική Γραμματεία Σ.Δ.Π. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ	3	3
Υπουργείο Περιφέρειας Ομάδα Σ.Δ.Π.	1	1
ΚΕ.Δ.ΚΕ	1	1
ΕΡΤΑΑ	2	2
Α.Α.Α.Δ.Σ (επιμελητήριο κ.λπ.)	2	2

10. Ο συγκεκριμένος ΟΤΑ υλοποιεί έργα/υπηρεσίες με σύμβαση με ιδιωτικό τομέα;

Ναι  Συγκεκριμένα στην ερώτηση 14

Όχι  Συγκεκριμένα στην ερώτηση 11

15. Αν δεν υπάρχει η δυνατότητα υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου μέσω ΣΑΠΤ, θα προχωρήσει η υλοποίησή του;

Ναι  Όχι

16. Αν όχι, γιατί:

Κρίσιμη κατάσταση έργου

17. Σε ποια φάση βρίσκεται το έργο ή υπηρεσία που υλοποιείται μέσω ΣΑΠΤ π.χ.:

- A. Προσμηθιακή διαδικασία
- B. Υπογραφή Συμβάσεων με ανάδοχο/παικτα
- Γ. Υλοποίηση
- Δ. Έχει ολοκληρωθεί

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>

18. Έχετε συναντήσει αντίρρησης για το συγκεκριμένο έργο με ΣΑΠΤ σε μέλη:

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
A. Της αντανάκλασης από πλάσμα των δημοτικών συμβουλίων	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Μεμονωμένων μελών της αυτοδιοίκησης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Γ. των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Δ. των τοπικών επιχειρηματιών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ε. του κτηνικού κόσμου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ζ. άλλες ομάδες / οργανώσεις	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Κατά ποιο θα υποστηρίξετε ότι το συγκεκριμένο έργο/υπηρεσία ΣΑΠΤ:

	ΚΑΘΗΛΟΥΣ	ΣΗΤΕ	ΣΧΕΤΙΚΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
Συμβάλλει με την πολιτική του Δήμου για την επίτευξη της κοινωνικής ισότητας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Παράγει αποτελέσματα τα οποία είναι ικανά συμβάλει με κοινωνική αλληλ.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Πρακτικά τα βιώσιμα ανάγκες	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Θεωρείτε ότι οι συγκεκριμένες δημοτικών φορέων και ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα πρωτοδημιουργούνται από κοινοτικές πολιτικές (π.χ. Ευρωπαϊκή περιφερειακή ανάπτυξη, καταθέτοντας της 5<sup>η</sup> Προγραμματικής περιόδου):

Ναι  Όχι  Δεν γνωρίζω

21. Θεωρείτε ότι θα ενταχθούν με ΣΑΠΤ στο πλαίσιο της ΤΑ λόγω της οικονομικής κρίσης και των δημοοικονομικών προβλημάτων της χώρας:

Ναι  Όχι  Δεν γνωρίζω

4. Αξιολογήστε με απλά προτεραιότητας (1 έως 5, 5=πολύ πολύ σημαντικό, 4=πολύ σημαντικό, 3=αρκετά σημαντικό, 2=λίγο σημαντικό, 1=καθόλου σημαντικό) τους λόγους που κατά την άσκηση σας διακρίνονται τα χαρακτηριστικά συγκεκριμένων ΟΤΑ και ιδιαίτερα:

Λόγοι	Βαθμός Αξιολόγησης
Νομοθετικό πλαίσιο	3
Οργανωτικές δομές των ΟΤΑ για την ανάληψη πολιτικών συμβάσεων (π.χ. άλληλη προσαρμογή ή συμβόλων)	2
Φερεγγυότητα ΟΤΑ και η διακρατική μετακίνηση του όγκου κατά την σύμβαση των συμβάσεων	4
Προμώθηση έργων	1
Η δυνατότητα κοστολόγησης των έργων	3
Πολιτική λόγου (π.χ. πολιτικό κόστος από την υλοποίηση ενός έργου υπηρεσία προς ο μάλιστα καλύτερα να κληρώνει)	3
Επίτευξη γνώσης και τεχνογνωσίας από πλευράς ΟΤΑ	2
Εργονομικές αδυναμίες ιδιαίτερου τομέα (μικρό μέγεθος επιχειρήσεων, μικρό εκπαιδευτικό ενδιαφέρον)	1
Άλλο	

5. Σε ποιες από τις παρακάτω κατηγορίες έργων και υπηρεσιών ένας πρωτοβάθμιος ΟΤΑ θα μπορούσε να επιδώσει τη σύμβαση με ιδιώτη; (επισημαίνεται και δικές σας απόψεις):

	Πόσοι ναι	Ίσως	Όχι
<b>(Α) Έργα</b>			
Προγράμματα και έργα δομικών αναπλάσεων		✓	
Διμόρφια κτίρια για τη στέγαση υπηρεσιών ή για την εκμίσθωση άλλων χώρων γενεώσεως			✓
Χώροι στάθμευσης	✓		
Έργα και δικτύα υποδομής (ηλεκτροπαραγωγή κ.λπ.)	✓		
Διαχείριση αποβλήτων και νερόν		✓	
ΧΥΤΑ, και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων		✓	
Αξιοποίηση σημαντικών περιουσιών		✓	
Άλλο			
<b>(Β) Υπηρεσίες</b>			
Διαχείριση δημοφών κτιρίων			✓
Προμήθεια εξοπλισμού		✓	
Συντήρηση κοινόχρηστων δημοτικών χώρων, πρασίνου κ.λπ.		✓	
Παροχή τεχνικών υπηρεσιών		✓	
Άλλο			

11. Θα προχωρήσετε κατά στην υλοποίηση έργου υπηρεσίας με σύμβαση με τον ιδιωτικό τομέα:

Ναι  Όχι

12. Αν θα προχωρήσετε στην υλοποίηση με ΣΔΙΤ ποια θα ήταν κατά την άποψη σας τα σημαντικότερα προβλήματα που θα αντιμετώπιζατε:

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Οργανωτικές δυσκολίες για την προετοιμασία της προσημείωσης βασικής (π.χ. αδύναμη σύνταξη τυχόν θεμελιώδους λόγω ανεπάρκειας εξειδικευμένου προσωπικού κτλ)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Νομική υστέρηση του έργου	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αδυναμία διαπραγμάτευσης με τον ιδιωτικό τομέο (πρόσβαση κατασκευαστικών εταιριών κτλ)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Παράνομα έργα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον ιδιωτικό τομέο	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αντιδράσεις από την αντανάκλαση	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Άλλο		

13. Θεωρείτε ότι ο τοπικός ελεγκτής θα αντιδρούσε στην υλοποίηση καταρχημάτων/πρόσμων έργου υπηρεσίας:

Ναι  Όχι

14. Σε ποιο τμήμα ανήκει το συγκεκριμένο έργο που υλοποιείται ή θα υλοποιηθεί:

	Υλοποιείται	Θα Υλοποιηθεί
<b>(Α) Έργα</b>		
Προγράμματα και έργα αστικών αναδόσεων		
Δημόσια κτίρια για τη στήριξη υπηρεσιών ή για την εκμετάλλυσή τους, νομοτετα		
Χώροι στάθμευσης		<input checked="" type="checkbox"/>
Έργα και δίκτυα υποδομής (ηλεκτροπαραγωγή κ.λ.π)		<input checked="" type="checkbox"/>
Διαχείριση ακοβλήτων και υγρών		
ΧΥΤΑ, και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων	<input checked="" type="checkbox"/>	
Αδειοδότηση δημοσίων κερματισίας		
Άλλο		
<b>(Β) Υπηρεσίες</b>		
Διαχείριση δημοσίων έργων		
Προμήθεια εξοπλισμού		
Εντολή/οργάνωση κοινών υπηρεσιών άλλων χώρων, εργασίες κ.λ.π		<input checked="" type="checkbox"/>
Παροχή τεχνικών υπηρεσιών		
Άλλο		

(\*): όχι από τον Δήμο αλλά από την ΕΣΔΚΜΑ

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ  
ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΟ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ (ΣΑΠ)**

**ΦΟΡΕΑΣ :** ΔΗΜΟΣ ΦΥΛΗΣ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛΙΑΣ  
**ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ:** ΑΒΡΑΜΗΣ ΣΤΑΘΑΤΗΣ  
**Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΥ:** ΣΤΡΑΤΙΔΟΥ & ΜΙΛΟΥΔΗ 1 ΦΥΛΗ

1. Γνωρίζετε ένα έργο ή υπηρεσία που έχει ολοκληρωθεί με σύμβαση;

- α. ΟΤΑ και ιδιώτη
- β. Χειρικού Υποεργείου και ιδιώτη
- γ. Όχι

2. Αναφέρετε ποιο και σε ποια τομείς και (άν γνωρίζετε) ποιος συνολικός προϋπολογισμός: Επίσημοι φίλοι Δήμου Ομάδες Διεκπεραίωσης Πολιτικών  
Θρόνων Δραστηριότητα 45000 ευρώ

3. Αξιολογήστε με σημειο προτεραιότητας (1 έως 5, 5-πλήρως κρίσιμα, 4-πολύ σημαντικό, 3-σημαντικό σημαντικό, 2-λίγο σημαντικό, 1-καθόλου σημαντικό) ποση είναι κατά την άποψη σας οι λόγοι που προτρέπουν τους ΟΤΑ στη σύμβαση συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας.

Λόγος	Βαθμός Αξιολόγησης
Όλες οι Πόρτες	5
Αποδοτικότητα ποικίλων πόρων και ανακατανομή τους σε άλλους τομείς (ε.γ. κοινωνική πολιτική)	2
Οι ιδιώτες καλύτερη οικονομία και υπηρεσίες που δεν έχει ο δημόσιος τομέας, ΟΤΑ	4
Η λειτουργία, συντήρηση και διατήρηση του έργου υπό τον ιδιωτικό τομέα από κενά κλάδους την μεθοδικότητα του	4
Μειώστε ο λειτουργικός κίνδυνος του έργου και οι συνυφασμένες ευχρηστίες που θα αναλάβουν οι ιδιώτηρου ο Δήμος:	2
Άλλο	



ΦΟΡΕΙΣ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΕΠΙΧΟΡΗΓΩΝΙΑ
Ειδική Επιτροπή ΛΑΙΤ ΝΤΟΙΟ	5	5
Υπουργείο Ενσωμάτωσης Όμιλος ΛΑΙΤ	5	5
ΚΕΑΚΕ	5	5
ΕΡΤΑΑ	5	5
ΑΝΑΚΟΙΣ (επισημασμένο)		

10. Ο συγκεκριμένος ΟΤΑ υλοποιεί έργο άμεσης με σύμβαση με ιδιωτικό τμήμα:

Να  Διακρίνει στην ερώτηση 14

Όχι  Διακρίνει στην ερώτηση 11

10

60025/20129 01

9474-850449 WORD 2012 0102-1172-10

6. Πιστεύετε ότι το νεύρωμα βοηθάει κρίσιμα εναντί της ανάπτυξης Σ.Δ.Ι.Γ. ιδιαιτέρως για τους Α' Ο.Ι.Α;

Ναι  Όχι

7. Παρακαλώτε αξιολογήστε το νεύρωμα βοηθάει οργανωτικό κρίσιμα κατά τα διάφορα στάδια των έργων.

	Ανεπαρκώς	Μερικώς	Ικανοποιητικό
Πληρωμές			✓
Δημοσιοποίηση			✓
Εκτέλεση Υπομνήσεων			✓

8. Πως είναι οι ελάχιστες προϋποθέσεις τεχνολογίας και εγκατάστασ σου σχετικά να βοηθήσει τους Ο.Ι.Α για να προβεί στην υλοποίηση έργων λειτουργικών σε τον υλιστικό τομέα κατά την άσκηση σας;

Μη διαθέσει υαλοπίστολ απορραβείωση = δάδα αλυσά Στρουφώδ  
και ορυκτοπλάσι επιτοίχια κατασκευάσει για τον  
Ε.Ο.Α.Ι.Α και την

9. Αξιολογήστε βαθμολογώντας από 1 έως 5 (όπου 5=πολύ καλό επιτευχτικό, φ-πλήρως επιτυχητικό, 3=μέτριο επιτυχητικό, 2=λίγο επιτυχητικό, 1=καθόλου επιτυχητικό), τη σημαντικότητα της υποστήριξης και πληροφόρησης σε θέματα Σ.Δ.Ι.Γ, είτε μέσω διαδικτύου, είτε με άμεση επικοινωνία (σφραγιστή ή μη) από άτομα τους χαρακτηρίζετε ποιος;

15. Αν δεν υπήρχε η δυνατότητα ολοκλήρωσης του συγκεκριμένου έργου μέσω Σ.Α.Π.Γ., θα προχωρούσε η ολοκλήρωσή του:

Ναι  Όχι

16. Αν όχι γιατί:

Γιατί οι ΟΤΑ δεν διαθέτουν τον κατάλληλο κεφαλαίο και δεν έχουν τα μέσα διαθεσιμότητα εργαζομένων.

17. Σε ποια οδμή βρίσκονται τα έργα ή υπηρεσίες που ολοκληρώθηκαν μέσω Σ.Α.Π.Γ.:

- A. Προσυμβατικών διαδικασιών
- B. Υπογραφή Συμβάσεων με ιδιωτή εταιρεία
- Γ. Υλοποίησης
- Δ. Έχει ολοκληρωθεί

18. Έχετε συνεννοηθεί αντιμέτρως για το συγκεκριμένο έργο με Σ.Α.Π.Γ. εκ μέρους:

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
A. της αναπόληρωσης στα πλαίσια του δημοτικού συμβουλίου		<input checked="" type="checkbox"/>
B. μεμονωμένων μελών της αντιπρόθεσης		<input checked="" type="checkbox"/>
Γ. των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης		<input checked="" type="checkbox"/>
Δ. των τοπικών επιχειρηματιών		<input checked="" type="checkbox"/>
Ε. των τοπικών κληρικών		<input checked="" type="checkbox"/>
Ζ. άλλων φορέων (προσδιορίστε)		<input checked="" type="checkbox"/>

19. Κατά πόσο θα ολοκληρωθεί ότι το συγκεκριμένο έργο/υπηρεσία Σ.Α.Π.Γ.:

	ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΣΧΕΤΙΚΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
Συμφωνεί με την πολιτική του Δήμου και την πολιτική της κοινωνικής αλληλεγγύης					<input checked="" type="checkbox"/>
Πολλά από τα έργα που οφείλονται είναι σταθερά & αποδοτικά έργα				<input checked="" type="checkbox"/>	
Προσφέρει τη βέλτιστη ποιότητα					<input checked="" type="checkbox"/>

20. Θεωρείτε ότι οι περιφέρειες, δημοσίων φορέων και ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα προωθήθηκαν/θύνονται από κοινοτικές πολιτικές (π.χ. Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική, πολιτικές της δ' Προγραμματικής περιόδου):

Ναι  Όχι  Δεν γνωρίζω

21. Θεωρείτε ότι θα ενισχυθούν οι Σ.Α.Π.Γ. στο πεδίο της Τ.Α. λόγω της οικονομικής κρίσης και των δημοσιονομικών προβλημάτων της χώρας:

Ναι  Όχι  Δεν γνωρίζω

ΦΥΛΗ  
2-6-2010.

*[Signature]*  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

4. Αξιολογήστε με σειρά προτεραιότητας (1 έως 5, 5=πλέον πολύ σημαντικό, 4=πολύ σημαντικό, 3=οριστά σημαντικό, 2=λίγο σημαντικό, 1=καθόλου σημαντικό) τους λόγους που κάτω την αλοψη της δημιουργία επιτελεστέων ΟΤΑ περιφέρειας.

Λόγος	Βαθμός Αξιολόγησης
Νεοδημιουργία κτιρίων	3
Οργανωτικά, δομικάς του ΟΤΑ για την ανάληψη κολλελακών ευρωθεσών (π.χ. Ολοκλήρωση αρμοθετικών ή συμβολικών)	3
Φορολογική ΟΤΑ και η διοικητική και δομική από την ανάληψη των ευρωθεσών	3
Οργανωτικά έργων	4
Η δυνατότητα κοστολόγησης των έργων	4
Πολιτικοί λόγοι (π.χ. πολιτικό κόστος από την ολοκλήρωση ενός έργου) που ο δήμος καλείται να πληρώσει	5
Εξέλιξη γνώσης και τεχνολογίας, από άλλους ΟΤΑ	3
Ενταγής κέντρων ή ιδιωτικών τομέα μικρο μέγεθος επιχειρησεων, μικρό επενδυτικό γυθισόκων	4
Άλλο	

5. Σε ποια από τις παρακάτω κατηγορίες έργων και υπηρεσιών ένας αρμοθετικός ΟΤΑ θα μπορούσε να επδώσει τη σέμραξη με ιδιότη; (αριθμούνται και δικές σας ιδιότητες)

	Σίγουρα ναί	Ίσως	Όχι
<b>(Α) Έργο</b>			
Προγραμματικά και έργα ποσειών αναδόχων		✓	
Δημόσια κτίρια για τη σέμραξη υπηρεσιών ή για την καταδόχωση τους νεκότερα		✓	
Νέοι παράδοχες	✓		
Έργα και δικτύα παρόδοχης (ηλεκτροδοχισμός κ.λπ.)			✓
Αναδόχωση παδοχίων και κερών		✓	
ΚΥΤΑ, και μονάδες επεδοχασίας λωζατων	✓		
Αξιοδοχωση δημοτικής παδοχισίας			✓
Άλλο			
<b>(Β) Υπηρεσίες</b>			
Αναδόχωση δημοτικών κτιρίων			✓
Προμηθευτική επεδοχωση	✓		
Συντόχωση και οχρηστών δρόμων χερών, αρχαίων κλπ		✓	
Παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών		✓	
Άλλο			

11. Θα προχωρήσει ποτέ στην υλοποίηση έργου / υπηρεσίας, με σύμβαση με τον ιδιωτικό τομέα;

Ναι  Όχι

12. Αν θα προχωρήσετε στην υλοποίηση με Σ.Δ.Π. ποια θα ήταν κατά την άποψή σας τα σημαντικότερα προβλήματα που θα αντιμετωπίσετε;

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Οργανισμός / φορέας για την υλοποίηση της προσηφιστικής διαδικασίας (π.χ. πρόταση σύνταξη παχών διαπραγμάτευσης; λόγω ανεπαρκούς εξειδικευμένου προσωπικού κ.τ.λ.)		<input checked="" type="checkbox"/>
Νομική υποστήριξη του έργου		<input checked="" type="checkbox"/>
Αδύναμο διαπραγματεύσεως με τον ιδιωτικό τομέα (πρόσβαση, εμπιστοσύνη κ.τ.λ. εταιρείες κ.τ.λ.)	<input checked="" type="checkbox"/>	
Γεγονότα έργου που θα αυξήσουν τη σοβαρότητα των ιδιωτικών τμήμα	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ανταρσία από την αυτοδιοίκηση	<input checked="" type="checkbox"/>	
Άλλο		

13. Θεωρείτε ότι η εστιασμένη καθήκηση θα αντιληφθεί στην υλοποίηση ανταγωνισμοδοτούμενων έργων / υπηρεσιών;

Ναι  Όχι

14. Σε ποιο τομέα ανήκει το συγκεκριμένο έργο που υλοποιείται ή θα υλοποιηθεί:

	Υλοποιείται	Θα υλοποιηθεί
<b>(Α) Έργα</b>		
Προγράμματα και άλλα οπτικά αποτελέσματα		<input checked="" type="checkbox"/>
Δράσεις κτηριακές για τη στέγαση υπηρεσιών ή για την αντιμετώπιση των αναγκών		<input checked="" type="checkbox"/>
Χρηματική στήριξη		<input checked="" type="checkbox"/>
Έργα και δικτυακά υποδομή (π.χ. υποδομή κ.τ.λ.)		
Διαχείριση αξιοποίηση και κτηρίων		
ΧΥΤΑ, και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων		<input checked="" type="checkbox"/>
Αξιοποίηση δημοτικών κερμάτων		
Άλλο		
<b>(Β) Υπηρεσίες</b>		
Διαχείριση δημοτικών κτηρίων		
Παροχή των ενοικίων		<input checked="" type="checkbox"/>
Συντήρηση και λειτουργία δημοτικών χώρων, κερμάτων κ.τ.λ.		
Παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών		<input checked="" type="checkbox"/>
Άλλο		

**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

**ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ  
ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΟ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΟΤΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ (ΣΔΙΤ)**

**ΦΟΡΕΑΣ :** ΔΗΜΟΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ  
**ΑΝΤΙΣΗΜΑΡΧΟΣ:** ΕΙΣΑΓΩΓΟΣ ΛΑΠΠΑΣ  
**Α/ΝΣΗ ΔΗΜΟΥ:** Κ. ΒΑΝΝΑΤΗ 767B

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

- α. ΟΤΑ και ιδιώτη
- β. Κεντρικός Υπουργείο και ιδιώτη
- γ. Όχι

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>

2. Αναφέρατε ποιο και σε ποιο τομέα και (εάν γνωρίζετε) ποιου συλλογικού προϋπολογισμού: \_\_\_\_\_

3. Αξιολογήστε με πέντε προτεραιότητες (1 έως 5, 5=παρα πολύ σημαντικό, 4=πολύ σημαντικό, 3=αρκετά σημαντικό, 2=λίγο σημαντικό, 1=καθόλου σημαντικό) ποιες είναι κατά την άποψή σας οι λόγοι που προτρέπουν τους ΟΤΑ στη σύμπραξη συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας.

Λόγοι	Βαθμός Αξιολόγησης
Έλλειψη Πόντων	3
Αποδίδωσιμη τοπικών πόρων και ανακατανομή τους σε άλλους τομείς (π.χ. κοσμητική πολιτική)	1
Οι ιδιώτες κατέχουν καινοτομία και τεχνογνωσία που δεν έχει ο δημόσιος τομέας ΟΤΑ	2
Η λειτουργία, συντήρηση και διακίνηση του έργου από τον ιδιωτικό τομέα κατά κανόνα αυξάνει την αποδοτικότητα του	4
Μειώνεται ο επιχειρηματικός κίνδυνος του έργου και οι συνεπόμενες εγγυήσεις που θα απαιτούνταν εκ μέρους του Δήμου	2
Άλλοι	-

6. Πιστεύετε ότι το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο ενισχύει την ανάπτυξη Σ.Δ.Π. ειδικότερα για τους Α' ΟΤΑ:

Ναι  Όχι

7. Παρακαλώ αξιολογήστε το τμήμα του θεσμικού οργανωτικού πλαισίου κατά τα ακόλουθα στάδια των έργων.

	Ανεπαρκώς	Μερικώς	Επικρατέστευ
Πρόγραμμα	✓		
Διοικητική		✓	
Εκτίμηση/Υλοποίηση		✓	

8. Πώς είναι οι κλιμακωτές προδιαθέσεις τεχνολογικής και εργατικής που πρέπει να διαθέτουν ένας ΟΤΑ για να προηεί στην ολοκλήρωση έργων υπηρεσιών με τον ιδιαιτερό τρόπο κατά την άσκηση οα:

Η ΥΔΡΟ-Η ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΔΟΜΩΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ Κ' ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΧΡΕΥΤΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΟΤΑ ΕΛΛΑ-ΔΟΣ ΠΡΟΧΩΡΩΘΕΙΣ

9. Αξιολογήστε βαθμολογώντας από 1 έως 5 (όπου 5=πολύ σημαντικό, 4=μέ-ση σημαντικό, 3=οριστό σημαντικό, 2=λίγο σημαντικό, 1=καθόλου σημαντικό), τη σημαντικότητα της υιοθέτησης και κληροφόρησης σε θέματα Σ.Δ.Π. είτε μέσω διαδικτύου, είτε με άμεση επικοινωνία (γραπτή ή μη) από όλους τους παρακάτω φορείς:

ΦΟΡΕΙΣ	ΙΣΤΟΞΕΛΙΑ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
Ενωση Γεωμετρών Σ.Δ.Π./Υ.Κ.Π.Ο	2	2
Υπηρεσία Εκστρατειών Ομάδων Σ.Δ.Π.	2	2
ΚΕ.Σ.ΚΕ	2	2
Η.Ε.Α.Α	2	2
Α.Δ.Δ.Σ. (εκπαιδευτική ομάδα)	-	-

10. Ο παρακαρμένος ΟΤΑ υλοποιεί έργα υπηρεσιών με σύμμεροση με ιδιωτικό τμήμα:

Ναι  Συνεχίζει στην ερώτηση 14

Όχι  Συνεχίζει στην ερώτηση 11

15. Αν όσα ερωτά η δυνατότητα υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου μέσω Σ.Α.Ι.Τ., θα προχωρούσε η υλοποίησή τους;

Ναι

Όχι

16. Αν όχι, γιατί;

---



---

17. Σε ποια φάση βρίσκεται το έργο ή υπηρεσία που υλοποιείται μέσω ΣΑΙΤ π.χ.;

- A. Προσβασιμότητα διαδικασιών
- B. Υπάρχει Συμφωνία με ιδιώτη/ελεύθερα
- Γ. Υλοποίηση
- Δ. Έχει ολοκληρωθεί

18. Έχετε συναντήσει αντιδράσεις για το συγκεκριμένο έργο με ΣΑΙΤ τα μέρες;

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
A. της επιχείρησης στα πλαίσια του δημοτικού συμβουλίου		<input checked="" type="checkbox"/>
B. μεμονωμένων μελών της επιχείρησης		<input type="checkbox"/>
Γ. του Μουσ. Μουσικής Ενημέρωσης		<input type="checkbox"/>
Δ. των τοπικών επιχειρηματιών		<input type="checkbox"/>
Ε. των τοπικών πληθυσμίων		<input type="checkbox"/>
Ζ. άλλου φορέα ( προσδιορίστε )		<input type="checkbox"/>

19. Κατά πόσο θα καταταμίωνα τα συγκεκριμένα έργα/υπηρεσία ΣΑΙΤ:

	ΚΑΘΟΥΣ	ΛΙΓΟ	ΣΥΣΤΗΚΑ	ΠΟΛΥ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
Συμφωνεί με την πολιτική του Δήμου για την εκδίωξη της κατοικημένης ευρωμίας				<input checked="" type="checkbox"/>	
Παράγει αποτελέσματα τα οποία είναι συμβατά με οικονομικές αρχές			<input checked="" type="checkbox"/>		
Προσφέρει τη βέλους ανάπτυξη					<input checked="" type="checkbox"/>



20. Θεωρείτε ότι οι υπερβολές δημοσίων φορέων και ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα προωθήθηκαν λόγω από κυριολεκτικές πολιτικές (π.χ. Ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική, καταθέσεις της Α' Προγραμματικής περιόδου);

Ναι  Όχι  Δεν γνωρίζω

21. Θεωρείτε ότι θα ενταχθούν οι ΣΔΠ στο ταμείο της ΓΑ λόγω της οικονομικής κρίσης και των δημοσιονομικών προβλημάτων της χώρας;

Ναι  Όχι  Δεν γνωρίζω

4. Αξιολογήστε με σειρά προτεραιότητας (1 έως 5, 5-πρώτο και 1-τελευταίο) τους σημαντικούς, 3-αρκετά σημαντικά, 2-λίγο σημαντικά, 1-καθόλου σημαντικούς λόγους που κατά την άποψή σας διακρίνουν τη δημοτική εταιρεία ΟΤΑ και ιδίως:

Λόγος	Βαθμύς Αξιολόγησης
Νομοθετικό πλαίσιο	3
Οργανωτικές διαδικασίες του ΟΤΑ για την επίλυση ανάλογων προβλημάτων (π.χ. έλλειψη προσωπικού ή συμβολών)	5
Φερεγγυότητα ΟΤΑ και η διακρατική μεταφορά πόρων κατά την πρόταση των συμβόλων	5
Οργανωτική δομή	3
Η δυνατότητα κοινοδότησης των έργων	4
Πολιτικοί λόγοι (π.χ. πολιτικό κόστος από την υλοποίηση ενός έργου διαφοράς που ο γρήγορος εκλείπει να αληθινή)	5
Έλλειψη γνώσης και τεχνολογίας από πλευράς ΟΤΑ	2
Συγγενείς αλληλεπίδραση μεταξύ τομέα έργων με άλλους τομείς, μικρό κλιμακωτό ενδιαφέρον	3
Άλλο	

5. Σε ποια από τις παρακάτω κατηγορίες έργων και υπηρεσιών είναι προσηλωμένος ΟΤΑ θα μπορούσε να επιδώσει τη διαχείριση με ιδιότητα (επισημασμένοι και δικές μας προτάσεις):

	Σίγουρα ναι	Ίσως	Όχι
<b>(Α) Έργα</b>			
Προγράμματα και έργα αστικών αναβάσεων	X		
Δημόσια κτίρια για τη στήριξη υπηρεσιών ή για την αντιμετώπιση των γενικών	X		
Χώροι σπαρτίνας	X		
Έργα και έργα υποδομής (ηλεκτρομαγνητική κ.λ.ε)		X	
Διαχείριση αποβλήτων και νερόν		X	
ΧΥΤΑ και μονάδες επεξεργασίας λυμάτων		X	
Αξιολόγηση δημοτικής οικονομίας		X	
Άλλο			
<b>(Β) Υπηρεσίες</b>			
Διαχείριση δημοτικών κτιρίων			X
Παροχή υπηρεσιών			X
Συντήρηση και λειτουργία έργων έργων, κτιρίων κ.λ.ε	X		
Παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών			X
Άλλο			

11. Θα προχωρήσει κατά στην υλοποίηση έργου/ υπηρεσίας με σύμβαση με τον ιδιωτικό τομέα:

Ναι  Όχι

12. Αν θα προχωρήσουν στην υλοποίηση με ΣΔΙΤ ποια θα ήταν κατά την άποψη σας τα σημαντικότερα προβλήματα που θα αντιμετωγίζατε:

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Οργανωτικές δυσκολίες για την αρτιότητα της προσομβετικής διαδικασίας (π.χ αδυναμία σύνταξη ταχών δημοπράτησης λόγω ανεπαρκούς εφοδιασμένου προσωπικού κτλ)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Νομική αβεβαιότητα του έργου	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Αδυναμία διαπραγμάτευσης με τον ιδιωτικό τομέα (κόστος/κατασκευαστικές εταιρείες κτλ)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ποσότητα έργων που θα μπορούσαν να εντάσσονται τον ιδιωτικό τομέα	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αντιδράσεις από την αντιπαλότητα	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Άλλο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Θεωρείτε ότι ο τοπικός πληθυσμός θα αντιδρούσε στην υλοποίηση αυτοχρηματοδοτούμενου έργου/ υπηρεσίας:

Ναι  Όχι

14. Σε ποια τομείς ανήκω το συγκεκριμένο έργο που υλοποιείται ή θα υλοποιούσατε:

(Α) Έργα	Υλοποιείται	Θα Υλοποιηθεί
Προγράμματα και έργο εστίων αναδόσεων	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Δημόσια κτίρια για τη στήριξη υπηρεσιών ή για την εκμετάλλευσή τους γενικότερα	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Χώροι στάθμευσης	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Έργα και δίκτυα υποδομής ( ηλεκτροπαραγωγή κ.λ.ε)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Διαχείριση αποβλήτων και νεράν	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
ΧΥΤΑ και μενόμες επεξεργασίες λυμάτων	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Αποκρίση δημοτικής παροχής	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Άλλα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Β) Υπηρεσίες		
Διαχείριση δημόσιων κτιρίων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Προμήθεια εξοπλισμού	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Συντήρηση κοινόχρηστων δρόμων πόρων, πρασίνου κ.λ.ε	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Παροχή πολιτιστικών υπηρεσιών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Άλλα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>