

**Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ
ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
“ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ”**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΜΟΧΛΑΚΗ ΑΡΓΥΡΩ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΑΒΑ ΝΕΚΤΑΡΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ
- ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ
- ΕΙΣΑΓΩΓΗ1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΜΕΡΟΣ Α :

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ

- ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ5
- ΤΥΠΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP)6

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ - ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- 2.1 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ : «ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ»8
- ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΕΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ Ο ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ
- ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
- ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
- ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ (Χ.Ο.Σ)
- ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
- ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
- 2.2 ΟΡΙΣΜΟΙ «ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.....12
- Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ ΕΡΓΟΛΗΠΤΗΣ
- ΑΝΑΘΕΤΟΥΣΕΣ ΑΡΧΕΣ
- ΕΡΓΟ
- ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
- ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ Η ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΣ Η ΑΝΑΔΟΧΟΣ
- ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (Κ.Τ.Ε)
- ΚΥΡΙΟ ΕΡΓΟ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ (Κ.Ε.Π)
- ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ (Κ.Α.Α)

- ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΕΡΓΑ (Π.Ε)	
- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	
- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	
- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ	
- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	
- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	
- ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ Α΄ ΦΑΣΗΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	
2.3 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ	15
- Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 93/37/ΕΟΚ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ	
- ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ «ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ» ΚΑΙ «ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ»	
- Η ΪΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ	
- Η ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	
- Η ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ	
- Η ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ	
- Η ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ : Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	
- ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ	
- Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΦΑΣΗ : ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΝΑΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	
- Η ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	
- ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΕ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ	
2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	21

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ : Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και η υλοποίηση των μεγάλων Έργων Υποδομής

3.1 ΤΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ - ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	23
3.2 Η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (PUBLIC - PRIVATE - PARTNERSHIP)	27
3.2.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ / ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	27
3.2.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΜΕΣΩ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	29
3.2.2.1 ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ	29
- ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	
- ΆΛΛΑ ΜΕΛΗ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ	

- ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
- ΚΥΡΙΟΙ ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	
- ΚΥΡΙΟΙ ΥΠΕΡΓΟΛΑΒΟΙ	
- ΤΟ ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΙ ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΤΟΥ 2004	
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ	
3.2.2.2 ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)	38
- ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
- ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ Η ΕΓΚΡΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ	
- ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
- ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ	
3.2.2.3 ΜΟΝΙΜΗ ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	42
- ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
- Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ , ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ , ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ , ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	
- ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
- ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ	
- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	
3.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΡΟΣ Β : ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ , ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

4.1 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	49
4.2 Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	52
- Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ	
4.3 ΟΙ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	56
- ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	

- ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ
- ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ
- ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ – ΜΕΙΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗΣ
- ΣΕΒΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ
- ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΜΕ ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- 4.4 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ63
- 4.5 Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ – ΣΤΑΥΡΟΥ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΠΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

- 5.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ66
- 5.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΟΜΙΛΩΝ – ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ70
 - ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΜΕ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ
 - ΕΠΙΖΗΤΟΥΜΕΝΗ ΜΕΣΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ – ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
 - ΑΝΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΔΙΟΔΙΩΝ ΤΕΛΩΝ
 - ΕΚΠΤΩΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΕΡΓΩΝ
 - ΑΙΤΟΥΜΕΝΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΓΙΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ
 - ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ
- 5.3 ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....74
 - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
 - ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

- 6.1 ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΕΝΑΡΞΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ76
- 6.2 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ77
- 6.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ77
 - ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΔΑΝΕΙΩΝ
 - ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
 - ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

- ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ / ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ	
- ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ	
- ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ	
6.4 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ (ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ)	84
6.4.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ	84
- ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
6.4.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΥΡΙΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	87
- ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ – ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΠΟΙΟΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	
6.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	89
6.6 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	90
6.7 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	91
6.7.1 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ Ο ΙΔΙΩΤΗΣ.....	91
6.7.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ	91
6.8 ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ	92
- ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
- ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ	
6.9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Ο ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

7.1 ΟΜΙΛΟΣ ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε ΚΑΙ Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε	96
7.1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ	97
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ	
7.1.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ	99
7.1.2.1 ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε ΚΑΙ Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε	103
7.1.2.2 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	104
7.2 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε – ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε – ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ	104
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ	
- ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	
- ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΙΕΙΝΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	
- ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ	
- ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ	
- ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	
- ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ	

- ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ – ΑΚΤΩΡ – ΤΕΒ	
7.2.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	111
7.3 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΑΒΑΞ Α.Ε – J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε – ΕΤΕΘ Α.Ε	112
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΒΑΞ Α.Ε – J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε – ΕΤΕΘ Α.Ε ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ 2000	
- ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΒΑΞ Α.Ε	
7.3.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	114
7.4 Ο ΟΜΙΛΟΣ ALFA ALFA HOLDINGS / ΑΛΤΕ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	114
- ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ALFA ALFA HOLDINGS	
- ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ALFA ALFA HOLDINGS	
- Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΑΛΤΕ ΣΕ ΕΡΓΑ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΗ	
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΛΤΕ	
- Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΛΤΕ	
7.4.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	117
7.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟ ΦΟΡΕΑ	117

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ	119
---	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	127
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ	129
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	143

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ – ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

- Αναθέτουσα Αρχή ή Κύριος του Έργου (Κ.τ.Ε) ,
- Ανάδοχος Παραχώρησης (Α.Π) ,
- Ανώνυμη Εταιρεία (Α.Ε) ,
- Ανώνυμη Τεχνική Εταιρεία (Α.Τ.Ε) ,
- Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ) ,
- Ελληνικό Δημόσιο (Ε.Δ) ,
- Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Α/Δ Σπάτων (Ε.Λ.Ε.Σ.Σ) ,
- Έργα Υποδομής (ΕΥπ) ,
- Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) ,
- Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ,
- Κατ' Αποκοπήν Αντικείμενο (Κ.Α.Α) ,
- Κατ' Αποκοπήν Τίμημα (Κ.Α.Τ) ,
- Κέντρο Ελέγχου Συντήρησης (Κ.Ε.Σ) ,
- Κύριο Έργο Παραχώρησης (Κ.Ε.Π) ,
- Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ) ,
- Λωρίδα Έκτατης Ανάγκης (Λ.Ε.Α) ,
- Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (Μ.Ε.Α) ,
- Παράλληλα Έργα (Π.Ε) ,
- Παραχωρησιούχος – Παραχωρησιούχος Εταιρία (Π.Ε) ,
- Public Private Partnerships (PPPs) ,
- Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α) ,
- Σύμβαση Παραχώρησης (Σ.Π) ,
- Συμβούλιο της Επικράτειας (Σ.τ.Ε) ,
- Συνεργασία Δημοσίου-Ιδιωτικού (Δ - Ι) ,
- Τεύχη Δημοπράτησης (Τ.Δ) ,
- Τοπικά Οδοί (Τ.Ο) ,
- Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών (ΥΠΕΘΟ) ,
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ) ,
- Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (Φ.Ε.Κ) .

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στα πλαίσια της σύνταξης και ολοκλήρωσης της πτυχιακής μου εργασίας με θέμα «*Η συνεργασία Δημοσίων και Ιδιωτικών φορέων στην ανάπτυξη των Αστικών Υποδομών , το παράδειγμα της Αττικής Οδού*» είχα την υποστήριξη και συνεργασία από καθηγητές , συνεργάτες , μέλη της Κοινοπραξίας της Αττικής Οδού και του Ελληνικού Δημοσίου .

Οφείλω να ευχαριστήσω θερμά , την κα Μαραβά Νεκταρία επιστημονικό συνεργάτη στο ΤΕΙ Καλαμάτας και Περιφερειολόγο - Ερευνήτρια του Πάντειο Πανεπιστήμιο για την συνεργασία που μου παρείχε , για το χρόνο και την υπομονή της που μου αφιέρωσε , κατά τη διάρκεια μελέτης , σύνταξης και ολοκλήρωσης της πτυχιακής μου εργασίας . Εξίσου θα ήθελα να την ευχαριστήσω για τη βοήθεια που μου παρείχε καθοδηγώντας με να συλλέξω τα απαραίτητα στοιχεία μέσω της διεξαγωγής έρευνας από πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές προκειμένου να διαφωτίσω κάποιες από τις πτυχές της συνεργασίας Δημοσίων - Ιδιωτικών φορέων στην ανάπτυξη των Αστικών Υποδομών .

Επίσης , θα ήθελα να ευχαριστήσω την κα Βάντα Α. Γιανναρά , οικονομολόγο, υπεύθυνη δημοσίων σχέσεων και μάρκετινγκ της Ανώνυμης Τεχνικής Εταιρίας Παντεχνική Α.Ε , για την συνεργασία και βοήθεια που μου παρείχε για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου που της εκπόνησα και την παροχή δευτερογενούς υλικού για την εταιρεία . Η ενημέρωσή μου για τον Όμιλο Παντεχνική Α.Ε και Κ.Ι Σαραντόπουλος Α.Ε οφείλεται κατά κύριο λόγο στις πληροφορίες που μου έδωσε .

Θα ήθελα ακόμη να ευχαριστήσω τους υπάλληλους της αρμόδιας διεύθυνσης του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ για το Περιφερειακό Δακτύλιο Αττικής που μου διέθεσαν κάποιο από το πολύτιμο χρόνο τους απαντώντας στις απορίες μου , ενώ παράλληλα μου χορήγησαν έντυπο υλικό για το έργο .

Τέλος , θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Γενικό Διευθυντή Κύριο Παπαμιχαήλ Δημήτριο και την κα Λαϊνή Αναστασία υπεύθυνη μάρκετινγκ της Εταιρίας Αττική Οδός Α.Ε , για τα στοιχεία τα οποία μου χορήγησαν κατόπιν συνέντευξης καθώς και για την βοήθεια την οποία μου παρήγαγαν για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου μου .

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας , η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού φορέα κατέχει ολοένα και πιο κυρίαρχο ρόλο στην πραγματοποίηση μεγάλων Έργων Υποδομής στην Ελλάδα και στην Μητροπολιτική Αθήνα ειδικότερα . Δεδομένης της μακροοικονομικής κατάστασης της χώρας και της ανάγκης να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των Αθηνών στα Ευρωπαϊκά πλαίσια , η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού φορέα ήταν η ιδανική λύση στην εξεύρεση πόρων για την πραγματοποίηση Έργων Υποδομών που διαφορετικά δεν θα ήταν εφικτή .

Είναι δεδομένο ότι η υψηλότερη ποιότητα υποδομής ενισχύει τη θέση της Ελλάδας στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας άρα είναι αναγκαία η υλοποίηση τους . Εξάλλου τα Δημόσια Έργα είναι Έργα Υποδομής της χώρας που καλύπτουν βασικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων , στην αύξηση του Εθνικού προϊόντος , στην ασφάλεια της χώρας και αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του λαού. Από τεχνική άποψη , Δημόσια Έργα είναι όλα τα έργα που εκτελούν φορείς του Δημοσίου τομέα και συνδέονται , με το έδαφος , το υπέδαφος ή τον υποθαλάσσιο χώρο . Εξ' ορισμού τα Δημόσια Έργα , σχεδιάζονται , υλοποιούνται και εκμεταλλεύονται από φορείς του ευρύτερου Δημόσιου τομέα προκειμένου να εξασφαλίζεται το Δημόσιο συμφέρον .

Σήμερα όμως , ο σχεδιασμός , η εκτέλεση και λειτουργία των Δημοσίων Έργων πραγματοποιείται και με συμμετοχή Ιδιωτικών Κεφαλαίων καθώς θεωρείται ότι οι Δημόσιοι πόροι δεν είναι επαρκείς . Την άποψη αυτή στηρίζει ιδιαίτερα η Ευρωπαϊκή Ένωση , η οποία μάλιστα διαδραματίζει ζωτικό ρόλο σε αυτή την τάση , καθώς ενθαρρύνει τη δημιουργία νέων μορφών συνεργασίας μεταξύ Δημοσίων και Ιδιωτικών φορέων σε όλους τους τομείς , ιδίως όμως στη συγκοινωνία , μεταφορά και στην Περιφερειακή Πολιτική . Εξάλλου, η ρύθμιση αυτή ενθαρρύνει το Κράτος να χρησιμοποιήσει τους πόρους του Δημοσίου με τέτοιο τρόπο ώστε η χώρα να μπορεί να ανταποκριθεί στα αυστηρά κριτήρια της ONE ¹ .

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναλύσει την συνεργασία Δημοσίων - ιδιωτικών φορέων στην Ελλάδα στο τομέα των οδικών μεταφορικών υποδομών . Η συνεργασία αυτή εξετάζεται στα πλαίσια ενός συγκεκριμένου Έργου Υποδομής του Περιφερειακού δακτυλίου της Αττικής (Αττική Οδός) . Η συγκεκριμένη επιλογή στηρίχθηκε στο γεγονός ότι το έργο αυτό είναι το μοναδικό που ήδη βρίσκεται στην φάση λειτουργίας του άρα θα μπορούσα να αντλήσω περισσότερα στοιχεία για την συνεργασία Δημοσίων - Ιδιωτικών φορέων σε όλες τις φάσεις παραγωγής και λειτουργίας ενός έργου. Παράλληλα , ο Ιδιωτικός τομέας στο συγκεκριμένο έργο αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από Ελληνικές Κατασκευαστικές Εταιρίες .

¹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος Ι , Αριθμός φύλλου 23 , Νόμος Υπ' Αριθμών 1418 , 29 Φεβρουαρίου 1994 , Άρθρο Ι .

Η εξέταση της συνεργασίας Δημοσίου – Ιδιωτικού στην παρούσα πτυχιακή στηρίζεται στην ανάλυση και ερμηνεία των παραγόντων δημιουργίας μία τέτοιου είδους σχέση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ιδιωτικού Ελληνικού Κατασκευαστικού Φορέα . Η προσπάθεια αυτή στηρίχθηκε κυρίως σε δευτερογενείς πηγές (πολιτικά κείμενα , άρθρα , ομιλίες) αλλά και σε κείμενα εργασίας και σημειώσεις οι οποίες μου χορηγήθηκαν από τις Αρμόδιες Διευθύνσεις του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Οι επιδιώξεις των εταίρων εν μέρει αναλύονται στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης για τη μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση και εκμετάλλευση για το έργο της Αττικής Οδού, η οποία εξετάστηκε εις βάθος . Βέβαια από πριν έγιναν εν μέρει κατανοητές κάποιες έννοιες όπως τι είναι η Παραχώρηση και τι ορίζει το Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο .

Κατά την διάρκεια της πτυχιακής μου έγινε αντιληπτό ότι για την κατανόηση των παραγόντων δημιουργίας εταιρικών σχέσεων Δημοσίου-ιδιωτικού (Δ-Ι) αλλά και την διασαφήνιση επιμέρους στοιχείων της σχέσης Δ-Ι ήταν απαραίτητη η διεξαγωγή επιτόπιας έρευνας σε εταιρίες οι οποίες συμμετέχουν στο έργο της Αττικής Οδού. Οι πληροφορίες που συγκέντρωσα κατόπιν της συνέντευξης και συμπλήρωσης ερωτηματολογίου αποσαφήνισαν κάποιες πτυχές για τα οφέλη που προκύπτουν από μια τέτοια συνεργασία , τους κινδύνους , ευθύνες που αναλαμβάνουν τα διάφορα μέρη και εν γένει αν είναι αρκετά συμφέρουσα μία τέτοια συνεργασία ώστε στο μέλλον να ενδιαφερθούν και άλλοι εταίροι για μία παρόμοια συνεργασία. Η συγκέντρωση πληροφοριών ήταν δύσκολη καθώς το χρονικό ήταν περιορισμένο για την εκπόνηση της πτυχιακής μου και κάποιες εταιρίες ήταν απρόθυμες να μου παρέχουν υλικό ή να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο . Θεωρώ όμως ότι εφόσον πήρα υλικό και πληροφορίες από τον Διευθυντή της Αττικής Οδού ΑΕ , που εκπροσωπεί όλες τις άλλες εταιρίες οι οποίες συμμετέχουν στο συγκεκριμένο έργο ότι κάλυψε κάποιο κενό της έρευνας μου .

Η διάρθρωση της πτυχιακής είναι η εξής :

Στο πρώτο κεφάλαιο της πτυχιακής μου εργασίας περιγράφονται τα χαρακτηριστικά και οι τύποι συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα που συναντώνται στην βιβλιογραφία .

Το δεύτερο κεφάλαιο περιλαμβάνει το τι ορίζει το Θεσμικό Πλαίσιο για τις Συμβάσεις Παραχώρησης και γίνεται οριοθέτηση διαφόρων εννοιών για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα και τις Συμβάσεις Παραχώρησης .

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρομαι στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και τη συνεργασία Δημοσίων και Ιδιωτικών φορέων καθώς και στην εταιρική σχέση Δημοσίων και Ιδιωτικών τομέων στα μεγάλα Έργα Υποδομής στην Ελλάδα , κάνοντας μία σύντομη περιγραφή των μεγάλων έργων που κατασκευάζονται μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης στην Ελλάδα .

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται μία περιγραφή του έργου της Αττικής Οδού , η αναγκαιότητα και χρησιμότητα του έργου , η ταυτότητα και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του , οι ωφέλειες και η σημασία του .

Στο πέμπτο κεφάλαιο περιγράφεται η διαδικασία και οι φάσεις για την επιλογή του Αναδόχου που ανάλαβε τη μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση , λειτουργία και συντήρηση του έργου της Αττικής Οδού , τα στοιχεία του διαγωνισμού , ποιοι συμμετείχαν , η κατάταξη των προσφορών τους και ποιο είναι το αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης .

Στο έκτο κεφάλαιο αναλύονται τα βασικά σημεία της Σύμβασης Παραχώρησης για το έργο της Αττικής Οδού : η έναρξη ισχύος της , το χρονοδιάγραμμα του έργου , η χρηματοδότηση του έργου , οι υποχρεώσεις των δύο συμβαλλόμενων μερών (Δημόσιος – Ιδιωτικός τομέας) , οι περιβαλλοντικοί όροι , η εκμετάλλευση του έργου και η μέγιστη διάρκεια περιόδου Παραχώρησης , η κατανομή των κινδύνων των δύο συμβαλλόμενων και η καταγγελία της Σύμβασης .

Το έβδομο κεφάλαιο αναφέρεται στα συμβαλλόμενα μέλη και τους μετόχους οι οποίοι ανήκουν στον Ιδιωτικό τομέα και συμμετέχουν στο έργο της Αττικής Οδού , τα χαρακτηριστικά τους , τα οικονομικά στοιχεία τους , τα έργα τα οποία έχουν εκτελέσει και πως συμμετέχουν στο έργο της Αττικής Οδού και σε άλλα συγχρηματοδοτούμενα έργα .

Τέλος , το όγδοο κεφάλαιο περιλαμβάνει τα συμπεράσματα τα οποία προκύψαν κατόπιν της συνολικής μελέτης της πτυχιακής μου εργασίας και τα συμπεράσματα μου από την περιορισμένη επιτόπια έρευνα, που πραγματοποιήθηκε σε μία εταιρία - εταίρο της Κοινοπραξίας – Κατασκευής αλλά και στην Αττική Οδό ΑΕ. Θέλω να πιστεύω ότι εν μέρει η παρούσα πτυχιακή διαφωτίζει τους παράγοντες οι οποίοι ώθησαν τη δημιουργία της εταιρικής σχέσης Δημοσίων - Ιδιωτικών φορέων και παράλληλα κατά πόσο οι εταιρίες του Ιδιωτικού τομέα που συμμετέχουν στο έργο της Αττικής Οδού θεωρούν επικερδής και αποτελεσματική μία τέτοιου είδους συνεργασία. Τέλος παραθέτονται οι δικές μου απόψεις κατά πόσο είναι αποτελεσματική η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή έργων με συγχρηματοδότηση.

ΜΕΡΟΣ Α΄

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Στο πρώτο αυτό κεφάλαιο επιδιώκεται μια σύντομη παρουσίαση των παραγόντων που ωθούν την συνεργασία Δημοσίων – Ιδιωτικών φορέων στη σημερινή εποχή , τα χαρακτηριστικά μιας τέτοιας συνεργασίας και οι τύποι συνεργασίας Δημοσίων – Ιδιωτικών φορέων που συναντώνται στην παραγωγή έργων υποδομής (καθώς κατά κύριο λόγο μας ενδιαφέρει η συνεργασία στο τομέα των υποδομών μεταφοράς) .

Αρχικά προσπαθούμε να αναζητήσουμε τους παράγοντες που ωθούν το Δημόσιο στη αναζήτηση Ιδιωτικών Κεφαλαίων . Πρωταρχικά , επισημαίνεται η αλλαγή του Κράτους , από Κράτος Πρόνοιας / έντονης παρέμβασης σε Κράτος ρυθμιστή της κοινωνίας . Το ίδιο το Κράτος θέλει να ενισχύσει την Ιδιωτική συμμετοχή στην παράγωγή υπηρεσιών και αγαθών διότι δεν έχει τους απαιτούμενους πόρους . Για το Ελληνικό Κράτος αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές καθώς πλέον :

- Τα επιδιωκόμενα έργα είναι πολλά και σε όλες τις περιφέρειες.
- Οι πόροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι Εθνικοί πόροι , δεν είναι δυνατόν να καλύψουν όλες τις χρηματοδοτικές ανάγκες .
- Το πρόγραμμα σύγκλισης της Εθνικής Οικονομίας δεν επιτρέπει υπέρμετρη αύξηση των Δημοσίων δαπανών κατά τα επόμενα χρόνια.
- Η συμμετοχή των ιδιωτών θα ενισχύσει την παραγωγή και άλλων υπηρεσιών² .

Χαρακτηριστικά της εταιρικής σχέσης συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Η εταιρική σχέση συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα , αφορά συμφωνίες ανάμεσα στο Κράτος και σε φορείς του Ιδιωτικού τομέα με σκοπό την παροχή Υποδομής για Δημόσια Έργα και σχετικές υπηρεσίες κοινής ωφέλειας .

Η καθιέρωση τέτοιων συναιτηρισμών γίνεται για την χρηματοδότηση , το σχεδιασμό , την κατασκευή , λειτουργία και συντήρηση της Δημόσιας Υποδομής και των σχετικών υπηρεσιών .

Ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός τομέας είναι εφοδιασμένοι με μοναδικά χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα σε συγκεκριμένους τομείς κατά τη διαδικασία παραγωγής έργων .

Οι ρόλοι και οι ευθύνες των εταιρών μπορεί να διαφέρουν από έργο σε έργο .Ανεξάρτητα από τον επιμερισμό των ρόλων και ευθυνών , ανάλογα με την ικανότητα των μερών να τους διαχειριστούν κατά περίπτωση , το Κράτος παραμένει η Ρυθμιστική Αρχή που είναι υπεύθυνη και υπόλογη για την

² Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS παρέμβαση υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

παραγωγή Έργων και υπηρεσιών με έναν τρόπο που προστατεύει και προάγει το Δημόσιο συμφέρον .

Η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα (τύπου P.P.P) σε σχέση με το κλασικό τρόπο παραγωγής Δημοσίων Έργων διαφέρει ως προς :

- 1) Τον βαθμό επιμερισμού των κινδύνων ανάμεσα στους εταίρους
- 2) Τον βαθμό της πείρας που απαιτείται εκ μέρους κάθε ενός από τους εταίρους για την διαπραγμάτευση των Συμβάσεων .
- 3) Τις πιθανές συνέπειες για τους φορολογούμενους³ .

Στην διεθνή εμπειρία και πρακτική τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτά διαφοροποιούνται αντανακλώντας διαφορετικούς τύπους συνεργασίας Δ-Ι φορέων .

Τύποι συνεργασίας Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (Public Private Partnerships)

- 1) Λειτουργία και Συντήρηση (Operations and Maintenance)
Το Κράτος αναθέτει σε έταιρο του Ιδιωτικού τομέα τη λειτουργία και συντήρηση Δημόσιας ιδιοκτησίας .
- 2) Σχεδιασμός και Κατασκευή (Design and Build)
Το Κράτος χρηματοδοτεί το έργο, αλλά αναθέτει στον Ιδιωτικό τομέα το σχεδιασμό , την κατασκευή και λειτουργία του Έργου με συγκεκριμένες απαιτήσεις και προδιαγραφές που το ίδιο έχει θέσει. Μόλις το έργο ολοκληρωθεί , η κυριότητά του επανέρχεται στο Δημόσιο .
- 3) Δέσμια Παραχώρηση (Turn key Operations)
Το Δημόσιο χρηματοδοτεί το έργο αλλά αναθέτει σε έταιρο του Ιδιωτικού τομέα τον σχεδιασμό , κατασκευή και λειτουργία του Έργου για συγκεκριμένη χρονική περίοδο . Το Δημόσιο θέτει όρους απόδοσης και διατηρεί την κυριότητα του έργου .
- 4) Προσθήκη σε Υπάρχον Έργο (Wrap Around Addition)
Ο έταιρος του Ιδιωτικού τομέα χρηματοδοτεί και κατασκευάζει μια προσθήκη σε ένα ήδη υπάρχον Δημόσιο Έργο . Το νέο έργο μπορεί είτε να το λειτουργήσει για συγκεκριμένη χρονική περίοδο , όπως ορίζει η Σύμβαση , είτε για τόσο μόνο χρόνο όσο χρειάζεται να αποσβέσει την επένδυσή του και να έχει ένα προκαθορισμένο από τη Σύμβαση , λογικό κέρδος.
- 5) Εκμίσθωση – Αγορά (Lease – Purchase)
Το Δημόσιο συνάπτει Σύμβαση με έταιρο του Ιδιωτικού τομέα για τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και την κατασκευή έργου κοινής ωφελείας . Ο έταιρος του Ιδιωτικού τομέα , εκμισθώνει το έργο στο Δημόσιο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο μετά την παρέλευση της οποίας η κυριότητα του έργου περιέρχεται στο Κράτος .
- 6) Προσωρινή Ιδιωτικοποίηση (Temporary Privatization)
Η κυριότητα του έργου περιέρχεται στον ιδιώτη έταιρο κατά την περίοδο της λειτουργίας του, είτε για όση χρονική περίοδο ορίζεται στη

³ <http://www.marh.gov.bc.ca.LGPOLICY/MAR/PPP/ppp2b.html>

Σύμβαση, είτε μέχρις ότου αποσβέσει την επένδυσή του και έχει κέρδος μέσα σε λογικά πλαίσια .

- 7) Εκμίσθωση – Ανάπτυξη – Λειτουργία ή Αγορά – Ανάπτυξη – Λειτουργία (Lease – Develop – Operate or Buy- Develop – Operate)
Ο έταιρος του Ιδιωτικού τομέα εκμισθώνει ή αγοράζει ένα έργο από το Δημόσιο , το επεκτείνει ή το εκσυγχρονίζει και αναλαμβάνει τη λειτουργία του σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης . Είναι υποχρεωμένος να επενδύσει στην επέκταση ή στη βελτίωση του Έργου και του δίνεται συγκεκριμένη χρονική περίοδος ώστε να αποσβέσει την επένδυσή του και να έχει κέρδος .
- 8) Κατασκευή – Μεταφορά – Λειτουργία (Build – Transfer – Operate)
Το Δημόσιο συνάπτει Σύμβαση με έταίρο του Ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση και κατασκευή ενός έργου . Το Δημόσιο εκμισθώνει το έργο στον έταίρο του Ιδιωτικού τομέα με μίσθωση μακράς διάρκειας και ο έταιρος έχει την ευκαιρία να αποσβέσει την επένδυσή του παράλληλα με ένα κέρδος .
- 9) Κατασκευή – Κυριότητα – Λειτουργία – Μεταφορά (Build – Own – Operate – Transfer)
Ο έταιρος του Ιδιωτικού τομέα έχει το προνόμιο της εκμετάλλευσης. Αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση , κατασκευή , λειτουργία , συντήρηση, διαχείριση και συλλογή των αντίτιμων χρηστών για ορισμένη χρονική περίοδο μέχρι την απόσβεση της επένδυσης . Μετά την λήξη Παραχώρησης , η κυριότητα επιστρέφεται στο Δημόσιο .
- 10) Κατασκευή – Κυριότητα – Λειτουργία (Build – Own – Operate)
Το Δημόσιο είτε μεταφέρει την κυριότητα και την ευθύνη ενός ήδη υπάρχοντος έργου , είτε αναθέτει σε έταίρο του Ιδιωτικού τομέα την κατασκευή , κυριότητα και λειτουργία ενός Έργου , ως αντάλλαγμα ο έταιρος του Ιδιωτικού τομέα αναλαμβάνει την χρηματοδότηση του έργου⁴ .

⁴ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην συνέχεια επιχειρείται προσπάθεια αποσαφήνισης των όρων που σχετίζονται με τις εταιρικές σχέσεις που δημιουργούνται στην συνεργασία Δημοσίων – Ιδιωτικών φορέων . Στη Ελλάδα , η εταιρική αυτή σχέση , κυρίως όσο αφορά τα μεγάλα έργα διέπεται από την έννοια της «Παραχώρησης». Στη συνέχεια οριοθετούμε ακριβώς αυτές τις έννοιες καθορίζοντας τα κίνητρα που ωθούν το κάθε συμβαλλόμενο ενώ στη συνέχεια ορίζουμε το τι ισχύει στο θεσμικό πλαίσιο των Δημοσίων Έργων για τις «Συμβάσεις Παραχώρησης» στην Ελλάδα .

2.1 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ : «ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ» ΚΑΙ «ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ»

Με τον όρο συγχρηματοδοτούμενα Δημόσια Έργα , εννοούμε τη συμμετοχή τόσο του Ιδιωτικού όσο και του Δημοσίου τομέα στη χρηματοδότηση για υλοποίηση ενός Δημοσίου Έργου . Σαν αντάλλαγμα για τη συμμετοχή του Ιδιωτικού τομέα , παραχωρείται σε αυτόν το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που έχει προβλεφθεί , στη διάρκεια του οποίου τα έσοδα λειτουργίας του έργου θα καλύψουν το κεφάλαιο της Ιδιωτικής συμμετοχής και την συμφωνημένη απόδοσή του , η κυριότητα του έργου μεταφέρεται στο Δημόσιο ή και η επιστροφή του σε συντομότερο χρονικό διάστημα από εκείνο το οποίο έχει προβλεφθεί⁵ .

Η μέθοδος συγχρηματοδότησης αποτελεί ουσιαστικά Παραχώρηση στον Ιδιωτικό τομέα , της ανάπτυξης και για της για ορισμένο χρονικό διάστημα εκμετάλλευσης έργων , που υπό άλλες συνθήκες θα αποτελούσαν έργα εξ ολοκλήρου του Δημοσίου τομέα⁶ .

Η παραγωγή Έργων Υποδομής με αυτοχρηματοδότηση ή συγχρηματοδότηση είχε εφαρμοστεί και παλαιότερα . Δεν αποτελεί καινοτομία που συναντούμε στη σύγχρονη εποχή (Ισθμός Κορίνθου κτλ).⁷ Απλά σήμερα , η μέθοδος γνωρίζει καινούρια αίγλη .

Ωφέλειες που αναμένει το Δημόσιο και ο Ιδιωτικός Φορέας

Σε μία Σύμβαση Παραχώρησης ο κάθε συμβαλλόμενος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες από την επικείμενη συνεργασία .

⁵ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

⁶ Τεχνολογική Χρονολογική Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ , Ι , Τεύχος . Ι 2000 Tech. Chron. Sei. J. TCG , Ι , No Ι , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

⁷ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

Η Ανάδοχος Εταιρία έχει ως βασικό στόχο την αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου , ενώ αντίθετα το Δημόσιο ενδιαφέρεται για την αποπεράτωση του έργου με μειωμένη συμμετοχή , σύμφωνα με τα πρότυπα και τους κανονισμούς ασφαλείας και εξυπηρέτησης των χρηστών .

Οι διαφορετικές αυτές επιδιώξεις τους μπορούν να εμφανιστούν με τη μορφή διαφόρων ρυθμίσεων ώστε να γίνει ο διαχωρισμός τους σε τρεις κατηγορίες , οι οποίες αποτελούν βασικό αντικείμενο διαπραγματεύσεων , αφορούν :

- 1) Στη διασφάλιση των δανειστών από κινδύνους που σχετίζονται με το επιχειρηματικό ρίσκο (επιτόκια , πληθωρισμός) και το ρίσκο αγοράς (αναμενόμενα έσοδα κ.α) . Οι ρυθμίσεις αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές γιατί αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την Παραχώρηση του έργου και τον προσδιορισμό (εκ μέρους του Ιδιώτη) των Ίδιων Κεφαλαίων (οικονομικό ρίσκο) .
- 2) Στη διαμόρφωση του συμβατικού ανταλλάγματος , το τι παραχωρεί το Δημόσιο και το πώς αυτό γίνεται αποδεκτό από τον Ανάδοχο . Αυτές οι ρυθμίσεις καλύπτουν το πολιτικό ρίσκο και το ρίσκο κατασκευής .
- 3) Στον έλεγχο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του Αναδόχου . Όστε να έχει το Δημόσιο μία σαφή εικόνα για την πορεία των εργασιών και της οικονομικής κατάστασης του Αναδόχου (ρυθμίσεις για τον έλεγχο της καλής εκτέλεσης της Σύμβασης)⁸ .

Υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν οι συμβαλλόμενοι κατά την Περίοδο Παραχώρησης

Οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν οι συμβαλλόμενοι πέρα από την χρηματοδότηση του έργου και την παροχή εγγυήσεων , καθορίζονται με το κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης .

Από την πλευρά του Αναδόχου , οι υποχρεώσεις αφορούν μελέτες και έρευνες , κατασκευές ή εγκαταστάσεις , συντήρηση και ανανέωση του εξοπλισμού , τήρηση προδιαγραφόμενης υψηλής ποιότητας , εκπαίδευση προσωπικού , ασφάλιση του έργου , ενημέρωση του κοινού (κυρίως των χρηστών του έργου) , διευκόλυνση στην άσκηση εποπτείας εκ μέρους του Κυρίου του Έργου , συνεργασία με τις Αρχές , τήρηση νόμων και άλλα .

Από την πλευρά του Δημοσίου , οι κύριες υποχρεώσεις αφορούν απαλλοτριώσεις , πολεοδομικές και χωροταξικές ρυθμίσεις , αναπτυξιακές παρεμβάσεις , αστυνόμευση , δεσμεύσεις για τη μη διακοπή της λειτουργίας του έργου καθώς και την αποκλειστικότητα του δικαιώματος εκμετάλλευσης , δικαιώματα πρόσβασης , έκδοση αδειών και παραχώρηση χώρων κατασκευής .

Το σημαντικότερο μέρος των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι συμβαλλόμενοι , αφορά τα χρηματοοικονομικά ζητήματα . Η εξασφάλιση χρηματοδότησης ενός αναλαμβανόμενου έργου βασίζεται στη δυνατότητα

⁸ Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ , Ι , Τεύχος . Ι 2000 Tech. Chron. Sei. J. TCG , Ι , Νο Ι , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

απόδοσης των επενδεδυμένων κεφαλαίων . Σε ότι αφορά τα συγκοινωνιακά έργα στην προσέλκυση χρηστών της υποδομής⁹ .

Λόγοι για την εφαρμογή του Συστήματος Παραχώρησης

Το σύστημα Παραχώρησης εφαρμόστηκε λόγω της παρέμβασης των Δημοσίων Αρχών και την επιθυμία να επωφεληθεί ο Δημόσιος τομέας από την πείρα και τις μεθόδους λειτουργίας του Ιδιωτικού τομέα .

Το σύστημα αυτό έγκειται στην στενότερη συνεργασία της πολιτείας με τον Ανάδοχο της Σύμβασης , για την κατανομή των κινδύνων κατασκευαστικών και οικονομικών .

Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται σε μεταφορικά μέσα και στην Παραχωρησιούχο Εταιρία , παραχωρείται (συνήθως για 30 έτη) η λειτουργία του έργου με την συμφωνία ότι δεν θα απαιτηθούν μείζονες εργασίες συντήρησης τουλάχιστον για μία δεκαετία αφότου επιστραφεί στο Δημόσιο .

Η Κυβέρνηση αναλαμβάνει τον πολιτικό κίνδυνο και μέρος του χρηματοοικονομικού κατά την κατασκευή του έργου , ενώ η Παραχωρησιούχος Εταιρία τον κίνδυνο κατασκευής και αρκετά σημαντικό μέρος των χρηματοοικονομικών κινδύνων κατά την περίοδο λειτουργίας .

Η εφαρμογή του συστήματος Παραχώρησης αφορά κυρίως έργα μεγάλου προϋπολογισμού , λόγω του ότι πολύ δύσκολα μπορεί να τα χρηματοδοτήσει μόνο του το Ελληνικό Δημόσιο ή όταν αφορά έργα ειδικής τεχνολογίας .

Το Ελληνικό Δημόσιο για να ανταποκριθεί στις νέες εξελίξεις και ανάγκες κατασκευής και λειτουργίας Δημοσίων Έργων , σύστησε τον Ιούνιο του 1996 τη Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για την εποπτεία των Δημοσίων Έργων και τον σχεδιασμό του Θεσμικού Πλαισίου στο οποίο θα κινείται¹⁰ .

Επιλογή Χρηματοοικονομικού Συμβούλου (Χ.Ο.Σ)

Το Ελληνικό Δημόσιο για να αυξηθεί η συμμετοχή κεφαλαίων του Ιδιωτικού τομέα σε επενδύσεις οδικής μεταφοράς (των οδικών αξόνων των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ελλάδα στους άξονες ΠΑΘΕ , Εγνατίας Οδού , Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας και Ιόνιας Οδού) , έχει προωθήσει διαδικασίες σχετικές με τις επενδύσεις αυτές με τους όρους της ελεύθερης αγοράς .

Οι διαδικασίες συνθέτουν το κατάλληλο θεσμικό περιβάλλον για την ικανοποιητική και ανεμπόδιστη λειτουργία του Ιδιωτικού τομέα , υπό την κατάλληλη εποπτεία του Δημοσίου και διασφαλίζεται ως αποτέλεσμα κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και οφέλη .

⁹ Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ , Ι , Τεύχος . Ι 2000 Tech. Chron. Sei. J. TCG , Ι , No Ι , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

¹⁰ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001.

Η Ελληνική Κυβέρνηση μέσω του Υπουργείου Εθνική Οικονομίας , προκήρυξε διαγωνισμό για την επιλογή Χρηματοοικονομικού Συμβούλου ώστε να υποστηρίξει τη διαδικασία επιλογής Παραχωρησιούχων για τον σχεδιασμό , την κατασκευή , τη χρηματοδότηση , τη συντήρηση και την λειτουργία αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα .

Η TENS Hellas , αποτελεί έναν όμιλο του οποίου ηγούνται η Bank of America και η ΕΤΕΒΑ και έχει επιλεγεί ως Χρηματοοικονομικός Σύμβουλος του Δημοσίου .

Η TENS Hellas πραγματοποίησε ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης για την εξέλιξη των κατασκευαστικών εργασιών , του ιστορικού προβλεπόμενου κυκλοφοριακού φόρτου, του εκτιμώμενου κόστους κατασκευής , των αναγκών συντήρησης και λειτουργίας και της στρατηγικής των διοδίων .

Βασικό κριτήριο σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Χρηματοοικονομικού Συμβούλου είναι η όσο το δυνατόν χαμηλότερη εμπλοκή του Δημοσίου στη χρηματοδότηση , αλλά πιο ελκυστική για τον Ιδιώτη πρόταση με τη διασφάλιση ποιότητας των έργων¹¹ .

Επιδιώξεις του Συστήματος

Το Ελληνικό Δημόσιο μέσω του προγράμματος Παραχωρήσεων επιδιώκει τα εξής :

- Την αποπεράτωση ενός πλήρους δικτύου αυτοκινητόδρομων .
- Την μείωση ή εκμηδένιση , της χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου για την κατασκευή , λειτουργία και συντήρηση των αυτοκινητόδρομων .
- Την μεταβίβαση κινδύνων στον Ιδιωτικό τομέα , κατά τέτοιο τρόπο για την μη διατάραξη της χρηματοοικονομικής ισορροπίας των έργων .
- Το σχεδιασμό , κατασκευή , συντήρηση και λειτουργία των αυτοκινητόδρομων , ώστε να μειωθεί ο χρόνος μετακίνησης αλλά και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται η ασφάλεια , η περιορισμένη δυσμενή επίπτωση στο περιβάλλον και αυξημένες ανέσεις στους χρήστες .
- Την ανάληψη ευθύνης στην λειτουργία και συντήρηση του έργου .
- Την ορθολογικότερη κατανομή και αξιοποίηση των πόρων του Γ΄ ΚΠΣ .
- Την προσαρμογή της επιχειρησιακής νοοτροπίας και του τρόπου οργάνωσης του εγχώριου κατασκευαστικού κλάδου .
- Τη δημιουργία ενός νέου οικονομικού κλάδου εκμετάλλευσης αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα .

Χαρακτηριστικά του Συστήματος

Ο υψηλός προϋπολογισμός των έργων προϋποθέτει τη σύναψη δανείων . Απαιτείται η συμμετοχή των δύο συμβαλλόμενων μερών Αναδόχου και Κύριου του Έργου καθώς και άλλων δύο του δανειοδότη και του εγγυητή της δανειοδότησης . Η συμμετοχή των δύο τελευταίων είναι απαραίτητη για το

¹¹ Ενημερωτικό Δελτίο της TENS HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

λόγω του ότι , τα ίδια κεφάλαια του Αναδόχου και του Κύριου του Έργου καλύπτουν μόνο το 50% του προϋπολογισμού .

Λόγω του μεγάλου χρόνου αποπληρωμής των δανείων , τα δάνεια τα χορηγεί η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων , η οποία μπορεί να χορηγεί μακροπρόθεσμα δάνεια για Έργα Υποδομής διάρκειας 25 έως 30 ετών .

Οι εγγυοδότες τράπεζες είναι όμιλος Εμπορικών Τραπεζών που εγγυώνται προς την ΕΤΕπ τα δάνεια που χορηγεί στον Ανάδοχο για την κατασκευή του έργου αλλά και συμμετέχουν δευτερευόντως και στη δανειοδότηση¹² .

2.2.ΟΡΙΣΜΟΙ «ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Η έννοια της Σύμβασης Παραχώρησης έχει οριοθετηθεί με την έννοια της Σύμβασης Δημοσίων Έργων . Οι Συμβάσεις Δημοσίων Έργων είναι Συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας συναπτόμενες εγγράφως αφενός ενός εργολήπτη και αφετέρου μίας Αναθέτουσας Αρχής (όπως ορίζεται στο στοιχείο β΄) και έχουν ως αντικείμενο¹³ :

- είτε μόνο την εκτέλεση
- είτε την εκτέλεση και την μελέτη έργων που αφορούν μία από τις δραστηριότητες (παράρτημα Ι του παρόντος) ή ενός έργου (όπως ορίζεται στο στοιχείο γ΄) .
- είτε την πραγματοποίηση με οποιαδήποτε μέσα ενός έργου που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της Αναθέτουσας Αρχής .

Τα μέρη τα οποία αποτελούν τη Σύμβαση είναι τα εξής :

Ο Δικαιούχος Εργολήπτης , ο οποίος μπορεί να είναι ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο καθώς και μία κοινοπραξία εργοληπτών . Οι δικαιούχοι εργολήπτες έχουν δικαίωμα στη συμμετοχή και εκτέλεση Συμβάσεων Δημοσίων Έργων , τόσο απευθείας οι ίδιοι όσο και μέσω πρακτορείων ή υποκαταστημάτων τους¹⁴ . Ένας εργολήπτης μπορεί να χαρακτηριστεί προσφέρων εφ΄ όσον υποβάλλει προσφορά σε ανοιχτή διαδικασία . Ενώ ως υποψήφιος εφ΄ όσον εκδηλώσει ενδιαφέρον συμμετοχής σε κλειστή διαδικασία ή σε διαδικασία με διαπραγμάτευση¹⁵ .

Αναθέτουσες Αρχές (σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι β1, β2 και β3 της οδηγίας 93/37 και της οδηγίας 93/36) νοούνται :

- A) Το Κράτος ,
- B) Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης ,

¹² Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

¹³ Βάση του ορισμού του άρθρου 3 στοιχείο α) της οδηγίας 93/37

¹⁴ Το Προεδρικό Διάταγμα – 23/93 και η κατάργησή του από το Προεδρικό Διάταγμα – 334/00 , «Τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις , προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37 ΕΟΚ» Άρθρο 2 , παράγραφος 1β .

¹⁵ Το Προεδρικό Διάταγμα – 23/93 και η κατάργησή του από το Προεδρικό Διάταγμα – 334/00 , «Τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις , προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37 ΕΟΚ» Άρθρο 3 , παράγραφος 1 , περιπτώσεις στ & ζ .

Γ) Οι Οργανισμοί Δημοσίου Δικαίου και

Δ) Οι Ενώσεις που συγκροτούνται από έναν ή περισσότερους από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή Οργανισμούς Δημοσίου Δικαίου, είτε περιλαμβάνονται είτε όχι στο Δημόσιο τομέα.

Ως Οργανισμός Δημοσίου Δικαίου νοείται κάθε οργανισμός :

- Που έχει νομική προσωπικότητα .
- Που δημιουργήθηκε ειδικά για να ικανοποιήσει ανάγκες κοινής ωφέλειας που δεν έχουν εμπορικό ή βιομηχανικό χαρακτήρα .
- Είτε η δραστηριότητα που χρηματοδοτείται κατά πλειοψηφία από το Κράτος , τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή άλλους Οργανισμούς Δημοσίου Δικαίου , είτε η διαχείριση του υπόκειται σε έλεγχο από το Κράτος ή τους Οργανισμούς αυτούς , είτε το όργανο διοίκησης , διεύθυνσης ή εποπτείας του αποτελείται από μέλη κατά το ήμισυ διοριζόμενα από το Κράτος , τις Τοπικές Αρχές ή άλλους οργανισμούς¹⁶ .

Ο κατάλογος των οργανισμών και κατηγοριών των Οργανισμών Δημοσίου Δικαίου είναι ενδεικτικός και μπορεί να αναθεωρηθεί από την επιτροπή με βάση τις κοινοποιήσεις για μεταβολές από τα Κράτη – Μέλη .Όποιος αναφέρεται στον κατάλογο αλλά παύει να πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια , δεν μπορεί να θεωρείται Αναθέτουσα Αρχή και αντιθέτως , εάν ένας οργανισμός , ενώ πληροί τα κριτήρια , δεν αναφέρεται στον κατάλογο δεν σημαίνει ότι δεν είναι υποχρεωμένος να τηρήσει την οδηγία κατά την ανάθεση έργου .

Ως Έργο (ορίζεται στο στοιχείο γ του ίδιου του άρθρου 3 της οδηγίας 93/37) νοείται το αποτέλεσμα ενός συνόλου οικοδομικών εργασιών ή εργασιών πολιτικού μηχανικού που προορίζεται να πληροί αυτό καθ' αυτό μία οικονομική ή τεχνική λειτουργία .

Συμβάσεις Παραχώρησης Δημοσίων Έργων (ορίζεται στο στοιχείο δ του άρθρου 3 της οδηγίας 93/37) είναι Συμβάσεις Δημοσίων Έργων στις οποίες το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται , είτε αποκλειστικά το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από τον Ανάδοχο , είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής .

Ανάδοχος Παραχώρησης ή Παραχωρησιούχος ή Ανάδοχος (ορίζεται στο στοιχείο θ του άρθρου 3 της οδηγίας 93/37) είναι η επιχείρηση ή το σύνολο των επιχειρήσεων ή ο όμιλος επιχειρήσεων , οι οποίοι συνδέονται με νομικούς δεσμούς , στους οποίους ανατίθεται με Σύμβαση Παραχώρησης η υποχρέωση για την εκτέλεση ενός έργου .

Κύριος του Έργου ή Κ.τ.Ε (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.1 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) είναι το Ελληνικό Δημόσιο εν ονόματι και για λογαριασμό του οποίου το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ συμβάλλεται με την παρούσα Σύμβαση .

Κύριο Έργο Παραχώρησης ή Κ.Ε.Π (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.18 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο)

¹⁶ Άρθρο 51 του Ν. 1892/90 (ΦΕΚ – 101/Α/90) , Άρθρο 4 Παρ. 6 του Ν. 1943/91 (ΦΕΚ – 50/Α/91) και Άρθρο 14 Παρ. 1 του Ν. 2190/94 (ΦΕΚ – 28/Α/94) .

αναφέρεται στα Έργα της Σύμβασης των οποίων η κατασκευή , λειτουργία και συντήρηση , κατά τη διάρκεια της Σύμβασης θα γίνεται από τον Ανάδοχο .

Κατ' Αποκοπήν Αντικείμενο ή Κ.Α.Α (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.16 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) είναι Έργα της Σύμβασης σύμφωνα με το σχεδιασμό του Κύριου του Έργου για τα οποία ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση της κατασκευής τους ως τμήμα των υποχρεώσεων του που απορρέουν από τη Σύμβαση , έναντι του συμβατικού ανταλλάγματος που χορηγείται από τον Κύριο του Έργου .

Παράλληλα Έργα ή Π.Ε (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.21 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) είναι Έργα της Σύμβασης που δεν περιλαμβάνονται στο κατ' Αποκοπήν Αντικείμενο , που θα κατασκευαστούν από τον Ανάδοχο αμειβόμενα ιδιαιτέρως με βάση τις ποσότητες εκτελεσμένων εργασιών και τιμές μονάδας σύμφωνα με το προσαρτώμενο Τιμολόγιο Παράλληλων Έργων .

Περίοδος Εκμετάλλευσης (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.22 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) είναι το χρονικό διάστημα για το οποίο ο Ανάδοχος έχει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου εισπράττοντας για λογαριασμό του , τα διόδια τέλη και άλλα έσοδα από εκμετάλλευση εγκαταστάσεων που περιλαμβάνονται στο συμβατικό αντάλλαγμα .

Περίοδος Λειτουργίας (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.23 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) είναι το χρονικό διάστημα για το οποίο ο Ανάδοχος θα έχει την πλήρη ευθύνη και θα μεριμνά για την καλή λειτουργία του έργου με τις δαπάνες τους . Το διάστημα αρχίζει από την απόδοση του έργου (κατά τμήματα ή στο σύνολό του) σε χρήση από το κοινό και τερματίζεται με την μεταβίβαση του Κύριου Έργου Παραχώρησης στον Κύριο του Έργου .

Η λήξη της περιόδου λειτουργίας σημαίνει μόνο ότι τερματίζεται η υποχρέωση του Αναδόχου στο να μεριμνά για τη λειτουργία του και να καλύπτει τις δαπάνες λειτουργίας και δεν αποδυναμώνει τις ευθύνες του Αναδόχου για την πολύ καλή λειτουργική κατάσταση του έργου και για του μετέπειτα της λήξης της περιόδου λειτουργίας χρόνο .

Περίοδος Μελετών και Κατασκευών (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.24 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) νοείται το χρονικό διάστημα από την έναρξη Παραχώρησης μέχρι την έναρξη της περιόδου λειτουργίας του συνόλου των έργων . Στην περίοδο αυτή θα ολοκληρωθούν οι μελέτες , έρευνες και κατασκευές του έργου που αποτελούν προϋπόθεση για την έναρξη λειτουργίας του έργου .

Περίοδος Παραχώρησης (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.25 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) είναι το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης Παραχώρησης μέχρι την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης , οπότε το έργο μεταβιβάζεται και παραδίδεται στον Κύριο του Έργου .

Περίοδος Συντήρησης (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.26 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) αφορά όλο το χρονικό διάστημα που λήγει για το Κύριο Έργο Παραχώρησης δύο

χρόνια μετά τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης και για τα έργα Γ.Ο¹⁷ με το τέλος του αντίστοιχου χρόνου εγγύησης . Η περίοδος συντήρησης αρχίζει , για κάθε επί μέρους στοιχείο του έργου από το πέρας της κατασκευής του , ή εγκατάστασής του έστω και αν το έργο δεν έχει αποδοθεί σε λειτουργία για το κοινό .

Διακήρυξη Α΄ Φάσης Διαγωνισμού (ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.10 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο) γίνεται διακήρυξη για εκδήλωση ενδιαφέροντος για την προεπιλογή Ομίλων για τη μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση και εκμετάλλευση έργων (Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Α/Δ Σπάτων , Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού) . Η προκήρυξη για τη Β΄ Φάση διαγωνισμού αποτελεί συμπληρωματική προκήρυξη και πρόσκληση για υποβολή προσφορών .

2.3 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Οι Συμβάσεις Παραχώρησης δεν ορίζονται στη συνθήκη , ο μόνος ορισμός που υπάρχει στο Κοινοτικό Δίκαιο είναι εκείνος της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ περί Δημοσίων Έργων¹⁸ , που προβλέπει ένα ειδικό καθεστώς για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Δημοσίων Έργων . Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης δεν υπόκεινται στους κανόνες και τις αρχές της Συνθήκης . Εφόσον οι Συμβάσεις Παραχώρησης απορρέουν από Κρατικές πράξεις , που έχουν ως αντικείμενο την άσκηση δραστηριοτήτων οικονομικού χαρακτήρα , ή την προμήθεια αγαθών , υπόκεινται στις σχετικές διατάξεις της Συνθήκης και στις αρχές οι οποίες προκύπτουν από την νομολογία του δικαστηρίου στον τομέα αυτό .

Ο ορισμός της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Έργων

Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ , ορίζεται η έννοια Παραχώρηση Δημοσίων Έργων ως μία Σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με τις Συμβάσεις Δημοσίων Έργων , με τη διαφορά ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου , είτε το δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής¹⁹ .

Το κύριο χαρακτηριστικό που διακρίνει την έννοια της Σύμβασης Παραχώρησης έγκειται στο γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται

¹⁷ Τοπικοί Οδοί : είναι τα έργα της Σύμβασης που κατασκευάζονται από τον Ανάδοχο , αλλά η συντήρησή τους θα γίνεται από τον Κύριο του Έργου . Τα έργα αυτά δεν περιλαμβάνονται στα έργα που παραχωρούνται στον Ανάδοχο για λειτουργία , εκμετάλλευση και συντήρηση . (άρθρο 3 παράγραφος 1.32 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αριθμός Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο)

¹⁸ Οδηγία 93/37/ΕΟΚ του συμβουλίου , της 14^{ης} Ιουνίου 1993 , «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης Συμβάσεων Δημοσίων Έργων» , (ΕΕ L 199 της 9/08/1993 , 6 54) . Στόχος της οδηγίας αυτής δεν είναι η εναρμόνιση όλων των Εθνικών διατάξεων που ισχύουν στον τομέα αυτό , αλλά ο συντονισμός των διαδικασιών , οι οποίες πρέπει να εφαρμόζονται από κάθε Κράτος . Μέλος .

¹⁹ Το Προεδρικό Διάταγμα – 23/93 και η κατάρτησή του από το Προεδρικό Διάταγμα – 334/00 , «Τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις , προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37 ΕΟΚ» Άρθρο 3 , περίπτωση δ) .

στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου και στο γεγονός ότι τους κινδύνους εκμετάλλευσης επωμίζεται ένα σημαντικό μέρος ο Ανάδοχος της Σύμβασης .

Οριοθέτηση των εννοιών «Συμβάσεις Δημοσίων Έργων» και «Συμβάσεις Παραχώρησης Έργων»

Με τον όρο Σύμβαση Παραχώρησης νοείται η ανάθεση του έργου στον Ανάδοχο , που περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις του Αναδόχου με αυτοχρηματοδότηση , μελέτη , κατασκευή , συντήρηση και λειτουργία του έργου καθώς και το σύνολο των υποχρεώσεων που απορρέουν από τα προσαρτήματα που προσαρτώνται σε αυτή έναντι του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου²⁰ . Το οποίο επιτρέπει στον Ανάδοχο της Σύμβασης Παραχώρησης να εισπράττει τέλη από τους χρήστες του έργου επί ορισμένο χρονικό διάστημα . Ο Ανάδοχος της Σύμβασης Παραχώρησης δεν αμείβεται απευθείας από την Αναθέτουσα Αρχή αλλά από τα έσοδα που εισπράττει από τη χρήση του έργου που εκτελέσθηκε .

Οι Συμβάσεις Δημοσίων Έργων είναι Συμβάσεις οι οποίες συνάπτονται εγγράφως από τον εργολήπτη και την Αναθέτουσα Αρχή και έχουν ως αντικείμενο , είτε την εκτέλεση και τη μελέτη έργων που αφορούν μία δραστηριότητα , είτε την εκτέλεση ενός έργου που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της Αναθέτουσας Αρχής .

Κατά την άποψη του Κοινοτικού Δικαίου , το κόστος βαρύνει κατά μεγαλύτερο μέρος την Αναθέτουσα Αρχή , ο Ανάδοχος δεν επωμίζεται κανένα κίνδυνο σχετιζόμενο με την εκμετάλλευση του έργου , ούτε αμείβεται μέσω τελών τα οποία εισπράττει απευθείας από τους χρήστες του έργου .

Μερικές φορές το Κράτος αναλαμβάνει εν μέρει το κόστος εκμετάλλευσης της Παραχώρησης , προκειμένου η τιμή των παρεχόμενων υπηρεσιών να μειωθεί για το χρήστη . Θα πρέπει πάντα ο Ανάδοχος να αναλαμβάνει ένα σημαντικό μερίδιο των κινδύνων που συνδέονται με την εκμετάλλευση , ομοίως θα πρέπει ο Ανάδοχος να εφαρμόζει «τιμές κοινωνικού χαρακτήρα»²¹ για λόγους γενικού συμφέροντος και εισπράττει για το λόγο αυτό αντιστάθμιση από το Κράτος . Στην αντίθετη περίπτωση όταν η Αναθέτουσα Αρχή αναλαμβάνει τους αστάθμητους κινδύνους που είναι συνυφασμένοι από εκμετάλλευση πρόκειται για Σύμβαση Δημοσίου Έργου .

Ο επιμερισμός των κινδύνων μεταξύ Παραχωρούσας Αρχής και Αναδόχου γίνεται ανάλογα με τις ικανότητες τους να διαχειριστούν με τον καλύτερο τρόπο τους εν λόγω κινδύνους²² .

Σύμφωνα , λοιπόν με το ισχύον Κοινοτικό Δίκαιο, οι Συμβάσεις Παραχώρησης Έργων , η αξία των οποίων ανέρχεται τουλάχιστον στο κατώτατο όριο που ορίζεται από την οδηγία 93/37/ΕΟΚ (5.000.000 Ευρώ)

²⁰ Άρθρο 3 παράγραφος 1.28 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως Αρ. Φύλλου 274 , τεύχος πρώτο , 16 Δεκεμβρίου 1996 (Ν. 2245/96).

²¹ Για παράδειγμα όταν τα διόδια ενός αυτοκινητόδρομου καθορίζονται από το Κράτος σε επίπεδο που δεν καλύπτει το κόστος εκμετάλλευσης .

²² Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999/c/94/04) , «Σχέδιο ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων» , 7/04/1999 .

υπόκεινται στις διατάξεις προβλεπόμενες από τις οδηγίες περί Δημοσίων Συμβάσεων .

Η συνθήκη δεν περιορίζει την ελευθερία ενός Κράτους – Μέλους να επιλέξει τη μορφή Παραχώρησης και των άλλων μορφών συνεργασίας του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα με την προϋπόθεση ότι οι όροι της ανάθεσης συνάδουν με το Κοινοτικό Δίκαιο²³ .

Τα Κράτη – Μέλη οφείλουν όμως να τηρούν τις σχετικές διατάξεις του Κοινοτικού Δικαίου και ιδίως τις απαγορεύσεις που απορρέουν από τις Αρχές τις οποίες καθιερώνει η συνθήκη όσον αφορά το δικαίωμα εγκατάστασης και το δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών²⁴ .

Οι κανόνες της συνθήκης οι οποίοι θεσπίζουν και κατοχυρώνουν την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς διακρίνονται ως εξής :

- Στους κανόνες που απαγορεύουν κάθε διάκριση λόγω ιθαγένειας (άρθρο 6 παράγραφος 1) .
- Στους κανόνες που αφορούν την ελευθερία εγκατάστασης (άρθρα 52 και επόμενα) και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών (άρθρο 59 και επόμενα) καθώς και τις εξαιρέσεις αυτών .
- Στις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης οι οποίες βοηθούν στον καθορισμό της νόμιμης παροχής των δικαιωμάτων αυτών .

Οι Αρχές οι οποίες έχουν διατυπωθεί από το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αναλύονται ως εξής :

• **Η Τση Μεταχείριση**

Η γενική αρχή της ίσης μεταχείρισης , η έκφραση αυτή αποτελεί την απαγόρευση των διακρίσεων με βάση την ιθαγένεια , είναι μία από τις Θεμελιώδης Αρχές του Κοινοτικού Δικαίου .

Η εφαρμογή της αρχής αυτής στις Συμβάσεις Παραχώρησης σημαίνει ότι η Παραχωρούσα Αρχή είναι ελεύθερη να επιλέξει την καταλληλότερη διαδικασία ανάθεσης και να καθορίσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι υποψήφιοι σε όλες τις φάσεις της σχετικής διαδικασίας .

Η επιλογή των υποψηφίων θα πρέπει να γίνεται με αντικειμενικά κριτήρια και η διαδικασία σύμφωνα με τους διαδικαστικούς κανόνες και τις θεμελιώδης απαιτήσεις . Αν οι κανόνες αυτοί δεν έχουν καθοριστεί γίνεται αντικειμενική επιλογή των υποψηφίων²⁵ .

• **Η Διαφάνεια**

Οι εν λόγω κανόνες και πρακτικές προβλέπουν ότι οι φορείς που επιθυμούν να αναθέσουν τη διαχείριση μίας οικονομικής δραστηριότητας σε τρίτο οφείλουν , να δημοσιοποιήσουν την πρόθεση τους ακολουθώντας τις

²³ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999/c/94/04) , «Σχέδιο ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων» , 7/04/1999 .

²⁴ Απόφαση του Δικαστηρίου της 9^{ης} Ιουλίου 1987 , συνεκδικασθείσες Υποθέσεις c – 27/86 , 28/86 και 29/86 , Bellini .

²⁵ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999/c/94/04) , «Σχέδιο ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων» , 7/04/1999 , παράγραφος 2.1.

κατάλληλες διαδικασίες . Η επιλογή των διαδικασιών γίνεται από τις Αναθέτουσες Αρχές²⁶ , με προκηρύξεις και ανακοινώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να αποφασίσουν οι πιθανοί υποψήφιοι αν ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν στη διαδικασία .

Το δικαστήριο έχει επισημάνει ότι η αρχή της διαφάνειας αποτελεί τη συνέπεια της αρχής της ίσης μεταχείρισης και επιδιώκει να εξασφαλίσει τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού χωρίς διαστρεβλώσεις²⁷ .

- **Η Αναλογικότητα**

Ένα Κράτος – Μέλος θα πρέπει να επιλέγει τα μέτρα τα οποία προκαλούν λιγότερα δυνατά προβλήματα στην άσκηση μιας οικονομική δραστηριότητας .

Η Αρχή αυτή εφαρμοζόμενη στις Συμβάσεις Παραχώρησης και στις μορφές συμπράξεων μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα , αφήνει στις Αναθέτουσες Αρχές την διακριτική ευχέρεια να καθορίζουν , από πλευράς επιδόσεων και τεχνικών προδιαγραφών τον προς επίτευξη στόχο , εφόσον κάθε επιλεγόμενο μέτρο είναι συγχρόνως αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου²⁸ (π.χ ένα Κράτος Μέλος δεν έχει το δικαίωμα να απαιτήσει , κατά την επιλογή υποψηφίων τεχνικές , επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σε σχέση με το αντικείμενο Παραχώρησης)²⁹ .

- **Αμοιβαία Αναγνώριση**

Σύμφωνα με την αρχή αυτή , ένα Κράτος – Μέλος είναι υποχρεωμένο να δέχεται τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχονται από οικονομικούς φορείς άλλων χωρών της κοινότητας , στο μέτρο που τα προϊόντα και οι υπηρεσίες πληρούν τους θεμιτούς στόχους τους οποίους επιδιώκει το Κράτος – Μέλος προορισμού .

Η αρχή αυτή εφαρμοζόμενη στις Συμβάσεις Παραχώρησης και στις μορφές συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα σημαίνει ότι το Κράτος – Μέλος στο οποίο γίνεται η παροχή είναι υποχρεωμένο να δεχθεί τις τεχνικές προδιαγραφές , τους ελέγχους , τους τίτλους , τα πιστοποιητικά και τα προσόντα που απαιτούνται σε άλλο Κράτος – Μέλος στο μέτρο που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα τα οποία απαιτούνται από το Κράτος – Μέλος στο οποίο πραγματοποιείται η παροχή³⁰ .

Η ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών απαιτεί το Κράτος - Μέλος εντός του οποίου παρέχεται η υπηρεσία να λαμβάνει υπόψη του τα δικαιολογητικά και τις εγγυήσεις που έχει ήδη προσκομίσει ο παρέχων την υπηρεσία για την άσκηση δραστηριότητας του στο Κράτος που έχει την εγκατάστασή του³¹ .

²⁶ Για παράδειγμα , με τη δημοσίευση προκήρυξης ή ανακοίνωσης προενημέρωσης σε καθημερινές εφημερίδες ή σε ειδικευμένα έντυπα , ή ακόμα με ανάρτηση σχετικών ανακοινώσεων .

²⁷ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999/c/94/04) , «Σχέδιο ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων» , 7/04/1999 , παράγραφος 2.2 .

²⁸ Βλέπε την απόφαση της 17^{ης} Μαΐου 1984 , υπόθεση c – 15/83 , Denkvit Nederland .

²⁹ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999/c/94/04) , «Σχέδιο ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων» , 7/04/1999 , παράγραφος 3 .

³⁰ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 19^{ης} Ιουνίου 1980 συνεκδικασθείσες υποθέσεις c- 41/79 , 121/79 , Testa και άλλοι , αιτιολογική σκέψη 21 .

³¹ Υπόθεση webb της 17^{ης} Δεκεμβρίου 1981 υπόθεση 279/80 .

Επιπλέον για τις Συμβάσεις Παραχώρησης προβλέπεται σύμφωνα με την οδηγία 93/37/ΕΟΚ η τήρηση κάποιων κανόνων δημοσιότητας για τη σύναψη Συμβάσεων Δημοσίων Έργων .

Η Πρώτη Φάση : Η επιλογή του Αναδόχου της Σύμβασης Παραχώρησης Οι κανόνες Δημοσιότητας και Διαφάνειας

Οι κανόνες δημοσιότητας σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 11 , όσον αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης Δημοσίων Έργων έχουν ως εξής : Οι Αναθέτουσες Αρχές υποχρεούνται να δημοσιεύουν στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων την προκήρυξη Σύμβασης Παραχώρησης προκειμένου να θέτουν σε ανταγωνισμό τις Συμβάσεις αυτές σε Ευρωπαϊκό επίπεδο .

Η υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δημοσιεύει τις προκηρύξεις αυτές το αργότερο σε δώδεκα μέρες από την ημερομηνία αποστολής τους (παράγραφος 10 , του άρθρου 11) .

Η Επόμενη Φάση : Οι Συμβάσεις που συνάπτονται από τον Ανάδοχο της Σύμβασης

Η οδηγία 93/37/ΕΟΚ θεσπίζει ορισμένους κανόνες όσον αφορά τις Συμβάσεις που συνάπτει ο Ανάδοχος της Σύμβασης Παραχώρησης Δημοσίων Έργων για έργα η αξία των οποίων ισούται ή υπερβαίνει τα 5.000.000 Ευρώ. Οι κανόνες αυτοί διαφέρουν ανάλογα με το είδος του Αναδόχου .

Όταν ο Ανάδοχος είναι ο ίδιος μια Αναθέτουσα Αρχή , οι Συμβάσεις που συνάπτει για την εκτέλεση έργων πρέπει να ανατίθεται με πλήρη τήρηση των διατάξεων τις οποίες προβλέπει η οδηγία για τις Συμβάσεις Δημοσίων Έργων .

Όταν ο Ανάδοχος δεν είναι ο ίδιος Αναθέτουσα Αρχή , επιβάλλεται απλώς η τήρηση ορισμένων κανόνων δημοσιότητας .

Οι κανόνες αυτοί δεν εφαρμόζονται όταν ο Ανάδοχος συνάπτει Συμβάσεις έργων με επιχειρήσεις που δεν θεωρούνται τρίτοι (άρθρο 3 παράγραφος 4) . Δεν θεωρούνται τρίτοι οι επιχειρήσεις οι οποίες συνιστούν κοινοπραξία για να επιτύχουν τη Παραχώρηση ούτε οι επιχειρήσεις που συνδέονται με τις επιχειρήσεις αυτές . Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4 , ως συνδεδεμένη επιχείρηση νοείται κάθε επιχείρηση στην οποία ο Ανάδοχος Παραχωρήσεως μπορεί να ασκήσει άμεσα ή έμμεσα κυρίαρχη επιρροή³² , ή κάθε επιχείρηση η οποία μπορεί να ασκήσει κυρίαρχη επιρροή στον Ανάδοχο Παραχωρήσεως ή η οποία όπως και ο Ανάδοχος Παραχωρήσεως , υπόκειται στην κυρίαρχη επιρροή μιας άλλης επιχείρησης , λόγω ιδιοκτησίας , χρηματοδοτικής συμμετοχής ή των κανόνων που τη διέπουν .

³² Κυρίαρχη επιρροή τεκμαίρεται όταν μία επιχείρηση έναντι μίας άλλης επιχείρησης , άμεσα ή έμμεσα κατέχει την πλειοψηφία του καλυφθέντος κεφαλαίου ή διαθέτει την πλειοψηφία ψήφων ή μπορεί να διορίζει περισσότερα από τα μισά μέλη του οργάνου διοίκησης , διεύθυνσης ή εποπτείας της επιχείρησης .

Ο περιοριστικός κατάλογος αυτών των επιχειρήσεων επισυνάπτεται στην αίτηση υποψηφιότητας για την παραχώρηση και θα πρέπει να ενημερώνεται συνεχώς όταν γίνονται μεταβολές στις σχέσεις που συνδέουν τις επιχειρήσεις³³.

Ο Ανάδοχος της Σύμβασης Παραχώρησης δε μπορεί να εφαρμόσει κανόνες δημοσιότητας και να συνάψει Σύμβαση Δημοσίων Έργων με επιχείρηση η οποία δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο . Αυτό συμβαίνει για την αποφυγή ύπαρξης κοινοτικού ανταγωνισμού³⁴.

Η οριοθέτηση μεταξύ Συμβάσεων Παραχώρησης έργων και Συμβάσεων Παραχώρησης υπηρεσιών.

Ο Ανάδοχος της Σύμβασης Παραχώρησης Δημοσίων Έργων παρέχει συχνά και μια υπηρεσία στο χρήστη βάσει του έργου που εκτέλεσε . Όταν το αντικείμενο της Σύμβασης αφορά τη κατασκευή ενός έργου ή την εκτέλεση εργασιών και τα έργα που θα κατασκευαστούν θα παραμείνουν στη διάθεση της Αναθέτουσας Αρχής , η επιτροπή θεωρεί ότι το καθεστώς που προβλέπεται από την οδηγία 93/37/ΕΟΚ πρέπει να εφαρμόζεται .

Μία Σύμβαση Παραχώρησης η οποία δεν περιλαμβάνει καμία απολύτως εκτέλεση εργασιών ή αφορά μόνο την εκμετάλλευση ενός υπάρχοντος έργου θεωρείται Σύμβαση Παραχώρησης Υπηρεσιών .

Οι Συμβάσεις Παραχώρησης σε Ειδικούς Τομείς.

Η οδηγία 93/38/ΕΟΚ σχετικά με τις Συμβάσεις που συνάπτουν οι φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος , της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών δεν περιέχει ειδικούς κανόνες ούτε για τις Συμβάσεις Παραχώρησης έργων ούτε για τις Συμβάσεις Παραχώρησης υπηρεσιών .

Στη περίπτωση που ένας φορέας δραστηριοποιείται σε έναν από τους τέσσερις τομείς και αποφασίζει να συνάψει Σύμβαση Παραχώρησης , το καθεστώς δεν παρουσιάζει καμία ιδιομορφία σε σχέση με το καθεστώς που ισχύει για την ανάθεση Συμβάσεως Παραχώρησης, στο μέτρο που η Αναθέτουσα Αρχή είναι Δημόσιος φορέας και υπόκειται στους κανόνες και τις αρχές .

Ο κανονισμός ΕΟΚ αριθμός 1107/70 και αριθμός 1191/69 καθιερώνουν κανόνες που σχετίζονται με την καταβολή αντισταθμιστικών χρηματικών ποσών για τη παροχή Δημοσίων Υπηρεσιών Δημοσίων Μεταφορών . Ορισμένα έργα δεν μπορούν να αμειφθούν παρά μόνο εάν αποτελούν μέρος

³³ Το Προεδρικό Διάταγμα – 23/93 και η κατάργησή του από το Προεδρικό Διάταγμα – 334/00 , «Τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις , προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37 ΕΟΚ» Άρθρο 6 , παράγραφος 3&4 .

³⁴ Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1999/c/94/04) , «Σχέδιο ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων» , 7/04/1999 , παράγραφος 2.2 .

μιας Σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ ενός Φορέα και μιας Δημόσιας Αρχής³⁵.

2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο δεν ξεκαθαρίζει πλήρως τα πλαίσια δημιουργίας εταιρικών σχέσεων μεταξύ Δημοσίων και Ιδιωτικών φορέων. Η συνεργασία Ιδιωτικού και Δημοσίου τομέα στην Ελλάδα όπως θα δούμε στην συνέχεια πραγματώνεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό μέσω «συμβάσεων παραχώρησης». Οι Συμβάσεις Παραχώρησης αυτές έχουν μέχρι σήμερα επικυρωθεί από το Ελληνικό Κοινοβούλιο σε μια βάση ad hoc καθώς ο ιδιώτης δεν εμπιστεύεται το υφιστάμενο Θεσμικό Πλαίσιο. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι το Κοινοτικό Θεσμικό Πλαίσιο μόλις πρόσφατα ενσωματώθηκε στο Ελληνικό (πέρα από το γεγονός και ότι αυτό δεν είναι σαφές).

Η απουσία ενός συγκεκριμένου και σταθερού πλαισίου δημιουργεί αβεβαιότητες, τόσο στις Αρχές όσο και στους πιθανούς Παραχωρησιούχους και τους χρηματοδότες τους.

Η δημιουργία ενός Νομικού Πλαισίου «Νόμος Περί Παραχωρήσεων», που θα συνάδει με τους κανονισμούς της κοινότητας και θα βασίζεται στην έως τώρα αποκτηθείσα εμπειρία, θεωρείται, μέγιστης σημασίας. Θα κωδικοποιεί τους υπάρχοντες νόμους που αναφέρονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης και θα ρυθμίζει τα ζητήματα που χρειάζονται τροποποιήσεις ή και αλλαγές.

Σήμερα το Ελληνικό Κράτος πραγματοποιεί μια τέτοια προσπάθεια. Ο Νόμος Περί Παραχωρήσεων έχει υποβληθεί προς επεξεργασία σε όλα τα σχετικά υπουργεία και αναμένεται να οδηγηθεί σύντομα για συζήτηση στη Βουλή. Σε γενικές γραμμές ρυθμίζει τα ακόλουθα:

- Το Πλαίσιο της διαδικασίας δημοπράτησης των Συμβάσεων Παραχώρησης.
- Το Πλαίσιο της διαδικασίας διαπραγμάτευσης της Αναθέτουσας Αρχής και των υποψηφίων.
- Το Πλαίσιο για τη σύνταξη των περιβαλλοντικών μελετών.
- Την εξουσιοδότηση των Αρμόδιων Υπουργών για υπογραφή των Συμβάσεων Παραχώρησης.
- Βελτιώσεις στο ισχύον Νομικό Πλαίσιο.
- Τροποποιήσεις σε φορολογικά και λογιστικά θέματα.
- Οικονομικά θέματα.
- Ιεράρχηση των Αρχών για την περίπτωση που περισσότερες από μια Δημόσιες Αρχές έχουν δικαιώματα στο έργο και τη διαδικασία δημοπράτησης.
- Μηχανισμό επίλυσης διαφορών.
- Ζητήματα σχετικά με εγγυήσεις.
- Είσπραξη διοδίων.

³⁵ Το Προεδρικό Διάταγμα – 23/93 και η κατάργησή του από το Προεδρικό Διάταγμα – 334/00, «Τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις, προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37 ΕΟΚ».

- Χρηματοδοτική Συμβολή εκ μέρους του Δημοσίου .
- Λόγους καταγγελίας σε βάρος του Παραχωρησιούχου .
- Ανάγκες πιθανών τροποποιήσεων σε Συμβάσεις Παραχώρησης³⁶ .

³⁶ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα», Αθήνα, Φεβρουάριος 2001, Ομιλία του υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας & Υπουργού του ΥΠΕΧΩΔΕ .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ : Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και η υλοποίηση των μεγάλων Έργων Υποδομής

3.1 ΤΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ - ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Η συνεργασία Δημοσίων και Ιδιωτικών (Δ-Ι) φορέων ενισχύθηκε στην Ελλάδα κυρίως μέσω της εφαρμογής και υλοποίησης των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ) ιδιαίτερα δε μέσω της συμβολής τους στην υλοποίηση των μεγάλων Έργων Υποδομής .

Η Ελλάδα είχε και εξακολουθεί να έχει, με την συμβολή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση , τις δυνατότητες και ευκαιρίες να προωθήσει προγράμματα , έργα και δράσεις για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών της και την παραγωγική ανασυγκρότηση της , με στόχο τη συνοχή και τη σύγκληση της με τους ρυθμούς ανάπτυξης των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

Οι Ελληνικές Αρχές και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχαν συμφωνήσει στο πλαίσιο των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης , ότι θα πρέπει να μεγιστοποιήσουν τις Ιδιωτικές Επενδύσεις στις υποδομές που θα βελτιώσουν την ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας και ότι θα καταβληθεί προσπάθεια για την προσέλκυση Ιδιωτικών Κεφαλαίων , που θα αυξήσουν τη δυνατότητα εκτέλεσης έργων ³⁷ .

Στην πορεία της όμως της κοινοτικής συνδρομής παρατηρήθηκαν αρκετές ατασθαλίες στην υλοποίηση των μεγάλων Έργων Υποδομής . Η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων ήταν περιορισμένη ³⁸ ενώ παράλληλα έγινε κατανοητό ότι απαιτούνται κάποιες προϋποθέσεις και αλλαγές στη διοίκηση και διαχείριση των έργων προκειμένου να απορροφηθούν τα κοινοτικά κονδύλια .Οι αλλαγές αυτές ξεκίνησαν κατά την διάρκεια εφαρμογής του Β΄ ΚΠΣ και επεκτείνονται σήμερα στα πλαίσια του Γ΄ ΚΠΣ ³⁹ .

Ανάμεσα στις αλλαγές αυτές επισημαίνονται οι εξής :

- Η προώθηση της κοινής δράσης και η διαρκής συνεργασία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. , του Υ.ΠΕ.ΘΟ. και της Ελληνικής Διοίκησης με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης , ώστε να διασφαλίζεται η ροή των πόρων .
- Η συνεχής προσπάθεια για την θεσμική και οργανωτική προσαρμογή και βελτίωση του συστήματος παραγωγής έργων, μαζί με την ανασυγκρότηση και τον εκσυγχρονισμό των Εργοληπτικών

³⁷ Πρόλογος και καθορισμός ημερίδας από Γενικό Γραμματέα Επενδύσεων και Ανάπτυξης , Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας .

³⁸ P.Getimis & N. Marava (2002), "Public –Private Partnerships in Urban Infrastructure" paper presented in EURA Conference .

³⁹ Παπαδασκαλόπουλος, Αθ, & Χριστοφάκης, Εμ. (2001), «Περιφερειακός Προγραμματισμός», Εκδόσεις Παπαζήση .

Επιχειρήσεων και με την προώθηση όλων των νομοθετικών και διοικητικών ρυθμίσεων για τη διαφάνεια των διαδικασιών , την προστασία του Δημοσίου συμφέροντος , τους κανόνες υγιούς ανταγωνισμού και τον διαρκή έλεγχο ως προς την ποιότητα των έργων .

- Η δημιουργία νέων ευέλικτων φορέων ιδιωτικού δικαίου , όπως οι Ανώνυμες Εταιρίες και οι Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων για την διαχείριση των μεγάλων έργων.
- Η ενίσχυση της χρησιμοποίησης Ιδιωτικών Κεφαλαίων για την αυτοχρηματοδότηση και συγχρηματοδότηση των έργων μέσα από Συμβάσεις Παραχώρησης η οποία εμφανίζεται να κυριαρχεί και στα έργα του Γ΄ ΚΠΣ⁴⁰.

Συγκριτικά δηλαδή , οι αλλαγές αυτές που ξεκίνησαν στα πλαίσια του Α΄ και Β΄ ΚΠΣ ενισχύονται σήμερα με την υλοποίηση του Γ΄ ΚΠΣ .

Σήμερα, ιδιαίτερα η άντληση Ιδιωτικών πόρων αποτελεί μία αναγκαιότητα για την προώθηση του αναπτυξιακού προγράμματος της Κυβέρνησης στην περίοδο 2000 – 2006 , αλλά και την πραγματοποίηση όλων των Έργων Υποδομής που έχει ανάγκη η χώρα⁴¹ . Τα Δημόσια Έργα που προγραμματίζονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο είναι πολλά και ήδη η προσοχή της Ευρωπαϊκή Ένωση στρέφεται σε έργα στην περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης τα οποία θα κατασκευαστούν με κοινοτικά κονδύλια . Οι πόροι για την Ελλάδα θα είναι ακόμα πιο περιορισμένοι στο μέλλον . Από την άλλη μεριά , τα Τεχνικά Έργα απαιτούν σημαντικότερους πόρους , τεχνική , τεχνολογία και οργάνωση για την υλοποίησή τους , με τον οικονομικότερο δυνατό τρόπο , που συνήθως δεν υπάρχουν όλα μαζί στον ίδιο χώρο και τον ίδιο χρόνο, και που μπορούν να διασφαλιστούν με την ανάπτυξη συνεργασιών του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα .

Το Γ΄ ΚΠΣ είναι , σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1260/99 για τα Διαρθρωτικά Ταμεία , ένα συναινετικό κείμενο μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Κράτους Μέλους . Το οποίο περιέχει τη στρατηγική και τις προτεραιότητες ανάπτυξης της χώρας για την περίοδο 2000 – 2006 , τους ειδικούς στόχους και τους χρηματοδοτικούς πόρους που διατίθεται από κοινού από το Κράτος και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επίτευξη τους . Βασίζεται στο σχέδιο ανάπτυξης και εκπονείται και υποβάλλεται από το Κράτος – Μέλος και εφαρμόζεται μέσω Επιχειρησιακών Προγραμμάτων . Συγκεκριμένα εξειδικεύεται σε 24 Επιχειρησιακά Προγράμματα για την περίοδο 2000 – 2006 τα οποία βρίσκονται ήδη σε φάση υλοποίησης .

Το Γ΄ ΚΠΣ διατρέχεται από νέο Θεσμικό Πλαίσιο το οποίο προβλέπει την λειτουργία μηχανισμών διαχείρισης και υλοποίησης που θα εξασφαλίζουν αποτελεσματικότητα , αντικειμενικότητα , διαφάνεια και θα αντιμετωπιστούν οι όποιες δυσλειτουργίες και αρνητικές εμπειρίες από τα δύο προηγούμενα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης . Συγκεκριμένα , ο Ν. 2860/2000 (ΦΕΚ

⁴⁰ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα», Αθήνα, Φεβρουάριος 2001, Παρέμβαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων .

⁴¹ <http://www.hellas.gov.gr/news/2001/september14.html>

251/A/14.11.2000) , θέσπισε νέα αρμόδια όργανα όπως Διαχειριστικές Αρχές και Επιτροπές Παρακολούθησης ανά Επιχειρησιακό Πρόγραμμα , Αρχή Πληρωμής και Επιτροπές Δημοσιονομικού Ελέγχου .

Το χρηματοδοτικό πλάνο του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης , στηρίζεται στις αποφάσεις του Συμβουλίου του Βερολίνου της 25^{ης} Μαρτίου 1999 και περιλαμβάνει τα Διαρθρωτικά Ταμεία , το Ταμείο Συνοχής και τις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες . Στους πόρους αυτούς προστίθενται οι Εθνικοί – Δημόσιοι πόροι και οι **αναμενόμενοι από την Ιδιωτική Συμμετοχή** , που ανεβάζουν το σύνολο του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του Ταμείου Συνοχής .

Σημαντικός αναπτυξιακός άξονας του Γ΄ ΚΠΣ είναι η βελτίωση των Παραγωγικών Υποδομών (αποτελεί βασικό συντελεστή οικονομική ανάπτυξης) . Γι΄ αυτό το στόχο θα διατεθούν περίπου 5,3 τρις δρχ . Οι αυτοκινητόδρομοι , οι πύλες εισόδου της χώρας , το σιδηροδρομικό δίκτυο , η αναβάθμιση των κύριων λιμένων της χώρας και του συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας βελτιώνουν την προσβασιμότητα του συνόλου του Ελληνικού χώρου στις μεγάλες Ευρωπαϊκές αγορές . Τα προϊόντα μας θα έχουν ταχύτερη πρόσβαση με χαμηλότερο κόστος και θα είναι περισσότερο ανταγωνιστικά . Ο τουρισμός θα έχει σημαντικά οφέλη από τη βελτίωση των υποδομών .

Πιο συγκεκριμένα ο άξονας αυτός αναλύεται σε δύο Επιχειρησιακά Προγράμματα :

- 1) «Οδικές Μεταφορές – Λιμένες – Αστική Ανάπτυξη » , στόχος του οποίου είναι η ολοκλήρωση του βασικού Δικτύου Μεταφορών , η αναβάθμιση των κύριων λιμένων της χώρας , η σύνδεση τους με το Οδικό – Σιδηροδρομικό Δίκτυο , η αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.α .
- 2) «Σιδηροδρομικές Μεταφορές – Αεροδρόμια – Αστικές Συγκοινωνίες» , στόχος του είναι η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ , η αναβάθμιση του Συστήματος Ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Ελλάδα και η βελτίωση του συστήματος αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή των Αθηνών . Θα υπάρχει ολοκληρωμένη στρατηγική για τη χρήση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και των πόρων του Ταμείου Συνοχής , με ποσοστά συγχρηματοδότησης που θα αντανakλούν τις απαιτήσεις της νομοθεσίας και τη φιλοδοξία να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή της Ιδιωτική χρηματοδότησης μέσω επιχειρήσεων⁴² .

Η Ελληνική Κυβέρνηση προωθεί την ευρεία επέκταση της αυτοχρηματοδότησης των Έργων Υποδομής των δύο αυτών προγραμμάτων με Ιδιωτικά Κεφάλαια . Παράλληλα, προσπαθεί να εξασφαλίζει τη

⁴² Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 , Παρέμβαση Υπουργού Εθνική Οικονομίας , Διευθυντής , Γενική διεύθυνση σχεδιασμού και αξιολόγησης Περιφερειακής Πολιτικής και Προγραμμάτων , ΥΠΕΘΟ .

συμπληρωματικότητα μεταξύ των μεγάλων Έργων Υποδομής του Β΄ ΚΠΣ και των Δημοσίων και Ιδιωτικών Επενδύσεων του Γ΄ ΚΠΣ .

Το Ελληνικό Δημόσιο θεωρεί ότι η εκτέλεση των έργων με συμμετοχή Ιδιωτικών Κεφαλαίων βοηθά στη εξοικονόμηση Δημοσίων πόρων , αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα τους . Πιο συγκεκριμένα , θεωρεί ότι :

- Διασφαλίζεται η υλοποίηση των έργων , σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα .
- Ελαχιστοποιείται η εκταμίευση των Κρατικών πόρων .
- Μειστοποιείται η απορρόφηση πόρων από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ διευκολύνεται η πρόσβαση σε κεφάλαια που προέρχονται από άλλους Διεθνείς Πολυεθνικούς Οργανισμούς ⁴³ .

Πέρα όμως από τη συμμετοχή του Ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση των μεγάλων Έργων Υποδομής , επιδιώκεται η συμμετοχή των Ιδιωτικών Επιχειρηματικών Φορέων στις προωθούμενες επενδύσεις του Δημοσίου τομέα με την ανάληψη κατασκευής ή εκμετάλλευσης της επένδυσης για συγκεκριμένο χρόνο , προωθώντας τα συστήματα αυτοχρηματοδοτήσεων σε όλους τους τομείς της οικονομίας .

Το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, προωθεί τις διαδικασίες εφαρμογής συστημάτων αυτοχρηματοδότησης έργων σε Εθνικό , Περιφερειακό επίπεδο και σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης . Ήδη , μάλιστα εκπονούνται μελέτες οι οποίες αφορούν :

- 1) Την αξιοποίηση της καταλληλότητας έργων για Ιδιωτική Χρηματοδότηση , περιλαμβάνοντας κατηγοριοποίηση και αξιολόγηση Έργων Υποδομής που περιλαμβάνονται στο Γ΄ ΚΠΣ με σκοπό την ένταξη τους σε Προγράμματα Ιδιωτικής Χρηματοδότησης .
- 2) Τη μελέτη για έργα και υπηρεσίες συντήρησης και λειτουργίας Έργων του Δημοσίου . Προσδιορίζοντας τις υπηρεσίες που μπορούν να παρασχεθούν από τον Ιδιωτικό τομέα σε σχέση με την οργάνωση , τη λειτουργία , τη διαχείριση και τη συντήρηση έργων και υπηρεσιών , με σκοπό την ένταξη τους σε Προγράμματα Ιδιωτικής Χρηματοδότησης .

Βάση του νόμου , τα αρμόδια Υπουργεία καθορίζουν το πλαίσιο των διαγωνισμών Παραχώρησης στα επί μέρους ζητήματα και ρυθμίζουν τα θέματα αρμοδιότητάς τους , στο πλαίσιο της διαφάνειας των Συμβάσεων αλλά και της διασφάλισης του Δημοσίου συμφέροντος .

Το Νομικό Πλαίσιο καλύπτει τη διαδικασία ανάθεσης της Σύμβασης Παραχώρησης σε θέματα περιβαλλοντικά , διοικητικά , φορολογικά και χρηματοδότησης ⁴⁴ .

⁴³ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 , Παρέμβαση Υπουργού Εθνική Οικονομίας , Διευθυντής , Γενική διεύθυνση σχεδιασμού και αξιολόγησης Περιφερειακής Πολιτικής και Προγραμμάτων , ΥΠΕΘΟ .

⁴⁴ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 , Παρέμβαση Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας .

Η αναζήτηση νέων τρόπων συνεργασίας του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα για την κατασκευή και τη λειτουργία Δημοσίων Έργων , αλλά και την παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών αποτελεί κοινό στόχο σε όλες τις προηγμένες κοινωνίες .

Στο Νομοσχέδιο θα προσδιορίζονται με σαφήνεια και πληρότητα οι ρόλοι του Δημοσίου και των Ιδιωτικών Επιχειρήσεων , ώστε :

- Να διασφαλίζεται το μεγαλύτερο όφελος για το Δημόσιο .
- Να διευκολύνεται η συμμετοχή των ιδιωτών , με αποφυγή γραφειοκρατικών διαδικασιών .
- Να διασφαλίζεται η έγκαιρη και ποιοτικά άρτια κατασκευή των έργων και στη συνέχεια η εύρυθμη λειτουργία τους .

3.2 Η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ-ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΜΕΩΝ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (P.P.P.s)

3.2.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ / ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η προηγούμενη εμπειρία χωρών που υιοθέτησαν τη μέθοδο Παραχώρησης , ώστε να αναπτύξουν την Συγκοινωνιακή τους υποδομή , οδήγησε πρόσφατα και την Ελλάδα στην υιοθέτηση της με σκοπό τη μείωση της χρηματοδότησης των μεγάλων συγκοινωνιακών Έργων Υποδομής από τον Κρατικό Προϋπολογισμό .

Η μέθοδος Παραχώρησης επιταχύνει την κατασκευή ενός Συγκοινωνιακού Έργου δίχως να απαιτεί τη δέσμευση Κρατικών Κονδυλίων , τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς λιγότερο ελκυστικούς για έναν Ιδιώτη Επενδυτή⁴⁵ .

Το Ελληνικό Δημόσιο , εκπροσωπούμενο από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και το Υπουργείο Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων , έχει ξεκινήσει μία διαδικασία προώθησης έργων , δίνοντας τη δυνατότητα σε ομίλους του Ιδιωτικού τομέα να συμμετέχουν στο σχεδιασμό, την κατασκευή , τη χρηματοδότηση και λειτουργία . Βάση μίας σειράς συνδυασμών Παραχώρησης .

Οι Ελληνικές Αρχές και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν συμφωνήσει να μεγιστοποιήσουν όσο το δυνατόν τις συμπράξεις εταιρειών στον Ιδιωτικό τομέα για την ανάπτυξη της Υποδομής , βελτιώνοντας έτσι τη θέση της Ελλάδας στο πεδίο του ανταγωνισμού της οικονομίας στην παγκόσμια αγορά⁴⁶ .

Μέχρι σήμερα έχουν υπογραφεί και κυρωθεί δια νόμου από το Ελληνικό Κοινοβούλιο τέσσερις Συμβάσεις Παραχώρησης . Πρόκειται για εταιρικές σχέσεις συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα (private public

⁴⁵ Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ, I, Τευχ. I 2000 Tech . Chron. Sei . J. TCG , I, No 1 , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

⁴⁶ Ενημερωτικό Δελτίο της TENS HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

partnership) . Δύο από τα έργα αυτά βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή στη βάση της κατασκευής – λειτουργίας - μεταβίβασης και πιο συγκεκριμένα η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής . Η κατασκευή του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών έχει ήδη ολοκληρωθεί . Η κατασκευή του Υπόγειου Σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης δεν έχει ξεκινήσει ακόμη , έχουν όμως αρχίσει εδαφολογικές έρευνες και προπαρασκευαστικές εργασίες . Τα Ιδιωτικά Κεφάλαια που έχουν ήδη επενδυθεί ή πρόκειται να επενδυθούν στα έργα αυτά , υπό μορφή Μετοχικού Κεφαλαίου των Εταιρειών Παραχώρησης , θα ξεπεράσουν το ποσό των πεντακοσίων εκατομμυρίων Ευρώ , ενώ το σύνολο των δανείων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) ή και Εμπορικές Τράπεζες αναμένεται να υπερβεί το ποσό των 2,8 δισεκατομμυρίων Ευρώ .

Το συνολικό κόστος αυτών των τεσσάρων έργων είναι περίπου 5 δισεκατομμύρια Ευρώ .

Οι Συμβάσεις Παραχώρησης που έχουν υπογραφεί για τα έργα αυτά εξασφαλίζουν για το κοινωνικό σύνολο έργα ποιότητας και λειτουργικότητας, χωρίς υπερβάσεις στο κόστος και στο χρόνο υλοποίησης⁴⁷ .

Αποτελεί μεγάλη πρόκληση για την Ελληνική Κυβέρνηση η αξιοποίηση των διαθέσιμων Δημοσίων πόρων προκειμένου να προσφέρει υψηλές και αποδοτικές υπηρεσίες στους πολίτες της χώρας . Η Επενδυτική Πολιτική σε κρίσιμους τομείς , όπως τα μεγάλα Έργα Υποδομής , οι νέες τεχνολογίες και το ανθρώπινο δυναμικό, μπορεί να συνδυάσει τη χρηματοδότηση Ιδιωτικών και Δημοσίων πόρων , με την προϋπόθεση της σωστής λειτουργίας του θεσμού , έτσι ώστε στην πράξη ο θεσμός αυτός που βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη και στη χώρα μας να λειτουργήσει προς όφελος τόσο των πολιτών και του Δημοσίου όσο και των ιδιωτικών εταιρών που δραστηριοποιούνται και αναζητούν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες .

Κύριοι στόχοι του Ελληνικού Δημοσίου σχετικά με την ανάπτυξη των υποδομών στον τομέα της Οδικής Μεταφοράς είναι :

- Η πρόσφορη ολοκλήρωση των κύριων αξόνων των αυτοκινητόδρομων της Ελλάδας .
- Η μείωση ή , σε ορισμένες περιπτώσεις , η απουσία της Δημόσιας Χρηματοδοτικής Συμβολής για την κατασκευή , τη λειτουργία και την συντήρηση των αξόνων .
- Η μεγιστοποίηση της συμμετοχής του Ιδιωτικού τομέα , η δυνατότητα αναχρηματοδότησης θα χρησιμοποιηθεί για το σχεδιασμό , την κατασκευή , την συντήρηση και τη λειτουργία των αυτοκινητόδρομων κατά τέτοιο τρόπο που θα διασφαλίζει υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας , τις λιγότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον και υψηλό επίπεδο υπηρεσιών προς τους χρήστες , χωρίς να επηρεάζει την οικονομική σταθερότητα των έργων⁴⁸ .

⁴⁷ Συγχρηματοδοτούμενα Δημόσια Έργα - Συμβάσεις Παραχώρησης , από σεμινάριο «τα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα , ο ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης και του Μηχανικού» , Θεσσαλονίκη 8,9 Απριλίου 1998 .

⁴⁸ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

Οι Ελληνικές Αρχές , με διαδικασίες διαγωνισμού αναζητούν Παραχωρησιούχους από τον Ιδιωτικό τομέα , για την πραγματοποίηση επενδύσεων , ώστε να ολοκληρωθούν οι οδικοί άξονες αναλαμβάνοντας τη χρηματοδότηση , κατασκευή , συντήρηση και εκμετάλλευση τμημάτων που δεν έχουν κατασκευαστεί ή που έχουν κατασκευαστεί ή έχουν κατασκευαστεί και μπορούν να συμβάλουν στην αποπληρωμή της σχετικής επένδυσης .

Ο Χρηματοοικονομικός Σύμβουλος είναι Όμιλος Εταιρειών εξειδικευμένων σε χρηματοοικονομικά , τεχνικά , νομικά , ασφαλιστικά και φορολογικά θέματα (για κατασκευή Έργων με Συμβάσεις Παραχώρησης) . Υποβάλλει προτάσεις για το συνολικό σχεδιασμό , καθώς και για τις διαδικασίες δημοπράτησης , αξιολόγησης και επιλογής των κατάλληλων Αναδόχων Παραχώρησης , οι οποίοι θα προσκληθούν , ως επιχειρήσεις του Ιδιωτικού τομέα , να υποβάλουν προσφορές για τη σύναψη Συμβάσεων Παραχώρησης .

Η προώθηση της συγχρηματοδότησης των Έργων Δημόσιας Υποδομής με την προσέλκυση Ιδιωτικών Κεφαλαίων στα Δημόσια Έργα ενισχύει την οικονομική αποτελεσματικότητα των υποδομών τόσο κατά τη φάση κατασκευής τους όσο και κατά τη φάση λειτουργίας τους .

Το Κράτος είναι ρυθμιστής , χαράζει την πολιτική και διασφαλίζει την παροχή αγαθών και υπηρεσιών μέσω της συνεργασίας Ιδιωτικών και Δημοσίων φορέων σ' ένα ανώτερο επίπεδο οικονομικής αποτελεσματικότητας .

Μέσω της προώθησης της συνεργασίας Ιδιωτικού και Δημοσίου τομέα αποβλέπουμε στο να επωφεληθούμε από τα σημαντικά πλεονεκτήματα των έργων που κατασκευάζονται με τη συμμετοχή ιδιωτών, ελαχιστοποιώντας τα μειονεκτήματα παραγωγής Δημοσίων Έργων .Οι πόροι που δεσμεύονται , η θέληση της Ελληνικής Κυβέρνησης για συνεργασία με τον Ιδιωτικό τομέα στο πλαίσιο της κατασκευής των μεγάλων Έργων Υποδομών αλλά και άλλων έργων μικρότερης κλίμακας δημιουργούν τις πιο ευοίωνες προοπτικές για την εποικοδομητική συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα⁴⁹ . Η προσέλκυση Ιδιωτικών Κεφαλαίων αποδεσμεύει πόρους οι οποίοι κατανέμονται σε Έργα μικρότερης κλίμακας και σε άλλους τομείς της Κοινωνικής Πολιτικής της Κυβέρνησης .

Η εξοικονόμηση Δημοσίων πόρων είναι σημαντική , ειδικά όταν πρόκειται για έργα και δράσεις που είναι δυνατόν να αναληφθούν από Ιδιωτικούς φορείς, διασφαλίζοντας το Δημόσιο συμφέρον⁵⁰ .

⁴⁹ Ενημερωτικό Δελτίο της TENS HELLAS παρέμβαση υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας “Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα” , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

⁵⁰ Ενημερωτικό Δελτίο της TENS HELLAS στόχοι του Ελληνικού Δημοσίου “Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα” , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

3.2.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΜΕΣΩ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.2.2.1 ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΠΑΤΩΝ

Το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα Αττικής τέθηκε σε λειτουργία στις 28 Μαρτίου 2001 . Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε είναι μία Ιδιωτική Ανώνυμη Εταιρία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του Αεροδρομίου για μία συνολική περίοδο τριάντα ετών⁵¹ . Το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας , αναδεικνύει και κατοχυρώνει την Αττική και την Ελλάδα σε έναν Κυρίαρχο Πόλο Αναφοράς και σε έναν αναντικατάστατο Κόμβο στις Ευρωπαϊκές και στις Διεθνείς Αερομεταφορές . Αποτελεί ένα έργο σημαντικό και για τις μεταφορές και για την ανάκαμψη της εθνικής οικονομίας⁵² .



Αποτελεί προϊόν της συνεργασίας του Ελληνικού Κράτους με ποσοστό 55% και της Ιδιωτικής Κοινοπραξίας με ποσοστό 45% , που αποτελείται από τις Κατασκευαστικές Εταιρίες :

- Hochtief Airport GmbH
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG
- H. Krantz – TKT GmbH
- Flughafen Athen – Spata Projektgesellschaft mbH⁵³

Φορείς Διαχείρισης του Νέου Αεροδρομίου

Η Διάρκεια Παραχώρησης των Φορέων Διαχείρισης του Διεθνούς Αερολιμένα είναι επταετής και είναι οι εξής :

- α) Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε
- β) Goldair Handling S.A
- γ) Swissport Hellas Cargo SA

⁵¹ <http://www.aia.gr>

⁵² http://www.busiNESS2005.GR/cC_PageItem.asp?id=323

⁵³ http://www.busiNESS2005.GR/EC_PageItem.asp?id=321

δ) European Air Transport SA

Άλλα Μέλη και Φορείς

- α) Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας
- β) Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου
- γ) Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοϋνειονομικού Ελέγχου⁵⁴

Σημαντικές ημερομηνίες για την Έναρξη του Έργου

ΠΙΝΑΚΑΣ : Περιγραφή των διαδικασιών μέχρι την ολοκλήρωση και έναρξη λειτουργίας του Αεροδρομίου , με βάση την ημερομηνία την οποία πραγματοποιήθηκαν

A/A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ
1	10 Αυγούστου 1991	Προκήρυξη του διαγωνισμού
2	11 Νοεμβρίου 1991	Προεπιλογή των Υποψηφίων Κατασκευαστικών Κοινοπραξιών
3	15 Ιανουαρίου 1992	Ολοκλήρωση της σύνταξης των Τευχών Δημοπράτησης
4	17 Ιουλίου 1993	Υποβολή προσφορών
5	31 Ιουλίου 1995	Υπογραφή της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου , μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Γερμανικής Κοινοπραξίας
6	14 Σεπτεμβρίου 1995	Κύρωση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου από τη Βουλή με το Νόμο 2338/95
7	11 Ιουνίου	Ενεργοποίηση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου
8	Τον Ιούλιο του 1996	Ξεκίνημα των εργασιών κατασκευής
9	22 Ιουνίου 2000	Πρώτη δοκιμαστική προσγείωση
10	Καλοκαίρι του 2000	Ολοκλήρωση της κατασκευαστικής περιόδου και ξεκίνημα των γενικών και εξειδικευμένων δοκιμών
11	01 Μαρτίου 2001	Έναρξη λειτουργίας

Πηγή : http://www.busiNESS2005.GR/eC_PageItem.asp?id=323

⁵⁴ <http://www.aia.gr>

Κύριοι Εργολάβοι του Νέου Αεροδρομίου

- 1) Η **Hochtief** αποτελεί ένα παγκόσμιο δίκτυο εταιριών και παρέχει υπηρεσίες σε όλες τις πτυχές του κατασκευαστικού κλάδου. Το 1996 σύναψε συνεργασία , Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα με το Ελληνικό Κράτος , διάρκειας 30 ετών , για την κατασκευή του Νέου Αερολιμένα Αθηνών . Κατέχει σχεδόν το 40% της εταιρίας του Αερολιμένα και έχει αναλάβει με τους εταίρους της τη διοίκηση και εκμετάλλευση του για τα επόμενα 25 χρόνια .
- 2) Ο όμιλος **ABB** εξυπηρετεί πελάτες που δραστηριοποιούνται , στους τομείς μετάδοσης και διανομής ισχύος , αυτοματοποίησης , πετρελαίου , αερίου και πετροχημικών , τεχνολογιών κατασκευής και στον τομέα των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών . Στην Ελλάδα συμμετείχε στην κατασκευή του Νέου Αεροδρομίου Αθηνών ως ένας από τους τρεις κύριους εργολάβους . Συγκεκριμένα ανέλαβε το συνολικό προγραμματισμό και την πλήρη κατασκευή των εγκαταστάσεων υψηλής τεχνολογίας .
- 3) Ο όμιλος **KRANTZ TKT** , έχει ως αντικείμενο τα τεχνικά συστήματα κτιρίων , σε αυτά περιλαμβάνονται η διαχείριση τεχνικών και επιχειρηματικών θεμάτων , καθώς και η διαχείριση του χώρου και των υποδομών . Η κατασκευή του Νέου Αεροδρομίου Αθηνών , αποτελεί το μεγαλύτερο έργο που έχει αναλάβει μέχρι στιγμής . Ήταν υπεύθυνη για όλα τα τεχνικά και κτιριακά συστήματα στο χώρο του Αεροδρομίου⁵⁵ .

Κύριοι Υπεργολάβοι

- 1) Ο όμιλος Ελληνική **Τεχνοδομική – Άκτωρ – Τεβ** είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστικός όμιλος στην Ελλάδα , συμμετέχει στα σημαντικότερα έργα που κατασκευάζονται αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα .
- 2) Η **ΑΒΑΞ – J&P – ΕΤΕΘ** αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κατασκευαστικούς ομίλους στην Ελλάδα , συμμετέχει στα μεγάλα έργα που κατασκευάζονται στη χώρα και διαθέτει Διεθνή δραστηριότητα .
- 3) Η Κοινοπραξία **Ασφαλτικών ΝΔΑΑ** , η οποία έχει συσταθεί από δύο εργοληπτικές εταιρίες , την **Τεχνική Ολυμπιακή Α.Ε** και την **Μοχλός Α.Ε** και από δύο Κυπριακές εργοληπτικές εταιρίες , τις **Cybarco Ltd** και **Iacovou Brothers Ltd** , με σκοπό την εκτέλεση των εργασιών της για την κατασκευή του Νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών .
- 4) Η εταιρία **Κ.Ι.Σαραντόπουλος Α.Ε** , είναι μία από τις σημαντικότερες επιχειρήσεις του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα και συμμετέχει σε δεκάδες Έργα Υποδομής στην Ελλάδα και το εξωτερικό .
- 5) Η **Αθηνά ΑΕΤΒ&ΤΕ** , η οποία ανήκει στον τεχνικό – κατασκευαστικό χώρο και έχει αναλάβει πολλά Δημόσια και Ιδιωτικά Έργα .
- 6) Η **Fercal ΑΤΕΒΕ** , είναι γνωστή η εμπειρία της σε βιομηχανικά και ενεργειακά έργα .Εξειδικεύεται στους τομείς της κατασκευής διυλιστηρίων , ενεργειακών , υδροηλεκτρικών και βιομηχανικών έργων καθώς και τσιμεντοβιομηχανιών . Σε συνεργασία με την **Krantz TKT** , εγκατέστησε στον

⁵⁵ http://www.vpodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=738&lg=el

Αερολιμένα εξοπλισμό , καθώς και χιλιάδες χιλιόμετρα σωλήνων από όλων των ειδών υλικά .

- 7) Η **Γάντζουλας ΑΤΕΕ** , ειδικεύεται στους τομείς της εκτέλεσης τεχνικών έργων , καθώς και της εμπορίας , εισαγωγής και αντιπροσώπευσης μηχανημάτων , αυτοκινήτων και ανταλλακτικών . Η εταιρία ανέλαβε ένα μέρος της κατασκευής του Αεροδρομίου .
- 8) Η **Τομή ΑΤΕ – Μαραγκάκης Α.** – **Γεωμηχανική Αθηνών** ανέλαβε τις εργασίες διαμόρφωσης , φύτευσης και συντήρησης του περιβάλλοντος χώρου στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών .
- 9) Η **Ελληνική Υδροκατασκευή Α.Ε** , έχει ως αντικείμενο τα Δημόσια και Ιδιωτικά τεχνικά έργα . Στο Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών κατασκεύασε κιβωτιόσχημους οχετούς , Η/Μ φρεάτια και τον κιβωτοειδή αγωγό .
- 10) Η εταιρία **ΑΣΠΑΤΕ ΤΕΚΤΩΝ ΑΤΕ** πραγματοποίησε στο Νέο Αεροδρόμιο την προμήθεια , εγκατάσταση ΕΟΜ προσωρινών διχτύων αποχέτευσης και ύδρευσης , με εργοταξιακές εγκαταστάσεις και ανακαίνιση κτιρίου αποθήκης και διάφορα άλλα έργα .
- 11) Η **ΒΑΣ.ΓΚΙΚΑΠΕΠΠΑΣ Α.Ε ΑΣΤΡΟΝ ΑΤΚΕΤΝΕ** δραστηριοποιείται στον ευρύτερο τομέα των κατασκευών . Εκτέλεσε διάφορα έργα στο Νέο Αεροδρόμιο Αθηνών , ενώ δραστηριοποιείται στην ευρύτερη περιοχή των Σπάτων με την ανοικοδόμηση ενός σύγχρονου συγκροτήματος οροφωδιαμερισμάτων και ενός σύγχρονου και αυτόνομου συγκροτήματος κατοικιών – μεζονέτες .
- 12) Η εταιρία **ΣΥΝ – ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΤΕ** ιδρύθηκε το 1983 και δραστηριοποιείται στην επισκευή , προστασία και ενίσχυση κτιρίων , μνημείων , ειδικών κατασκευών και δομικών υλικών .
- 13) Η εταιρία **ΑΤΤΙΚΗ ΔΟΜΙΚΗ ΕΠΕ** ιδρύθηκε το 1988 και ξεκίνησε τη δραστηριότητα της στο Νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών . Εκτέλεσε εργασίες τοποθέτησης πλακιδίων καθώς και εργασίες ειδικής τοιχοποιίας , βιομηχανικών δαπέδων , επχρισμάτων , σκυροδετήσεων και ειδικών αρχιτεκτονικών εργασιών στον κύριο Αεροσταθμό .
- 14) Η εταιρία **ΑΝΕΡΓΕΣΗ ΑΒΕΤΕ** ιδρύθηκε το 1990 και δραστηριοποιείται σε Ιδιωτικά και Δημόσια τεχνικά , πολεοδομικά και οικοδομικά έργα . Στο νέο έργο του Νέο Αεροδρόμιο Αθηνών , η εταιρία κατασκεύασε τους δρόμους πρόσβασης στους λόφους του Μερέντα και Καμάρα , τον περιφερειακό δρόμο , το φράγμα και τη λεκάνη συλλογής υδάτων , καθώς και το ανοιχτό κανάλι συλλογής επιφανειακών υδάτων κατά μήκος του κυρίου δρόμου πρόσβασης στο Αεροδρόμιο⁵⁶ .

⁵⁶ http://www.vpodomu.gr/eL_Pageltem.asp?id=739&lg=el

Ο Όμιλος Εταιριών του οποίου ηγείται η Hochtief AG ανέλαβε τη θέση του συνεταιίρου του Ελληνικού Δημοσίου το Δεκέμβριο του 1994 . Η Σύμβαση Παραχώρησης για το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο υπογράφηκε τον Ιούλιο του 1995 , ενώ η κύρωση της Σύμβασης με νόμο έγινε το Σεπτέμβριο του 1995 . Οι εργασίες κατασκευής ολοκληρώθηκαν τέσσερις μήνες νωρίτερα απ' ό,τι προέβλεπε το προγραμματισμένο χρονοδιάγραμμα . Η προγραμματισμένη έναρξη λειτουργίας του ήταν η 1^η Μαρτίου 2001 , αλλά τελικά τέθηκε σε λειτουργία στις 28 Μαρτίου 2001 . Η διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης είναι 30 χρόνια (5 για κατασκευή και 25 για εκμετάλλευση)⁵⁷ .

Το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο , προϋπολογισμού 658 δις δρχ , είναι ένα από τα μεγαλύτερα έργα που έχουν εκτελεστεί σήμερα στην Ευρώπη⁵⁸ .

Οι δυνατότητες του Νέου Αεροδρομίου , όπως διαμορφώνονται με την ολοκλήρωση της κατασκευής του και την έναρξη λειτουργίας του , είναι οι εξής :

- Έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για να εξυπηρετεί 16 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο , με δυνατότητα επέκτασης του αριθμού αυτού σταδιακά μέχρι τα 50 εκατομμύρια επιβάτες .
- Η καθημερινή κίνηση αεροσκαφών τις 65 απογειώσεις και προσγειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα .
- Υπάρχουν εγκαταστάσεις για διακίνηση 220.000 τόνων εμπορευμάτων το χρόνο .
- Υπάρχει πρόσβαση στο Αεροδρόμιο μέσω ενός οδικού άξονα από τη νότια πύλη , με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση . Καθώς επίσης προβλέπεται μελλοντική σύνδεση του Αεροδρομίου μέσω προαστιακού σιδηρόδρομου και του Μετρό⁵⁹ .
- Το μήκος των διαδρόμων , είναι 4χμ περίπου και 60 μέτρα πλάτος .
- Ο αριθμός των θέσεων αεροσκαφών είναι 89 .
- Ο Κεντρικός Αεροσταθμός , αποτελείται από 4 επίπεδα και 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών .
- Το Κτίριο Δορυφόρος , αποτελείται από 10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών .
- Η Αίθουσα Check in , είναι 5.400τμ και περιλαμβάνει 140 θυρίδες εξυπηρέτησης επιβατών .
- Η Αίθουσα αναμονής αφίξεων , είναι 4.600τμ .

Η Εταιρία Αεροδρομίου έχει αναπτύξει σύμφωνα με τις δυνατότητες που της παρέχονται από τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου , ένα μεγάλο

⁵⁷ Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα , τα έργα που υλοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης . (ομιλητής : Γ. Κωτσορίδης , Διευθυντής , ΕΤΕΒΑ , Μέλος του ομίλου TENs Hellas – χρηματοοικονομικού Συμβούλου του Ελληνικού Δημοσίου για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα .

⁵⁸ http://www.busiNESS2005.GR/eC_PageItem.asp?id=323

⁵⁹ Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα , τα έργα που υλοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης . (ομιλητής : Γ. Κωτσορίδης , Διευθυντής , ΕΤΕΒΑ , Μέλος του ομίλου TENs Hellas – χρηματοοικονομικού Συμβούλου του Ελληνικού Δημοσίου για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα .

πρόγραμμα Συμπληρωματικών Υποδομών με στόχο να βελτιστοποιήσει τις υπηρεσίες που θα παρέχονται σε Αεροπορικές Εταιρίες , επιβάτες και κοινό .

Επίσης υπολογίζεται ότι θα ανατεθούν με Συμβάσεις Παραχώρησης υπηρεσίες στους τομείς Εξυπηρέτησης Αερογραμμών , Καταστημάτων και Υπηρεσιών Αεροσταθμού και Ανάπτυξης Ακίνητης Περιουσίας . Αυτές οι υπηρεσίες στο σύνολό τους αντιπροσωπεύουν μία επιπλέον επένδυση περίπου 75 δις δραχμών για εγκαταστάσεις και εξοπλισμούς .

Οι μέχρι σήμερα Συμβάσεις Παραχώρησης , η κατασκευή και λειτουργία των εγκαταστάσεων καυσίμων , οι υπηρεσίες τροφοδοσίας προμηθειών πτήσεων και το ξενοδοχείο εντός του Αεροδρομίου , έχουν προσελκύσει γνωστές εταιρίες από την Ελλάδα και το εξωτερικό και αυτό αποτελεί ένδειξη ότι το Νέο Αεροδρόμιο προσελκύει Διεθνείς Επενδυτές .

Το όραμα του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα στον τομέα της Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών , είναι η παροχή Υπηρεσιών και Υποδομών υψηλής ποιότητας προς τον ταξιδιώτη και το σύνολο της κοινότητας του Αεροδρομίου .

Το ιδιωτικό δίκτυο που καλύπτει όλο το Αεροδρόμιο , καθώς και όλες οι κοινόχρηστες υπηρεσίες που παρέχονται , διασφαλίζουν οικονομίες κλίμακας , χαμηλά λειτουργικά κόστη και ευελιξία για τις Αεροπορικές Εταιρίες , τις επιχειρήσεις και τους Κρατικούς Φορείς που θα παρέχουν υπηρεσίες στο Αεροδρόμιο .

Ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας , έχει βασίσει τη στρατηγική Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών του σε στρατηγικές συμφωνίες για συστήματα όπως το CUTE (σύστημα κοινής χρήσης) και την κεντρική βάση των δεδομένων πτήσεων του Αεροδρομίου . Ο στόχος της Εταιρίας Αεροδρομίου είναι η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών πληροφορικής , με την ενοποιημένη και εκτεταμένη υποδομή των δικτύων και της τεχνολογικής υποδομής του Νέου Αεροδρομίου .

Σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή αποτελεί και το ανερχόμενο κάθε χρόνο ποσοστό απασχόλησης στο έργο του Νέου Αεροδρομίου . Τον Ιούνιο του 2000 εργάζονταν στο χώρο του εργοταξίου 3.300 άτομα . Από αυτούς 1.300 άτομα εργάζονται στην Κατασκευάστρια Κοινοπραξία και 2.000 άτομα στους Έλληνες υπεργολάβους της Κοινοπραξίας . Από το Ελληνικό προσωπικό που χρησιμοποιεί η Κοινοπραξία το 30% , είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής των Μεσογείων .

Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε απασχολούσε μέσα στο 2000 650 άτομα προσωπικό . Κατά την έναρξη λειτουργίας του Νέου Αερολιμένα δημιουργήθηκαν 7.000 νέες θέσεις εργασίας. Σε όλες τις φάσεις της κατασκευής και λειτουργίας του δημιούργησε χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας . Στη φάση της ολοκλήρωσής του δημιούργησε στον ίδιο του το χώρο , συνολικά 21 χιλιάδες νέες εργασίας στην Αττική και κυρίως στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων⁶⁰ .

⁶⁰ http://www.busiNESS2005.GR/cC_PageItem.asp?id=323

Το Νέο Αεροδρόμιο και οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004

Ο Αερολιμένας πριν και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 , θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην άφιξη και αναχώρηση εκατοντάδων χιλιάδων αθλητών , επισήμων , δημοσιογράφων και επισκεπτών .

Το νέο Αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα , ξεκίνησε τη λειτουργία του την 1^η Μαρτίου 2001 . Λειτουργεί σαν ένα από τα καλύτερα Αεροδρόμια που εξυπηρετούν τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία . Έχει τις δυνατότητες να ικανοποιήσει τις αυξημένες ανάγκες σε μετακίνηση επιβατών , καθώς και τη δυνατότητα να επενδύσει σε αυτές τις μετακινήσεις με ασφάλεια .

Το σύστημα ασφαλείας ικανοποιεί όλες τις διεθνείς απαιτήσεις . Το προσωπικό είναι επαρκές , καταρτισμένο και αποκτά ήδη την αναγκαία εμπειρία . Ο εξοπλισμός είναι προηγμένης τεχνολογίας και αντικείμενο πόθου για πολλά αλλά διεθνούς φήμης Αεροδρόμια .

Το Αεροδρόμιο έχει σχεδιαστεί για να καλύπτει κίνηση μέχρι 16 εκατομμυρίων επιβατών το χρόνο , συμπεριλαμβάνοντας και τις ανάγκες του 2004 .

Έχει θεσπιστεί ένα σύστημα ασφαλείας , το οποίο ανταποκρίνεται στις διεθνείς απαιτήσεις , από πλευράς τεχνολογίας , προσωπικού , εκπαίδευσης , διαδικασιών και εφαρμογής . Στο προσωπικό ασφαλείας του Αεροδρομίου , συμπεριλαμβάνεται ένας αριθμός ατόμων , που ανήκουν στην ασφάλεια του ίδιου του Αεροδρομίου και υπάρχει το προσωπικό των Εταιριών Ασφαλείας οι οποίες έχουν αναλάβει τις υπηρεσίες ασφαλείας . Τον εποπτικό ρόλο του συστήματος ασφαλείας του Αεροδρομίου , έχουν 40 άτομα από τα οποία τα 700 ανήκουν σε εταιρίες .

Η Ελλάδα είναι η τέταρτη χώρα παγκοσμίως , που σε Αεροδρόμιο της θα χρησιμοποιήσει πλήρη έλεγχο αποσκευών . Το σύστημα που διαθέτει για τον πλήρη έλεγχο των αποσκευών είναι ό,τι καλύτερο υπάρχει αυτή τη στιγμή σε όλο τον κόσμο .

Η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας κατά τη διάρκεια των αγώνων του 2004 , αποτελεί σημαντικό κομμάτι του προϋπολογισμού της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων που αγγίζει τα 111,8 δις .δρχ . Περισσότερα από 50.000 άτομα στρατιώτες , αστυνομικοί , λιμενικοί και εθελοντές πολίτες θα συμμετάσχουν στο φορέα ασφάλειας που θα υπάγεται στον έλεγχο της Ελληνικής Αστυνομίας .

Την ευθύνη για το πρόγραμμα ασφαλείας θα αναλάβει ειδική υπηρεσία , υπό τη διοίκηση του Στρατηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας , η οποία θα έχει την αρμοδιότητα του επιτελικού σχεδιασμού και το συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων για την προετοιμασία και διεξαγωγή των Αγώνων .

Το αντικείμενο και ο τρόπος συνεργασίας της συγκεκριμένης υπηρεσίας με τους συναρμόδιους φορείς θα ρυθμίζεται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Πολιτισμού και των κατά περίπτωση Αρμόδιων Υπουργών .

Στην ειδική υπηρεσία για την ασφάλεια των Αγώνων θα χρησιμοποιηθούν , βαθμοφόροι και οπλίτες των Ενόπλων Δυνάμεων , άμισθοι εθελοντές πολίτες

με σύστημα αντικειμενικών κριτηρίων και Ιδιωτικοί φορείς με τους οποίους θα συναφθούν Συμβάσεις⁶¹.

Η καλή συνεργασία με το Δημόσιο τομέα, θα αποτελέσει τον κύριο παράγοντα επιτυχίας των Ολυμπιακών Μεταφορών. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, θα αποτελέσουν μεγάλη πρόκληση για την βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό όλων των συστημάτων μεταφορών της Πρωτεύουσας, τις Ολυμπιακές Μεταφορές, με την ιδιαίτερα αυξημένη διακίνηση ενός μεγάλου πλήθους ατόμων, που προσδιορίζεται στα 78.000 μέλη (αθλητές, διαιτητές και κριτές, προπονητές, επίσημους δημοσιογράφους και τεχνικούς ΜΜΕ, χορηγούς), τους 160.000 εθελοντές και εργαζομένους και τους πολυάριθμους θεατές και επισκέπτες.

Στις 17 ημέρες των Αγώνων οι συνολικές μετακινήσεις υπολογίζονται σε 20 εκατομμύρια άτομα. Το 2004 θα υπάρξουν 2.100 λεωφορεία νέας γενιάς, με μεταφορική ικανότητα 1,5 εκατομμυρίου επιβατών την ημέρα 364 τρόλεϊ με μεταφορική ικανότητα 350.000 επιβατών την ημέρα, θα υπάρχουν επεκτάσεις Μετρό προς Ηλιούπολη, Σταυρό και Περιστερί, το δίκτυο Τραμ (το οποίο έχει αρχίσει η κατασκευή του και θα έχει ολοκληρωθεί στις 31 Δεκεμβρίου 2003 και θα αρχίσει η λειτουργία του την 1^η Απριλίου 2004).

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες με το πέρασμά τους θα αφήσουν και κάποια κληρονομιά η οποία συνοπτικά θα είναι η εξής: 120χμ. νέου σύγχρονου οδικού δικτύου, 90χμ. αναβαθμισμένου οδικού δικτύου, 40 ανισόπεδοι, 7,7χμ. νέου δικτύου Μετρό, 23,7χμ. Τραμ, 32χμ. Προαστιακού Σιδηρόδρομου, πολλούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων σε κεντρικές περιοχές, νέο τρόπο διαχείρισης της στάθμευσης, εκσυγχρονισμό όλων των σταθμών του ΗΣΑΠ και του ΟΣΕ εντός της Αττικής, νέο υπερσύγχρονο Κέντρο Διαχείρισης της κυκλοφορίας, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και βελτιωμένες συνθήκες οδικής ασφάλειας⁶².

⁶¹ http://www.busiNcSS2005.GR/Ec_NewItem.asp?id=1661

⁶² http://www.busiNcSS2005.GR/Ec_NewItem.asp?id=2617&lg=el

Οικονομικά στοιχεία του Νέου Αεροδρομίου και Πηγές Χρηματικών Πόρων

Οι πηγές και οι χρήσεις⁶³ των διαθέσιμων πόρων για το έργο των 4,1 δισεκατομμυρίων Γερμανικών Μάρκων ήταν ως ακολούθως και φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

A/A	Πηγές Χρηματοδότησης	Ποσά σε Εκατ. ECU	Ποσοστά (%)
1	Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων	997	45
2	Εμπορικές Τράπεζες	312	14
3	Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Σπατόσημο)	300	13
4	Επιχορηγήσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης	250	11
5	Επιχορηγήσεις Ελληνικού Δημοσίου	150	7
6	Μετοχικό Κεφάλαιο	134	6
7	Δάνεια Μετόχων	45	2
8	Δάνειο για τον Εμπορευματικό Σταθμό	17	1
9	Άλλα	14	1
10	Σύνολα	2.219	100

3.2.2.2 ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)

Αναγκαιότητα και χρησιμότητα του έργου

Η Θεσσαλονίκη , είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας μετά την Αθήνα και εξυπηρετεί τις ανάγκες της Βόρειας Ελλάδας και των Βαλκανικών Χώρων .

Για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της λόγω της στέρησης βασικών Υποδομών Μεταφορών κρίθηκε απαραίτητη η κατασκευή μίας Υπόγειας Σιδηροδρομικής Γραμμής .

Το έργο αυτό έχει συνολικό μήκος περίπου 10χμ και θα έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί 18.000 επιβάτες την ώρα . Αναμένεται ότι θα συμβάλει στη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος και της μόλυνσης του περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης⁶⁴ .

Το Μετρό Θεσσαλονίκης αποτελεί τον πιο πρόσφορο τρόπο βελτίωσης ενός Συγκοινωνιακού Δικτύου και η αυτού του συστήματος μεταφοράς δεν θα εμπλέκεται στην οδική κυκλοφορία . Οι επιβάτες θα έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται γρήγορα και με ασφάλεια σε όλους τους τομείς της πόλης . Η ύπαρξη αυτού του μέσου μεταφοράς , αποτελεί ζωτική ανάγκη για τη Θεσσαλονίκη , θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής , θα αναδείξει την ταυτότητα της και θα συμβάλει στην κοινωνική συνοχή της . Το Μετρό της

⁶³ <http://www.aia.gr>

⁶⁴ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 , τα έργα που υλοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης .

Θεσσαλονίκης , αναμένεται ότι θα έχει ευεργετικές επιπτώσεις σε πολλές πτυχές της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης καθώς και στην ποιότητα ζωής του πολίτη .

Το Χρηματοοικονομικό Σχέδιο του Έργου και η έγκριση Χρηματοδότησης του

Το Μετρό Θεσσαλονίκης , ως σύγχρονο Έργο με Σύμβαση Παραχώρησης , είχε και έχει τους απαραίτητους πόρους για την κατασκευή και λειτουργία του. Αποτελεί έργο ζωτικής σημασίας και μεγάλη λύτρωση για την πόλη και τους πολίτες και δεν υπάρχει κίνδυνος να μην χρηματοδοτηθεί ή να εγκαταλειφθεί .

Μετά το 1994 το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ , υπόγραψε και κύρωσε τη Σύμβαση Παραχώρησης για την κατασκευή και λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης .

Οι απαιτούμενες Πρόδρομες Εργασίες (γεωτεχνικές , γεωλογικές , εδαφολογικές , αρχαιολογικές) ολοκληρώθηκαν με προϋπολογισμό 6 δις δρχ . Οι διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τις Εμπορικές Τράπεζες , βρίσκονται στο τελικό στάδιο ώστε να προωθηθούν οι απαραίτητες διαδικασίες με τις αναγκαίες προϋποθέσεις και διασφαλίσεις για τη χρηματοδότηση του Μετρό Θεσσαλονίκης με δάνεια ύψους 132 δις δρχ . Η Χρηματοδοτική Συμβολή , που προβλέπει η Σύμβαση Παραχώρησης για το Ελληνικό Δημόσιο είναι ύψους 59 δις δρχ και η Χρηματοδοτική Συμβολή από την Ανάδοχο Κοινοπραξία ύψους 29 δις δρχ .

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ με το Χρηματοοικονομικό Σχέδιο , ύστερα από τις διαπραγματεύσεις ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο , την Ανάδοχο Κοινοπραξία , την ΕΤΕπ και τις Εμπορικές Τράπεζες , καλύπτει ταυτόχρονα τρεις βασικούς στόχους :

- 1) Τη διασφάλιση της Χρηματοδότησης του Έργου από την ΕΤΕπ και τις Εμπορικές Τράπεζες με δάνεια ύψους 132 δις δρχ σε συνολικό κόστος του έργου 220 δις δρχ , χωρίς να ανατρέπονται οι όροι του διαγωνισμού και της κυρωμένης Σύμβασης Παραχώρησης .
- 2) Τη διασφάλιση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου .
- 3) Τη δημιουργία Ειδικού Ταμείου για τις επεκτάσεις του Μετρό , προς τους Δήμους της Ανατολικής και Δυτικής Θεσσαλονίκης⁶⁵ .

Σύμβαση Παραχώρησης - Κόστος Κατασκευής - Χρηματοδότηση του Έργου

Η Σύμβαση Παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου με την εταιρία Μετρό Θεσσαλονίκης Α.Ε , υπογράφηκε το Φεβρουάριο του 1999 και κυρώθηκε με το νόμο τον Απρίλιο του 1999 . Η Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου έχει διάρκεια 25 χρόνια , 5 χρόνια για το σχεδιασμό και κατασκευή και 20 χρόνια για εκμετάλλευση .

Τα μέλη της Κοινοπραξίας της Αναδόχου Ανώνυμης Εταιρίας με τη επωνυμία «Θεσσαλονίκη Μετρό» είναι οι Γαλλικές Εταιρίες :

⁶⁵ <http://www.tnn.gr/megalaerga/metroistoriko.htm>

- Bouygues SA
- Bombardier Inc.
- SNC – Lavalin International Inc.
- Systra – Sofretu
- Via G.T.I.⁶⁶

Η εταιρία σχεδιασμού SNC – Lavalin , σε συνεργασία με τις υπόλοιπες αποτελούν την Κατασκευαστική Κοινοπραξία , η οποία είναι υπεύθυνη για τον σχεδιασμό και την κατασκευή του Υπόγειου Σιδηρόδρομου . Η εταιρία Via G.T.I. θα είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου , αφού συνάψει συμφωνία λειτουργία και συντήρησης με τον Παραχωρησιούχο⁶⁷ .

Η Σύμβαση Παραχώρησης για το έργο μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση και εκμετάλλευση κυρώθηκε στις 30 Απριλίου του 1999 με το Ν. 2714/1999 (ΦΕΚ 90 Α) . Η Σύμβαση αυτή διαμορφώθηκε στο πλαίσιο ενός διαγωνισμού που ξεκίνησε το 1992 και ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 1999 . Οι εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για το έργο υποβλήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 1992 που ήταν 11 Όμιλοι από τους οποίους παρέμειναν μόνο δύο Κοινοπραξίες :

- 1) Η Κοινοπραξία Μακεδονικό Μετρό , Προσωρινός Ανάδοχος .
- 2) Η Κοινοπραξία Θεσσαλονίκη Μετρό , 1^{ος} Υποψήφιος Προσωρινός Ανάδοχος .

Η Κοινοπραξία Μακεδονικό Μετρό απεδείχθη αφερέγγυα να καλύψει τους όρους του διαγωνισμού . Άλλαξε τέσσερις φορές την εταιρική της σύνθεση , γιατί στην αρχική της σύνθεση συμμετείχε με ποσοστό 30% ο Ιταλικός Όμιλος FIDEL GROUP , ο οποίος χρεοκόπησε .

Οι διαπραγματεύσεις με την Κοινοπραξία Θεσσαλονίκη Μετρό είχαν διάρκεια μέχρι τις αρχές του Ιανουαρίου 1999, με κατάληξη υπογραφής της Σύμβασης . Την περίοδο αυτή η Κοινοπραξία Μακεδονικό Μετρό , άσκησε αιτήσεις ακυρώσεως και αναστολής προς το Συμβούλιο της Επικρατείας για την διακοπή των διαπραγματεύσεων , οι οποίες απορρίφθηκαν (αποφάσεις 306/97 και 971/98). Καθώς επίσης άσκησε προσφυγή προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή , η οποία απορρίφθηκε και αυτή ύστερα από εξέτασή της από το Συμβούλιο Επιτροπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (με απόφαση Η/98/3262/27.8.1998) .

Το κόστος κατασκευής του έργου πριν την επικαιροποίηση σε τιμές 1.1.1993 ανερχόταν στα 134,2 δις δρχ . Το κόστος αυτό κατά την ημέρα υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης (5.2.1999) , επικαιροποιήθηκε και προβλέπεται να καλυφθεί ως εξής :

⁶⁶ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 , τα έργα που υλοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης .

⁶⁷ Ν. 2714 , ΦΕΚ 90/Α/30.04.1999 «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης για τη Μελέτη , Κατασκευή , χρηματοδότηση και Εκμετάλλευση του Μετρό Θεσσαλονίκης .

Πηγές Χρηματοδότησης	Δισεκατ. Δραχμές	%
Ίδια Κεφάλαια Παραχωρησιούχου	29	13
Συμμετοχή Δημοσίου	59	27
Δάνειο ΕΤΕπ	88	40
Δάνειο EDC	44	20
Σύνολα	220	100

Το κόστος κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης , ανέρχεται στα 220 δις δρχ . Από αυτά , τα 59 δις δρχ θα καταβληθούν από το Ελληνικό Δημόσιο , τα 29 δις δρχ από τα Ίδια Κεφάλαια του Παραχωρησιούχου , ενώ τα υπόλοιπα 132 δις δρχ θα προέλθουν από τη χρηματοδότηση της ΕΤΕπ και του Ομίλου Εμπορικών Τραπεζών . Στο κόστος αυτό συμπεριλαμβάνονται και οι τόκοι των δανείων της κατασκευαστικής περιόδου .

Οι διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τις Εμπορικές Τράπεζες βρίσκονται στο τελικό στάδιο , ώστε να προωθηθούν οι απαραίτητες διαδικασίες μαζί με όλες τις αναγκαίες προϋποθέσεις και διασφαλίσεις για τη χρηματοδότηση του Μετρό Θεσσαλονίκης . Σε κάθε περίπτωση το μόνο ποσό που θα καταβάλει το Ελληνικό Δημόσιο για την κατασκευή του Έργου θα είναι 59 δις δρχ και τίποτα παραπάνω , σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού και τη Σύμβαση Παραχώρησης⁶⁸ .

Στον κυρωτικό νόμο της Σύμβασης , για το Μετρό Θεσσαλονίκης υπάρχει πρόβλεψη , που προσδιορίζει ότι η Σύμβαση μπορεί να αλλάξει με Προεδρικό Διάταγμα σε ορισμένα σημεία , ώστε να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση του έργου από την ΕΤΕπ και τις Εμπορικές Τράπεζες⁶⁹ .

Βασικοί Όροι Διαγωνισμού για την κατοχύρωση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου

Η επιδότηση του εισιτηρίου από το Ελληνικό Δημόσιο είναι 215% (με 110δρχ εισιτήριο με τιμές 1993 – με 190δρχ εισιτήριο με τιμές 2001) μέχρι τα 30 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως . Μετά τα 30 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως η επιδότηση μηδενίζεται . Από τα 30 εκατομμύρια επιβάτες έως τα 50 εκατομμύρια επιβάτες τα χρήματα κάθε εισιτηρίου κατανέμονται 50% για το Ελληνικό Δημόσιο και 50% για τον Παραχωρησιούχο . Με την αλλαγή του σχετικού άρθρου της Σύμβασης , η κατανομή των χρημάτων κάθε εισιτηρίου βελτιώθηκε και έγινε 80% για το Ελληνικό Δημόσιο και 20% για τον Παραχωρησιούχο . Από την ανακατανομή αυτή προβλέπεται ότι θα προκύψει πρόσθετο έσοδο υπέρ του Δημοσίου , ταυτόχρονα η ανακατανομή αυτή αποτελεί ασφαλιστική δικλείδα για την διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου , στην περίπτωση αύξησης των εσόδων του Παραχωρησιούχου λόγω αυξημένης επιβατικής κίνησης που θα προέλθει από την σχεδιαζόμενη επέκταση του Μετρό .

⁶⁸ <http://www.tnn.gr/megalaerga/metroistoriko.htm>

⁶⁹ Ν. 2714 , ΦΕΚ 90/Α/30.04.1999 «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης για τη Μελέτη , Κατασκευή , χρηματοδότηση και Εκμετάλλευση του Μετρό Θεσσαλονίκης» , παράγραφος 2 , άρθρο 1.

Στο διαγωνισμό και στη Σύμβαση Παραχώρησης δεν είχε προβλεφθεί η ρήτρα ότι , μόλις ολοκληρωθεί η απόδοση των Ίδιων Κεφαλαίων του Παραχωρησιούχου τελειώνει και η περίοδος Παραχώρησης ακόμα και πριν από τη συμβατική της διάρκεια . Με την προσθήκη του σχετικού άρθρου διασφαλίζονται τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου εφόσον ολοκληρωθεί η απόδοση των Ίδιων Κεφαλαίων και ο Παραχωρησιούχος οφείλει να παραδώσει το έργο χωρίς αντάλλαγμα προτού τελειώσει η περίοδος Παραχώρησης .

Η Σύμβαση Παραχώρησης δεν περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τη δυνατότητα ή μη σύστασης εξασφαλίσεων επί του τροχαίου υλικού . Οι Δανειστριες Τράπεζες , προκειμένου να αποκλείσουν την πιθανότητα τρίτοι πιστωτές να πετύχουν κατασχέσεις και αναγκαστικές εκτελέσεις επί του τροχαίου υλικού , που θα μπορούσε να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην ομαλή λειτουργία του Μετρό , ζητούν να εξετασθεί από κοινού με το Δημόσιο η δυνατότητα σύστασης αμυντικής ασφάλειας , ώστε να προληφθεί η παρέμβαση τρίτων πιστωτών στη λειτουργία του έργου . Το αίτημα των τραπεζών είναι εύλογο και εξυπηρετεί τα συμφέροντα του Έργου και του Δημοσίου , γιατί διασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του έργου από τυχόν παρέμβαση τρίτων πιστωτών με κατάσχεση του τροχαίου υλικού .

3.2.2.3 ΜΟΝΙΜΗ ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Αναγκαιότητα και Χρησιμότητα του Έργου

Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου είναι ένα σημαντικό Έργο Υποδομής στον τομέα των Οδικών Μεταφορών , με σημασία Περιφερειακή , Εθνική και Ευρωπαϊκή .

Ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών , ως τμήμα του Π.Α.Θ.Ε. (αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι) , με απόφαση που ελήφθη , στην Κέρκυρα τον Ιούνιο 1994⁷⁰ .

Η ζεύξη του Ρίου – Αντιρρίου στοχεύει στη ένωση της Πελοποννήσου (κοντά στην πόλη των Πατρών) , με την Δυτική Στερεά Ελλάδα (κοντά στην πόλη της Ναυπάκτου) και την Ήπειρο .

Η κατασκευή της Γέφυρας , θα προαγάγει την επικοινωνία μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας και θα βελτιώσει τις συνδέσεις της Βορειοδυτικής Ελλάδας με την υπόλοιπη χώρα .

Οι κύριοι οδικοί άξονες που διέρχονται από Ρίο – Αντίρριο είναι :

- Καλαμάτα – Αθήνα – Ιωάννινα (Δυτικός)
- Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι (Ανατολικός)
- Αντίρριο – Λαμία⁷¹

⁷⁰ Στην Ευρωπαϊκή διάσκεψη κορυφής στο Εσσέν το Δεκέμβριο του 1994 , η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου εγκρίθηκε ως τμήμα της οδικής αρτηρίας Π.Α.Θ.Ε. , την οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε ως προτεραιότητα για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Οικονομίας .

⁷¹ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

Η μόνιμη σύνδεση του Ρίου με το Αντίρριο με μία Γέφυρα θα εξασφαλίσει κάποια πλεονεκτήματα :

- Θα μειώσει το χρόνο διέλευσης από 45 λεπτά κατά μέσο όρο σήμερα σε 5 λεπτά .
- Τη διέλευση μέσα σε άνετες και υψηλού επιπέδου συνθήκες .
- Την ελαχιστοποίηση της επιρροής του καιρού στη μεταβίβαση από τη μία ακτή στην άλλη .
- Θα διευκολύνει την επικοινωνία της χώρας με την Ιταλία , μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας .
- Ο ρόλος της θα είναι σημαντικός για την ανάπτυξη των δεσμών μεταξύ της Πάτρα και των αγροτικών περιοχών της Δυτικής Ελλάδας .
- Θα είναι η μεγαλύτερη σε μήκος καλωδιωτή γέφυρα σε όλο τον κόσμο με συνεχές κατάστρωμα 2.250 μέτρων⁷² .
- Η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου θα αντέχει σε πρόσκρουση δεξαμενόπλοιου 180.000 τόνων , σε ταχύτητα ανέμου 250 χλμ /ώρα και σε σεισμό μεγαλύτερο των 7 βαθμών της κλίμακας Ρίχτερ (απορροφά μετατόπιση έως και δύο μέτρα ανάμεσα σε οποιοδήποτε από τα μεσόβαθρά της)⁷³ .



Η Σύμβαση Παραχώρησης για τη Μελέτη , Κατασκευή , Χρηματοδότηση , Συντήρηση και Εκμετάλλευση της Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε το 1991 και οι προσφορές κατατέθηκαν την 1^η Δεκεμβρίου του 1993. Η Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου υπογράφηκε στις 3 Ιανουαρίου του 1996 και η κύρωση της με το νόμο από τη Βουλή έγινε 24 Απριλίου του 1996 (Ν. 2395/96)⁷⁴ .

Ο σχεδιασμός , η κατασκευή , η χρηματοδότηση και η λειτουργία του Έργου ανατέθηκε στον Παραχωρησιούχο Όμιλο Γέφυρα Α.Ε , το 1995 με Leader τη Γαλλική εταιρία Dumez / GTM η οποία υπέγραψε τη Σύμβαση μελέτης , κατασκευής , χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης το 1996⁷⁵ .

⁷² <http://www.gcfvra.gr>

⁷³ http://sarantopoulos.gr/html/text/text_riouantirriobridge

⁷⁴ http://www.vrodoini.gr/eC_PageItem.asp?id=719&t=611

⁷⁵ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

Οι Χρηματοδοτικές Συμβάσεις υπογράφηκαν , το Δεκέμβριο του 1997 . Οι εργασίες κατασκευής του έργου ξεκίνησαν αμέσως και αυτή τη στιγμή το έργο βρίσκεται τρεις μήνες μπροστά από το αρχικό χρονοδιάγραμμα . Η Σύμβαση Παραχώρησης τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου 1997 (Ν.2395/96 , ΦΕΚ 71 Α/24.4.96)⁷⁶ .

Ο Ανάδοχος της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου , η Γέφυρα Α.Ε , έχει κύριο μέτοχο τον Όμιλο **VINCI** , έναν από τους μεγαλύτερους του Διεθνούς Κατασκευαστικού Κλάδου . Η Γέφυρα Α.Ε ιδρύθηκε το 1995 από τη Γαλλική **GROUPE GTM** και έξι Ελληνικές Εργοληπτικές Εταιρίες με αποκλειστικά σκοπό τη σύναψη με το Ελληνικό Δημόσιο και την υλοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου . Οι Ελληνικές Εταιρίες είναι η **J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε** , η **Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε** , η **Τεχνική Εταιρεία Βόλου Α.Ε** , η **Αθήνα Α.Ε.Τ.Β&Τ.Ε** , η **Προοδευτική Α.Τ.Ε** και η **Κ.Ι Σαραντόπουλος Α.Ε**⁷⁷ .

Η Γέφυρα Α.Ε ανέθεσε στην Κατασκευαστική Κοινοπραξία με την επωνυμία Κοινοπραξία Γέφυρα , την μελέτη της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και την ολοκλήρωση κατασκευής της το αργότερο εντός 7 ετών (μέχρι τις 24 Δεκεμβρίου 2004) από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ . Η Σύμβαση κατασκευής περιλαμβάνει τυπικές διατάξεις που προβλέπουν , μεταξύ άλλων , την αλληλέγγυα και εις ολόκληρο ευθύνη των μελών της Κοινοπραξίας Γέφυρα , την έκδοση εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης υπέρ του Παραχωρησιούχου και διαδικασία επίλυσης διαφορών .

Οι εργασίες που εκτελεί η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία επιβλέπονται από έναν ανεξάρτητο Ειδικό Σύμβουλο Μηχανικό , ο οποίος οφείλει να κρίνει την καλή εκτέλεση του έργου από την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία και να υποβάλει σχετικές εκθέσεις .Ειδικότερα πρέπει να ελέγχει εάν οι εργασίες στο εργοτάξιο είναι σύμφωνες με τα κατασκευαστικά σχέδια που έχει εγκρίνει ο Ελεγκτής Μελέτης και εάν πληρούν τις προδιαγραφές ποιότητας , ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος⁷⁸ .

Το Κόστος και η Σύμβαση Χρηματοδότησης του Έργου

Η διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης είναι 42 χρόνια , συμπεριλαμβανόμενης της περιόδου μελέτης και κατασκευής που ανέρχεται σε 7 χρόνια και 35 χρόνια για εκμετάλλευση. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων συμμετέχει στη χρηματοδότηση με ποσοστό 49% .

Το συνολικό κόστος του έργου , κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου , ανέρχεται σε 740 εκατομμύρια Ευρώ . Η χρηματοδότηση προέρχεται από τις παρακάτω πηγές :

- 10% Μετοχικό Κεφάλαιο ,
- 40% Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου και
- 50% Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων , με την εγγύηση του Ομίλου Εμπορικών Τραπεζών .

⁷⁶ Τροποποίηση Σύμβασης Παραχώρησης με Π.Δ 387/97 , ΦΕΚ 264 Α/20.12.97

⁷⁷ http://www.vpodomi.gr/eC_PagelItem.asp?id=719&t=611

⁷⁸ <http://www.gefvra.gr>

Η συνολική δέσμευση από επιχορήγηση του Ελληνικού Δημοσίου ανέρχεται στα 200 εκατομμύρια Ευρώ σε τιμές Ιουλίου 1993 . Οι μέτοχοι του Παραχωρησιούχου δεσμεύτηκαν να καταβάλλουν 46,5 εκατομμύρια Ευρώ , σε τιμές Ιουλίου 1993 , ως Μετοχικό Κεφάλαιο και να εκδώσουν τραπεζικές εγγυητικές επιστολές για το σύνολο των Ίδιων Κεφαλαίων⁷⁹ .

Η Κοινοπραξία Γέφυρα είναι η Ελληνική Κατασκευαστική Κοινοπραξία , η οποία , με την υπογραφή της Σύμβασης Κατασκευής της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου , ανέλαβε από τον Παραχωρησιούχο τη μελέτη και κατασκευή της γέφυρας μέσα στην επταετή κατασκευαστική περίοδο . Τα μέλη της Κοινοπραξίας Γέφυρα σύμφωνα με το ποσοστό συμμετοχής τους είναι τα εξής:

Μέλη Κοινοπραξίας Γέφυρα	Ποσοστό Συμμετοχής (%)
VINCI Construction Grands Projets	53%
Ιωάννου & Παρασκευαϊδης . (Ελλάς) ΑΤΕ	11,20%
Τεχνική Εταιρία Βόλου Α.Ε	7,74%
Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε	7,74%
Αθηνά Α.Ε.Τ.Β.&Α.Ε.	7,74%
Προοδευτική Α.Τ.Ε	7,74%
Κ.Ι. Σαραντόπουλος	4,84%
Σύνολα	100%

Η Δανειακή Σύμβαση της ΕΤΕπ είναι η βασική δανειοδοτική συμφωνία , βάσει της οποίας η ΕΤΕπ χορηγεί στον Παραχωρησιούχο δάνειο ύψους 370 εκατομμύρια Ευρώ με κυμαινόμενο επιτόκιο . Το δάνειο θα εκταμιευτεί κατά την κατασκευαστική περίοδο ανάλογα με τις ανάγκες του Αναδόχου και θα αποπληρωθεί ολοσχερώς το αργότερο 25 χρόνια από την τελευταία εκταμίευση . Κάθε ανάληψη κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου , θα εξασφαλίζεται με την προηγούμενη έκδοση εγγυητικών επιστολών υπέρ της ΕΤΕπ .

Η έκδοση εγγυητικών επιστολών έχει ως στόχο να εγγυηθεί τις αναλήψεις του Παραχωρησιούχου από το δάνειο της ΕΤΕπ . Σε περίπτωση αθέτησης ειδικών υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου , η ΕΤΕπ έχει το δικαίωμα να ζητήσει την κατάπτωση τους . Οι εγγυητικές επιστολές λήγουν την ημερομηνία ολοκλήρωσης των εργασιών για τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου . Σε λίγες περιπτώσεις η Σύμβαση παροχής εγγυητικών επιστολών προβλέπει επίσης τη δυνατότητα προκαταβολής μετρητών από τις Εμπορικές Τράπεζες στον Ανάδοχο .

Το Συμφωνητικό Κοινών Ορών αποτελεί συμφωνία – πλαίσιο για την κύρια δανειακή Σύμβαση της ΕΤΕπ και τη Σύμβαση Χρηματοδότησης για την έκδοση εγγυητικών επιστολών . Παραθέτει λεπτομερώς τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου έναντι των δανειστών και ορίζει τους λόγους καταγγελίας σε βάρος του Παραχωρησιούχου , οι οποίες είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε απαίτηση άμεσης αποπληρωμής της οφειλής προς τους δανειστές⁸⁰ .

⁷⁹ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

⁸⁰ <http://www.gefvra.gr>

Περιγραφή της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και τα Τεχνικά Χαρακτηριστικά της

Η προβλεπόμενη ζεύξη αποτελείται από μία καλωδιωτή γέφυρα μήκους 2.252 μέτρα , με τέσσερις πυλώνες και πέντε ανοίγματα . Καθώς επίσης και από δύο γέφυρες προσβάσεως εκατέρωθεν της κύριας γέφυρας (μήκους 392 μέτρων στην πλευρά του Ρίου και 239 από την άλλη πλευρά του Αντιρρίου), χώρο διοδίων και οδικό τμήμα δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση .

Οι πυλώνες από σκυρόδεμα της γέφυρας θεμελιώνονται στον πυθμένα της θάλασσας , σε βάθος που κυμαίνεται από 45 μέτρα έως 62 μέτρα και έχουν διάμετρο στη στάθμη έδρασης 90 μέτρα , ενώ το ύψος τους πάνω από τη στάθμη της θάλασσας θα φτάσει τα 159 μέτρα .

Τα βάθρα των γεφυρών προσβάσεως εδράζονται πάνω σε πασσάλους θεμελίωσης . Η καλωδιωτή γέφυρα είναι σύμμεικτης κατασκευής και αποτελείται από προσυναρμολογημένα μεταλλικά τμήματα μήκους 12 μέτρων το καθένα , τα οποία τοποθετούνται στην οριστική τους θέση με τη μέθοδο της προβολοδόμησης , συμμετρικά εκατέρωθεν των πυλώνων και αναρτώνται με τα καλώδια ανάρτησης⁸¹ . Τα καλώδια ανάρτησης είναι κεκλιμένα , το κάτω μέρος τους ακυρώνεται σε μία από τις πλευρές του καταστρώματος και το πάνω μέρος στην κεφαλή του πυλώνα , αποτελούνται από γαλβανισμένα συρματοσχοίνα που είναι κατάλληλα προστατευμένα από τη διάβρωση⁸² .

Το κατάστρωμα έχει πλάτος 27,2 μέτρα με δύο λωρίδες κυκλοφορίας , μία λωρίδα ασφαλείας και πεζοδρόμιο ανά κατεύθυνση . Πρόκειται για μία σύμμεικτη κατασκευή με χαλύβδινο σκελετό , που αποτελείται από δύο διαμήκεις κύριες δοκούς ύψους 2,2 μέτρων σε κάθε πλευρά με εγκάρσιες δοκούς ανά τέσσερα μέτρα . Το κατάστρωμα είναι συνεχές και πλήρως ανητημένο σε όλο το μήκος του . Τέσσερις μηχανισμοί απόσβεσης συνδέουν το κατάστρωμα με την κορυφή κάθε βάθρου και περιορίζουν την οριζόντια ταλάντωση του καταστρώματος κατά τη διάρκεια σεισμών . Σε κάθε πλευρά , ένα μεταβατικό ακρόβαθρο εντυπωσιακών διαστάσεων παρεμβάλλεται , ανάμεσα στο κατάστρωμα της καλωδιωτής γέφυρας και το κατάστρωμα της γέφυρας πρόσβασης⁸³ .

Περίοδος Λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου

Η λειτουργία της γέφυρας από την Ανάδοχο Εταιρία Γέφυρα Α.Ε , θα ξεκινήσει από τη στιγμή που θα ολοκληρωθεί η κατασκευή το Δεκέμβριο του 2004 . Το 1995 η κίνηση μεταξύ Ρίου και Αντιρρίου με τις υφιστάμενες πορθμειακές γραμμές , ήταν κατά μέσο όρο 7.000 οχήματα την ημέρα . Προβλέπεται ότι κατά την παράδοση της γέφυρας στην κυκλοφορία , η ημερήσια κίνηση θα έχει αυξηθεί σε 10.000 οχήματα .

Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει ανώτατα όρια διοδίων , τα οποία έχει δικαίωμα να καθορίσει ο Παραχωρησιούχος . Ο Παραχωρησιούχος μπορεί να

⁸¹ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_riointirriobridge.html

⁸² <http://www.gefvra.gr>

⁸³ http://www.vpodomi.gr/eC_Pageltem.asp?id=719&t=611

ορίσει δική του πολιτική διοδίων , ευνοώντας τη χρήση της γέφυρας για τοπικές μετακινήσεις με κάρτες εποχικού ή τακτικού χρήστη .

Η περίοδος λειτουργίας της γέφυρας , δεν θα ξεπεράσει τα 42 χρόνια από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της Σύμβασης Παραχώρησης (24 Δεκεμβρίου 2039) , μετά το έργο θα παραδοθεί στο Ελληνικό Δημόσιο για να αναλάβει αυτό τη λειτουργία του .

Το έργο υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων , η Σύμβαση υπογράφηκε για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου από τον Αναπληρωτή Υπουργό Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων . Ήταν η πρώτη της εποχής μας Παραχώρηση Έργου Υποδομής σε Ιδιώτες στην Ελλάδα , με την οποία ανατέθηκε στον Παραχωρησιούχο η μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση , λειτουργία και συντήρηση της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και του εκχωρήθηκε το δικαίωμα είσπραξης διοδίων για τη χρήση της κατά τη διάρκεια μίας καθορισμένης περιόδου⁸⁴ .

3.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η κατασκευή του έργου της Αττικής Οδού έχει ένα μοναδικό χαρακτηριστικό σε σχέση με τα άλλα συγχρηματοδοτούμενα έργα τα οποία είτε βρίσκονται υπό κατασκευή , είτε έχουν ήδη εκτελεστεί (Νέο Αεροδρόμιο Σπάτων) . Στο έργο της Αττικής Οδού συμμετέχουν στην χρηματοδότηση και κατασκευή του σχεδόν αποκλειστικά Ελληνικές Κατασκευαστικές Εταιρίες . Αυτός ήταν και ένας λόγος ο οποίος με παρακίνησε να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο έργο , το οποίο αναλύω στα παρακάτω κεφάλαια .

⁸⁴ <http://www.gefvra.gr>

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ –ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ : ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

4.1 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η Αττική Οδός είναι από τους πιο σύγχρονους κλειστούς αυτοκινητόδρομους ταχείας κυκλοφορίας στην Ευρώπη , που ενώνει την Αττική απ' άκρη σ' άκρη . Είναι ένας αυτοκινητόδρομος με συνολικό μήκος 65,3χλμ . Ενώνει 30 Δήμους της Αττικής και βάζει τέλος στις πολύπλοκες και δαιδαλώδεις μετακινήσεις στην περιοχή του Λεκανοπεδίου⁸⁵ . Αποτελείται από δύο κύριους αυτοκινητόδρομους :

- 1) Τη λεωφόρο Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων , μήκους 52,4χλμ , που αρχίζει από το δυτικό άκρο του Λεκανοπεδίου της Αττικής , κοντά στα διόδια της Ελευσίνας της Εθνικής οδού Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών και καταλήγει στο Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων και τις παρυφές του Μαρκόπουλου, μέχρι το ανατολικό άκρο του Λεκανοπεδίου , διασχίζοντας τις περιοχές 23 Δήμων της Αττικής .
- 2) Τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού , μήκους 12,9χλμ , η οποία ξεκινά από την Καισαριανή και καταλήγει Βόρεια στη λεωφόρο Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων , μέσω δύο κλάδων (Ανατολικό και Δυτικό) , στο Χαλάνδρι και την Παλλήνη⁸⁶ .

Έχει σχεδιαστεί με αυστηρές προδιαγραφές ως κλειστός αυτοκινητόδρομος ταχείας κυκλοφορίας με διόδια . Η Αττική οδός διαθέτει ανά κατεύθυνση 3 λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α) . Αποτελείται από τρεις πολυεπίπεδους κόμβους και εκατοντάδες άνω και κάτω διαβάσεις , παρέχοντας ανεμπόδιστη κίνηση σε υψηλές ταχύτητες⁸⁷ .

Το τμήμα της Αττικής οδού είναι έτοιμο σε ποσοστό 90% . Το έργο όταν ολοκληρωθεί θα προσφέρει πρόσβαση από το κέντρο της Αθήνας στο Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο και στις εξόδους της πόλης μέσω των Εθνικών οδών προς Θεσσαλονίκη και Κόρινθο – Πάτρα . Το πρώτο τμήμα του έργου (Ελευσίνα – Αεροδρόμιο) έχει συνολικό μήκος 50χλμ και διαθέτει 6 λωρίδες κυκλοφορίας (3 ανά κατεύθυνση) . Το δεύτερο τμήμα (Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού) έχει συνολικό μήκος 13χλμ , με 4 λωρίδες κυκλοφορίας (2 ανά κατεύθυνση)⁸⁸ .

Το σύνολο της Αττικής Οδού αποτελείται από 66 χιλιόμετρα . Το όλο έργο συμπληρώνεται από ένα δίκτυο οδικών αρτηριών που τροφοδοτούν την Αττική Οδό καθώς και από άλλες βοηθητικές και παράπλευρες οδούς , των οποίων το μήκος ξεπερνά τα 150χλμ . Στο μέσον του αυτοκινητόδρομου έχει

⁸⁵ <http://www.aodos.gr/el/question/fa02.html>

⁸⁶ <http://www.aodos.gr/el/intro03.html>

⁸⁷ <http://www.aodos.gr/el/intro03.html>

⁸⁸ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» . Αθήνα . Φεβρουάριος 2001 .

κατασκευαστεί ειδική νησίδα όπου μελλοντικά θα αναπτυχθεί ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος⁸⁹ .

Το Ελληνικό Δημόσιο λόγω της συνέπειας των συμβατικών υποχρεώσεων του , παρέδωσε το Μάρτιο του 2001, σε πλήρη λειτουργία τρία τμήματα της Αττικής Οδού τα οποία είναι :

- Το βασικό τμήμα της Αττικής Οδού συνολικού μήκους 21χλμ από το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο μέχρι τον Κόμβο της Παλλήνης (μήκους 15χλμ) .
- Το τμήμα της Αττικής Οδού Παλλήνη – Γέρακα (μήκους 2χλμ) .
- Καθώς και το τμήμα της Αττικής Οδού από την Εθνική Οδό στον Κόμβο Μεταμόρφωσης έως την Λεωφόρο Κύμης (μήκους 4χλμ)⁹⁰ .

Το Δεκέμβριο του 2002 , αποδόθηκαν σταδιακά από το Ελληνικό Δημόσιο τα εξής τμήματα :

- Το κομμάτι από την Εθνική Οδό έως τη Λεωφόρο Κηφισίας και την Λεωφόρο Πεντέλης .
- Και το κομμάτι από τα Διόδια της Ελευσίνας μέχρι τα Λιόσια και την Ελευσίνα .

Τα δύο κομμάτια το ένα από το Αιγάλεω προς τη Μεταμόρφωση και το άλλο από τη Λεωφόρο Πεντέλης έως την Οδό Γέρακα , προβλέπεται να ολοκληρωθούν το Μάρτιο του 2004⁹¹ .

Η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού , μήκους 13χλμ , θα έχει ολοκληρωθεί τον Ιούνιο του 2003 .

Έχουν ολοκληρωθεί και παραδοθεί , το Μάρτιο του 2001 , οι εργασίες διαπλάτυνσης και βελτίωσης , βασικών οδών του Παράπλευρου Οδικού Δικτύου της Αττικής Οδού κατά μήκος των οποίων έγιναν σημαντικές πρόσθετες παρεμβάσεις ώστε να διευκολυνθεί η κίνηση των πολιτών και των επιβατών από και προς το Νέο Αεροδρόμιο , οι οποίες βρίσκονται :

- Στην Λεωφόρο Δουκίσσης Πλακεντίας στο Χαλάνδρι .
- Στη Λεωφόρο Μεσογείων στην Αγία Παρασκευή .
- Στην Οδό Αγίου Νεκταρίου και Σόλωνος στο Χαλάνδρι και το Γέρακα .
- Στη Λεωφόρο Μαραθώνος στην Παλλήνη και το Γέρακα .
- Στη Λεωφόρο Βάρης – Κορωπίου με πλήρη παράκαμψη του Κορωπίου και στην Λεωφόρο Μαρκόπουλο .
- Στις Οδούς Αναπαύσεως , Κλεισθένους και Πίνδου στο Χαλάνδρι , Βρύλησσια και Μελίσσια .
- Και στη Λεωφόρο Κύμης στο Ν. Ηράκλειο και στο Μαρούσι⁹² .

⁸⁹ http://www.business2005.gr/eC_NewsItem.asp?id=2178

⁹⁰ http://www.business2005.gr/eC_NewsItem.asp?id=1876

⁹¹ http://www.ypodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=713&lg=e

⁹² http://www.business2005.gr/eC_NewsItem.asp?id=1876

Στο τμήμα της Αττικής Οδού που λειτουργεί , υπάρχουν έξι είσοδοι και έξοδοι αντίστοιχα :

- **Γέρακα** : συνδέει την Οδό Γέρακα με την Αττική Οδό και εξυπηρετεί κυρίως την κυκλοφορία από τα Βόρεια και Βορειοανατολικά Προάστια.
- **Παλλήνης** : συνδέει τη Λεωφόρο Μαραθώνος με την Αττική Οδό και εξυπηρετεί κυρίως την κυκλοφορία από την Αθήνα και τα Ανατολικά Προάστια δια μέσου διαδρόμων σε κεντρικούς άξονες του Λεκανοπεδίου που καταλήγουν στη Λεωφόρο Μεσογείων και στη Λεωφόρο Μαραθώνος .
- **Κορωπίου** : εξυπηρετεί την κυκλοφορία από το Κορωπί , το Μαρκόπουλο και τα Νότια Προάστια του Λεκανοπεδίου δια μέσου διαδρόμων στους κεντρικούς άξονες της Λεωφόρου Βάρης – Κορωπίου, της Λεωφόρου Λαυρίου και της Νέας Οδού .
- **Αεροδρομίου** : εξυπηρετεί όλη την εξερχόμενη κυκλοφορία από το Αεροδρόμιο .
- **Το Βόρειο τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού:** Το οποίο θα συνδέσει την Αττική Οδό με τη Λεωφόρο Λαυρίου στα Γλυκά Νερά .
- **Κάνζας και Παιανίας** : Έχουν ανοίξει οι έξοδοι στους ενδιάμεσους ανισόπεδους κόμβους τους⁹³ .

Το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών της Αττικής έχει διαμορφωθεί ακτινικά από το κέντρο προς την περιφέρεια με αποτέλεσμα όλες οι μετακινήσεις να πραγματοποιούνται μέσω του κέντρου , δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και δυσμενείς περιβαλλοντολογικές συνθήκες⁹⁴ .

Η Αττική έχει διαμορφωθεί με ένα ακτινικό οδικό δίκτυο και στερείται Περιφερειακών Δακτυλίων . Μόνο οι Περιφερειακοί Δακτύλιοι μπορούν να συμβάλλουν :

- Στη μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που προέρχονται από άσκοπες μετακινήσεις στις κεντρικές περιοχές .
- Στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών (θόρυβος , καυσαέρια) .
- Στην αναβάθμιση ποιότητας ζωής⁹⁵ .

Η λύση στα ανωτέρω προβλήματα θα δοθεί με την κατασκευή του Περιφερειακού Δακτυλίου της Αττικής . Το έργο αυτό θα έχει ζωτική σημασία για την αναπνοή , την ποιότητα ζωής αλλά και τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής καθώς :

- Αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι , γιατί ενώνει την Εθνική Οδό από την Πάτρα με την Εθνική Οδό προς Θεσσαλονίκη παρακάμπτοντας την Αθήνα .

⁹³ http://www.vpodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=712&lg=eI

⁹⁴ <http://www.minenv.gr/4/45/4506/g4506071.html>

⁹⁵ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

- Κλείνει τον Εσωτερικό Δακτύλιο των Αθηνών και ολοκληρώνει ένα πλήρες δίκτυο γρήγορης και ασφαλούς κυκλοφορίας σε όλη την Αττική .
- Εξυπηρετεί την κίνηση προς και από το Νέο Αεροδρόμιο των Αθηνών .
- Μειώνει δραστικά την κυκλοφοριακή κίνηση μέσα στην πόλη και τους χρόνους μετακίνησης των πολιτών .
- Μειώνει αισθητά την ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση .
- Μειώνει σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας .
- Δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής , με αιχμή στην ευρύτερη περιοχή του Θριασίου πεδίου και των Μεσογείων.
- Συμβάλλει ουσιαστικά σε ένα ολοκληρωμένο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της Αττικής⁹⁶ .

Ο νέος οδικός άξονας , προσφέρει αξιόπιστη πρόσβαση στο Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων , ενώ συμβάλει και στη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος και τη μόλυνση της Αθήνας⁹⁷ .

Ο Περιφερειακός Δακτύλιος της Αθήνας , σε συνδυασμό με τον Νέο Διεθνή Αερολιμένα και το Μετρό , ολοκληρώνει τις δομικές παρεμβάσεις στην πόλη και δίδει έμφαση στη βούληση της άρσης κοινωνικών και ταξικών ορίων, συντελώντας στην προσέγγιση του συνόλου των συνοικιών της πόλης αλλά και στην άρση των εθνικών και πολιτιστικών ορίων καθώς συνδέει την πόλη της Αθήνας με τον υπόλοιπο κόσμο δια των μεταφορικών κόμβων που δημιουργήθηκαν παράλληλα .

Η Αθήνα θα επεκταθεί στο σύνολο του νομού Αττικής , όχι μόνο ως πολεοδομικό σύνολο , αλλά και ως κοινωνική πραγματικότητα , καθώς με τον περιφερειακό δακτύλιο θα παύσουν να είναι απομονωμένες περιοχές της χωρίς πρόσβαση μέχρι σήμερα⁹⁸ .

4.2 Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το έργο του Περιφερειακού Δακτυλίου της Αθήνας περιλαμβάνεται στη μελέτη – πρόταση του W.Smith (1996) με χάραξη στη σημερινή του θέση . Όλες οι μελέτες εκπονήθηκαν με σταθερή τη θέση του κεντρικού τμήματος του έργου της Ελευθέρας Λεωφόρου Ελευσίνιας – Σταυρού και Α/Δ Σπάτων διαμόρφωσαν τη βάση της χωροταξικής και πολεοδομικής ανάπτυξης των περιοχών διέλευσης . Εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν εναλλακτικές λύσεις για τη βέλτιστη περιβαλλοντική και συγκοινωνιακή χωροθέτηση του έργου. Η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού (τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου της Αθήνας) , περιλαμβάνονταν και αυτή στην μελέτη – πρόταση του W.Smith . Η πρώτη μελέτη σε εφαρμογή εκπονήθηκε τη δεκαετία του '70.

⁹⁶ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

⁹⁷ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

⁹⁸ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001.

Η οργάνωση της Πρωτεύουσας της Ελλάδας προωθήθηκε , όπως είχε ήδη σχεδιαστεί , με το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985 .

Το έργο περιλαμβάνεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (Ν.1515/85)⁹⁹ . Το σχέδιο αυτό προβλέπει τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών με την αναβάθμιση και προστασία του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής . Το Ρυθμιστικό Σχέδιο εξέφρασε από το 1985 τις θέσεις της πολιτείας για την προώθηση και διασφάλιση της οικολογικής ανασυγκρότησης της Αττικής με την προστασία των στοιχείων του περιβάλλοντος , τον περιορισμό της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης , την αναβάθμιση των ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών και τη δημιουργία μίας πολυκεντρικής δομής της Αττικής . Προβλέπεται μεταξύ άλλων και η ανάπτυξη δικτύου μεταφορών , στο οποίο περιλαμβάνεται και το έργο του Περιφερειακού Δακτυλίου¹⁰⁰ .



Το έργο σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών έχει τη μορφή Αστικού αυτοκινητόδρομου , μήκους 70χλμ με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης . Από το Α/Δ Σπατών μέχρι το Μενίδι , προβλέπεται μελλοντική ανάπτυξη στη μεσαία λωρίδα προαστιακού τρένου , ενώ από το συγκοινωνιακό κέντρο Μενιδίου μέχρι την Ελευσίνα και σε μήκος 12χλμ περιλαμβάνεται και το τρένο υψηλής ταχύτητας προς Κόρινθο - Πάτρα με σύνδεση του νέου κέντρου διαλογής του ΟΣΕ στο Θριάσιο .

Στις καθαρά Αστικές περιοχές το έργο διαμορφώνεται σε όρυγμα (κάτω από την επιφάνεια του φυσικού εδάφους) ενώ οι κόμβοι και οι διαβάσεις διαμορφώνονται στο φυσικό έδαφος , με παράλληλη δημιουργία τεχνικών κάλυψης στους Δήμους Ζεφύρι , Μεταμόρφωση , Ηράκλειο και το αστικό

⁹⁹ Για το ρυθμιστικό σχέδιο βλ. Σκούρη Β. , χωροταξικό και πολεοδομικό δίκαιο , Χριστοφιλοπούλου.Δ, Αστικός και χωροταξικός σχεδιασμός . Εκδ.Π.Σάκκουλα 1990 , Δήμος Αθηναίων , ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας 1984-1985 , δέκα χρόνια μετά , πρακτικά διημερίδας , Αθήνα , Δεκέμβριος 1996.

¹⁰⁰ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

τμήμα της Αγ. Παρασκευής , μήκους 1000μ. Στον Υμηττό (Δήμοι Αγ. Παρασκευής , Χολαργού , Παπάγου) το έργο διαμορφώνεται σε σήραγγα με υπόγεια διάτμηση ή με εσκαφή και επανεπίχωση , τοίχους ειδικής αρχιτεκτονικής όψης , γέφυρες και ημιγέφυρες σε μήκος περισσότερο από το ήμισυ επισυνάπτονται .

Η σύνδεση του έργου με το κυριότερο οδικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου επιτυγχάνεται μέσω 26 ανισόπεδων κόμβων , ενώ παράλληλα έχουν προβλεφθεί συχνές ανισόπεδες διαβάσεις για την επικοινωνία των εκατέρωθεν περιοχών καθώς και παράπλευρο οδικό δίκτυο . Στην περιοχή του Χαλανδρίου το έργο συνδέεται με την επέκταση του Μετρό προς Σταυρό (δημιουργείται μεγάλος τερματικός σταθμός) , ενώ στην περιοχή Αμαρουσίου κατασκευάζεται στα πλαίσια του έργου και νέος σταθμός Νεραντζωτίσσης του ΗΣΑΠ .



Η τελική μορφή του έργου , έχει λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των οδικών και σιδηροδρομικών καθώς και όλων των υδραυλικών έργων (αντιπλημμυρικής προστασίας , δικτύων οργανισμών κοινής ωφέλειας) και κυρίως την ανάγκη ένταξης του έργου στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον με παράλληλη διαφύλαξη και ανάπτυξη του¹⁰¹ .

Η Αττική οδός είναι κατασκευασμένη με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές λειτουργικότητας και ασφάλειας και διαθέτει χαρακτηριστικά που τη διαφοροποιούν από ένα

συνηθισμένο δρόμο . Είναι ένας κλειστός , σύγχρονος αυτοκινητόδρομος που :

- Επικοινωνεί με το υπόλοιπο δίκτυο μόνο μέσω συγκεκριμένων ανισόπεδων κόμβων .
- Έχει ανά κατεύθυνση 3 λωρίδες κυκλοφορίας και μία Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α) .
- Διαθέτει διαχωριστική νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας , όπου μελλοντικά θα διέρχεται το προαστιακό τρένο .
- Διαθέτει αντιολισθηρό τάπητα υψηλής ποιότητας και ασφάλειας .
- Είναι εξοπλισμένος με πυκνούς ιστούς φωτισμού για την άνετη και ασφαλή οδήγηση τη νύχτα .
- Είναι περιφραγμένος για την προστασία από τυχόν ατυχήματα .

¹⁰¹ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

Η εξέλιξη και διαμόρφωση της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού

- Την δεκαετία του '70 εκπονείται η πρώτη μελέτη σε εφαρμογή της μελέτης Smith .
- Την δεκαετία του '80 ενεργοποιείται και πάλι με σχεδιασμό έργου σύμφωνα με την τότε φιλοσοφία¹⁰² .
- Στις αρχές της δεκαετίας του '90 εκπονήθηκαν μια σειρά από βασικές μελέτες , με αρχική μελέτη την κυκλοφοριακή σε όλο το λεκανοπέδιο , μετά από έρευνα προέλευσης – προορισμού των μετακινήσεων και προβολή στο μέλλον . Υστερα προχώρισαν σε άλλες μελέτες , όπως μελέτη οδοποιίας , μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και μελέτη εφαρμογής για την υλοποίηση του έργου .
- Το 1992 προωθήθηκε η μελέτη και κατασκευή ενός τμήματος μόνο (από κόμβο Κατεχάκη μέχρι Αγ. Ιωάννη Κυνηγό) .
- Τον Ιούνιο του 1993 ακυρώθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας¹⁰³ οι αποφάσεις έγκρισης περιβαλλοντικών ορών , δημοπράτησης του έργου και κήρυξης απαλλοτριώσεων¹⁰⁴ .

Μετά την ανάκληση από το ΣτΕ (έτος 1993) επανασυντάσσεται η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου με βασικά κριτήρια :

- Ιδιαίτερο σεβασμό του φυσικού περιβάλλοντος του Υμηττού με αποφυγή διατάραξης του ή / και αποκατάσταση του¹⁰⁵ .
- Σεβασμό του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος .

Η συνολική δαπάνη κατασκευής του έργου της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού , προϋπολογίζεται σε 60δισ δρχ (σταθερές τιμές 1994) , αντί των αρχικά προϋπολογιζομένων 38 δισ (σταθερές τιμές 1994) .

Κατά συνέπεια μετά το ριζικό επανασχεδιασμό που είχε ως μοναδικό σκοπό την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του Υμηττού και την προστασία των πολιτών των όμορων Δήμων (Αγ.Παρασκευής , Χολαργού , Παπάγου) προωθήθηκαν όλες οι απαραίτητες παρεμβάσεις (είχαν διορθωτικό κόστος ύψους 22 δισ)¹⁰⁶ .

¹⁰² <http://www.aodos.gr/el/question/fa02.html>

¹⁰³ Με την απόφαση ΣΤΕ (ολ) 1040/1993 ακυρώθηκε , μετά από αίτηση ακυρώσεων του Αμερικάνικου κολεγίου Ελλάδος , η 10633570/5392/Α0010/1990 κοινή απόφαση Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ Δ606/30.10.1990) .

¹⁰⁴ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα .

¹⁰⁵ Υπ. Αρ 35404/94/28.07.1995 κοινή απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων , του Υπουργού Πολιτισμού , του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Γεωργίας , με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την επέκταση και λειτουργία του ίδιου του έργου .

¹⁰⁶ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

4.3 ΟΙ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η Αττική Οδός διαγράφει ένα τεράστιο τόξο από το Δυτικό της άκρο (συμβολή με την Εθνική Οδό Αθηνών Κορίνθου στο ύψος της Ελευσίνας) μέχρι το Ανατολικό της άκρο (στην είσοδο του Διεθνούς Αερολιμένα) και το Νοτιοανατολικό της άκρο (Καισαριανή) .

- Συνδέει άμεσα 30 Δήμους της ευρύτερης περιοχής της Πρωτεύουσας με έναν άξονα ταχείας κυκλοφορίας .
- Δημιουργεί έναν βασικό κορμό διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων και υποδομών της Αττικής (οδικών , εναέριων , θαλάσσιων , σιδηροδρομικών) .
- Αποτελεί τη βάση για τη στρατηγική αναδιάρθρωση των ενεργειακών και επικοινωνιακών δικτύων της Αττικής .
- Διευθετεί όλα τα μεγάλα ρέματα , χείμαρρους και ποτάμια που συναντά , συντελώντας στην αντιπλημμυρική θωράκιση της Αττικής .
- Αναπλάθει σειρά ανενεργών λατομείων της Αττικής και αποκαθιστά το φυσικό ανάγλυφο και τη βλάστηση .
- Αποδίδει νέους χώρους αναψυχής και πολιτισμού .
- Αποτελεί μοχλό για την ανάπτυξη και τον ολοκληρωμένο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της Αττικής¹⁰⁷ .

Τα οφέλη του έργου είναι πολλά και μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής :

1) Οφέλη από την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος

Σαν έργο θα επιφέρει δομικές αλλαγές στη ζωή ολόκληρης της Αττικής , μειώνοντας τους χρόνους και τα κόστη μετακίνησης , επηρεάζοντας άμεσα την οικονομία όλων των περιοχών , δημιουργώντας ανάπτυξη ιδιαίτερα στις καθυστερημένες περιοχές και κυκλοφοριακή ανακούφιση σε όλο το λεκανοπέδιο .

Παράλληλα , το έργο θα επηρεάσει καθοριστικά την επιχειρηματικότητα και την ανταγωνιστικότητα του ίδιου του Ελληνικού κατασκευαστικού δυναμικού¹⁰⁸ .

Με τη υλοποίηση του έργου επιτυγχάνεται δραστική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο σύνολο της ευρύτερης περιοχής της Πρωτεύουσας με αποτέλεσμα την :

- Εξοικονόμηση πλέον των 270.000 ωρών παραγωγικού και ελεύθερου χρόνου ημερησίως με εκτιμώμενο ετήσιο όφελος άνω των 440 εκατομμυρίων Ευρώ (150 δις δρχ) .
- Εξοικονόμηση πλέον των 2.000.000 λίτρων καυσίμων ημερησίως , με εκτιμώμενο ετήσιο όφελος άνω των 440 εκατομμυρίων Ευρώ (150 δις δρχ) .

¹⁰⁷ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=1879

¹⁰⁸ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=337

- Δραστική μείωση των αερίων ρύπων και θορύβων .
- Δραστική μείωση των ατυχημάτων και του αντίστοιχου κοινωνικού και οικονομικού κόστους .
- Διασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στο χρήστη του αυτοκινητόδρομου¹⁰⁹ .

2) Αποτελεί βασικό οδικό έργο για την υποστήριξη των Ολυμπιακών Αγώνων

Η Αττική Οδός , είναι το πιο βασικό από τα οδικά έργα για την υποστήριξη των Ολυμπιακών Αγώνων , καθώς θα συνδέσει το Αεροδρόμιο Αθηνών με το Μαρούσι , όπου είναι ο βασικός πόλος των αγωνισμάτων , αποτελεί βασικό τμήμα του Ολυμπιακού Δακτυλίου , ενώ αποτελεί το βασικό έργο για την πρόσβαση σε διάφορα σημεία της Αττικής¹¹⁰ .

Η Αττική οδός είναι ένα μεγάλο έργο που με την ολοκλήρωση του στα τέλη του 2003 θα αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αττικής αλλά και να διευκολύνει ειδικότερα την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 που έχει αναλάβει η πόλη των Αθηνών .

Το έργο αυτό θα προσφέρει τη δυνατότητα για ταχείες μετακινήσεις εντός του νομού καθώς διατρέχει την Αττική ξεκινώντας από την Ελευσίνα και καταλήγοντας στο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα . Σε συνδυασμό δε με τα υπόλοιπα μεγάλα έργα που πραγματοποιούνται ή πρόκειται σύντομα να πραγματοποιηθούν (Ολυμπιακός Δακτύλιος , επεκτάσεις Αττικού Μετρό , Προαστιακός Σιδηρόδρομος , Τραμ , κτλ) , θα συμβάλει κατά τρόπο ουσιαστικό στην ασφαλή και γρήγορη μετάβαση των αθλητών και των επισκεπτών που θα επισκεφθούν τη χώρα μας από και προς όλους τους Ολυμπιακούς χώρους .

Η σύνδεση της Αττικής Οδού με την Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου και την Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης στους κόμβους Ελευσίνας και Μεταμόρφωσης , θα διευκολύνει τους προερχόμενους από την περιφέρεια επισκέπτες που θα θελήσουν να μεταβούν στους χώρους διεξαγωγής των ολυμπιακών αθλημάτων¹¹¹ .

3) Βελτίωση κυκλοφοριακού

Η Αττική οδός , αποτελεί ένα σημαντικό έργο το οποίο βοηθάει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην πόλη και συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης . Ένα έργο που σέβεται το περιβάλλον , αποδίδοντας νέους χώρους αναψυχής και πολιτισμού και θωρακίζει με αντιπλημμυρικά έργα τις περιοχές τις οποίες περνάει , διευθετώντας ρεύματα και χείμαρρους . Η Αττική κερδίζει έναν από τους πιο σύγχρονους αυτοκινητόδρομους στην Ευρώπη , έναν αυτοκινητόδρομο που την ενώνει απ' άκρη σ' άκρη .

¹⁰⁹ http://www.business2005.gr/eC_Pageltem.asp?id=1879

¹¹⁰ http://www.business2005.gr/eC_Pageltem.asp?id=337

¹¹¹ <http://www.aodos.gr/el/advantag/2002.html>

Η Αττική οδός δίνει τη δυνατότητα για γρήγορες , άνετες και ασφαλείς μετακινήσεις σε έναν αυτοκινητόδρομο που είναι πρωτόγνωρος για την Ελληνική πραγματικότητα¹¹² .

Η Αττική οδός αποτελεί έργο πνοής , ανάπτυξης και προοπτικής , έργο ζωτικής προτεραιότητας για την Ελλάδα και την Αττική δεδομένου ότι :

- Έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα ως τμήμα του άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι) .
- Συνδέει αεροδρόμια , λιμάνια , μετρό , προαστιακό και υπεραστικό τραίνο , σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων .
- Σέβεται το περιβάλλον , τον πολιτισμό και τον άνθρωπο .
- Δημιουργεί χιλιάδες θέσεις εργασίας , τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής του , όσο και τη διάρκεια λειτουργίας του .
- Συντελεί στην ισόμετρη χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της Αττικής .
- Λειτουργεί ως μοχλός για την στρατηγική αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των δικτύων επικοινωνιών , ενέργειας και μεταφορών¹¹³ .

Σύμφωνα με μελέτες που αφορούν τη συνολική λειτουργία του έργου , η Αττική οδός υπολογίζεται ότι θα αφομοιώνει καθημερινά περίπου το 8% της συνολικής κίνησης των αυτοκινήτων του Λεκανοπεδίου .

Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε περίπου 250000 ΙΧ αυτοκίνητα . Η Αττική οδός πετυχαίνει έτσι την σχετική αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της Αττικής¹¹⁴ .

Οι προβλεπόμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι¹¹⁵ του έργου σε μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ) είναι οι ακόλουθοι :

ΕΤΟΣ	Κ.Τ.Ε	ΑΝΑΔΟΧΟΣ	Κ.Τ.Ε	ΑΝΑΔΟΧΟΣ
	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΕΙΣΟΔΟΙ σε ΜΕΑ	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΕΙΣΟΔΟΙ σε ΜΕΑ	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΕΙΣΟΔΟΙ σε ΜΕΑ	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΕΙΣΟΔΟΙ σε ΜΕΑ
2001	175.995	169.967	64.238.175	62.037.955
2005	245.915	207.525	89.762.625	75.746.625
2010	288.814	232.116	105.417.110	84.722.340
2015	331.716	259.629	121.076.340	94.764.585

Η Αττική οδός σχεδιάζεται και κατασκευάζεται βάσει των αυστηρότερων προδιαγραφών ασφαλείας . Σε όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου προβλέπεται περίφραξη , ενώ η διέλευση των πεζών θα γίνεται μόνο από τις καθορισμένες υπέργειες και υπόγειες διαβάσεις .

Μέσω των 38 σταθμών διόδων , η συναλλαγή στους σταθμούς προβλέπεται να γίνεται με τον πλέον σύγχρονο τρόπο ώστε να αποφεύγονται διαδικασίες που θα εμποδίζουν την ταχεία και ασφαλή διακίνηση των οδηγών και να

¹¹² <http://www.aodos.gr/el/question/fa02.html>

¹¹³ http://www.busINESS2005.gr/eC_Pageltem.asp?id=1879

¹¹⁴ <http://www.aodos.gr/el/adnantag/traf02.html>

¹¹⁵ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

επιτυγχάνεται , με τον καλύτερο τρόπο , η απρόσκοπτη κίνηση των αυτοκινήτων . Συγκεκριμένα , μετωπικοί σταθμοί διοδίων θα βρίσκονται μόνο στις ακραίες εισόδους του έργου (Ελευσίνα , Σπάτα , Παπάγου) , ενώ όλοι οι υπόλοιποι σταθμοί είναι παράπλευροι και βρίσκονται στις προσβάσεις εισόδων προς τον αυτοκινητόδρομο¹¹⁶ .

Η Αττική Οδός είναι το δημιούργημα έντεκα Ελληνικών Τεχνικών Εταιριών από τις μεγαλύτερες του κλάδου . Είναι το μεγαλύτερο Συγχρηματοδοτούμενο Έργο που κατασκευάζεται αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη και το δυσκολότερο κατασκευαστικά και συμβατικά .

Με την παράδοση και χρήση του συγκεκριμένου έργου , οι Έλληνες κατασκευαστές θα έχουν πραγματοποιήσει ένα ποιοτικό άλμα , όσον αφορά την ανταγωνιστική τους θέση σε διεθνές επίπεδο¹¹⁷ .

Για την κατασκευή , διαχείριση , λειτουργία και συντήρηση του έργου αναπτύχθηκαν , αξιοποιήθηκαν και χρησιμοποιούνται όλα τα μέσα της σύγχρονης τεχνολογίας , προσαρμοσμένα στις ανάγκες και απαιτήσεις του έργου¹¹⁸ .

Η τεχνολογία που τίθεται στην διάθεση του ανθρώπου , βοηθάει στην εξασφάλιση όσο το δυνατόν καλύτερων συνθηκών κυκλοφορίας . Ένα υπερσύγχρονο Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας θα ελέγχει την κίνηση σε όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου¹¹⁹ .

Ιδιαίτερη σημασία έχει η επέμβαση από τις μονάδες περιπολίας και τα ειδικά συνεργεία αντιμετώπισης προβλημάτων που είναι διαθέσιμα από την εταιρία . Μέσω του Κέντρου Ελέγχου και Συντήρησης (Κ.Ε.Σ) και των ειδικών τηλεφώνων έκτακτης ανάγκης , τοποθετούνται ανά δύο χιλιόμετρα κατά μήκος του δρόμου , η παροχή βοήθειας γίνεται με άμεσο , αποτελεσματικό και επαγγελματικό τρόπο¹²⁰ .

Η κυκλοφορία θα παρακολουθείται συνεχώς σε εικοσιτετράωρη βάση , από τις ειδικές ομάδες περιπολίας , σε όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου , με ηλεκτρονικά μέσα , όπως με ειδικούς ανιχνευτές στο οδόστρωμα και με βιντεοκάμερες . Οι οδηγοί θα μπορούν να έχουν συνεχή πληροφόρηση για τις συνθήκες κυκλοφορίας στον αυτοκινητόδρομο μέσω πινακίδων μεταβλητών σημάτων , ενώ η εικόνα του δρόμου θα είναι γνωστή , ανά πάσα στιγμή , μέσω internet¹²¹ .

Το Ηλεκτρονικό Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας , είναι ό,τι πιο σύγχρονο και τεχνολογικά προηγμένο υπάρχει σ' αυτό τον τομέα . Έχουν τοποθετηθεί αισθητήρες ανά 500μ και σε όλο το μήκος του δρόμου κάτω από το οδόστρωμα , με δυνατότητες μέτρησης των διερχόμενων οχημάτων , της ταχύτητας τους , της κατηγορίας των οχημάτων και της πυκνότητας ροής ανά λωρίδα . Ειδικοί ηλεκτρονικοί υπολογιστές εντοπίζουν τα πιθανά προβλήματα

¹¹⁶ <http://aodos.gr/el/road/shownew.asp?id=2>

¹¹⁷ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=788

¹¹⁸ <http://www.aodos.gr/el/road/tech002.html>

¹¹⁹ http://www.vpodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=712&lg=el

¹²⁰ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=337

¹²¹ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=791

ροής και μέσω δικτύου οπτικών ινών ειδοποιούν αυτόματα το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας¹²².

Η κίνηση επίσης θα διευκολύνεται με την εφαρμογή ηλεκτρονικών μέσων υψηλής τεχνολογίας (πομποδέκτες) καθώς και με τη δυνατότητα χρήσης έξυπνης κάρτας. Στο δρόμο θα λειτουργούν μελλοντικά δύο Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α) στους οποίους θα παρέχονται παντός είδους εξυπηρέτησης¹²³.

Η συλλογή των διοδίων, θα γίνεται με τρόπους που προσφέρουν άνεση και ασφάλεια συναλλαγής. Θα υπάρχει η δυνατότητα με την εγκατάσταση ειδικού πομποδέκτη στα αυτοκίνητα και στους σταθμούς των διοδίων, να πληρώνονται τα διόδια αυτόματα, χωρίς το όχημα να σταματά καθόλου. Θα δίνεται επίσης η δυνατότητα χρήσης ειδικής τηλεκάρτας και θα αποφεύγεται έτσι η οποιαδήποτε καθυστέρηση¹²⁴. Οι οδηγοί που θα θέλουν να κάνουν χρήση της νέας αυτής τεχνολογίας θα προμηθεύονται μικροπομπούς οι οποίοι εγκαθίστανται στο όχημα και εκπέμπουν μηνύματα τα οποία στη συνέχεια διαβάζονται από ειδικό σύστημα κάθε φορά που διέρχονται από Σταθμό Διοδίων. Ο οδηγός δεν σταματά καθόλου για πληρωμή διοδίου, ο λογαριασμός του πελάτη χρεώνεται αυτόματα και του αποστέλλεται η ανάλυση όλων των διελεύσεων που έχει κάνει¹²⁵.

Έχουν ιδρυθεί 10 περιφερειακά εργαστήρια ελέγχου της ποιότητας του έργου και ένα κεντρικό, που το ελέγχει και ερευνά για περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας. Έχουν επινοηθεί νέες τεχνικές κατασκευής, που όχι μόνο βελτιώνουν την ποιότητα, αλλά διασφαλίζουν τη σταθερότητα της, όπως είναι η μηχανική επεξεργασία των επιχωμάτων, η βιομηχανική παραγωγή οδοστρωσίας και ο αυτοματοποιημένος έλεγχος των ασφαλιστικών¹²⁶.

4) Εξοικονόμηση χρόνου και καυσίμων – μείωση ρύπανσης και ηχορύπανσης

Προβλέπεται ότι κατά το πρώτο έτος της λειτουργίας του το έργο θα απορροφήσει το 6% του συνολικού αριθμού των μετακινήσεων στην περιοχή Αττικής με συνέπεια την ημερήσια εξοικονόμηση χρόνου της τάξεως των 270.000 ωρών, που αντιστοιχεί σε ετήσια αξία 416 εκατ.ECU σε τιμές 1994.

¹²² http://www.vpodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=712&lg=el

¹²³ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=337

¹²⁴ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=791

¹²⁵ http://www.vpodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=712&lg=el

¹²⁶ http://www.vpodomi.gr/Ec_PageItem.asp?id=710&lg=el

ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΡΟΝΟΥ

ΕΤΟΣ	2000	2005	2015
Αριθμ. Μετακινήσεων (εκατομμύρια)	3,00	3,34	3,59
Εξοικονόμηση χρόνου (ώρες ανά εργάσιμη ημέρα)	270.000	300.600	323.100
Monetary Time savings (εκ. ECU 1994)	415,6	463	497,4

Με βάση μόνο την αξία του χρόνου που εξοικονομείται από τη λειτουργία του έργου, που υπολογίζεται σε :

- 1.100 δρχ/ώρα για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα .
- 3.000 δρχ/ώρα για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα με επαγγελματική χρήση .
- 2.000 δρχ/ώρα για τα αυτοκίνητα μεταφοράς αγαθών (ή 4.300 για λεωφορεία) .

και την ανωτέρω εξοικονόμηση χρόνου των 270.000 ωρών ημερησίως, ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης του έργου υπολογίζεται στο 18,57% . Παράλληλα η καθαρά παρούσα αξία του κοινωνικοοικονομικού κόστους και ωφελειών, υπολογιζόμενη με επιτόκιο αναγωγής 5%, ανέρχεται σε 2.750 εκατ. ECU . Σημειώνεται ότι στην αξία αυτήν δεν έχουν συνυπολογιστεί οι άλλες σημαντικές, εκτός του χρόνου, παράμετροι, όπως η απασχόληση, η εξοικονόμηση καυσίμων, η μείωση της ρύπανσης και ηχορύπανσης και η ισόρροπη ανάπτυξη του Δεκανοπεδίου εξ αιτίας του έργου .

Το έργο θα συντελέσει σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και της ολικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών .

- Από τις μετακινήσεις στο έργο προβλέπεται εξοικονόμηση καυσίμων της τάξης των 140 δις δρχ/έτος .
- Εξοικονόμηση καυσίμων στο υπόλοιπο δίκτυο από την αύξηση της μέσης ωριαίας ταχύτητας σε αυτό .
- Εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους οχημάτων¹²⁷ .

Στη διαδρομή Γέρακα ή Παλλήνη προς το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων υπολογίζεται πως ένα αυτοκίνητο κινούμενο επί της Αττικής Οδού με 70 χλμ/ώρα θα καταναλώσει 196 δρχ . Αντίστοιχα αν κινηθεί από τα εναλλακτικά οδικά δίκτυα (Λαυρίου ή Σπάτων) θα καταναλώσει από 370 έως 582 δρχ ανάλογα με την φόρτιση των δρόμων και την ταχύτητα των οχημάτων¹²⁸ .

Αναμένεται μείωση κατά το ήμισυ των ατμοσφαιρικών ρύπων και του θορύβου στις υφιστάμενες διαδρομές σε περιοχές κατοικίας, καθώς και από

¹²⁷ Ελληνική Δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹²⁸ <http://www.aodos.gr/el/advantag/fue02.html>

την αύξηση της μέσης ωριαίας ταχύτητας στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου¹²⁹.

Για την μείωση των θορύβων η Αττική Οδός έχει μελετήσει, εφαρμόζει και θα εφαρμόσει σημαντικά αντιθορυβικά μέτρα σε συνάρτηση με την εδαφική διαμόρφωση και τις ανάγκες κάθε περιοχής.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται εφαρμογή ηχοπετασμάτων συνολικής έκτασης αρκετών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων καθώς και ακουστικών ζωνών, προκηπίων και αναχωμάτων με ειδικές φυτεύσεις.

Για την διαρκή παρακολούθηση των τιμών του επιπέδου των ρύπων και του θορύβου, σε καίρια σημεία επί της Αττικής Οδού θα τοποθετηθούν 6 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης θορύβου και 8 σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης¹³⁰.

5) Σεβασμός στην Πολιτιστική Κληρονομιά

Με αφορμή τις εργασίες κατασκευής της Αττικής Οδού και συγχρόνως με αυτές εξελίσσονται και σημαντικές αρχαιολογικές έρευνες που μέχρι τώρα έχουν φέρει στο φως αξιόλογα ευρήματα.

Πάνω από 200 ειδικευμένοι αρχαιολόγοι, συντηρητές και τεχνίτες εργάζονται, για τη διερεύνηση και τον εντοπισμό των αρχαιολογικών ευρημάτων και την περαιτέρω ανάδειξη τους. Η αξιοποίηση των ευρημάτων αυτών αποτελεί κύριο μέλημα της Αττικής Οδού η οποία, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες, εξετάζει και τη δημιουργία Μουσείου για τη στέγασή τους¹³¹.

6) Ενίσχυση της απασχόλησης με νέες θέσεις εργασίας

Η απασχόληση από την κατασκευή και λειτουργία του έργου προβλέπεται να διαμορφωθεί στα ακόλουθα επίπεδα:

- Κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου αναμένεται να δημιουργηθούν 2.000 θέσεις εργασίας στο έργο (δηλαδή 10.000 κατά τα 5 έτη της κατασκευής) με ετήσιο κόστος ανθρώπινων πόρων (σε τιμές 1994) 16 δις. δρχ και περίπου 5.000 περιφερειακές θέσεις από τις παράπλευρες δραστηριότητες που αναμένεται να αναπτυχθούν.
- Κατά τη διάρκεια λειτουργίας αναμένεται να δημιουργηθούν μόνιμες θέσεις εργασίας και ειδικότερα 514 το 2000, 564 το 2005 και 574 το 2015, ήτοι συνολικά 10.000 θέσεις περίπου κατά τη διάρκεια λειτουργίας του έργου, με ετήσιο κόστος ανθρώπινων πόρων από 1,5 έως 4 δις δρχ¹³².

Στην παρούσα φάση εκτέλεσης του έργου απασχολείται δυναμικό άνω των 4.000 ατόμων, διαφόρων ειδικοτήτων, από απλούς εργατοτεχνίτες έως ανώτατα τεχνικά και διοικητικά στελέχη.

¹²⁹ Ελληνική Δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΡΓΟ: περιφερειακός δακτύλιος Αττικής.

¹³⁰ <http://www.aodos.gr/el/advantage/po102.html>

¹³¹ http://www.business2005.gr/eC_PageItem.asp?id=1879

¹³² Ελληνική Δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΡΓΟ: περιφερειακός δακτύλιος Αττικής.

Με την σταδιακή περάτωση των εργασιών κατασκευής και την θέση σε λειτουργία του έργου , θα δημιουργηθούν περίπου 800 νέες θέσεις μόνιμης εργασίας , για τα επόμενα 20 χρόνια .

Εκτός όμως από τους άμεσα απασχολούμενους στην κατασκευή , λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου , υπολογίζεται σύμφωνα με τις μελέτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης , ότι ο αριθμός των έμμεσα απασχολούμενων στη Βιομηχανία Δομικών Υλικών (σιδήρου , τσιμέντου , αδρανών , τούβλων , ξυλείας , έτοιμου σκυροδέματος , ηλεκτρολογικού και υδραυλικού εξοπλισμού, κτλ) , στο Εμπόριο και στις Υπηρεσίες , ανέρχεται στο διπλάσιο των άμεσα εργαζομένων στην κατασκευή ενός τεχνικού έργου καθ' αυτή .

Για την Αττική Οδό , απασχολεί ένα δυναμικό 8.500 ανθρώπων , εκ των οποίων περίπου 700 συμβάλουν ως μόνιμοι συνεργάτες με την παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών (Μελετητές , Ερευνητές , Τεχνικοί Σύμβουλοι , Οικονομικοί Σύμβουλοι , Ασφαλιστές , Στελέχη Τραπεζών , Σύμβουλοι Επικοινωνίας , Στελέχη Εταιριών Προβολής)¹³³ .

4.4Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ , ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ , ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Η Σύμβαση Παραχώρησης για τη μελέτη , κατασκευή , αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού διαμορφώθηκε στο πλαίσιο ενός διαγωνισμού που ξεκίνησε το 1992 και ολοκληρώθηκε το Μάιο του 1996 με την ανάθεση και υπογραφή της Σύμβασης .

Στις 26 Μαΐου του 1996 υπογράφηκε η Σύμβαση αυτή μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Ανώνυμης Εταιρίας Παραχώρησης Αττική οδός Α.Ε , της Κοινοπραξίας Αττικής οδός , από τα μέλη , τους επενδυτές και τους μετόχους της Ανώνυμης Εταιρίας Παραχώρησης . Το έργο δημοπρατήθηκε στο πλαίσιο των κανόνων του Κοινοτικού και του Εσωτερικού Δικαίου . Η Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου κυρώθηκε με το νόμο , το Δεκέμβριο του 1996 και έχει διάρκεια 23 χρόνια (5 για το σχεδιασμό και κατασκευή και 18 για εκμετάλλευση) . Στη χρηματοδότηση υπάρχει η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και του ομίλου Εμπορικών Τραπεζών¹³⁴ .

Το συνολικό έργο εκτελείται δια μέσου τριών εταιριών (τις οποίες έχουν ιδρύσει οι 11 μεγαλύτερες Ελληνικές Κατασκευαστικές Εταιρίες) την Αττική Οδό Α.Ε , την Κοινοπραξία Αττική Οδός και τις Αττικές Διαδρομές , δηλαδή τον Όμιλο Αττική Οδός .

Η Αττική Οδός Α.Ε , είναι ο Ανάδοχος του έργου και έχει τη συνολική επιχειρηματική ευθύνη του έργου , καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης (23έτη) . Οι μέτοχοι της Α.Ε επενδύουν στο έργο 60 δις δρχ και αναμένουν την απόδοση αυτών των κεφαλαίων κατά την περίοδο λειτουργίας

¹³³ <http://www.aodos.gr/el/advantag/lab02.html>

¹³⁴ Ελένη Τρόβα και Κούτρας Δημήτρης (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημόσιων Έργων» Εκδόσεις Σακκούλα , Αθήνα . Φεβρουάριος 2001.

και εκμετάλλευσης . Ο Μέσος Ετήσιος Κύκλος Εργασιών της Α.Ε υπολογίζεται σε 100 δις δρχ ανά έτος κατά την περίοδο εκμετάλλευσης (18 χρόνια) .

Η **Κοινοπραξία Αττική Οδός** έχει αναλάβει τη μελέτη – κατασκευή με κατ' Αποκοπήν Τίμημα και όλες τις ευθύνες της έγκαιρης και έντεχνης εκτέλεσης του έργου , με Μέσο Ετήσιο Κύκλο Εργασιών 120 δις δρχ ανά έτος κατά την περίοδο εκτέλεσης (5 χρόνια) .

Η Εταιρία **Αττικές Διαδρομές Α.Ε** έχει αναλάβει από την Α.Ε την λειτουργία και την καθημερινή συντήρηση του έργου , καθώς και την εποπτεία της κυκλοφορίας σε αυτό , ώστε οι χρήστες να απολαμβάνουν καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης έναν αυτοκινητόδρομο ασφαλή , με ποικίλες σύγχρονες υπηρεσίες . Ο Κύκλος Εργασιών κατά την περίοδο λειτουργίας του έργου προϋπολογίζεται περίπου σε 10 δις δρχ ανά έτος (18 χρόνια) .

Το όλο έργο αποτελεί μία επιχείρηση της οποίας ο Κύκλος Εργασιών στα προσεχή 20 χρόνια εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα 2,5 τρις δρχ . Μια επιχείρηση με σύνθετες και πολύμορφες δραστηριότητες και υπηρεσίες , σε όλους τους τομείς παραγωγής , στις οποίες θα ασχοληθούν χιλιάδες επιστήμονες και εργαζόμενοι όλων σχεδόν των κλάδων¹³⁵ .

Εκτός από τον όμιλο των εταιριών της Αττικής Οδού (Αττική Οδός Α.Ε , Κοινοπραξία Αττική Οδός , Αττικές Διαδρομές Α.Ε) , οι οποίες ανέλαβαν την μελέτη , κατασκευή , αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση του έργου , οι κύριοι συντελεστές του έργου είναι : Το Ελληνικό Δημόσιο , το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ , η Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων Αττικής , η Ευρωπαϊκή Ένωση , η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων , Τράπεζες Δανειοδότες / Εγγυοδότες , Ελληνικά Γραφεία Μελετών Τεχνικών Έργων , Ανεξάρτητος Μηχανικός , Σύμβουλος Διαχείρισης Διοδίων και Κυκλοφορίας , Προμηθευτής Λογισμικού Διαχείρισης Διοδίων και Κυκλοφορίας , Τεχνικός Σύμβουλος Εμπορικών Τραπεζών , Νομικοί Σύμβουλοι , Οικονομικοί Σύμβουλοι , Ασφαλιστικοί Σύμβουλοι , Προμηθευτές , Υπεργολάβοι , Επικοινωνιακοί Σύμβουλοι και Υπηρεσίες Προβολής¹³⁶ .

Το Ελληνικό Δημόσιο επιχορηγείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και παρέχει εγγυήσεις κατά την περίοδο λειτουργίας στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και στις Εμπορικές Τράπεζες , καθώς και Αποζημίωση χρηματοδότησης προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων . Η χρηματοδοτική Συμβολή του Ελληνικού Δημοσίου προς τον Όμιλο των Εταιριών της Αττικής Οδού είναι 140 δις δρχ . Στον Όμιλο Αττική οδός του παρέχεται χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων 220 δις δρχ , χρηματοδότηση από τις Εμπορικές Τράπεζες 140 εκ. Ευρώ , Επικουρική χρηματοδότηση από τις Εμπορικές Τράπεζες 85 εκ. Ευρώ , εγγυήσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και αναπληρωματική χρηματοδότηση 480 εκ. Ευρώ από τις Εμπορικές Τράπεζες . Οι Εμπορικές Τράπεζες παρέχουν

¹³⁵ http://www.business2005.gr/eC_Pageltem.asp?id=789

¹³⁶ <http://www.aodos.gr/el/intro03.html>

εγγυήσεις στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων κατά την περίοδο κατασκευής 480 εκ. Ευρώ¹³⁷ .

4.5 Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ – ΣΤΑΥΡΟΥ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΠΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΥ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ

Η Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο είναι ένας ταχύς αυτοκινητόδρομος , ο οποίος θα συντομεύσει τους χρόνους μετακίνησης , θα αποφορτίσει τις ασφυκτιούσες διαδρομές σε μεγάλη κλίμακα και έκταση , αλλά και θα επηρεάσει δραστικά και άμεσα την οικονομία και την χωροταξία του Λεκανοπεδίου¹³⁸ .

Η Αττική Οδός αποτελεί το πρώτο μεγάλο αυτοχρηματοδοτούμενο έργο , το οποίο κατασκευάζεται αποκλειστικά από Ελληνικές Κατασκευαστικές Εταιρίες. Η σημασία του ξεπερνά κατά πολύ το ίδιο έργο . Η επιτυχία θα αποτελέσει το καλύτερο πιστοποιητικό φερεγγυότητας του Ελληνικού κατασκευαστικού δυναμικού . Η εμπειρία από αυτό το έργο , δίνει νέες δυνατότητες στον Κατασκευαστικό Κλάδο , με το δεδομένο της πληθώρας αυτοχρηματοδοτούμενων έργων τα οποία σχεδιάζονται στη χώρα¹³⁹ .

Η Αττική Οδός είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας για την Αττική και ταυτόχρονα ένα έργο που διευκολύνει τις μεταφορές και τη διακίνηση ανάμεσα στη Βόρεια και Νότια Ελλάδα . Η Αττική Οδός διαχειρίζεται και κατασκευάζεται αποκλειστικά από Ελληνικούς Κατασκευαστικούς Ομίλους οι οποίοι , καθώς το έργο παραδίδεται σταδιακά , αποδεικνύουν την τεχνική και επιχειρηματική επάρκεια του Ελληνικού δυναμισμού¹⁴⁰ .

Το έργο αυτό θα έχει αδιαμφισβήτητες θετικές επιδράσεις στο Περιβάλλον , την Οικονομία , την Ανάπτυξη και σε όλους τους τομείς για την ζωή των πολιτών¹⁴¹ .

¹³⁷ http://www.aodos.gr/el/company/diagrams/xrimal_files/slide0001.htm

¹³⁸ http://www.business2005.gr/Ec_PageItem.asp?id=789

¹³⁹ http://www.business2005.gr/eC_NewsItem.asp?id=1869

¹⁴⁰ http://www.vpodomi.gr/eC_PageItem.asp?id=709&t=611

¹⁴¹ http://www.business2005.gr/Ec_PageItem.asp?id=1879

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ – ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

5.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Αρχικά το δημόσιο εξετάζει τη δυνατότητα κατασκευής του έργου με αυτοχρηματοδότηση , δηλαδή την ελκυστικότητα του για προσέλκυση Ιδιωτικών Κεφαλαίων (αποτελεί το βασικό στάδιο γιατί καθορίζει αν το έργο τελικά θα παραχωρηθεί) . Στη συνέχεια το Ελληνικό Δημόσιο με τη βοήθεια Ειδικών Συμβούλων οριοθετεί τις επιδιώξεις του οι οποίες αφορούν τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του έργου και τη χρηματοδότησή του .

Οι ενδιαφερόμενοι , σε πρώτο στάδιο καταθέτουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά , ότι δηλαδή πληρούν την τεχνική κατάρτιση και εμπειρία αλλά και της νομικής φύσεως προϋποθέσεις . Εφόσον γίνει μία προεπιλογή των επικρατέστερων , ακολουθεί η Β΄ φάση του διαγωνισμού , όπου το ζητούμενο είναι η ολοκληρωμένη προσφορά των υποψηφίων . Κατά τη Β΄ φάση του διαγωνισμού , οι υποψήφιοι καταθέτουν τις προσφορές τους , για τη διαμόρφωση των οποίων έχει προηγηθεί «μελέτη βιωσιμότητας» , σύμφωνα με την οποία γίνεται η εκτίμηση του κόστους (κατασκευής και συντήρησης) , των εσόδων , της ζητούμενης χρηματοδοτικής συμβολής του Δημοσίου , της ζητούμενης απόδοσης Ίδιων Κεφαλαίων και των ζητούμενων εγγυήσεων εκ μέρους του Δημοσίου .

Μετά την κατάθεση των προσφορών γίνεται η αξιολόγηση τους και επιλέγεται ο προσωρινός Ανάδοχος , ο οποίος θα προβεί σε διαπραγματεύσεις με τον εκπρόσωπο του Ελληνικού Δημοσίου , για τη διαμόρφωση του οριστικού κειμένου της Σύμβασης Παραχώρησης . Η τελική συμφωνία θα επιτευχθεί σύμφωνα με τους όρους που θα θέσουν οι συμβαλλόμενοι ύστερα από αμοιβαίες υποχωρήσεις .

Το κείμενο της Σύμβασης είναι δεσμευτικό και τίθεται σε ισχύ αμέσως μετά την υπογραφή του . Η έναρξη της περιόδου Παραχώρησης γίνεται , εφόσον έχουν συναφθεί και οι απαραίτητες Δανειακές Συμβάσεις του Αναδόχου . Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται , προκειμένου οι υποψήφιοι δανειστές να συνάψουν Δανειακές Συμβάσεις με τον Ανάδοχο , είναι : α) φερεγγυότητα εκ μέρους του Αναδόχου (δυνατότητα αποπληρωμής του δανείου) , β) προσιτό ύψος του ζητούμενου δανείου και γ) ικανοποιητικοί όροι της Σύμβασης Παραχώρησης¹⁴² .

Ο διαγωνισμός για την επιλογή Αναδόχου έγινε με το σύστημα της μελέτης - Κατασκευής - Αυτοχρηματοδότησης - Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης ,

¹⁴² Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ, 1, Τευχ. 1 2000 Tech. Chron. Sei. J. TCG, I, No 1, «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα», Δ. Τσάμπουλας, Δ. Πολίτου, Κ. Πάνου .

δηλαδή με τη διαδικασία δημοπράτησης σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων κατά το κοινοτικό δίκαιο και διεξήχθη σε φάσεις .

Η Δημοπράτηση του έργου , με το σύστημα αυτοχρηματοδότησης ξεκίνησε το Φεβρουάριο του 1992 (Α Φάση) και η σχετική διαδικασία ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 1993 , με την προεπιλογή τριών Ομίλων .

α) του Ομίλου CONCIF , β) του Ομίλου ΠΕΛΛΑ και γ) της Κοινοπραξίας ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ¹⁴³ .

Η Β΄ φάση του διαγωνισμού , ξεκίνησε με την έγκριση των Τευχών Δημοπράτησης Β΄ φάσης , τον Αύγουστο του 1994 , με αρχικά ορισθείσα ημερομηνία υποβολής προσφορών την 15 Νοεμβρίου 1994 και στη συνέχεια μετά από αιτήματα των 2 εκ. των 3 Ομίλων , το Δημόσιο μετέθεσε την ημερομηνία υποβολής των προσφορών προκειμένου να διατηρήσει τον διαγωνισμό¹⁴⁴ .

Σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού οι προσφορές αξιολογήθηκαν σε δύο στάδια . Με το πρώτο στάδιο αξιολογήθηκε και βαθμολογήθηκε ο φάκελος οικονομικής προσφοράς του κάθε διαγωνιζόμενου , ώστε να διαπιστωθεί η δυνατότητα του καθενός και να αξιολογηθεί κατά το δεύτερο στάδιο .

Α΄ ΦΑΣΗ :	Δημοπράτηση του έργου με το σύστημα αυτοχρηματοδότησης , πρόσκληση ενδιαφέροντος από το Δημόσιο . Προεπιλογή με βάση γενικά κριτήρια . Λεπτομερέστερη περιγραφή των επιδιώξεων του Δημοσίου σε δεύτερο στάδιο . προεπιλογή τριών Ομίλων .
Β΄ ΦΑΣΗ :	Έγκριση των τευχών Δημοπράτησης της Β΄ Φάσης . Μελέτες βιωσιμότητας από τους υποψήφιους . Εκτιμήσεις των διάφορων οικονομικών παραμέτρων και διαμόρφωση της τελικής προσφοράς τους . Επιλογή προσωρινού Αναδόχου , μετά από αξιολόγηση των προσφορών .
Γ΄ ΦΑΣΗ :	Έναρξη διαπραγματεύσεων μεταξύ Δημοσίου και προσωρινού Αναδόχου , προκειμένου να διαμορφωθεί το τελικό κείμενο της Σύμβασης . Έναρξη Παραχώρησης , αφότου συναφθούν και οι Δανειακές Συμβάσεις του Αναδόχου .

ΠΙΝΑΚΑΣ : Περιγραφή της διαδικασίας Παραχώρησης του έργου της Αττικής Οδού¹⁴⁵

Αξιολογήθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία των προσφορών :

Α) Το Χρηματοδοτικό Σχέδιο και κυρίως οι πηγές ιδίων και δανειακών κεφαλαίων , η ανάλυση κινδύνων , ο προτεινόμενος τρόπος ασφάλισης τους

¹⁴³ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

¹⁴⁴ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁴⁵ Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ, I, Τευχ. 1 2000 Tech. Chron. Sei. J. TCG, I, No 1 , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

και οι χρηματοδοτικές προβολές των περιόδων μελέτης - Κατασκευής - Αυτοχρηματοδότησης - Λειτουργίας - Εκμετάλλευσης .

B) Η Χρηματοδοτησιμότητα των προσφορών (με συγκεκριμένα χρηματοπιστωτικά κριτήρια) .

Το δεύτερο στάδιο αφορούσε την αξιολόγηση του φακέλου συνολικής προσφοράς των διαγωνιζόμενων . Περιείχε τα ακόλουθα αξιολογούμενα στοιχεία , τα οποία είναι τα εξής :

α) Την αιτούμενη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου με ανώτατο όριο 250 εκ. Ευρώ σε παρούσα αξία 30/06/94.

β) Τα προσφερόμενα Ίδια Κεφάλαια του Αναδόχου , με ελάχιστο όριο το 15% του προβλεπόμενου κόστους του έργου σε παρούσα αξία 30/06/94 ή τουλάχιστον 90 εκ. Ευρώ σε παρούσα αξία 30/06/94 .

γ) Την επιζητούμενη Μέση Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρίας Παραχώρησης .

δ) Το προσφερόμενο Ανώτατο Συμβατικό Όριο Διοδίων Τελών , με οροφή 3,4 Ευρώ άνευ ΦΠΑ (σε παρούσα αξία 30/06/94) .

ε) Την προσφερόμενη έκπτωση στο τιμολόγιο μελέτης των Παράλληλων Έργων προϋπολογισμού 40 δις δρχ σε τιμές Β' τριμήνου 1994 .

στ) Την αιτούμενη μέγιστη διάρκεια περιόδου Παραχώρησης .

ζ) Την απαιτούμενη εγγύηση δανείων του Αναδόχου εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου .

Σύμφωνα με τους προκαθορισμένους με το διαγωνισμό συντελεστές βαρύτητας για κάθε ένα από τα παραπάνω στοιχεία , προέκυψε με μαθηματικό τύπο , δείκτης αξιολόγησης με τον τίτλο «Ανηγμένη Κοινωνική Δαπάνη»¹⁴⁶ .

Και οι τρεις προσφορές αξιολογήθηκαν από την Επιτροπή Εισηγησης για Ανάθεση και κατατάχθηκαν κατά σειρά ελαχιστοποίησης της Ανηγμένης Κοινωνικής Δαπάνης ως εξής :

	Κ/Ε ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ	ΟΜΙΛΟΣ ΠΕΛΛΑ	ΟΜΙΛΟΣ CONCIF
Συμμετοχή με ίδια κεφάλαια (ΙΚ)	112,000 mecu (παρούσα αξία 30-06-94)	125,220 mecu (παρούσα αξία 30-06-94)	146,600 mecu (παρούσα αξία 30-06-94)
Επιζητούμενη Μέση Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου	11,83%	13%	14,7%
Επιζητούμενη Μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης	23 χρόνια	25 χρόνια	25 χρόνια
Ανώτατο Όριο Διοδίων	1,56 ecu	1,95 ecu	3,0 ecu
Έκπτωση στα Παράλληλα Έργα	25%	5%	3%

Με απόφαση Α/6/01/73/9752/25-8-1995 ανακηρύχθηκαν

- **Η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ** ως Προσωρινός Ανάδοχος .

¹⁴⁶ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001.

- Ο Όμιλος ΠΕΛΛΑ ως 1^{ος} Υποψήφιος Προσωρινός Ανάδοχος .
- Ο Όμιλος CONCIF ως 2^{ος} Υποψήφιος Προσωρινός Ανάδοχος .

Με τον Διαγωνισμό , όπως ολοκληρώθηκε , εξασφαλίζεται :

- α) Κόστος κατασκευής έργου εγγυημένο και σταθερό χωρίς κανένα κίνδυνο υπέρβασης .
- β) Χρονοδιάγραμμα αυστηρά δεσμευτικό για τμήματα και το σύνολο του έργου , συνδυαζόμενο με επιβολή ποινικών ρητρών λόγω μη τήρησης του .
- γ) Έναρξη προδρόμων εργασιών με την υπογραφή και κύρωση της Σύμβασης για συντόμευση του χρόνου εκπόνησης μελετών – ερευνών και προετοιμασίας έργου¹⁴⁷ .

Το Σεπτέμβριο του 1995 έγιναν διαπραγματεύσεις με τον Προσωρινό Ανάδοχο για τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και την κατάρτιση του οριστικού κειμένου της .

Την 26 Μαρτίου 1996 , με απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού και ανακηρύχθηκε Ανάδοχος του έργου , η Κοινοπραξία ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ¹⁴⁸ .

Ακολούθησε η σύσταση της Εταιρίας Παραχώρησης και της Κοινοπραξίας Κατασκευής και η υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης , η οποία προβλέπεται να κυρωθεί με νόμο . Τα προβλεπόμενα προαπαιτούμενα για την υπογραφή της Σύμβασης είναι :

- Σύσταση Α.Ε Παραχώρησης
- Σύσταση Κοινοπραξίας Κατασκευής
- Σύμβαση Μελέτης – Κατασκευής
- Εγγυητικές Επιστολές
- Ασφαλιστικές Συμβάσεις της περιόδου από υπογραφή της Σύμβασης μέχρι έναρξη ισχύος
- Η Σύμβαση Ανεξάρτητου Μηχανικού¹⁴⁹

Την 23 Μαΐου 1996 υπογράφηκε η Σύμβασης Παραχώρησης και μετά την συζήτηση στη Βουλή των Ελλήνων κυρώθηκε με το Ν. 2445/96 , μαζί με κάποιες άλλες διατάξεις σχετικές με το έργο και την εκτέλεση του¹⁵⁰ .

Η καθυστέρηση στην έναρξη του έργου και ο επακόλουθος έλεγχος από τις δανειοδότες τράπεζες κατέληξε σε τροποποιήσεις της Σύμβασης Παραχώρησης και λοιπών Συμβατικών εγγράφων του έργου . Ύστερα συμφωνήθηκε η χορήγηση εγγυήσεων εκ μέρους των Εμπορικών Τραπεζών προς την ΕΤΕΠ το Μάρτιο 1999 . Η οριστικοποίηση / εξασφάλιση της χρηματοδότησης και η έναρξη ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης συντελέσθηκε στις 6 Μαρτίου 2000¹⁵¹ , ενώ η πρώτη εκταμίευση του δανείου

¹⁴⁷ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁴⁸ Ελένη Τρόβα και Δημήτρης Κούτρας (2001) «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων.» Εκδόσεις Σάκκουλα , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001.

¹⁴⁹ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁵⁰ Ν.2445/96 ΦΕΚ 274 Α/14.12.96

¹⁵¹ Έγκριση από το Δημόσιο των Δανειακών Συμβάσεων και των τροποποιήσεων των προσαρτημάτων της Σ.Π με απόφαση Α/6/00/0101/25283

της ΕΤΕΠ και των Εμπορικών Τραπεζών έλαβε χώρα τον Αύγουστο του 2000¹⁵².

5.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΟΜΙΛΩΝ – ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

Ο Διαγωνισμός διεξήχθη με απόλυτη διαφάνεια μέσα σε ένα κλίμα έντονου ανταγωνισμού, με στόχο τη διασφάλιση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου.

Το ενδιαφέρον των τριών προεπιλεγέντων και τελικά διαγωνισθέντων Ομίλων, για την ανάληψη του Έργου, εκδηλώθηκε ως εξής:

- 1) Με την ενεργή συμμετοχή των τριών Ομίλων σε όλα τα στάδια του διαγωνισμού. Η συμμετοχή τους ήταν έντονη παρά το γεγονός ότι μεταξύ σταδίου της προεπιλογής και του τελικού σταδίου του διαγωνισμού μεσολάβησε χρονικό διάστημα 2 ετών.
- 2) Με την επιβάρυνση όλων των διαγωνιζόμενων, λόγω των σοβαρών δαπανών προετοιμασίας της Προσφοράς τους στις οποίες περιλαμβάνονται δαπάνες αμοιβών Οικονομικών Συμβούλων και δαπάνες Νομικών Συμβούλων.
- 3) Με την υποβολή παρατηρήσεων κατά το στάδιο προετοιμασίας των Τευχών Δημοπράτησης Β' Φάσεως, εκ μέρους όλων των Ομίλων, από τις οποίες προκύπτει η φυσιογνωμία τους.
- 4) Με το γεγονός ότι ο Όμιλος ΠΕΛΛΑ και CONCIF ζήτησαν την παράταση¹⁵³ της ημερομηνίας υποβολής Προσφορών.
- 5) Με τις πρόσφατες παρατάσεις ισχύος των Προσφορών και των εγγυητικών συμμετοχής και των τριών διαγωνιζόμενων.

Όλες οι υποβληθείσες Προσφορές κρίθηκαν πλήρης, εφόσον περιέλαβαν τα απαιτούμενα από τα Τεύχη Δημοπράτησης στοιχεία και αναλύσεις. Παρόλο το μέγεθος και την πολυπλοκότητα του Έργου, οι διαγωνιζόμενοι αποδέχτηκαν τους όρους των Τευχών Δημοπράτησης και συνέθεσαν προσφορές που αξιολογήθηκαν και κρίθηκαν από την Επιτροπή Εισήγησης για ανάθεση σαν χρηματοδοτήσεις.

Οι Προσφορές μεταξύ τους και η ανάλυση της κατασκευής του Έργου, παρουσιάζουν διαφορές, οι οποίες εκφράζουν διαφορετική προσέγγιση ως προς την κατασκευή του Έργου και αναλύουν διαφορετικά τους παραμέτρους που συνθέτουν το Έργο¹⁵⁴.

Συμμετοχή του Ανάδοχου με Ίδια Κεφάλαια

Το όριο που έθετε ο διαγωνισμός ήταν 250.000.000 ECU, το ποσό αυτό εξαντλήθηκε και από τους τρεις διαγωνιζόμενους.

¹⁵² έγκριση από το Δημόσιο των Δανειακών Συμβάσεων και των τροποποιήσεων των προσαρτημάτων της Σ.Π με απόφαση Α/6/00/0101/25283

¹⁵³ Ο Κ.τ.Ε χορήγησε τρεις διαδοχικές παρατάσεις της προθεσμίας υποβολής προσφορών, η αρχική 15/11/1994, η επόμενη στις 10/01/1995 και η τελική στις 28/02/1995, για την επίτευξη καλύτερων συνθηκών ανταγωνισμού.

¹⁵⁴ Ελληνική Δημοκρατία, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΡΓΟ: περιφερειακός δακτύλιος Αττικής.

Τα αποτελέσματα των Τευχών Δημοπράτησης βάση της Ίδιας συμμετοχής των Ομίλων σε Κεφάλαια σε συνάρτηση του Κατ' Αποκοπήν Τιμήματος ήταν :

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ : 112 MECU (16%)
 ΠΕΛΛΑ : 125,220 MECU (15%)
 CONCIF : 146 MECU (15%)

Το κόστος Μελέτης – Κατασκευής του Έργου διαμορφώθηκε ως ακολούθως σε σταθερές τιμές 30/06/1994 :

Διαγωνιζόμενος	Δις . Δρχ.	Εκατ . ECU	Εκατ. ECU σε τρέχουσες τιμές
ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ	235	814	898
ΠΕΛΛΑ	250	866	1.072
CONCIF	282	977	1.222

Η διαφορά του κόστους είναι εμφανής και σημαντική και έχει σαν αποτέλεσμα να επηρεάζονται ανάλογα τα υπόλοιπα μεγέθη του έργου .

Η χαμηλότερη Προσφορά , βρίσκεται πολύ κοντά στις εκτιμήσεις του Κ.τ.Ε για το κόστος του Έργου , στις οποίες δεν περιλαμβάνονται προβλέψεις για την αντιμετώπιση κινδύνων που βαρύνουν τον Ανάδοχο¹⁵⁵ .

Επιζητούμενη Μέση Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου – Μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης

Η Επιζητούμενη Μέση Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου που αντιστοιχεί στον σε κάθε Όμιλο είναι η ακόλουθη :

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ : 11,83%
 ΠΕΛΛΑ : 13%
 CONCIF : 14,7%

Οι διαφορές είναι εμφανής και ακόμη μεγαλύτερες αν συνυπολογιστεί το γεγονός ότι οι αποδόσεις αυτές αναφέρονται σε Μετοχικά Κεφάλαια που είναι αντίστοιχα αυξανόμενα σε κάθε Όμιλο .

Η επιζητούμενη Μέγιστη Περίοδος Παραχώρησης που αντιστοιχεί στον σε κάθε Όμιλο είναι η ακόλουθη :

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ : 23 χρόνια
 ΠΕΛΛΑ : 25 χρόνια
 CONCIF : 25 χρόνια

Ο χρόνος εκμετάλλευσης του Έργου εκ μέρους του Παραχωρησιούχου αποτελεί πρωταρχικό στοιχείο για τον Κύριο του Έργου . Η διαφοροποίηση των Ομίλων είναι σημαντική και ενισχύεται από το γεγονός ότι στις χρονικές

¹⁵⁵ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

περιόδους αυτές περιλαμβάνεται και ο χρόνος κατασκευής του έργου (5 χρόνια) .

Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών

Το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών που αντιστοιχεί στον σε κάθε Όμιλο είναι η ακόλουθη :

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ	: 1,56 ECU
ΠΕΛΛΑ	: 1,95 ECU
CONCIF	: 3 ECU

Το όριο αυτό αποτελεί το δεύτερο όρο που θέτει ο Κύριος του Έργου προκειμένου να προστατεύσει τους χρήστες του Έργου από οποιαδήποτε κερδοσκοπική τάση του Αναδόχου .

Έκπτωση επί του Τιμολογίου των Παράλληλων Έργων

Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι τιμές του τιμολογίου περιλαμβάνουν τον Φ.Π.Α. και συνεπώς το ποσοστό της έκπτωσης να είναι μεγαλύτερο . Το ποσοστό έκπτωσης που αντιστοιχεί στον κάθε Όμιλο είναι το εξής :

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ	: 25%
ΠΕΛΛΑ	: 5%
CONCIF	: 3%

Αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι τιμές μετά την έκπτωση των Παράλληλων Έργων και στους τρεις Ομίλους , αντιστοιχούν στις τιμές του κατ' Αποκοπήν Τιμήματος , είναι σαφές ότι η Προσφορά του Προσωρινού Αναδόχου είναι ανταγωνιστική , όχι μόνο σε σχέση με τις άλλες δύο αλλά και σε σύγκριση με τις τιμές εκτέλεσης Δημοσίων Έργων .

Αιτούμενη Εγγύηση Ελληνικού Δημοσίου για Δάνεια του Αναδόχου

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ	: 309 MECU για 15 χρόνια
ΠΕΛΛΑ	: 510 MECU για 15 χρόνια
CONCIF	: 739 MECU για 15 χρόνια

Κατάταξη Προσφορών

Όλες οι Προσφορές κρίθηκαν ότι περιέχουν τα απαραίτητα στοιχεία που τις καθιστούν ικανές για χρηματοδότηση , είτε αυτά αναφέρονται στην εμπειρία και ικανότητα των μελών κάθε διαγωνιζόμενου , είτε στη δόμηση των οικονομικών στοιχείων και προβλέψεών τους .

Ο ανταγωνισμός αποτέλεσε κύριο στοιχείο του διαγωνισμού και τα μεγέθη της Προσφοράς του Προσωρινού Αναδόχου κρίνονται ανταγωνιστικά , όχι μόνο σε σύγκριση με τις Προσφορές των άλλων διαγωνιζόμενων αλλά και σε σύγκριση με τις προβλέψεις του Κύριου του Έργου . Οι προβλέψεις αυτές ήταν οι ακόλουθες :

- Μέση Απόδοση Μετοχικού Κεφαλαίου : 15%
(Προσωρινός Ανάδοχος : 11,83%)
- Μέγιστη Διάρκεια Περιόδου Παραχώρησης : 25 χρόνια
(Προσωρινός Ανάδοχος : 23 χρόνια)
- Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών : 3,4 ECU
(Προσωρινός Ανάδοχος : 1.56 ECU
- Χρονική Διάρκεια παροχής εγγυήσεων δανείων εκ μέρους του Κύριου του Έργου : 20 χρόνια
(Προσωρινός Ανάδοχος : 15 χρόνια)
- Συνολικά προβλεπόμενο να αναληφθεί δάνειο : 300 MECU
(Προσωρινός Ανάδοχος : 309 MECU¹⁵⁶

Ο Προσωρινός Ανάδοχος ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ , κάνοντας χρήση της ευχέρειας που παρέχεται από τα Τεύχη Δημοπράτησης , ζήτησε από τον Κύριο του Έργου , πριν την ανακήρυξη του σε Ανάδοχο τη έγκριση της διεύρυνση του με άλλες κατασκευαστικές εταιρίες . Έτσι ανακηρύχθηκε Ανάδοχος η Κ/Ξ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ με την ακόλουθη σύνθεση :

A/A	ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡ. ΤΙΤΛΟΣ	%
1	ΑΚΤΩΡ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε	11,15
2	ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ & ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	ΑΒΑΞ Α.Ε	6,42
3	ΑΛΤΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΑΛΤΕ Α.Ε	6,23
4	ΑΤΕΜΚΕ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΑΤΕΜΚΕ	5,77
5	ΑΤΤΙΚΑΤ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑΙ ΛΑΤΟΜΙΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΑΤΤ – ΚΑΤ Α.Τ.Ε	6,50
6	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε	6,42
7	ΕΡΓΑΣ Α.Τ.Ε ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΕΡΓΑΣ Α.Τ.Ε	7,44
8	ΕΤΕΘ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε	ΕΤΕΘ Α.Ε	7,44
9	ΖΕΥΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΖΕΥΣ Α.Τ.Ε	6,42
10	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΤΩΝ Α.Ε	ΜΕΤΩΝ Α.Ε	5,86
11	ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε	7,44
12	Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	Κ.Ι.ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε	5,77
13	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΤΕΒ Α.Ε	6,42
14	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ	ΤΕΓΚ Α.Ε	3,72

¹⁵⁶ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ		
15	TRANSROUTE INTERNATIONAL SA	TRANSROUTE INTERNATIONAL SA	7,00

5.3 ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Αντικείμενο Σύμβασης Παραχώρησης

Με την παρούσα Σύμβαση Παραχώρησης ο Κύριος του Έργου παρέχει στον Ανάδοχο και ο Ανάδοχος αποδέχεται το αποκλειστικό δικαίωμα Μελέτης – Κατασκευής , Ανάπτυξης , Οργάνωσης , Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Έργου Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Α/Δ Σπάτων (Ε.Λ.Ε.Σ.Σ) και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ) .

Ο Κ.τ.Ε παραχωρεί ακόμα με την παρούσα στον Ανάδοχο το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης , για τον ίδιο λογαριασμό , διοδίων τελών από τους χρήστες κατά τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης . Ο Κ.τ.Ε παραχωρεί το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των κάθε είδους χρήσεων που μπορούν να γίνουν , σύμφωνα με τους όρους της παρούσας και οι οποίες αποβλέπουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση των χρηστών του Κ.Ε.Π . Τα σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση δικαιώματα του Αναδόχου παρέχονται σε αυτόν κατ' αποκλειστικότητα και ο Κ.τ.Ε συμφωνεί να σεβαστεί τα δικαιώματα αυτά του Αναδόχου , υπό τους όρους της παρούσας Σύμβασης Παραχώρησης .

Στο αντικείμενο της παρούσας Σύμβασης περιλαμβάνεται και η εκ μέρους του Κ.τ.Ε ανάθεση στον Ανάδοχο , της Μελέτης – Κατασκευής των Παράλληλων Έργων¹⁵⁷ .

Προσαρτήματα της Σύμβασης Παραχώρησης

Το κείμενο της παρούσας Σύμβασης , όπως υπογράφεται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη , αποτελεί το μόνο εν ισχύει κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης , το οποίο θα υποβληθεί από τον Κ.τ.Ε , στην Βουλή των Ελλήνων για να κυρωθεί με νόμο στο σύνολό του .

Τα παρακάτω κείμενα , εκτός από τα στοιχεία 11,12 και 13 της Σύμβασης οι οποίες , όταν υπογραφούν θα προσαρτηθούν με την σειρά ισχύος που έχει συμφωνηθεί . Σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ τους η σειρά ισχύος τους , καθορίζεται και συμφωνείται ως εξής :

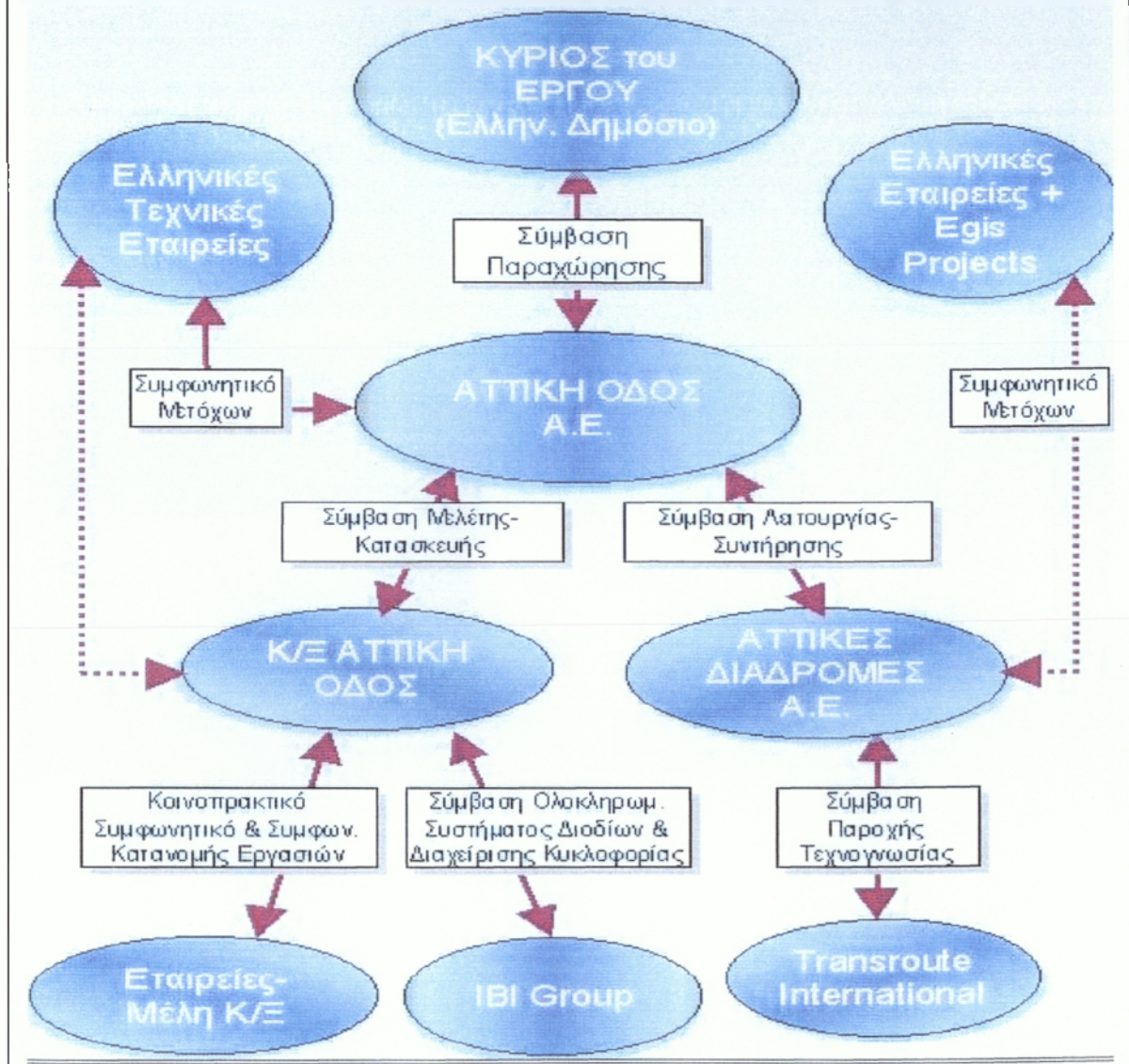
- 1) Η Συμπληρωματική Προκήρυξη (Σ.Π.)
- 2) Η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.)
- 3) Ο Κανονισμός Μελετών και Ερευνών (Κ.Μ.Ε.)
- 4) Η Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ.)
- 5) Τα Πρότυπα Κατασκευής Έργων (Π.Κ.Ε.)
- 6) Το Τιμολόγιο Μελέτης Παράλληλων Έργων
- 7) Οι μελέτες που χορηγήθηκαν από τον Κ.τ.Ε στον Ανάδοχο πριν από την κατάθεση της προσφοράς του .

¹⁵⁷ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο ΙΙ , Άρθρο 8 παρ. 1,2&3

- 8) Τα Χρονοδιαγράμματα του έργου και των εκτιμηθέντων από τον Ανάδοχο εισροών – εκροών .
- 9) Το Χρηματοδοτικό Σχέδιο του έργου , το οποίο περιλαμβάνει συγκεφαλαίωση των ορών χρηματοδότησης του έργου από τον Ανάδοχο και τον Κ.τ.Ε .
- 10) Η Προσφορά του Αναδόχου .
- 11) Η Σύμβαση(εις) Δανείου(ων) που θα συνάψει η Α.Ε με τους Δανειστές της.
- 12) Η Σύμβαση Εγγυήσεως μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και των Δανειστών του Αναδόχου για την εγγύηση των δανείων κατά την περίοδο Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Έργου .
- 13) Οι Συμβάσεις Εγγυήσεως μεταξύ Εγγυητών των Δανείων του Αναδόχου κατά την Περίοδο Μελετών – Κατασκευών και των Δανειστών .
- 14) Το Τεύχος με τίτλο «Εξοπλισμός , Συστήματα και λοιπά θέματα Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Έργου» .
- 15) Το «Εγχειρίδιο Λειτουργίας» του Κ.Ε.Π. .
- 16) Η μεταξύ Α.Ε και Κ/Ξ Σύμβασης Κατασκευής του κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου και των Παράλληλων Έργων .
- 17) Η μεταξύ Α.Ε και της Εταιρίας Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης και Συντήρησης του Έργου , Σχέδιο Σύμβασης Λειτουργίας .
- 18) Το Καταστατικό της Α.Ε Παραχώρησης
- 19) Το Κοινοπρακτικό της Κοινοπραξίας Κατασκευής .
- 20) Ο Κατάλογος των Μελετητών που θα χρησιμοποιηθούν στο έργο .
- 21) Η Σύμβαση με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό .
- 22) Οι νομιμοποιήσεις / βεβαιώσεις των Συμβαλλόμενων Μερών¹⁵⁸ .

¹⁵⁸ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Τεύχος πρώτο, Αριθμός Φύλλου 274, Νόμος Υπ' Αριθ. 2445, 16/12/96, κεφάλαιο Ι, Άρθρο 4 παρ. 1&2

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ



Πηγή: <http://www.aodos.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

6.1 ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΕΝΑΡΞΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο περιλαμβάνεται το τι ορίζει η Σύμβαση Παραχώρησης , με την κύρωση της μελέτης , κατασκευής , αυτοχρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού .

Αναλύονται ποιες είναι οι υποχρεώσεις , οι ευθύνες και οι κίνδυνοι των δύο συμβαλλόμενων (Ιδιωτικός – Δημόσιος φορέας) για την εκτέλεση του έργου καθώς και το τι ορίζεται από τη Σύμβαση όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα , τη χρηματοδότηση και εκμετάλλευση του έργου .

Η παρούσα Σύμβαση έχει ήδη κατατεθεί στη Βουλή των Ελλήνων , με μέριμνα του Κύριου του Έργου , μέσα σε τρεις μήνες από την υπογραφή της , έχει κυρωθεί με το νόμο και δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως .

Αν η παρούσα Σύμβαση δεν είχε κυρωθεί από τη Βουλή μέσα σε ένα χρόνο από την υπογραφή της , ο Ανάδοχος είχε το δικαίωμα να υπαναχωρήσει αζημίως , αποζημιούμενος εκ μέρους του Κύριου του Έργου .

Σε περίπτωση που η Σύμβαση Παραχώρησης δεν κυρωθεί από τη Βουλή και εν τω μεταξύ έχουν εκτελεστεί πρόδρομες εργασίες ερευνών και μελετών , τότε αυτές θα πληρωθούν στον Ανάδοχο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό¹⁵⁹ .

Η έναρξη Παραχώρησης θα πρέπει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις :

- 1) Οι απαιτούμενες και προβλεπόμενες με την παρούσα Δανειακές Συμβάσεις να έχουν καταρτιστεί και να έχουν εκπληρωθεί οι πρόσθετοι όροι για την έναρξη της Παραχώρησης που τυχόν θα έχουν τεθεί από τους δανειστές .
- 2) Να έχουν εκδοθεί και κατατεθεί οι εγγυήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13 της παρούσας .
- 3) Να έχουν συναφθεί οι Ασφαλιστικές Συμβάσεις που προβλέπονται στο άρθρο 53.2 της παρούσας .

Η ημερομηνία πλήρωσης αυτών των προϋποθέσεων θα επιβεβαιωθούν γραπτώς από τον Κύριο του Έργου και τον Ανάδοχο και θα αποτελεί την ημερομηνία έναρξης της Παραχώρησης¹⁶⁰ .

¹⁵⁹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 11 , Παράγραφοι 1.1 , 2.1 , 2.2 , 2.3 .

¹⁶⁰ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 11 , Παράγραφοι 3.1 & 3.2 .

6.2 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η Σύμβαση Παραχώρησης ορίζει το χρονοδιάγραμμα του έργου που θα εκτελεστεί . Ο Κύριος του Έργου θα ελέγχει και παρακολουθεί χρονικά , με βάση τα αναλυτικά χρονοδιαγράμματα που καλύπτουν τόσο την περίοδο μελετών – κατασκευών του έργου , όσο και τον υπόλοιπο χρόνο διάρκειας της Σύμβασης τη σωστή εξέλιξη της εκτέλεσης της Σύμβασης .

Τα χρονοδιαγράμματα αναφέρονται στις δραστηριότητες του Αναδόχου για την εκτέλεση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει με την παρούσα Σύμβαση , καθώς και τις δραστηριότητες των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων και είναι :

- Το χρονοδιάγραμμα ερευνών , μελετών και κατασκευών (Περίοδος T1) .
- Το χρονοδιάγραμμα της περιόδου από την έναρξη λειτουργίας του έργου του Κύριου Έργου Παραχώρησης έως τη λήξη της Σύμβασης (Περίοδοι T2 και T3) .
- Το χρονοδιάγραμμα εισροών – εκροών και λοιπών χρηματοδοτικών υποχρεώσεων του Αναδόχου και του Κύριου του Έργου .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να συντάξει και προσκομίσει στον Κύριο του Έργου το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της Περιόδου T1 και το χρονοδιάγραμμα εισροών – εκροών , εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας .

Μετά τον έλεγχο και έγκριση τους από τον Κύριο του Έργου , τα χρονοδιαγράμματα αυτά θα αποτελέσουν τμήμα προσαρτήματος .

Τρεις μήνες πριν από την έναρξη λειτουργίας των έργων του Κύριου Έργου Παραχώρησης , ο Ανάδοχος υποχρεούται να υποβάλει χρονοδιαγράμματα εφαρμογής Περιόδων T2 και T3 , τα οποία να βασίζονται στο αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα προσφοράς του και να ανταποκρίνονται στα Εγχειρίδια Β' Φάσης Επιθεώρησης , Συντήρησης και Λειτουργίας του έργου¹⁶¹ .

6.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Από τη Σύμβαση Παραχώρησης ορίζεται και η ανάλογη χρηματοδότηση του έργου . Το έργο αυτό έχει προϋπολογισμό 435 δις δρχ και συγχρηματοδοτείται ταυτόχρονα από το Ελληνικό Δημόσιο , από την Ευρωπαϊκή Ένωση , από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (δάνεια) , από την Ανάδοχο Εταιρία «Αττική Οδό Α.Ε» (Ίδια Κεφάλαια) και από Ελληνικές και αλλοδαπές Εμπορικές Τράπεζες (δάνεια) .

Η Σύμβαση Παραχώρησης για το έργο υπογράφηκε στις 23 Μαΐου 1996 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αττικής Οδού Α.Ε . Η Βουλή κύρωσε την ανωτέρω Σύμβαση Παραχώρησης στις 16 Δεκεμβρίου 1996 (Ν. 2445/96) . Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων ενέκρινε απόφαση δανειοδότησης ποσού 220 δις δρχ τον Ιούλιο του 1996¹⁶² .

¹⁶¹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 . Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 12 , Παράγραφοι 1 , 2 & 3 .

¹⁶² http://www.BUSINESS2005.GR/Εc_PageItem.asp?id=1878

Οι προβλεπόμενες από την παρούσα Σύμβαση συναλλαγές μεταξύ Κύριου του Έργου και Αναδόχου , εκφράζονται και υπολογίζονται σε Ευρωπαϊκές Νομισματικές Μονάδες (ECU) .

Ο Κύριος του Έργου διατηρεί το δικαίωμα να επιβάλλει , για την υποστήριξη της δραχμής , περιορισμούς που κρίνει σκόπιμους , μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων που του επιτρέπονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση .

Σε κάθε περίπτωση ισχύουν οι περιορισμοί της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τρίτες χώρες σχετικά με τη μετατρεψιμότητα των πληρωμών Εθνικών Νομισμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε νομίσματα τρίτων χωρών και την εξαγωγή συναλλάγματος .

Επιτρέπεται στον Ανάδοχο η τήρηση τραπεζικών λογαριασμών σε συνάλλαγμα προκειμένου να εξυπηρετήσει τις χρηματοδοτικές ροές του έργου και να μετριάσει τους συναλλαγματικούς κινδύνους . Παράλληλα ο Κύριος του Έργου αναλαμβάνει την υποχρέωση να διευκολύνει τον Ανάδοχο στην εξυπηρέτηση των αναγκών του σε συνάλλαγμα που προκύπτουν από την εκτέλεση της Σύμβασης¹⁶³ .

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση χρηματοδότησης του έργου , συμμετάσχει με Ίδια Κεφάλαια στη δαπάνη μελέτης – κατασκευής του κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου και στη δαπάνη λειτουργίας , εκμετάλλευσης και συντήρησης του Κύριου Έργου Παραχώρησης και των έργων Τοπικών Οδών .

Επιπλέον ο Ανάδοχος είναι υπεύθυνος και υποχρεούται να μεριμνήσει για την έγκαιρη κατάρτιση και υπογραφή των Δανειακών και Εγγυητικών Συμβάσεων , για την εξασφάλιση των επαρκών χρηματοδοτήσεων .

Ο Ανάδοχος εγγυάται ανεπιφύλακτα με την παρούσα ότι τα Ίδια και Δανειακά Κεφάλαια , τα οποία εισφέρει μαζί με την χρηματοδοτική συμβολή του Κύριου του Έργου , είναι επαρκή για την κάλυψη των προβλεπόμενων και απρόβλεπτων χρηματοδοτικών αναγκών , που δυνατόν να προκύψουν¹⁶⁴ .

Ο Ανάδοχος και οι συμβαλλόμενοι Επενδυτές έχουν την υποχρέωση να συμμετάσχουν με Ίδια Κεφάλαια στη συνολική δαπάνη Μελέτης – Κατασκευής , Συντήρησης και Λειτουργίας του έργου , σύμφωνα με την προσφορά τους .

Έχουν την υποχρέωση να επενδύσουν Ίδια Κεφάλαια στην Α.Ε Παραχώρησης , που προσδιόρισε με την προσφορά του ο Ανάδοχος . Ο Ανάδοχος και οι Επενδυτές , αναλαμβάνουν την υποχρέωση να επενδύσουν το οριζόμενο ποσό από τους δανειστές , με την τυχόν αναγκαία αναπροσαρμογή του Χρηματοδοτικού Σχεδίου , ως Συμβατική τους υποχρέωση .

Τυχόν μεταβολές ενδέχεται να υπάρξουν στο χρόνο καταβολής των Ίδιων Κεφαλαίων που προβλέπεται στην προσφορά του Αναδόχου και στην παρούσα Σύμβαση Παραχώρησης ή στο συνολικό κόστος του κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου , όπως αυτό ορίστηκε και εκτιμήθηκε με την προσφορά του Αναδόχου .

¹⁶³ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 14 , Παράγραφοι 1 & 2 .

¹⁶⁴ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 15 , Παράγραφος 1 .

Μετά την νομοθετική κύρωση της παρούσας και μέχρι την Έναρξη της Παραχώρησης , ο Ανάδοχος υποχρεούται να αυξήσει το Μετοχικό του Κεφάλαιο , σύμφωνα με τη σχετική πρόβλεψη του Χρηματοδοτικού Σχεδίου της προσφοράς τους , σε ποσό που δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 15% τουλάχιστον του συνόλου της Ίδιας Συμμετοχής του . Προβλέπεται και περαιτέρω αύξηση μέσα σε τρία χρόνια από την έναρξη της Παραχώρησης¹⁶⁵ .

Ο Ανάδοχος δικαιούται να μετατρέψει μέχρι το 50% του Μετοχικού Κεφαλαίου σε δευτερεύον δάνειο που θα συναφθεί μεταξύ του Αναδόχου και των Επενδυτών του σύμφωνα με τους όρους που περιλαμβάνονται στην προσφορά του Αναδόχου . Αυτό επιτρέπεται εφόσον συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις :

Α) Οποιαδήποτε προτεινόμενη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου τελεί υπό τους όρους του άρθρου 4 του Κ.Ν. 2190/1920 .

Β) Έχει προηγηθεί ενημέρωση των δανειστών του Αναδόχου .

Γ) Έχει προηγηθεί ενημέρωση του Κ.τ.Ε η οποία πρέπει να συνοδεύεται και από τη σύμφωνη γνώμη των δανειστών¹⁶⁶ .

Τυχόν επιζητούμενες από τον Ανάδοχο μελλοντικές αυξήσεις του Μετοχικού Κεφαλαίου της Α.Ε , όπως άλλωστε και κάθε άλλη τροποποίηση του καταστατικού της , υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση του Κ.τ.Ε , πρέπει υποχρεωτικά να συνοδεύεται από τεκμηριωμένη Οικονομική Ανάλυση¹⁶⁷ .

Σε περίπτωση που οι δανειστές του Αναδόχου επιβάλλουν την επένδυση μέρους ή του συνόλου της , τότε ο Κ.τ.Ε υποχρεούται να αποδεχθεί και να εγκρίνει την τροποποίηση του καταστατικού της Α.Ε , υπό την προϋπόθεση όμως ο Ανάδοχος να συνυποβάλλει με το σχετικό αίτημα , νέο Χρηματοδοτικό Σχέδιο .

Στην αντίθετη περίπτωση όμως που η επιζητούμενη αύξηση είναι αποτέλεσμα της κεφαλαιοποιήσεως μέρους ή του συνόλου της προκύπτουσας διαφοράς των Ιδίων Κεφαλαίων , ο Κ.τ.Ε παρέχοντας την έγκριση του , έχει το δικαίωμα να περιορίσει την αύξηση αυτή στην περίπτωση που επιβαρύνει το κοινωνικό σύνολο¹⁶⁸ .

¹⁶⁵ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 16 , παρ. 1&1.1

¹⁶⁶ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 16 , παρ. 1.1.3

¹⁶⁷ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 16 , παρ 3.1

¹⁶⁸ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 16 , παρ 4.2&4.3

Η κεφαλαιακή δομή του Χρηματοδοτικού Σχεδίου¹⁶⁹ έχει ως ακολούθως :

Τρέχουσες τιμές , ημερομηνία έναρξης 30/06/95	Δις . Δρχ.	Εκατομ . ECU	%
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ			
Κατ' Αποκοπήν Τίμημα	331.012	898	83%
Τόκοι και πληρωμές περιόδου κατασκευής	66.616	175	17%
Μείον καθαρά έσοδα περιόδου κατασκευής	(11.032)	(25)	(3%)
Άλλα έξοδα περιόδου κατασκευής	10.910	33	3%
Ολικές Οικονομικές Ανάγκες	397.506	1.081	100%
ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ			
Ίδια Κεφάλαια	43.746	129	11%
Χρηματ. Συμβολή Κ.τ.Ε	121.604	326	29%
Δανειακή Χρηματοδότηση	232.156	626	60%
Συνολικές Πηγές Χρηματοδότησης	397.506	1081	100%

Εγγυήσεις Δανείων

Τα δάνεια που θα συνάψει ο Ανάδοχος , θα εξαρτηθούν από την χρηματοπιστωτική του ικανότητα , δηλαδή από το βαθμό στον οποίο μπορεί να εμπνεύσει εμπιστοσύνη για έγκαιρη , μέσα στις προθεσμίες , αποπληρωμή . Ένα μεγάλο μέρος των εγγυήσεων των δανείων του Αναδόχου δίνεται από τον ίδιο , ενώ η αποπληρωμή τους γίνεται κυρίως κατά τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας . Αυτό συμβαίνει , διότι οι Εμπορικές Τράπεζες είναι αρκετά επιφυλακτικές απέναντι στο ενδεχόμενο να εγγυηθούν οι Ανάδοχοι τα δάνεια που συνάπτουν , ιδιαίτερα στην αρχή της Περιόδου Λειτουργίας όπου τα έσοδα είναι αρκετά χαμηλά και οι εκταμιεύσεις μεγάλες . Το επιχειρηματικό ρίσκο είναι αρκετά μεγάλο για τον Ανάδοχο . Αντίθετα , κατά την Περίοδο Μελέτης – Κατασκευής , τα δάνεια του Αναδόχου είναι συνήθως εγγυημένα από Όμιλο Εμπορικών Τραπεζών¹⁷⁰ . Δικαίωμα καταγγελίας της Σύμβασης υπέρ του Κ.τ.Ε σε περίπτωση μη καταβολής από τον Ανάδοχο μιας τοκοχρεολυτικής δόσεως ανά τριετία ή δύο συνολικά σε όλη την διάρκεια αποπληρωμής του δανείου .

Εγγυήσεις Περιόδου Μελετών – Κατασκευών

Ο Ανάδοχος , υποχρεούται να θέσει στη διάθεση του Κ.τ.Ε πριν από την έναρξη της Παραχώρησης , τις ακόλουθες εγγυήσεις για την καλή εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων , με καθορισμό υποβολής ως εξής :

- 1) Εγγυητική επιστολή 50.000.000 ECU για την καλή εκτέλεση της Σύμβασης και των έργων του κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου .

¹⁶⁹ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁷⁰ Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ, I, Τευχ. 1 2000 Tech. Chron. Sei. J. TCG, I, No 1 , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

- 2) Εγγυητική επιστολή 3.000.000.000 ECU για την καλή εκτέλεση της Σύμβασης και των Παράλληλων Έργων .
- 3) Η εγγύηση καλής εκτέλεσης των Παράλληλων Έργων συμπληρώνεται με τις κρατήσεις που γίνονται σε κάθε πληρωμή των εργασιών στον Ανάδοχο . Οι κρατήσεις αυτές ορίζονται σε 5% (αξία των εργασιών) και σε 10% (αξία των υλικών) μέχρι αυτά να ενσωματωθούν στις εργασίες .
- 4) Εγγυητική επιστολή υπέρ των συμβαλλόμενων για την καλή εκτέλεση της καταβολής της συμμετοχής του Αναδόχου με Ίδια Κεφάλαια , ίση προς το 100% της συμμετοχής του Αναδόχου με Ίδια Κεφάλαια .
- 5) Η εγγύηση καλής εκτέλεσης της Σύμβασης και ειδικότερα των μελετών και κατασκευών , ίση προς το 5% της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Κ.τ.Ε¹⁷¹ .

Δεδομένου ότι το 70% της αξίας του Έργου χρηματοδοτείται με δάνεια και συμμετοχή του Αναδόχου και λαμβανομένου υπόψη ότι τα δάνεια θα είναι εγγυημένα κατά την περίοδο κατασκευής από Εμπορικές Τράπεζες , αναδιαρθρώνονται οι ανωτέρω εγγυήσεις με τροποποίηση της κατανομής τους ως προς το χρόνο έκδοσης και κατάθεσης τους , ως εξής¹⁷² :

A . Κατά την υπογραφή της Σύμβασης :

- 1) Την εγγυητική επιστολή της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος Α.Ε , ως εγγύηση καλής εκτέλεσης της καταβολής της συμμετοχής του Αναδόχου με Ίδια Κεφάλαια , συνολικού ποσού 27.200.000 ECU .
- 2) Την εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης του Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων για το ποσό των 4.000.000.000 ECU σαν εγγύηση καλής εκ μέρους του εκτέλεσης της παρούσας Σύμβασης μέχρι την Έναρξη της Παραχώρησης .
- 3) Την εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης του Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων για το ποσό των 500.000.000 ECU, ως εγγύηση καλής εκ μέρους του εκτέλεσης των Προδρόμων Εργασιών .(ύψους 2,5% , κατώτατο όριο του συνολικού κόστους μελετών και κατασκευών)¹⁷³ .

B . Αμέσως μετά την κύρωση της Σύμβασης :

- 1) Ο Ανάδοχος υποχρεούται μέσα σε 10 εργάσιμες μέρες από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως , να καταθέσει στον Κ.τ.Ε εγγυητική επιστολή ποσού 28.000.000 ECU, ως εγγύηση καλής εκτέλεσης της καταβολής της συμμετοχής του Αναδόχου με Ίδια Κεφάλαια¹⁷⁴ .

Γ . Κατά την Έναρξη της Παραχώρησης :

- 1) Η εγγύηση για την καλή εκτέλεση του κατ' Αποκοπήν Αντικείμενο συμφωνείται ότι θα μειωθεί από 50.000.000 ECU στο ποσό των

¹⁷¹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 13, παρ. 1.1&1.2

¹⁷² Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁷³ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 13, παρ.1.3.1

¹⁷⁴ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 13, παρ.1.3.2

25.000.000 ECU , μετά την συμπλήρωση τριών μηνών , υπό την προϋπόθεση ότι , σύμφωνα με τη Δανειακή Σύμβαση που θα έχει συνάψει ο Ανάδοχος για τη χρηματοδότηση των δαπανών Μελέτης – Κατασκευής του έργου , οι Κεφαλαιακές εισροές για τη χρηματοδότηση των δαπανών αυτών θα είναι σύμμετρες προς τις Κεφαλαιακές εισροές του Κ.τ.Ε , στο πλαίσιο της Χρηματοδοτικής Συμβολής του¹⁷⁵ .

- 2) Εγγυητική επιστολή 3 δις .δρχ. για την καλή εκτέλεση των Παράλληλων Έργων (10%) .
- 3) Εγγυητική επιστολή για το υπόλοιπο της Ίδιας Συμμετοχής του Αναδόχου (50%) – 56.000.000 ECU (παρούσα αξία 1994) .
- 4) Κρατήσεις 5% επί πληρωμών Παράλληλων Έργων .
- 5) Κρατήσεις 10% επί της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Κύριου του Έργου¹⁷⁶ .

Εγγυήσεις Περιόδου Λειτουργίας

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την υποχρέωση εντός τριών μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Έργου , να εκδώσει , προσκομίσει και καταθέσει στον Κ.τ.Ε , εγγυητική επιστολή ποσού 3.500.000 ECU, για κάθε έτος λειτουργίας με ανώτατο όριο 87.500.000 ECU για την καλή εκτέλεση της Σύμβασης .

Επίσης αναλαμβάνει την υποχρέωση , να αυξάνει διαδοχικά και μέσα στο πρώτο τρίμηνο κάθε έτους της περιόδου Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης του έργου την οριζόμενη εγγύηση μέχρι το ανώτατο όριο του 10% των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων του Αναδόχου του προηγούμενου έτους λειτουργίας . Σε περίπτωση μείωσης των ετήσιων εσόδων , το ποσό της εγγυήσεως θα παραμείνει αμετάβλητο¹⁷⁷ .

Κόστος Μελετών – Κατασκευών / Επικαιροποίηση

Λόγω της σημαντικής διαφοράς μεταξύ του ληφθέντος υπόψη (στις προσφορές) χρόνου έναρξης κατασκευής (30/06/95) και πραγματικής έναρξης της Μελέτης – Κατασκευής , επικαιροποιείται το κόστος του έργου με ιστορικά στοιχεία Ελλάδος μέχρι την έναρξη Παραχώρησης και στη συνέχεια μετατρέπεται σε ECU με ισοτιμία του ίδιου χρονικού σημείου . Η Σύμβαση Μελέτης – Κατασκευής του έργου μεταξύ Αναδόχου και Κοινοπραξίας Κατασκευής , συνομολογείται σε σταθερές δραχμές 30/06/94 , αναθεωρούμενες με ΔΤΚ Ελλάδος , ενώ ο Ανάδοχος αναλαμβάνει τους συναλλαγματικούς κινδύνους από πληθωρισμό¹⁷⁸ .

¹⁷⁵ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 13 , παρ.2.1.1

¹⁷⁶ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁷⁷ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 13 , παρ. 1.2.1

¹⁷⁸ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

Ποινικές Ρήτρες

Η πρόβλεψη των Τευχών Δημοπράτησης ήταν για ποινικές ρήτρες περιόδου Κατασκευής , με υπολογισμό της Μέσης Ημερήσιας Αξίας του Έργου (ΜΗΑΕ) . Με τη Σύμβαση υιοθετείται ο υπολογισμός τους επί της Μέσης Ημερήσιας Αξίας της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Κ.τ.Ε και των Παράλληλων Έργων , με εξαίρεση το τμήμα Παλλήνης – Α/Δ Σπάτων όπου η ποινική ρήτρα υπολογίζεται επί της ΜΗΑΕ (λόγω συμβατικής υποχρέωσης του Δημοσίου προς την Εταιρία Αεροδρομίου)¹⁷⁹ .

Η ποινική ρήτρα που επιβάλλεται στον Ανάδοχο για κάθε μέρα λόγω υπέρβασης της συνολικής προθεσμίας του , ορίζεται σε 13,3% της «Ανηγμένης Μέσης Ημερήσιας Αξίας του Έργου» (ΑΜΗΑΕ) και επιβάλλεται για αριθμό ημερών ίσο με 10% της συνολικής προθεσμίας . Για τις επόμενες , μέχρι ακόμη 10% της συνολικής προθεσμίας , η ποινική ρήτρα για κάθε μέρα ορίζεται σε 26,65 της «ΑΜΗΑΕ» .

Οι ποινικές ρήτρες υπολογίζονται σε ημερολογιακές μέρες , χωρίς παρατάσεις και τα ποσά όπως προβλέπονται στην παρούσα . Αφού λήξει ο χρόνος αυτός , ο Κ.τ.Ε έχει τη διακριτική ευχέρεια να συνεχίσει την επιβολή των ρητρών ή να κηρύξει τον Ανάδοχο έκπτωτο και παράλληλα να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση , εκτός αν ο Ανάδοχος ζητήσει να του επιβληθεί έκπτωση , οπότε θα διακοπεί η επιβολή ποινικών ρητρών και ο Κ.τ.Ε θα κηρύξει τον Ανάδοχο έκπτωτο , σύμφωνα με την επιθυμία του¹⁸⁰ .

Αποζημιώσεις προς τον Ανάδοχο

Ο Ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να τηρεί κάποιες προθεσμίες , ανάλογες ρυθμίσεις ισχύουν και για το Δημόσιο , το οποίο πρέπει να ανταποκριθεί εμπρόθεσμα σε συγκεκριμένες συμβατικές του υποχρεώσεις . Για να μπορέσει ο Ανάδοχος να είναι συνεπής στα όσα ορίζει η Σύμβαση Παραχώρησης , θα πρέπει και η άλλη πλευρά να δείξει την ανάλογη συνέπεια και διάθεση για συνεργασία .

Σε περίπτωση αθέτησης των Συμβατικών Ορών από το Δημόσιο , που μπορεί να συνεπάγεται καθυστερήσεις , μείωση εσόδων ή αύξηση του κόστους , προβλέπεται ανάλογη αποζημίωση στον Ανάδοχο , που μπορεί να μεταφράζεται είτε σε χρηματικές ροές είτε σε παρατάσεις των προθεσμιών ή και στη διάρκεια της περιόδου της Σύμβασης Παραχώρησης . Παρατάσεις ή αποζημιώσεις στον Ανάδοχο ορίζονται και για ακόμη δύο λόγους , για γεγονότα ανωτέρας βίας και για κωλυσιεργίες από την εύρεση αρχαιοτήτων (στην περίπτωση αυτή η Ελληνική Νομοθεσία προβλέπει άμεση διακοπή των εργασιών , έως ότου ειδοποιηθεί η Εφορία Αρχαιοτήτων , η οποία θα αποφασίσει)¹⁸¹ .

¹⁷⁹ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

¹⁸⁰ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο 31 , παρ.2

¹⁸¹ Τεχν. Χρον. Επιστ. Εκδ. ΤΕΕ, Ι, Τευχ. Ι 2000 Tech . Chron. Sei . J. TCG , Ι , No Ι , «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα» , Δ. Τσάμπουλας , Δ. Πολίτου , Κ. Πάνου .

Στην περίπτωση υπέρβασης της συνολικής προθεσμίας αποπεράτωσης του Έργου (5 χρόνια) με υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε προβλέπεται αποζημίωση ίση με το 20% της Μ.Η.Α.Ε. αφαιρώντας το 80% από τυχόν τμηματική λειτουργία , συν την αναθεώρηση .

1) Ρυθμίζεται η κάλυψη των θετικών ζημιών με :

- παράταση προθεσμίας και
- αναθεώρηση του κόστους των επηρεαζόμενων εργασιών

2) Απώλεια εσόδων λειτουργίας

Προβλέπεται αποζημίωση μόνο όταν οι καθυστερήσεις υπερβούν τη συνολική προθεσμία αποπεράτωσης ή την αποκλειστική τμηματική προθεσμία του τμήματος Παλλήνη – Α/Δ Σπάτων (3,5χρόνια) αποκλειστικά με παράταση του χρόνου Παραχώρησης¹⁸² .

6.4 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ (ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ)

6.4.1 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ (ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ)

Σημαντικό κομμάτι που ορίζει το έργο είναι οι υποχρεώσεις του Αναδόχου τις οποίες αναλαμβάνει να εκτελέσει και είναι οι ακόλουθες :

- Να εκπονήσει όλες τις μελέτες και τις έρευνες .
- Να πραγματοποιήσει εμπρόθεσμα όλες τις κατασκευές , εγκαταστάσεις κ.τ.λ .
- Να συντηρήσει το έργο με μέριμνα και με δαπάνες του για όλη τη διάρκεια των χρόνων εγγύησης .
- Να λειτουργήσει τα έργα του Κύριου Έργου Παραχώρησης , με μέριμνα και δαπάνη του , σε όλη την περίοδο λειτουργίας .
- Να χρηματοδοτήσει το έργο κατά τις ανάγκες του , λαμβανόμενης υπόψη και της χρηματοδοτικής συμβολής του Κύριου του Έργου .
- Να παραδώσει στον Κύριο του Έργου το έργο σε πλήρη λειτουργία κατά τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης .
- Να συμμορφώνεται στις απαιτήσεις της Σύμβασης και των προσαρτημάτων της , καθώς και στις εντολές και οδηγίες που θα δίνει ο Κύριος του Έργου .
- Να προσλάβει Ανεξάρτητο Μηχανικό .
- Να συνάψει Ασφαλιστικές Συμβάσεις που προβλέπονται με το άρθρο 53 της παρούσας .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται σε όλη τη διάρκεια της μελέτης , κατασκευής , λειτουργίας , συντήρησης και εκμετάλλευσης του έργου να τηρεί τους νόμους της χώρας , τις Διεθνείς Συμβάσεις , το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης , καθώς

¹⁸² Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

και τα διατάγματα , τους κανονισμούς , τις υπουργικές αποφάσεις και κάθε άλλη απόφαση που εφαρμόζονται για τον ίδιο και την ενάσκηση της παραχωρηθείσας δημόσιας υπηρεσίας , σύμφωνα με τις διατάξεις , τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης .

Ο Ανάδοχος οφείλει να συνεργάζεται με όλες τις Αρχές που εμπλέκονται με οποιοδήποτε τρόπο με την εκτέλεση της παρούσας . Για την έκδοση των αδειών που προβλέπει η νομοθεσία , ο Ανάδοχος οφείλει να υποβάλλει εγκαίρως τις απαραίτητες αιτήσεις συνοδευόμενες από τα κατά το νόμο απαραίτητα δικαιολογητικά και στοιχεία¹⁸³ .

Υποχρεώσεις του Αναδόχου σχετικά με τη Λειτουργία και Συντήρηση του Έργου

Ο Ανάδοχος σε όλη τη διάρκεια της περιόδου εκμετάλλευσης , είναι υποχρεωμένος να παίρνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται :

- Η ασφαλής , εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης λειτουργία του έργου .
- Η ομαλή και ανεμπόδιστη διεξαγωγή της κυκλοφορίας του κοινού .
- Η άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση του σε έκτακτες ή και επείγουσες καταστάσεις .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να σχεδιάζει και ενεργεί τη λειτουργία του έργου , ώστε να διασφαλίζεται πλήρως :

- Η ασφάλεια των χρηστών του έργου .
- Η ασφάλεια των μη χρηστών του έργου , που κυκλοφορούν , βρίσκονται ή εργάζονται στην περιοχή του έργου .
- Η ασφάλεια και αντοχή στο χρόνο του έργου .

Ο Ανάδοχος θα είναι μόνο υπεύθυνος για ζημιές σε περιουσία ή θάνατο ή τραυματισμό των χρηστών και τρίτων προσώπων σε σχέση με τη χρήση και λειτουργία του έργου που οφείλονται σε σφάλμα ή αμέλεια του Αναδόχου .

Ο Ανάδοχος καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου θα διασφαλίζει ότι το Κύριο Έργο Παραχώρησης , είναι ανοιχτό στην κυκλοφορία και η κυκλοφοριακή ροή κατά μήκος του είναι άνετη και ασφαλής¹⁸⁴ .

Καθώς επίσης είναι υπεύθυνος για τη ρύθμιση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας , για την τήρηση των νόμων και διατάξεων που ισχύουν για την αποφυγή κάθε σημαντικής περιβαλλοντικής όχλησης¹⁸⁵ .

Ο Ανάδοχος σύμφωνα με την προσφορά του , αναθέτει συγκεκριμένες από τις υποχρεώσεις του για τη συντήρηση , λειτουργία και εκμετάλλευση του

¹⁸³ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 9 , Παράγραφοι 1 & 3 .

¹⁸⁴ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 1.1 , 1.2 , 1.3 & 1.4 .

¹⁸⁵ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 1.7 & 1.8 .

έργου σε Ελληνική Εταιρία , που έχει συσταθεί μεταξύ της εταιρίας Transroute International S.A και των μελών της Κοινοπραξίας Κατασκευής .

Η ανάληψη των υποχρεώσεων αυτών θα γίνει σύμφωνα με Σύμβαση λειτουργίας και συντήρησης που θα καταρτιστεί μεταξύ του Αναδόχου και της εταιρίας που έχει συσταθεί . Θα πρέπει να έχει καταρτιστεί και υποβληθεί προς έγκριση στον Κύριο του Έργου , πέντε μήνες τουλάχιστον πριν από την έναρξη λειτουργίας ολόκληρου του έργου ή οποιουδήποτε τμήματός του .

Ο Ανάδοχος διατηρεί έναντι του Κύριου του Έργου ακέραια την ευθύνη , βάσει των ορών της παρούσας , για τις πράξεις και παραλείψεις αυτού ή της εταιρίας λειτουργίας¹⁸⁶ .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να προγραμματίζει το κλείσιμο των λωρίδων κυκλοφορίας ή τον αποκλεισμό μέρους του οδοστρώματος σε περιόδους κατά τις οποίες η προβλεπόμενη κυκλοφορία είναι μικρότερη από την κυκλοφοριακή ικανότητα της παραμένουσας σε κυκλοφοριακή χρήση διατομής (κατόπιν έγκρισης του Κύριου του Έργου) . Για έκτακτα περιστατικά δεν απαιτείται τέτοια έγκριση , απαιτείται όμως ενημέρωση του Κύριου του Έργου .

Ο Ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να συνεργάζεται και να βοηθά την Αστυνομική Αρχή για τον έλεγχο της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια έκτακτων περιστατικών , δυσμενών καιρικών συνθηκών ή άλλων συμβάντων¹⁸⁷ .

Ο Ανάδοχος πρέπει να διατηρεί πάντοτε σε πλήρη ετοιμότητα και σε κατάλληλες θέσεις , κατάλληλες μονάδες περισυλλογής για την απομάκρυνση , τροχοφόρων που έχουν τυχόν ακινητοποιηθεί εντός των έργων του Κύριου Έργου Παραχώρησης ή και σε τμήματα των έργων Τοπικών Οδών που βρίσκονται σε άμεση γειτονία των έργων του Κύριου Έργου Παραχώρησης και επηρεάζουν τη σωστή λειτουργία του συστήματος των έργων και να έχει οργανώσει κατάλληλα σε 24ωρη βάση επιφυλακή των οργάνων εποπτείας , τόσο της ομαλής κυκλοφορίας όσο και της ασφάλειας των εγκαταστάσεων¹⁸⁸ .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να καταμετρά συνεχώς την κυκλοφορία που διέρχεται από τις γραμμές διοδίων των Σταθμών Διοδίων . Ο Κύριος του Έργου δικαιούται να πραγματοποιεί δικές του καταμετρήσεις κυκλοφορίας , με δικές του συσκευές και όργανα καταμέτρησης . Οι έλεγχοι του Κύριου του Έργου δεν πρέπει να διαταράζουν την ελεύθερη ροή της κυκλοφορίας¹⁸⁹ .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να συντηρεί και να έχει σε συνεχή λειτουργία όλα τα συστήματα , διατάξεις , συσκευές , εγκαταστάσεις ασφαλείας , ρύθμισης και ελέγχου κυκλοφορίας , που απαιτούνται για τη λειτουργία του έργου σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης .

¹⁸⁶ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφος 1.10 .

¹⁸⁷ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 2.1 & 2.2 .

¹⁸⁸ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφος 2.4 .

¹⁸⁹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 3.1 & 3.5 .

Κάθε διακοπή στη λειτουργία του σταθερού λειτουργικού εξοπλισμού που οφείλεται σε ζημιά , βλάβη ή δυσλειτουργία , θα αποκαθίσταται εντός της περιόδου που καθορίζεται στα Εγχειρίδια Επιθεώρησης και Συντήρησης¹⁹⁰ .

Ο Ανάδοχος θα παραδώσει στην υπηρεσία ένα λεπτομερές και πλήρες Εγχειρίδιο Επιθεώρησης και Συντήρησης του έργου . Θα ενσωματωθούν όλες οι τυχόν παρατηρήσεις και υποδείξεις των οποιωνδήποτε Συμβούλων (σχετικά με τη μελέτη ή και κατασκευή του έργου)¹⁹¹ .

Καθώς επίσης ο Ανάδοχος υποχρεούται να συντάξει και να παραδώσει ένα λεπτομερές και πλήρες Εγχειρίδιο Λειτουργίας των έργων του Κύριου Έργου Παραχώρησης με τις οποιεσδήποτε επιρροές του στα έργα Τοπικών Οδών . Θα ενσωματωθούν όλες οι τυχόν παρατηρήσεις , υποδείξεις της υπηρεσίας και οι τυχόν παρατηρήσεις και υποδείξεις των οποιωνδήποτε Συμβούλων και Ασφαλιστών (μελέτης και κατασκευής του έργου)¹⁹² .

6.4.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ)

Ο Κύριος του Έργου αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει στον Ανάδοχο , σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης , το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του παραχωρηθέντος έργου , καθώς και την άσκηση του δικαιώματος αυτού .

Ο Κύριος του Έργου παραδίδει στον Ανάδοχο τους χώρους κατασκευής του έργου και τα σχετικά δικαιώματα πρόσβασης , κατά την έναρξη της Παραχώρησης . Οι χώροι στους οποίους θα κατασκευαστεί το Κύριο Έργο Παραχώρησης θα είναι στη διάθεση του Αναδόχου για όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης . Η παράδοση των χώρων αυτών συντελείται από την καταγραφή της σε πρωτόκολλο υπογραφόμενο από τα συμβαλλόμενα μέρη .

Ο Κύριος του Έργου υπόσχεται και αναλαμβάνει την υποχρέωση να χορηγήσει στον Ανάδοχο το παρακάτω συμβατικό αντάλλαγμα έναντι του Αντικειμένου παροχής¹⁹³ :

- Το χρηματικό ποσό της χρηματοδοτικής του συμβολής στο κατ' Αποκοπήν Αντικείμενο .
- Την παραχώρηση του δικαιώματος του Δημοσίου για εκμετάλλευση και λειτουργία του έργου του Κύριου Έργου Παραχώρησης , με την επιβολή και είσπραξη διοδίων τελών στους χρήστες του έργου του Κύριου Έργου Παραχώρησης , για χρόνο ίσο προς τη μέγιστη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης .

¹⁹⁰ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 4.1 & 4.2 .

¹⁹¹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 6.1 & 6.2 .

¹⁹² Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 43 , Παράγραφοι 7.1 & 7.2 .

¹⁹³ Αντικείμενο παροχής : είναι το σύνολο των υποχρεώσεων του Αναδόχου που απορρέουν από τη Σύμβαση Παραχώρησης και τις οποίες οφείλει να εκπληρώσει .

- Χώρους προοριζόμενους για χρήση τους ως Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών στους οποίους ο Ανάδοχος θα μπορεί να κατασκευάσει , με δαπάνες του , εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών και άλλα έργα εμπορικής ανάπτυξης , για χρόνο ίσο προς τη μέγιστη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης .
- Την πληρωμή στον Ανάδοχο του συνόλου της δαπάνης για την εκτέλεση των Παράλληλων Έργων , με τους όρους που καθορίζονται στην παρούσα και τα προσαρτήματα της και την περί «Εκτελέσεως Δημοσίων Έργων» Ισχύουσα Νομοθεσία όπως εφαρμόζεται στη Σύμβαση .
- Την εμπρόθεσμη κατασκευή τυχόν άλλων Παράλληλων Έργων , τα οποία για οποιοδήποτε λόγο δεν κατασκευάζονται από τον Ανάδοχο (υπό την επιφύλαξη παραγράφων 30.3.2 και 30.3.3) , τα οποία βρίσκονται εντός του Κύριου Έργου Παραχώρησης και επηρεάζουν δυσμενώς την κρίσιμη διαδρομή του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής μελετών – κατασκευών και τη λειτουργία του¹⁹⁴ .

Ο Κύριος του Έργου συμμετέχει με ίδιες δαπάνες στη χρηματοδότηση του έργου και θα καλύψει :

- 1) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες για δαπάνες εκτέλεσης ερευνών , μελετών και αμοιβές συμβούλων .
- 2) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες για δαπάνες κατασκευής τμημάτων του έργου , για διάφορες εργασίες .
- 3) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες για απαλλοτριώσεις .
- 4) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες για την κάλυψη της επίβλεψης του έργου και της καλής εκτέλεσης της Σύμβασης .
- 5) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες για τη μελέτη και κατασκευή των έργων έξω από τα γεωγραφικά όρια που παρασχέθηκαν στον Ανάδοχο , μελετών κατά τη Β΄ Φάση του διαγωνισμού , εφόσον , απαιτηθούν για την καλύτερη σύνδεση και λειτουργία των τμημάτων άμεσης γειτνίασης οδών που επηρεάζουν το έργο .
- 6) Και τις χρηματοδοτικές ανάγκες για την ανάπτυξη των οδικών , σιδηροδρομικών και λοιπών δικτύων της περιοχής των έργων ώστε να ανταποκριθούν εύλογα στην εξέλιξη των αναγκών του κοινού¹⁹⁵ .

Επίβλεψη Κατασκευής – Έγκριση Μελετών – Ποιοτικός Έλεγχος

Ο Ανάδοχος έχει την εποπτεία της Υπηρεσίας σε όλες τις δραστηριότητες του , καθ΄ όλη τη διάρκεια της Σύμβασης .

Η επίβλεψη κατασκευής του έργου του κατ΄ Αποκοπήν Αντικειμένου θα ασκηθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό .

¹⁹⁴ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ΄ Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 10 , Παράγραφοι 1.2 , 1.3 & 1.4 .

¹⁹⁵ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ΄ Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 10 , Παράγραφος 1.5.1 .

Η επίβλεψη των Παράλληλων Έργων θα ασκηθεί από την Υπηρεσία . Στην οποία θα ανήκουν άτομα από το μόνιμο ή έκτακτο προσωπικό της Υπηρεσίας ή του Ανεξάρτητου Μηχανικού¹⁹⁶ .

Τόσο στην περίοδο Μελετών – Κατασκευών του έργου , όσο και στις περιόδους Λειτουργίας και Συντήρησης , ένα ή περισσότερα άτομα της Υπηρεσίας ή του Ανεξάρτητου Μηχανικού θα χαρακτηρίζονται ως επιβλέποντες και θα έχουν την εξουσιοδότηση χορήγησης εντολών προς τον Ανάδοχο . Τυχόν μεταβολές κατά τη διάρκεια της Σύμβασης θα πρέπει να γνωστοποιούνται εγκαίρως στον Ανάδοχο , καθώς επίσης και να διευκρινίζεται αν κάποιες από τις προηγούμενες γνωστοποιήσεις καταργούνται .

Ο Ανάδοχος έχει την υποχρέωση να συμμορφώνεται προς τις εντολές της Υπηρεσίας και της Επίβλεψης που δίνονται , για την καλή εκτέλεση του Έργου, την ασφαλή και άρτια Συντήρηση και Λειτουργία του , και την εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεων του που απορρέουν από τη Σύμβαση¹⁹⁷ .

Ο Ανάδοχος υποχρεούται να αναπτύξει και να εφαρμόσει ένα Σύστημα ποιότητας , σύμφωνα με τις απαιτήσεις των προσαρτημάτων της παρούσας Σύμβασης . Ο Κ.τ.Ε θα ασκήσει στον Ανεξάρτητο Μηχανικό , ποιοτικό έλεγχο των υλικών και κατασκευών / εξοπλισμού και έλεγχο διασφάλισης ποιότητας. Ο ποιοτικό έλεγχος αφορά όλες τις φάσεις του Έργου . Η επίβλεψη της περιόδου Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης του έργου ασκείται από τον Κ.τ.Ε¹⁹⁸ .

Οι εγκρίσεις Μελετών θα γίνονται υπό την προϋπόθεση , ότι θα είναι ορθές και πλήρης μετά από έλεγχο και μέσα σε προθεσμία 30 έως 120 ημερολογιακές ημέρες από την υποβολή τους , ανάλογα με τη σοβαρότητα της κάθε μελέτης και τον χρόνο για τον οποίο έχει προγραμματιστεί το Έργο¹⁹⁹ .

Ο Κ.τ.Ε μετέχει στη δαπάνη αμοιβής του Ανεξάρτητου Μηχανικού με ποσοστό 40% και μέχρι ορίου 1% επί του κατ' Αποκοπήν Τιμήματος .Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα πληρώνεται μέσω ειδικού τραπεζικού λογαριασμού ο οποίος θα τροφοδοτείται από τον Ανάδοχο , τον Κ.τ.Ε και τις Εγγυήτριες Τράπεζες .

Η Υπηρεσία θα διατηρεί το δικαίωμα ελέγχου και εποπτείας , υπό την έννοια της προϊσταμένης Αρχής²⁰⁰ .

6.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Το έργο θα μελετηθεί , κατασκευαστεί και λειτουργήσει σύμφωνα με τους Περιβαλλοντικούς Όρους του δέκατου και ενδέκατου άρθρου του Ν. 2388/1995 .

¹⁹⁶ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο28 , παρ. 1&2

¹⁹⁷ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο28 , παρ.3,4&5

¹⁹⁸ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο28 , παρ.7,8&9

¹⁹⁹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16/12/96 , κεφάλαιο Ι , Άρθρο29 , Παρ.2

²⁰⁰ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

Η εφαρμογή τους θα αφορά το σύνολο των υποχρεώσεων του Αναδόχου για τη μελέτη , κατασκευή , συντήρηση , λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου , όπως αυτές απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση και τα προσαρτήματα της .

Ο Ανάδοχος εκτός της υποχρέωσης του για προστασία του περιβάλλοντος , υποχρεούται να τηρεί τις μελέτες των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τους περιβαλλοντικούς όρους . Η υποχρέωση αυτή τον βαρύνει και σε κάθε τυχόν μεταγενέστερη τροποποίηση των περιβαλλοντικών ορών .

Οποιαδήποτε επιπλέον επιβάρυνση του κόστους μελέτης – κατασκευής του κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου , λόγω τροποποίησης σχεδιασμού , βαρύνει τον Κύριο του Έργου και θα καταβληθεί στον Ανάδοχο με εφαρμογή του τιμολογίου και της διαδικασίας υπολογισμού και πληρωμής των Παράλληλων Έργων .

Τυχόν πρόσθετες δαπάνες συντήρησης , λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου και λοιπές Συμβατικές υποχρεώσεις θα βαρύνουν τον Ανάδοχο , ο οποίος δηλώνει ότι περιέλαβε στην προσφορά του επαρκή περιθώρια για την αντιμετώπισή τους²⁰¹ .

6.6 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Η μέγιστη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης ορίζεται από τη Σύμβαση , σε είκοσι τρία χρόνια συνολικά από την έναρξη Παραχώρησης .

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την ευθύνη των χρηματοοικονομικών προβολών του με βάση τις οποίες προσδιόρισε την περίοδο αυτή σε τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως και με ικανά περιθώρια η αναμενόμενη από αυτόν αντιπαροχή εκ μέρους του Κύριου του Έργου .

Η πραγματική διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης , συμφωνείται και είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ικανοποίηση της οριζόμενης Απόδοσης των Μετοχικών Κεφαλαίων του Αναδόχου , με την έννοια της επιστροφής των επενδεδυμένων από τους επενδυτές στον Ανάδοχο Ίδιων Κεφαλαίων , με τη μορφή Μετοχικού Κεφαλαίου της Ανώνυμης Εταιρίας , προσαυξημένων κατά την συμφωνούμενη Μέση Ετήσια Απόδοση Μετοχικών Κεφαλαίων .

Είναι όμως ενδεχόμενη η παράταση της μέγιστης διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στην παρούσα Σύμβαση και τα προσαρτήματα της , λόγω παρατάσεως προθεσμιών του Αναδόχου που θα χορηγηθούν από τον Κύριο του Έργου .

Στην περίπτωση που ολοκληρωθεί η κατασκευή του έργου νωρίτερα από τη συμβατική προθεσμία και αποδοθεί η χρήση του για εκμετάλλευση (ένα τμήμα ή ολόκληρο το έργο) , είναι μεν σε όφελος του Αναδόχου σαν πρόσθετο αντάλλαγμα , αλλά δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό της επίτευξης της συμβατικής Μέσης Απόδοσης Μετοχικού Κεφαλαίου .

Συμφωνείται ότι στην περίπτωση κατά την περίοδο λειτουργίας μηδενισμού ή που γίνει θετική η πραγματική Καθαρή Παρούσα Αξία Μετοχικού Κεφαλαίου και Μερισμάτων , τότε δημιουργείται υπέρ του Κύριου του Έργου

²⁰¹ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 5 , Παράγραφος 1 .

δικαίωμα περιορισμού της μέγιστης διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης , λόγω εκπλήρωσεως εκ μέρους του , της σχετικής συμβατικής του υποχρέωσης προς τον Ανάδοχο .

Στην περίπτωση αυτή που ο Ανάδοχος δεν έχει ολοκληρώσει την αποπληρωμή των δανείων του έργου , ο Κύριος του Έργου δικαιούται να :

- Θεωρήσει λήξασα την Περίοδο Παραχώρησης και να αναλάβει ο ίδιος τη λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου και ταυτόχρονα την υποχρέωση αποπληρωμής των μη ληξιπρόθεσμων δόσεων των δανείων του Αναδόχου .
- Επιτρέψει στον Ανάδοχο , παρατείνοντας την Περίοδο Παραχώρησης , τη συνέχιση λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου , έναντι αμοιβής και ειδικότερων ορών που θα συμφωνηθούν μεταξύ τους και παράλληλα να εισπράττει την τυχόν προκύπτουσα διαφορά μεταξύ του συνόλου των εσόδων του έργου και των εξόδων , δόσεων δανείων και της αμοιβής του Αναδόχου²⁰² .

6.7 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

6.7.1 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ Ο ΙΔΙΩΤΗΣ

Ο Ανάδοχος ευθύνεται για όλους τους κινδύνους της μελέτης , κατασκευής , συντήρησης , λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου μέχρι τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης που οφείλονται σε γεγονότα ή παραλείψεις , οι οποίες προκλήθηκαν από υπαιτιότητα του ή μπορούσαν να προβλεφθούν ή υπάγονται στη σφαίρα επιρροής του .

Στη σφαίρα επιρροής του Αναδόχου ορίζονται τα εξής :

- Οι σχέσεις των εταίρων , μετόχων της Ανώνυμης Εταιρίας Παραχώρησης.
- Η σχέση των μελών της Κοινοπραξίας Κατασκευής .
- Οι συμβατικές σχέσεις Αναδόχου και Κοινοπραξίας Κατασκευής .
- Η σχέση του Αναδόχου με χρηματοδότες .
- Η κατάσταση προσωπικού , εργαζομένων και διευθυντικών στελεχών του Αναδόχου ή και της Κοινοπραξίας Κατασκευής .
- Η δανειοληπτική ικανότητα του Αναδόχου .
- Η ποιότητα και ποσότητα του εξοπλισμού του Αναδόχου και της Κοινοπραξίας Κατασκευής .

6.7.2 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Ο Κύριος του Έργου αναλαμβάνει τους κινδύνους από :

- Την μη έγκαιρη συντέλεση των απαλλοτριώσεων .

²⁰² Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 48 , Παράγραφοι 1 , 2 , 3 , 4 , 5 , 7 , 9 & 10 .

- Την μη έγκαιρη έκδοση των αδειών που απαιτούνται για την εκτέλεση του έργου .
- Την ανεύρεση αρχαιοτήτων στο χώρο εκτέλεσης του έργου .
- Την μη καταβολή ή μη εμπρόθεσμη καταβολή της χρηματοδοτικής συμβολής του .
- Την μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση εργασιών που εκτελούνται στο χώρο του έργου ή την μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των έργων που θα εκτελέσει στο χώρο του Κύριου Έργου Παραχώρησης δια τρίτων τα οποία επηρεάζουν τη λειτουργία του .
- Την οριστική ή προσωρινή διακοπή της κατασκευής , λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου , για λόγους που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Αναδόχου ή από αποφάσεις Δικαστικών Αρχών που προκλήθηκαν από πράξεις ή παραλείψεις του Κύριου του Έργου .
- Τη μη λειτουργία ή τη λειτουργία έργων τα οποία επιδρούν επί του κυκλοφοριακού φόρτου και των εσόδων του Κύριου Έργου Παραχώρησης .
- Την εφαρμογή νομοθετικών ή διοικητικών μέτρων , παραβιάζοντας τις υποχρεώσεις του περί μη ανταγωνισμού του Αναδόχου για την εκτέλεση της παρούσας Σύμβασης , οι περί Ζώνης Προνομίου²⁰³ συμβατικές υποχρεώσεις και η υποχρέωση περί μη εισαγωγής διακρίσεων σε βάρος του Αναδόχου²⁰⁴ .

6.8 ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Καταγγελία εκ μέρους του Κύριου του Έργου

Η Σύμβαση Παραχώρησης καταγγέλλεται από τον Κύριο του Έργου σε περίπτωση πτώχευσης , αναξιοχρεου, αφερεγγυότητας ή έκπτωσης του Αναδόχου . Επίσης λόγω ανικανότητας του Αναδόχου , ή απροθυμίας του να χρηματοδοτήσει επαρκώς το έργο ή δεν το καταβάλλει εμπρόθεσμα .

Καταγγελία της Σύμβασης εκ μέρους του Κύριου του Έργου , εις βάρος του Αναδόχου μπορεί να γίνει για οποιαδήποτε μεταβολή του Νομικού καθεστώτος ή και της εταιρικής διάθρωσης του Αναδόχου , η οποία έγινε χωρίς την έγκριση του Κύριου του Έργου .

Μπορεί να καταγγελθεί η Σύμβαση Παραχώρησης εις βάρος του Αναδόχου σε περίπτωση που διαπιστώθηκε η ουσιώδη παράβαση των ορών της (διακοπή των εργασιών της περιόδου μελετών- κατασκευών ή της λειτουργίας του έργου) .

Η επέλευση γεγονότος Ανωτέρας Βίας , τον κίνδυνο του οποίου φέρει ο Ανάδοχος , το οποίο καθιστά την εκτέλεση της Συμβάσεως αδύνατη ή επηρεάζει ριζικά τις συμβατικές σχέσεις , συνιστά λόγο καταγγελίας της

²⁰³ Η περίπου παράλληλη οδός προς του κύριους άξονες του έργου , θεωρείται αυτή της οποίας κάθε ενιαίο τμήμα που βρίσκεται εντός της ζώνης προνομίου έχει μήκος το πολύ ίσο προς 1,30 φορές το αντίστοιχο μήκος του άξονα αναφοράς του παραχωρημένου έργου (άρθρο 8 , παράγραφος 5.1) .

²⁰⁴ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 52 , Παράγραφοι 1 & 2 .

Σύμβασης υπέρ του Κύριου του Έργου , ειδικά στην περίπτωση που ο Ανάδοχος αδυνατεί ή αμελεί για την επανόρθωση των επιπτώσεων του γεγονότος .

Το έγγραφο καταγγελίας της Σύμβασης θα κοινοποιείται υποχρεωτικά και στους δανειστές του Αναδόχου . Ο Κύριος του Έργου θα σημειώνει και το χρόνο εντός του οποίου θα επέλθουν τα αποτελέσματα της καταγγελίας . Στην περίπτωση όμως που ο λόγος καταγγελίας είναι η πτώχευση του Αναδόχου , τα αποτελέσματα της καταγγελίας επέρχονται αμέσως .

Στην περίπτωση καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης ο Ανάδοχος δικαιούται :

- Είτε να αποδεχθεί την καταγγελία , δικαιούμενος να προσφύγει για τυχόν οικονομικά αιτήματα αποζημίωσης του .
- Είτε στην περίπτωση αμφισβήτησης της νομιμότητας της καταγγελίας , να αναπτύξει σχέδιο επανόρθωσης , τους σχετικούς λόγους και να προσφύγει κατ' αυτής .

Ο Ανάδοχος δικαιούται σε κάθε άλλη περίπτωση λόγω αμφισβήτησης της νομιμότητας της καταγγελίας , την προσφυγή του και να ζητήσει από το αρμόδιο Διαιτητικό Δικαστήριο την αναστολή της επέλευσης των αποτελεσμάτων της καταγγελίας²⁰⁵ .

Καταγγελία εκ μέρους του Αναδόχου

Η αδικαιολόγητη άρνηση του Κύριου του Έργου να εγγυηθεί τα δάνεια του Αναδόχου για την περίοδο λειτουργίας , να χορηγήσει στον Ανάδοχο το σύνολο ή μέρος του συμβατικού ανταλλάγματος του , όπως επίσης και η μη τήρηση από τον Κύριο του Έργου των υποχρεώσεων του , συνιστά λόγο καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης υπέρ του Αναδόχου . Η προσφυγή του Κύριου του Έργου στις διαδικασίες επίλυσης διαφορών αναστέλλει τα αποτελέσματα της καταγγελίας μέχρι εκδόσεως τελεσίδικης απόφασης επί της διαφοράς .

Η επέλευση γεγονότος Ανώτερης Βίας , τον κίνδυνο του οποίου φέρει ο Κύριος του Έργου , το οποίο καθιστά την εκτέλεση της Σύμβασης Παραχώρησης αδύνατη , ή επηρεάζει ριζικά τις συμβατικές σχέσεις , συνιστά λόγο καταγγελίας της Σύμβασης υπέρ του Αναδόχου , υπό την προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω συνέπειες αναγνωρίστηκαν τελεσίδικα .

Η καθυστέρηση του Κύριου του Έργου να τηρήσει τις προθεσμίες που τον βαρύνουν , δεν συνιστά λόγο καταγγελίας υπέρ του Αναδόχου , αλλά συνεπάγεται τη χορήγηση παρατάσεων ή και αποζημιώσεων . Σε περίπτωση όμως που το σύνολο αυτών των παρατάσεων υπερβεί το 30% της συνολικής

²⁰⁵ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 54 , Παράγραφοι 1 , 2 , 3 , 5 , 6 , 7 , 8 & 9 .

προθεσμίας μελετών – κατασκευών , ο Ανάδοχος δικαιούται να καταγγείλει τη Σύμβαση σε βάρος του Κύριου του Έργου²⁰⁶ .

6.9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Σύμβαση Παραχώρησης διέπεται από το Ελληνικό Δίκαιο και το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

Ειδικότερα , η παρούσα Σύμβαση διέπεται από τον κυρωτικό νόμο , ο οποίος υπερισχύει από κάθε άλλο νόμο , την περί εκτελέσεως Δημοσίων Έργων [Ν. 1418/84 , Π.Δ 609/35 , Π.Δ 23/93] Νομοθεσία και τα συναφή Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις που προβλέπονται και έχουν εκδοθεί , το Ν. 2052/92 , τις εφαρμοστέες οδηγίες του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης , την περί Κρατικών Προμηθειών Νομοθεσία , τον Αστικό Κώδικα , τις περί προστασίας περιβάλλοντος και Δημόσιας Τάξεως διατάξεις κ.λ.π , όπως εκάστοτε ισχύουν .

Όλες οι ρυθμίσεις που διέπουν το έργο , οι κανονισμοί και οι προδιαγραφές που θα χρησιμοποιηθούν κατά την εκπόνηση μελετών , την κατασκευή και λειτουργία του έργου , αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο και ερμηνεύονται προς το συμφέρον της Παραχωρηθείσας Δημόσιας Υπηρεσίας και των χρηστών για την έγκαιρη και αποτελεσματική λειτουργία του έργου²⁰⁷ .

Η Σύμβαση Παραχώρησης ορίζει τη Νομοθετική της κύρωση και την έναρξη ισχύος της , τα χρονοδιαγράμματα του έργου , τις εγγυήσεις καλής εκτέλεσης του έργου και τις εγγυήσεις δανείων του Αναδόχου για τις περιόδους μελέτης , κατασκευής , λειτουργίας και συντήρησης , τη χρηματοδότηση του έργου , τη χρηματοδοτική συμβολή του Κύριου του Έργου και τη συμμετοχή των μελών της Κοινοπραξίας της Αττικής Οδού στη χρηματοδότηση , τις Δανειακές Συμβάσεις που συνάπτει ο Ανάδοχος με τρίτους , τις δραστηριότητες του Αναδόχου από την υπογραφή της Σύμβασης μέχρι την κύρωση της (πρόδρομες εργασίες) , τον καταμερισμό των υποχρεώσεων του Αναδόχου και του Κύριου του Έργου , την επίβλεψη του έργου και τον ποιοτικό έλεγχο , τις δαπάνες και αμοιβές μελετών , προθεσμίες , ποινικές ρήτρες , πιστοποιήσεις και πληρωμές εργασιών παράλληλων έργων , απαλλοτριώσεις , περιβαλλοντικούς όρους , μελλοντικές επεκτάσεις του έργου , μέτρα ασφαλείας , αστυνόμευση , υπεργολαβίες , την εκμετάλλευση του έργου, τον καθορισμό των διοδίων και ποια είναι τα ανώτατα διόδια , τους κινδύνους που αναλαμβάνει το Δημόσιο και ο Ιδιώτης , γεγονότα Ανωτέρας Βίας , την ασφάλιση του έργου , τις περιπτώσεις καταγγελίας της Σύμβασης και αποζημιώσεις²⁰⁸ .

²⁰⁶ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 55 , Παράγραφος 1 .

²⁰⁷ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 59 , παράγραφοι 1&3 .

²⁰⁸ ²⁰⁸ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Ο ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Το Ελληνικό Κράτος έχει αναθέσει στην **Αττική Οδό Α.Ε.** τη μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση , εκμετάλλευση , λειτουργία και συντήρηση του έργου της Αττικής Οδού . Η Αττική Οδός Α.Ε. είναι η Εταιρία Παραχώρησης (Ανάδοχος του έργου) , η οποία έχει τη συνολική ευθύνη . Η Αττική Οδός Α.Ε. αναθέτει με τη Σύμβαση Κατασκευής στην **Κοινοπραξία της Αττικής Οδού** τη μελέτη και κατασκευή της Ελεύθερης – Λεωφόρου – Ελευσίνας – Σταυρού και Α/Δ Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού , καθώς και στις **Αττικές Διαδρομές Α.Ε.** τη λειτουργία , συντήρηση και εποπτεία του έργου αυτού²⁰⁹ (βλέπε παράρτημα) .

Τα Συμβαλλόμενα μέλη της Κοινοπραξίας Αττικής Οδού είναι :

1. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΚΤΩΡ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .
2. Η Ανώνυμη Τεχνική Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΛΤΕ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .
3. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΤΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑΙ ΛΑΤΟΜΙΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .
4. Η Ανώνυμη Τεχνική Εταιρία με την επωνυμία **«ΕΡΓΑΣ Α.Τ.Ε – ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .
5. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΕΤΕΘ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»** .
6. Η Ανώνυμη Τεχνική Εταιρία με την επωνυμία **«ΠΙΑΝΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .
7. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΤΕΜΚΕ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»** .
8. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ , ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .
9. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ , ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕΤΩΝ Α.Ε.»** .
10. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ – ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ – ΕΜΠΟΡΙΚΗ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ»** .
11. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε.»** .
12. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία **«ΖΕΥΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ»** .

²⁰⁹ Πηγή : Στοιχεία τα οποία έχουν προκύψει κατόπιν συνέντευξης από την Κα. Λαϊνή Αναστασία , υπεύθυνη Μάρκετινγκ της Αττικής Οδού Α.Ε. .

13. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**» .
14. Η Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «**ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ**»²¹⁰ .

Τα Συμβαλλόμενα μέλη τα οποία συμμετέχουν στην Κοινοπραξία Αττικής Οδού συμμετέχουν και στις Αττικές Διαδρομές Α.Ε. , με τη συμμετοχή μίας ακόμη εταιρίας τη Γαλλική Ανώνυμη Εταιρία με την επωνυμία «**ΤΡΑΝΣΡΟΥΤ ΙΝΤΕΡΝΑΤΙΟΝΑΛ Α.Ε**» . Η Transroute International S.A. συμμετέχει στις Αττικές Διαδρομές Α.Ε λόγω της μεγάλης εμπειρίας στην λειτουργία των αυτοκινητόδρομων²¹¹ .

Στο παρακάτω κεφάλαιο γίνεται μία σύντομη περιγραφή των Συμβαλλόμενων μελών και μετόχων της Αττικής Οδού Α.Ε (βλέπε παράρτημα) , οι οποίοι συμμετέχουν στο έργο κατόπιν αποφάσεων που έχουν προηγηθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο και υποβολής του απαραίτητου καταστατικού τους . Η περιγραφή αυτή σκιαγραφεί την μεγάλη σημασία και το κέρδος των ιδιωτικών εταιρών από την συμμετοχή τους σε έργα PPPs, όχι μόνο στο συγκεκριμένο έργο. Παράλληλα , μέσω της δομημένης συνέντευξης σε κάποιες από αυτές και στο εκπρόσωπο την Αττική οδό επιδιώχθηκε η καταγραφή των ωφελειών που αναμένει ο Ιδιώτης – εταίρος σε ανάλογα έργα καθώς και των κινδύνων που αντιμετωπίζει , με λίγα λόγια η στάση του ιδιωτικού τομέα σε ανάλογα έργα .

7.1 ΟΜΙΛΟΣ ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε ΚΑΙ Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε

Η Παντεχνική Α.Ε είναι μία από τις ισχυρότερες Κατασκευαστικές Εταιρίες της χώρας , μέλος της αγοράς του ΧΑΑ . Από την ίδρυση της , το 1960 , έως και σήμερα δραστηριοποιείται στο χώρο των Δημοσίων και Ιδιωτικών Έργων , έχοντας σημαντική εμπειρία και τεχνογνωσία σε κάθε είδους έργα , με έμφαση στα μεγάλα έργα οδοποιίας , γεφυροποιίας , σιράγγων και οικοδομικών κατασκευών .

Η νέα Εταιρεία , η οποία προέκυψε από τη συγχώνευση των εισηγμένων **Παντεχνική Α.Ε** και **Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε** με τρεις μικρότερες εταιρίες , διαθέτει πλέον το ανώτερο εργοληπτικό πτυχίο (7^η τάξη) και συμμετοχή και στη νέα 4^η εργοληπτική τάξη μέσω της θυγατρικής Κατασκευαστικής Εταιρίας **Λάμδα Τεχνική Α .Ε**²¹² . Η συγχώνευση των εταιρειών θεωρήθηκε αναγκαία για την δυνατότητα συμμετοχής και σε άλλα ανάλογα έργα συνεργασίας με το δημόσιο τομέα όπως ανέδειξε η εμπειρία της Αττικής Οδού.

²¹⁰ Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 , Άρθρο 1.4 , παράγραφος 3 .

²¹¹ Πηγή : Στοιχεία τα οποία έχουν προκύψει κατόπιν συνέντευξης από την Κα. Λαΐνη Αναστασία , υπεύθυνη Μάρκετινγκ της Αττικής Οδού Α.Ε. .

²¹² Πηγή : Από διαφημιστικό έντυπο , το οποίο μου χορηγήθηκε από την Εταιρία Παντεχνική Α.Ε .

7.1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ

Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε είναι μία από τις Κατασκευάστριες Εταιρίες στην Ελλάδα πάνω από 40 έτη , με εμπειρία στην κατασκευή μεγάλων και σύνθετων τεχνικών έργων . Δραστηριοποιείται στο ευρύτερο κατασκευαστικό χώρο τόσο στα Δημόσια όσο και στα Ιδιωτικά Έργα , καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα στην Ελλάδα και το εξωτερικό όπως Έργα Υποδομής , υδραυλικά και λιμενικά έργα , οικοδομικά έργα , βιομηχανικές εγκαταστάσεις και ηλεκτρομηχανολογικά έργα²¹³ .

Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε συμμετέχει στο Μετοχικό Κεφάλαιο και στην Κοινοπραξία εκτέλεσης των δύο επιτυχημένων έργων συγχρηματοδότησης στην Ελλάδα , την Αττική Οδό και τη ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου και ακολουθεί μία πορεία σταθερή στην ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Κατασκευαστικού χώρου²¹⁴ .

Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε κατασκευάζει σύγχρονα Έργα Υποδομής με την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρώπη :

- **Τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη** , πιο συγκεκριμένα την κατασκευή της ευρείας παράκαμψης Πατρών (το έργο αφορά τμήμα του Π.Α.Θ.Ε) κοντά στην πόλη της Πάτρας , στα Βορειοδυτικά της Πελοποννήσου (τμήμα Κ1 – Κ4)²¹⁵ .
- **Τον αυτοκινητόδρομο Εγνατία** , το έργο αυτό αποτελεί τμήμα της Εγνατίας Οδού και του οδικού άξονα Δύσης – Ανατολής που διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα . Συγκεκριμένα τα εξής τμήματα :
 - Το τμήμα 1.1.6 το οποίο είναι περίπου 35χλμ Ανατολικά του λιμανιού της Ηγουμενίτσας , έχει μήκος 10χλμ και ενώνει τις κωμοπόλεις Κρυσταλλοπηγή και Ψηλορράχη²¹⁶ .
 - Το τμήμα 5.1 το οποίο απέχει περίπου 20χλμ από την πόλη της Βέροιας , έχει μήκος 12,9χλμ και ενώνει τις κωμοπόλεις Πολύμυλου και Λευκόπετρας²¹⁷ .
 - Το τμήμα 8.1/2/3 , το οποίο βρίσκεται Βορειοδυτικά της πόλης της Θεσσαλονίκης και ενώνει τον κόμβο Κ1(σύνδεση της Εγνατίας Οδού με την Π.Α.Θ.Ε) με τον κόμβο Κ4 (κοντά στο Δερβένι)²¹⁸ .
- **Το δίκτυο Ελληνικών Σιδηρόδρομων (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)** . Η Εταιρία ανέλαβε την κατασκευή του σε συνεργασία με τους Ιταλούς και άλλους Έλληνες εργολάβους και αφορά το δύσκολο τμήμα της διπλής Σιδηροδρομικής Γραμμής που συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη²¹⁹ .

²¹³ <http://www.sarantopoulos.gr/html/homepage2.htm>

²¹⁴ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_milestones.htm

²¹⁵ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_patrasbypass.htm

²¹⁶ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_krystallopigipotpsilorrachi.htm

²¹⁷ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_polyvmilostolefkoopetra.htm

²¹⁸ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_thessalonikibypass_k1k4.htm

²¹⁹ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_kallidromotunnel.htm

Εκτός από τα σύγχρονα Έργα Υποδομής η Κ.Ι. Σαραντόπουλος ανέλαβε την κατασκευή Ενεργειακών Έργων και Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων²²⁰.

Σημαντικότερη αποτέλεσε η συμμετοχή της εταιρίας σε συγχρηματοδοτούμενα έργα όπως :

- Τη μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Α/Δ Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού , διασταύρωση Παλλήνης . Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος συμμετέχει κατά ένα ποσοστό 7,62% στην Παραχωρησιούχο Εταιρία . Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος είναι ο Ανάδοχος του έργου σε συνεργασία με την ΑΚΤΩΡ , ΑΒΑΞ , ΑΛΤΕ , ΑΤΤΙΚΑΤ , ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ , ΕΤΕΘ , J&P , ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ , ΤΕΒ και ΤΕΓΚ²²¹ .
- Της μόνιμης ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου (καλωδιωτή γέφυρα) , η οποία στοχεύει στην ένωση της Πελοποννήσου με την Στερεά Ελλάδα με μόνιμη κατασκευή , ώστε να αποτελέσει τμήμα του Δυτικού Οδικού Άξονα . Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος συμμετέχει με ποσοστό 4,84% τόσο στην Κατασκευάστρια όσο και στην Παραχωρησιούχο Εταιρία σε συνεργασία με την Γαλλική Εταιρία DUMEZ / GTM , ΤΕΒ , ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ , J&P , ΑΘΗΝΑ και ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ²²² .

Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος συμμετέχει στην κατασκευή Κτιριακών Έργων και αξιοποίηση ακινήτων και σε Έργα Εξωτερικού (Διεθνή Έργα – Αεροδρόμια)²²³

Οικονομικά στοιχεία της Κ.Ι. Σαραντόπουλος

Τα οικονομικά στοιχεία της εταιρίας κατά την οικονομική χρήση 2001 συγκριτικά με το 2000 φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων της Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε. για την οικονομική χρήση 2000 - 2001

	2001		2000		ΑΥΞΗΣΗ
	Εκατ . Ευρώ	Δισεκ. Δρχ	Εκατ . Ευρώ	Δισεκ. Δρχ	
Κύκλος Εργασιών	115,4	39,4	105	35,7	10%
Προ Φόρων Κέρδη	7,8	2,66	7,45	2,54	5%
Ίδια Κεφάλαια	75,6	25,78	73,3	24,9	3,25%

Πηγή : http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_pressreleases14.htm

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι η εταιρία Κ.Ι. Σαραντόπουλος πραγματοποιήθηκε αύξηση κατά το έτος 2001 στον Κύκλο Εργασιών της συγκριτικά με το 2000 με ένα ποσοστό 10% , καθώς επίσης και στα Προ Φόρων Κέρδη της με ένα ποσοστό 5% και στα Ίδια Κεφάλαια της με ποσοστό 3,25% .

²²⁰ http://www.sarantopoulos.gr/html/businessv_selectedprojects6.htm

²²¹ http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_athensringroad.htm

²²² http://www.sarantopoulos.gr/html/text/text_riointirriobridge.htm

²²³ http://www.sarantopoulos.gr/html/businessv_selectedprojects8.htm

Στις αρχές του έτους 2002 αποφασίστηκε η συγχώνευση των εταιριών **Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε** και **Παντεχνική Α.Ε** ώστε να δημιουργήσουν ένα νέο εταιρικό σχήμα που θα εξασφαλίζει την ένταξη του στη νέα ανώτερη τάξη . Η εταιρία που θα προκύψει από τη συγχώνευση αυτών και των εταιριών **ΔΟΚΑΤ Α.Ε** , **ΑΙΓΑΙΟΠΕΛΑΓΙΤΙΚΗ Α.Ε** και **ΥΤΡΙΑ Α.Ε** θα έχει νέα επωνυμία και θα διαθέτει Κεφάλαια ύψους 147 εκατομμυρίων Ευρώ²²⁴ .

Η Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε βρίσκεται στην 4^η θέση του καταλόγου Κατασκευαστικών Εταιριών της Ελλάδας²²⁵ .

7.1.2 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ

Η **Παντεχνική Α.Ε** ιδρύθηκε το 1960 και αποτελεί Ανώνυμη Κατασκευάστρια Εταιρία . Μελετάει και κατασκευάζει έργα στην Ελλάδα και το Εξωτερικό εδώ και 40 έτη . Η εταιρία συστάθηκε με την επωνυμία **Εργοδομή Α.Ε** και άλλαξε σε **Παντεχνική Α.Ε** , κατατάσσεται στον πίνακα των εταιριών με το ανώτατο εργοληπτικό πτυχίο στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων²²⁶ .

Η **Παντεχνική Α.Ε** συμμετέχει σε έναν αριθμό εταιριών , με στόχο τη διεύρυνση των επιχειρηματικών της επιλογών και της ανταγωνιστικότητας της , αλλά και την αύξηση του Κύκλου Εργασιών και της κερδοφορίας της²²⁷ .

Η εταιρία έχει υπογράψει συμφωνητικό συνεργασίας με τον Όμιλο **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ – ΑΚΤΩΡ – ΤΕΒ** , με σκοπό την από κοινού συμμετοχή σε όλα τα Δημόσια Έργα . Παράλληλα διατηρεί στενές σχέσεις με μεγάλους Κατασκευαστικούς Ομίλους του εξωτερικού με στόχο την από κοινού δραστηριοποίηση στην Ελλάδα στα μεγάλα συγχρηματοδοτούμενα έργα και τα έργα της Ολυμπιάδας του 2004 , αλλά και σε αντίστοιχα σε χώρες της Βαλκανικής και της Αφρικής²²⁸ .

Τα αποτελέσματα της εταιρίας όσον αφορά τον Κύκλο Εργασιών και τα Κέρδη Προ Φόρων κατά την τελευταία τριετία αποφαίνονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα (αποτελέσματα πριν την συγχώνευση της **Παντεχνικής** με τις άλλες εταιρίες) :

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 : Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων της **Παντεχνικής Α.Ε.** πριν την συγχώνευση , για τις περιόδους 1998 , 1999 και 2000

	1998		1999		2000	
	Εκατ . Ευρώ	Δισεκ. Δρχ	Εκατ . Ευρώ	Δισεκ. Δρχ	Εκατ . Ευρώ	Δισεκ. Δρχ
Κύκλος Εργασιών	14,9	5,1	28,0	3,5	55,1	18,9
Κέρδη Προ Φόρων	3,1	1,0	3,7	1,3	6,2	2,1

Πηγή : http://www.pantechniki.gr/grk/finance_gr.htm

²²⁴ http://www.sarantopoulos.gr/html/text_pressreleases13.htm

²²⁵ http://www.sarantopoulos.gr/html/newsv_latestfinancialdata_text_1stpage.htm

²²⁶ http://www.pantechniki.gr/grk/history_gr.htm

²²⁷ http://www.pantechniki.gr/grk/invest_gr.htm

²²⁸ http://www.pantechniki.gr/grk/affiliates_gr.htm

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι ο Κύκλος Εργασιών της εταιρίας Παντεχνική πραγματοποίησε μείωση κατά το έτος 2000 σε σχέση με τις δύο προηγούμενες χρονολογίες 1998 και 1999 , ενώ αντίθετα τα Προ φόρων Κέρδη της πραγματοποίησαν αύξηση κατά το έτος 2000 σε σχέση με τις δύο προηγούμενες χρονολογίες 1998 και 1999 .

Η Παντεχνική Α.Ε έχει συγχωνευτεί με τις εταιρίες Κ.Ι ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε , ΔΟΚΑΤ Α.Ε , ΑΙΓΑΙΟΠΕΛΑΓΙΤΙΚΗ ΑΒΕΝΤΕ ΚΑΙ ΥΓΡΙΑ Α.Ε²²⁹ .

Η Παντεχνική Α.Ε προσφέρει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες μελέτης , οργάνωσης , κατασκευής , χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης έργων , στην Ελλάδα και το εξωτερικό . Η εταιρία προσφέρει υπηρεσίες σε συνεργασία με τις θυγατρικές της εταιρίες :

- 1) Αναλαμβάνει το σχεδιασμό την οργάνωση και διεύθυνση εκτέλεσης κάθε είδους τεχνικών έργων :
 - Οδοποιία , Σήραγγες και Γέφυρες .
 - Λιμενικά Έργα .
 - Σιδηροδρομικές Εγκαταστάσεις και Αεροδρόμια .
 - Υδραυλικά και Υπόγεια Έργα (αποχετευτικά δίκτυα , φράγματα , ταμιευτήρες και σήραγγες) .
 - Οικοδομικά Έργα (κτίρια γραφείων , κατοικίες , πολυκαταστήματα , τουριστικές μονάδες και αποθήκες) .
 - Βιομηχανικές , Ενεργειακές και Στρατιωτικές Εγκαταστάσεις .
- 2) Η Παντεχνική παίρνει μέρος στη χρηματοδότηση , ανάπτυξη και εκμετάλλευση ακινήτων²³⁰ . Τα Ιδιωτικά Έργα της εταιρίας είναι έργα ανάπτυξης και εκμετάλλευσης ακινήτων , στα οποία συμμετέχει η εταιρία μέσω της θυγατρικής της Παντεχνική Α.Ε – Φ και Π. Λεβάντης Α.Ε και ΣΙΑ – Αναπτύξεις Ακινήτων Ο.Ε .
- 3) Η εταιρία συμμετέχει στη χρηματοδότηση , κατασκευή , λειτουργία και εκμετάλλευση συγχρηματοδοτούμενων Δημοσίων Έργων . Με τη συμμετοχή της η εταιρία εξασφαλίζει ένα σταθερότερο Κύκλο Εργασιών σε βάθος χρόνου και ανεξαρτητοποιείται από την εποχικότητα της ανάληψης έργων του Δημοσίου τομέα .
 - Αττική Οδός : κατασκευή και εκμετάλλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Αερολιμένος Σπάτων και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού .
- 4) Η εταιρία δραστηριοποιείται μέσω θυγατρικών και συνδεδεμένων με αυτήν εταιριών στην εκτέλεση έργων στο εξωτερικό , όπως έργων ανάπτυξης ακινήτων στη Ρουμανία και οδοποιίας και άλλων τεχνικών στο Καμερούν στη Δυτική Αφρική²³¹ .

Τα πιο σημαντικά έργα , τα οποία έχει εκτελέσει η Παντεχνική Α.Ε με μεγάλη τεχνική δυσκολία , πολυπλοκότητα και πρωτοποριακή σχεδίαση ,

²²⁹ http://www.pantechniki.gr/grk/news_gr.htm

²³⁰ http://www.pantechniki.gr/grk/services_gr.htm

²³¹ http://www.pantechniki.gr/grk/undercomp_gr.htm

υψηλή επικινδυνότητα και αριθμό συμμετοχόντων , ιδιαίτερες γεωγραφικές και περιβαλλοντικές συνθήκες και ιδιαίτερη κοινωνική ωφέλεια ως προς τη χρήση τους είναι :

- Η Σιδηροδρομική Γέφυρα Αχλαδόκαμπου .
- Το Φράγμα Σμοκόβου .
- Γέφυρες Διώρυγας Ισθμού Κορίνθου .
- Η Αττική Οδός .
- Π.Α.Θ.Ε κατασκευή τμήματος Κ1- Κ2 «Ευρεία Παράκαμψη Πατρών»²³² .

Η Παντεχνική προέβη στην εξαγορά και απόκτηση του συνόλου (100%) των μετοχών της Ανώνυμης Εταιρίας «ΔΟΚΑΤ Α.Ε» , η οποία είναι κάτοχος εργοληπτικού πτυχίου και δραστηριοποιείται στον τομέα εκτέλεσης Δημοσίων και Ιδιωτικών Έργων με μακροχρόνια εμπειρία²³³ . Καθώς επίσης και στην εξαγορά και απόκτηση του συνόλου (100%) των μετοχών της Ανώνυμης Εταιρίας «ΥΓΡΙΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» με τον διακριτικό τίτλο «ΥΓΡΙΑ Α.Ε»²³⁴ .

Η Παντεχνική προχώρησε σε συμφωνία απόκτησης ποσοστού 65% της εταιρίας παροχής υπηρεσιών Συμβούλου Διαχείρισης Έργων με την επωνυμία «PROMAS Ε.Π.Ε» , εκτιμάται ότι με την τεχνογνωσία και την εξειδίκευση της καλύπτει στην Ελληνική αγορά κενό στο χώρο των Συμβούλων Διαχείρισης Έργων²³⁵ .

Τα αποτελέσματα του ενοποιημένου Κύκλου Εργασιών της εταιρίας για το Α΄ εξάμηνο του 2001 φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 : Παρουσίαση ενοποιημένων οικονομικών στοιχείων της Παντεχνικής Α.Ε για την οικονομική χρήση 2000 – 2001

	2001	2000	ΑΥΞΗΣΗ
	Σε Εκατ. Δρχ	Σε Εκατ. Δρχ	
Κύκλος Εργασιών	13.678	9.203	49%
Κέρδη Προ Φόρων	1.675	1.039	61%

Πηγή : http://www.pantechniki.gr/grk/news/2001_08_31_a_gr.htm

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο Όμιλος μετά την ενοποίηση πραγματοποίησε αύξηση , το Α΄ εξάμηνο του 2001 συγκριτικά με το έτος 2000 στον Κύκλο Εργασιών της (49%) και στα Προ Φόρων Κέρδη της (61%) .

²³² http://www.pantechniki.gr/grk/landmp_gr.htm

²³³ http://www.pantechniki.gr/grk/news_gr.htm

²³⁴ http://www.pantechniki.gr/grk/news/2002_01_22_p_gr.htm

²³⁵ http://www.pantechniki.gr/grk/news/2001_12_07_a_gr.htm

Τα αποτελέσματα της εταιρίας για το Α΄ εξάμηνο του 2001 που πραγματοποίησε η Παντεχνική Α.Ε πριν την ενοποίηση φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 : Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων της Παντεχνικής Α.Ε πριν την ενοποίηση για την οικονομική χρήση 2000 – 2001

	2001	2000	ΑΥΞΗΣΗ
	Σε Εκατ. Δρχ	Σε Εκατ. Δρχ	
Κύκλος Εργασιών	12.612	8.453	49%
Κέρδη Προ Φόρων	1.655	1.010	64%

Πηγή : http://www.pantechniki.gr/grk/news/2001_08_31_a_gr.htm

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο Όμιλος πριν την ενοποίηση πραγματοποίησε αύξηση , το Α΄ εξάμηνο του 2001 συγκριτικά με το έτος 2000 στον Κύκλο Εργασιών της (49%) και στα Προ Φόρων Κέρδη της (64%) .

Όσον αφορά τα συγχρηματοδοτούμενα έργα , η Παντεχνική Α.Ε συμμετείχε στις προεπιλογές του δεύτερου «πακέτου» δημοπρατούμενων έργων σε συνεργασία με τις εταιρίες των Ομίλων ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ - ΑΚΤΩΡ - ΤΕΒ , ΑΒΑΞ – J&P – ΕΤΕΘ και της ΙΝΤΡΑΚΟΜ στο έργο οδικά έργα Αττικής και με την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ -ΑΚΤΩΡ - ΤΕΒ , ΙΜΠΡΕΓΙΛΟ , ΙΝΤΡΑΚΟΜ στο έργο αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και κλάδος Λεύκτρο – Σπάρτη²³⁶ .

Σημαντικές στρατηγικές κινήσεις στις αγορές του εξωτερικού , με άξονα το **Real Estate** , έχει ξεκινήσει η Παντεχνική Α.Ε . Στην αγορά των Βαλκανίων έχει επιλέξει τη Ρουμανία στην οποία έχει ιδρύσει από το Μάιο , θυγατρική εταιρία και έχει ήδη πλειοδοτήσει για τη μακροχρόνια (75ετή) ενοικίαση από το Δήμο Βουκουρεστίου , οικοπέδου εκτάσεως 7 στρεμμάτων στην πιο αναπτυσσόμενη περιοχή της πόλης . Η επένδυση αυτή υπολογίζεται στα 40 Εκατομμύρια Δολάρια , ο τελικός επενδυτικός και κατασκευαστικός στόχος είναι η δημιουργία δίδυμων πύργων στην περιοχή αυτή .

Η εταιρία απέκτησε το 50% της Αμερικάνικης Κατασκευαστικής Εταιρίας **EUROCON** με έδρα την Ατλάντα , που ήδη συμμετέχει με δημοπρασία 25 Εκατομμυρίων Δολαρίων για την επέκταση του Αεροδρομίου της πόλης .

Προχώρησε σε συμφωνία συνεργασίας με εξειδικευμένους και με πολυετή εμπειρία στις αναπτύξεις οικιστικών και αστικών ακινήτων developers , την εταιρία «Κατασκευές Λεβάντη» .

Στο χώρο των Δημοσίων Έργων η εταιρία είναι μειοδότης στο έργο Π.Α.Θ.Ε τμήμα Αλμυρός – Αερινό προϋπολογισμού 14 δις δρχ και αναμένει την υπογραφή της σχετικής Σύμβασης²³⁷ .

Η ΑΙΓΑΙΟΠΕΛΑΓΙΤΙΚΗ ΑΒΕΝΤΕ λειτουργεί για πολλές δεκαετίες έχοντας εξειδίκευση στα λιμενικά έργα , αλλά παράλληλα εκτελεί και πάσης φύσης έργα .

²³⁶ http://www.pantechniki.gr/grk/news/2001_07_30_p_gr.htm

²³⁷ http://www.pantechniki.gr/grk/news/2000_09_21_p_gr.htm

Η Παντεχνική Α.Ε θα εξελιχθεί σύντομα στον πιο ανταγωνιστικό κατασκευαστή λιμενικών έργων στην Ελλάδα , ενώ θα μπορέσει σε συνεργασία με την μητρική εταιρία να συμμετάσχει στα έργα συγχρηματοδοτούμενων και αυτοχρηματοδοτούμενων μαρίνων και λιμανιών .

Το πρόγραμμα Δημοσίων λιμενικών έργων στην Ελλάδα ανέρχεται στα 120 δις δρχ στην προσεχή πενταετία .

Ενοποιημένο το Α΄ εξάμηνο «Παντεχνική Α.Ε» ανέρχεται ως εξής : Ίδια Κεφάλαια 21.367,3 , Κύκλος Εργασιών 9.202,5 και Κέρδη Προ Φόρων 1.039,2²³⁸ .

7.1.2.1 ΒΑΣΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε ΚΑΙ Κ.Ι ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε

Το νέο κατασκευαστικό σχήμα της Παντεχνικής , είναι τα οικονομικά αποτελέσματα , καθώς η εταιρία αναμένεται να εμφανίσει για τη χρήση του 2002 Κύκλο Εργασιών της τάξεως των 180 Εκατομμυρίων Ευρώ και Κέρδη της τάξεως των 15 Εκατομμυρίων Ευρώ .

Η εταιρία Παντεχνική Α.Ε παρουσιάζει έντονη ανοδική πορεία στα θεμελιώδη μεγέθη της κατά τα τελευταία χρόνια . Πιο συγκεκριμένα , ο Κύκλος Εργασιών της εταιρίας από το 1999 έως το 2002 σημείωσε αξιόλογη βελτίωση της τάξεως του 543% ενώ αντίστοιχα τα Κέρδη Προ Φόρων παρουσίασαν σημαντική αύξηση κατά 304% .

Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε τα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου μετά συγχωνεύσεως που έχουν προβλεφθεί κατά την τελευταία τετραετία :

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 : Παρουσίαση οικονομικών μεγεθών του Ομίλου μετά τη συγχώνευση για τις περιόδους 1999 , 2000 , 2001 και 2002

	1999	2000	2001	2002
	Σε Χιλιάδες Ευρώ	Σε Χιλιάδες Ευρώ	Σε Χιλιάδες Ευρώ	Σε Χιλιάδες Ευρώ
Κύκλος Εργασιών	5.000	10.000	15.000	20.000
Κέρδη Προ Φόρων	50.000	100.000	150.000	200.000

Πηγή : Από διαφημιστικό έντυπο , το οποίο μου χορηγήθηκε από την Εταιρία Παντεχνική Α.Ε .

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε ότι ο Όμιλος πραγματοποίησε αύξηση και στον Κύκλο Εργασιών της και στα Κέρδη Προ Φόρων της το έτος 2000 συγκριτικά με το έτος 1999 , το έτος 2001 συγκριτικά με το έτος 2000 καθώς και το έτος 2002 συγκριτικά με το 2001 .

²³⁸ http://www.pantechniki.gr/grk/news/2000_08_31_p_gr.htm

7.1.2.2 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ - ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Η Παντεχνική Α.Ε συμμετέχει σε όλα τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα της χώρας , μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται τα αυτοχρηματοδοτούμενα **Αττική Οδός** και **ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου** , στην κατασκευή δύο βασικών εθνικών αξόνων **Π.Α.Θ.Ε** και **Εγνατία Οδός** , καθώς και στην ανάπτυξη υποδομών που θα χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004» .

Εκτός , όμως , από το κατασκευαστικό αντικείμενο , ο Όμιλος έχει παρουσία και σε τρεις ακόμη συναφείς επιχειρηματικούς τομείς . Ειδικότερα , η Παντεχνική Α.Ε δραστηριοποιείται μέσω εξειδικευμένων θυγατρικών που διαθέτει στους τομείς της ανάπτυξης ακινήτων , της παροχής υπηρεσιών **project management** και της **παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας** με τη χρήση ανανεώσιμων πηγών²³⁹ .

Θεωρεί λοιπόν ο συγκεκριμένος όμιλος ότι η τεχνογνωσία που κατέχει αποτελεί πλεονέκτημα που θα πρέπει να το εκμεταλλευτεί ο δημόσιος τομέας για την έγκαιρη και αποτελεσματικότερη αποπεράτωση του έργου. Παράλληλα , θεωρεί ότι το δημόσιο επιδιώκει την εκτέλεση και διαχείριση έργου με κεφάλαια όχι μόνο Δημόσια αλλά και ιδιωτικά προκειμένου να επιδιωχθεί χρήση Δημοσίου Χρήματος και σε άλλα έργα . Από την πλευρά του, ο όμιλος συμμετέχει σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα με στόχο κύκλο Εργασιών και Κερδοφορία από μη αμιγώς κατασκευαστική δραστηριότητα διότι αναμένει ικανοποιητικά επίπεδα ανταποδοτικότητας . Βέβαια αναγνωρίζει ότι διατρέχει πάντοτε το κίνδυνο απώλειας εσόδων λόγω χαμηλής κινητικότητας αυτοκινήτων από το συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο για αυτό και επιδίωξε κατά την διαδικασία του διαπραγμάτευσης με το δημόσιο τομέα συνολικά ως κοινοπραξία μεγαλύτερη μέση απόδοση και εκμετάλλευση και των παράπλευρων Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων. Από την άλλη μεριά, οι τράπεζες θεωρεί ότι συμμετέχουν σε ανάλογα έργα διότι πιστεύουν στην επιτυχία του έργου και σίγουρη αποπληρωμή των δανείων τους.

7.2 Ο Όμιλος ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε – ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε – ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ

Οι εταιρίες **Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε** , **Ακτωρ Α.Τ.Ε** και **ΤΕΒ Α.Ε** συνένωσαν τις δυνάμεις τους από το 1999 λόγω των κοινών αξιών και αρχών λειτουργίας που τις ένωσε και αποτέλεσαν έναν Όμιλο , για τον προγραμματισμό και την υλοποίηση μεγάλων έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό .

Η **Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε** , ιδρύθηκε το 1955 και δραστηριοποιήθηκε με επιτυχία στον Ιδιωτικό τομέα για 25 έτη και ύστερα αποφάσισε να διευρύνει τους ορίζοντες της και προς τα Έργα του Δημοσίου .

²³⁹ Πηγή : Από διαφημιστικό έντυπο , το οποίο μου χορηγήθηκε από την Εταιρία Παντεχνική Α.Ε .

Συμμετείχε στην εκτέλεση μεγάλων Δημοσίων Έργων όπως η γέφυρα του Ευρίπου και πολλών οδικών αξόνων . Αποτέλεσε Ανάδοχο των πρώτων συγχρηματοδοτούμενων έργων της χώρας (ανήκει στην κορυφαία θέση των τεχνικών εταιριών) .

Η **Άκτωρ Α.Τ.Ε** , ιδρύθηκε το 1977 και έχει ολοκληρώσει ένα πλήθος έργων μεγάλων τεχνικών απαιτήσεων , με μεγάλη εξειδίκευση σε σύνθετα έργα που απαιτούν όχι μόνο εκτέλεση κατασκευαστικών έργων αλλά και σύνθεση μελετητικών και χρηματοδοτικών επιλογών .

Συμμετέχει σε σημαντικά Έργα Υποδομής του Δημοσίου και έχει αναλάβει την οργάνωση και υλοποίηση του έργου της Αττική Οδού , του οποίου είναι διαχειρίστρια .Στόχος της Άκτωρ Α.Τ.Ε είναι να σταθεροποιήσει την ηγετική θέση του Ομίλου στο χώρο των Έργων Υποδομής , να διευρύνει τη συμμετοχή του στα συγχρηματοδοτούμενα έργα καθώς και τη δραστηριότητα του σε έργα του εξωτερικού .

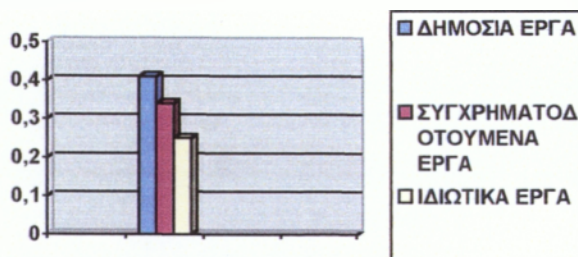
Η **Τεχνική Εταιρία Βόλου** , ιδρύθηκε το 1949 και είναι μία από τις πρώτες εργοληπτικές εταιρίες της χώρας και ανήκει στην ανώτερη τάξη των εργοληπτικών επιχειρήσεων . Έχει εμπειρία πολύτιμη την οποία μεριμνά να εμπλουτίζει με νέα προωθημένα τεχνολογικά έργα . Αποτελεί τον ισχυρότερο κατασκευαστικό Όμιλο της χώρας με ιδιαίτερη υπεροχή στον κλάδο των κατασκευών .

Η **Α. Καμπάς Ακινήτων Α.Ε** , ιδρύθηκε το 1918 , ενώ το 1920 εισήχθησαν οι μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών . Η ΤΕΒ Α.Ε αποτελεί μέτοχο της με ποσοστό 42% . Η δραστηριότητα της επικεντρώνεται στην απόκτηση συμμετοχών σε εταιρίες ανάπτυξης και εκμετάλλευσης ακινήτων και στόχος της είναι η αξιοποίηση μέσω θυγατρικών της , μεγάλης ακίνητης περιουσίας της η οποία ευνοείται από τη στρατηγική θέση των ακινήτων καθώς και με τη λειτουργία του νέου Αεροδρομίου και των μεγάλων έργων ανάπτυξης στην περιοχή των Μεσογείων²⁴⁰

Οικονομικά Μεγέθη του Ομίλου

Ο Όμιλος κατέχει την πρώτη θέση στην Ελληνική αγορά , σε οικονομική δύναμη και ευρωστία . Έχει τη δυναμικότητα και την ικανότητα να αξιοποιεί τα Κεφάλαια που του εμπιστεύεται το επενδυτικό κοινό .

Ο Κύκλος Εργασιών του Ομίλου για το 2000 , έχει αναλάβει το 34% σε συγχρηματοδοτούμενα έργα , το 41% σε Δημόσια Έργα και το 25% σε Ιδιωτικά Έργα²⁴¹ .



²⁴⁰ <http://www.etac.com/omilos/history.htm>

²⁴¹ http://www.etac.com/omilos/oikon_omil.htm

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 : Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων του Ομίλου **Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε** , **Άκτωρ Α.Τ.Ε** και **ΤΕΒ Α.Ε** για τα έτη 1998 , 1999 και 2000

ΟΜΙΛΟΣ (Σε Εκατ. Ευρώ)	1998	1999	2000
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	211,30	300,51	434,04
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	21,12	50,77	53,12
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	210,42	279,09	555,54
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	162,88	190,76	430,10

Πηγή : http://www.etae.com/omilos/oikon_omil.htm

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι ο όμιλος πραγματοποίησε αύξηση την περίοδο του 2000 συγκριτικά με τις δύο προηγούμενες χρονιές , στον Κύκλο Εργασιών της , στα Προ Φόρων Κέρδη της και στα Ίδια της Κεφάλαια .

Ο Όμιλος στον κλάδο κατέχει το 1/3 της αγοράς και ανήκει στις 15 μεγαλύτερες εταιρίες , βάση του Κύκλου Εργασιών της για το 2000 . Διαθέτει όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την αντιμετώπιση του Διεθνούς Ανταγωνισμού , ο οποίος αναπτύσσεται και στην εγχώρια αγορά ενόψει των συγχρηματοδοτούμενων έργων και των άλλων μεγάλων επενδύσεων του Γ' ΚΠΣ²⁴² .

Σήμερα ο Όμιλος απασχολεί πάνω από 5000 άτομα , από τα οποία τα 3000 περίπου ανήκουν στο μόνιμο προσωπικό , ενώ 2000 είναι εργαζόμενοι σε υπεργολάβους²⁴³ .

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα σύνολα του ανθρώπινου δυναμικού ανά εταιρία για τα έτη 1998 έως 2000 και είναι τα εξής :

ΠΙΝΑΚΑΣ 7 : Παρουσίαση των αποτελεσμάτων του ανθρώπινου δυναμικού του Ομίλου για τις περιόδους 1998 , 1999 και 2000

ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΟΜΙΛΟΥ	1998	1999	2000
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε	636	970	794
ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε	473	571	989
ΤΕΒ Α.Ε	445	480	423

Πηγή : <http://www.etae.com/omilos/people.htm>

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε τα αποτελέσματα του ανθρώπινου δυναμικού του Ομίλου . Η Ελληνική Τεχνοδομική το έτος 1999 το ανθρώπινο δυναμικό της αυξήθηκε σε σχέση με το 1998 , ενώ το έτος 2000 μειώθηκε σε σχέση με το 1999 . Στην εταιρία Άκτωρ αυξήθηκε το ανθρώπινο δυναμικό της κατά το έτος 2000 σε σχέση με τις δύο προηγούμενες χρονιές .

²⁴² http://www.etae.com/omilos/omilos_place.htm

²⁴³ <http://www.etae.com/omilos/people.htm>

Στην εταιρία ΤΕΒ το έτος 1999 το ανθρώπινο δυναμικό της αυξήθηκε σε σχέση με το 1998 , ενώ το έτος 2000 μειώθηκε σε σχέση με το 1999 .

Πολιτική για το Περιβάλλον

Οι στόχοι της Περιβαλλοντικής Πολιτικής του Ομίλου είναι οι εξής :

- Η πρόληψη της ρύπανσης .
- Η ελαχιστοποίηση των αποβλήτων .
- Η ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων .
- Η αισθητική αναβάθμιση και αρμονική ένταξη των εργοταξιακών χώρων, στους οποίους εκτελούνται έργα ή άλλες δραστηριότητες του Ομίλου .
- Η αποκατάσταση των χώρων πρασίνου και οι δεντροφυτεύσεις στα έργα.
- Η ελαχιστοποίηση θορύβων , δονήσεων και άλλων οχλήσεων στην κυκλοφορία , στα δίκτυα κοινής ωφέλειας²⁴⁴ κ.α .

Πολιτική για την Υγιεινή και Ασφάλεια

Η Πολιτική για την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων στους εργασιακούς χώρους όπου δραστηριοποιείται ο Όμιλος στοχεύει :

- Στη συνεχή προαγωγή της ασφαλείας και της υγιεινής .
- Στην πρόληψη των ατυχημάτων .
- Στην ενσωμάτωση των θεμάτων ασφαλείας και υγιεινής στη λήψη αποφάσεων και άσκηση καθηκόντων .
- Προστασία του άμεσου και ευρύτερου περιβάλλοντος και την προστασία περιουσιακών στοιχείων τρίτων .
- Προώθηση της πολιτικής σε όλα τα επίπεδα ιεράρχησης του Ομίλου .
- Ενεργοποίηση και συμμετοχή όλων των εργαζομένων για την εκτέλεση ασφαλών εργασιών²⁴⁵ .

Πολιτική για την Ποιότητα

Στόχος του Ομίλου είναι να εφαρμοστεί ένα ενιαίο Σύστημα Διαχείρισης Ολικής Ποιότητας . Οι εταιρίες Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε , Άκτωρ Α.Τ.Ε και Κάστωρ Α.Ε εφαρμόζουν αυτό το σύστημα για κάθε έργο που αναλαμβάνουν και εκτελούν²⁴⁶ .

Δραστηριότητες του Ομίλου

Ο Όμιλος έχει αναλάβει την κατασκευή κτιριακών συγκροτημάτων για την κάλυψη διοικητικών αναγκών σε όλους τους τομείς :

²⁴⁴ <http://www.etae.com/omilos/perivalon.htm>

²⁴⁵ <http://www.etae.com/omilos/asfaleia.htm>

²⁴⁶ <http://www.etae.com/omilos/certificate.htm>

- Κτίρια Γραφείων Διοίκησης .
- Βιομηχανικά Κτίρια και Αποθήκες .
- Εμπορικά Κέντρα – Υπεραγορές – Καταστήματα .
- Οικιστικά Συγκροτήματα .
- Τουριστικές Εγκαταστάσεις – Ξενοδοχεία – Καζίνο .
- Πολιτιστικά – Συνεδριακά Κέντρα .
- Νοσοκομεία .
- Αναστηλώσεις Ιστορικών και Διατηρητέων Κτιρίων .
- Κτίρια Αεροδρομίων .
- Κτίρια Εκπαίδευσης .
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις .
- Εγκαταστάσεις Στάθμευσης – Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών²⁴⁷ .

Ο Όμιλος συμμετέχει στην κατασκευή των μεγαλύτερων Συγκοινωνιακών Έργων στην Ελλάδα της Εγνατίας Οδού και του οδικού άξονα Π.Α.Θ.Ε .

Το οδικό έργο Εγνατία Οδός διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους κήπους του Έβρου . Δημιουργείται ένας άξονας υψηλής σημασίας που θα ενώσει την Ανατολή με τη Δύση και θα αναμορφώσει τις περιοχές που συναντά . Ο Όμιλος θα συμμετάσχει στην κατασκευή 140χλμ οδού από τα 256χλμ που έχουν εκτελεστεί .

Με τον οδικό άξονα Π.Α.Θ.Ε γίνεται εύκολη και γρήγορη επικοινωνία ανάμεσα στα μεγαλύτερα πολεοδομικά συγκροτήματα .

Ο άξονας εκτείνεται μέχρι τους Εύζωνους , την κυριότερη πύλη της χώρας μας προς τα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη . Ο Όμιλος συμμετέχει στην κατασκευή 105χλμ οδού από τα 500χλμ που έχουν εκτελεστεί²⁴⁸ .

Ο Όμιλος έχει εμπειρία στην κατασκευή όλων σχεδόν των τύπων γεφυρών . Κορυφαίο επίτευγμά της ήταν η κατασκευή της πρώτης καλωδιωτής γέφυρας στην Ελλάδα , της γέφυρας του Ευρίπου . Καθώς επίσης συμμετέχει στην κατασκευή της πιο πολύπλοκης και δύσκολης γέφυρας , της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου²⁴⁹ .

Άλλα Έργα Υποδομής τα οποία έχει αναλάβει ο Όμιλος είναι τα εξής :

- Σήραγγες Οδικές και Σιδηροδρομικές (υδραυλικές , σιδηροδρομικές , οδοποιίας , διαμόρφωσης υπόγειων χώρων) .
- Φράγματα (σημαντική η κατασκευή του φράγματος Θησαυρού) .
- Δίκτυα .
- Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Λυμάτων .
- Υδραυλικές Σήραγγες .
- Λιμενικά Έργα .
- Έργα Περιβάλλοντος (ο Όμιλος δραστηριοποιείται σε μία σειρά έργων βιολογικού καθαρισμού) .

²⁴⁷ <http://www.aktor.gr/activities/main.asp?Cat1ID=10&Cat2ID=&PageID=107&SubID=10&>

²⁴⁸ <http://www.aktor.gr/activities/ke1.asp?Cat1ID=10&Cat2ID=11&Cat3ID=10>

²⁴⁹ <http://www.aktor.gr/activities/ke1.asp?Cat1ID=10&Cat2ID=11&Cat3ID=11>

Ο Όμιλος προσφέρει ολοκληρωμένες μεθόδους υλοποίησης σύνθετων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων σε μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα . Καθώς επίσης συμμετέχει στην κατασκευή :

- Δικτύων Μεταφοράς και Διανομής Καυσίμων και Φυσικού Αερίου .
- Βιομηχανικών Εγκαταστάσεων .
- Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων Σηράγγων και Οδοποιίας .
- Δικτύων Επικοινωνίας και Μετάδοσης Δεδομένων – Συστημάτων Ελέγχου και Αυτοματισμού²⁵⁰ .

Παραχωρήσεις

Ο Όμιλος έχει αναλάβει να κατασκευάσει τα δυσκολότερα σημεία του οδικού δικτύου της Αττικής Οδού. Η Αττική Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα αυτοχρηματοδοτούμενα Έργα Υποδομής στην Ευρώπη και λόγω της συμμετοχής πολλών φορέων θεωρήθηκε Διεθνώς ένα από τα δυσκολότερα στην οργάνωση της χρηματοδότησης του . Ο Όμιλος συμμετέχει κατά 34% στο Μετοχικό Κεφάλαιο της «Αττικής Οδού Α.Ε» και κατά 34,03% στην Κοινοπραξία των Κατασκευαστικών Εταιριών που έχουν αναλάβει την υλοποίηση του έργου²⁵¹ .

Επίσης έχει Παραχωρηθεί στον Όμιλο η κατασκευή ενός εξίσου σημαντικού έργου της καλωδιωτής γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου , η οποία ενώνει την Δυτική Πελοπόννησο με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα και διευκολύνει την επικοινωνία με την Ιταλία και την υπόλοιπη Ευρώπη .

Ο συνολικό Κύκλος Εργασιών που αντιστοιχεί στον Όμιλο από την κατασκευή του έργου μέχρι το τέλος του 2004 ανέρχεται σε 91 Εκατομμύρια Ευρώ²⁵² .

Ο Όμιλος μέσω της θυγατρικής εταιρίας R.E.D.S προσφέρει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών στο ταχέως αναπτυσσόμενο σήμερα τομέα της οικονομίας , της ανάπτυξης γης και ακινήτων²⁵³ . Καθώς επίσης μέσα από την Εταιρία Αττικές Διαδρομές Α.Ε προσφέρει μία σειρά υπηρεσιών για την συντήρηση και λειτουργία της Αττικής Οδού²⁵⁴ .

Μετοχική Σύνθεση των εταιριών του Ομίλου

ΠΙΝΑΚΑΣ 8 : Παρουσίαση της Μετοχικής Σύνθεσης των εταιριών του Ομίλου

	Αριθμός Μετοχών
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε	100.000.000
ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε	55.000.000
ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ Α.Ε	35.268.000
Α. ΚΑΜΠΙΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε	20.956.320

Πηγή : <http://www.aktor.gr/ependytes/metoxoi.htm>

²⁵⁰ <http://www.aktor.gr/activities/main.asp?Cat1ID=10&Cat2ID=&PageID=107&SubID=10&>

²⁵¹ <http://www.aktor.gr/activities/ke1.asp?Cat1ID=11&Cat2ID=10&Cat3ID=10>

²⁵² <http://www.aktor.gr/activities/ke1.asp?Cat1ID=11&Cat2ID=10&Cat3ID=11>

²⁵³ <http://www.aktor.gr/activities/ke1.asp?Cat1ID=12&Cat2ID=10&Cat3ID=11>

²⁵⁴ <http://www.aktor.gr/activities/ke1.asp?Cat1ID=12&Cat2ID=10&Cat3ID=13>

Για την Μετοχική Σύθεση της εταιρίας Α. Καμπάς Ακινήτων Α.Ε είναι περιορισμένη η ενημέρωση για το ποσοστό συμμετοχής της ΤΕΒ Α.Ε²⁵⁵.

Η Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε κατέχει κυρίαρχη θέση στον Κατασκευαστικό Κλάδο , η Άκτωρ Α.Τ.Ε συγκαταλέγεται στις πέντε μεγαλύτερες Τεχνικές Εταιρίες και η ΤΕΒ κατέχει ισχυρή θέση στον Κατασκευαστικό Κλάδο .

Οι εταιρίες του Ομίλου αποτελούν τις πιο εύρωστες οικονομικά εταιρίες , που δύναται να εκμεταλλευτούν τις ραγδαίες εξελίξεις του κλάδου .

Η Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε , δεδομένης της βεβαιωμένης αύξησης του όγκου εργασιών στον Κατασκευαστικό Κλάδο , η εταιρία είναι προσανατολισμένη στη συνεχή ανάπτυξη και στη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών παραγωγής έργων ανταγωνιστικών και ποιοτικών .

Η εξαγορά πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της Άκτωρ Α.Τ.Ε από την Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε και η δημιουργία του ισχυρότατου Ομίλου συντελεί στην ανάπτυξη των εργασιών της εταιρίας και ενδυναμώνει την παρουσία της στα μεγάλα έργα .

Οι συνεργασίες της ΤΕΒ Α.Ε με άλλες εταιρίες του κλάδου θέτουν τα θεμέλια για την επιτυχή συμμετοχή της στα μεγάλα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα που μέχρι τώρα δίνονταν το συγκριτικό πλεονέκτημα σε επιχειρήσεις του εξωτερικού . Η ΤΕΒ Α.Ε μαζί με την Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε είναι πρωτοπόρος στα Δημόσια Έργα και αποκτά ηγετική θέση και στα Ιδιωτικά Έργα²⁵⁶ .

Τα Οικονομικά Μεγέθη του Ομίλου ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ – ΑΚΤΩΡ – ΤΕΒ

Για τη χρήση του 2001 συγκριτικά με το 2000 τα οικονομικά μεγέθη του Ομίλου ήταν τα εξής :

ΠΙΝΑΚΑΣ 9 : Παρουσίαση οικονομικών μεγεθών των εταιριών του Ομίλου για την οικονομική χρήση του 2000 – 2001

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε		ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε		ΤΕΒ Α.Ε	
	ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ	ΔΙΣ ΔΡΧ	ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ	ΔΙΣ ΔΡΧ	ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ	ΔΙΣ ΔΡΧ
Κύκλος Εργασιών 2001	253,5	86,4	244,6	83,3	93,3	31,8
Κύκλος Εργασιών 2000	194,7	66,3	152,4	51,9	79,9	27,2
Αύξηση	30,18%		60,44%		16,84%	
Κέρδη Προ Φόρων	36,2	12,3	40,2	13,7	5,6	1,9
Κέρδη Προ Φόρων	30,1	10,2	23,8	8,1	1,9	665 εκατ.
Αύξηση	20,12%		69%		187,62%	

Πηγή : <http://www.aktor.gr/deltia.asp?id=37>

²⁵⁵ <http://www.aktor.gr/ependvtes/metoxoi.htm>

²⁵⁶ http://www.aktor.gr/ependvtes/omilos_place.htm

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι η εταιρία Άκτωρ συγκριτικά με τις άλλες δύο εταιρίες του Ομίλου πραγματοποίησε μεγαλύτερη αύξηση στον Κύκλο Εργασιών της την περίοδο του 2001 σε σχέση με το 2000. Ενώ η εταιρία ΤΕΒ συγκριτικά με τις άλλες δύο εταιρίες του Ομίλου πραγματοποίησε μεγαλύτερη αύξηση στα Προ Φόρων Κέρδη της την περίοδο του 2001 σε σχέση με το 2000 .

Σχόλιο : Η ΚΑΜΠΙΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ παρουσιάζει Ζημιές 1,36 Εκατομμυρίων Ευρώ (464 Εκατομμυρίων δραχμών) , έναντι Κερδών 0,55 Εκατομμυρίων Ευρώ (186 Εκατομμυρίων δραχμών)²⁵⁷ .

Ο ενοποιημένος Κύκλος Εργασιών του Ομίλου για τα έτη 2000 και 2001 είχαν ως εξής :

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 : Παρουσίαση των ενοποιημένων οικονομικών στοιχείων του Ομίλου για την οικονομική χρήση 2000 – 2001

	2001		2000		ΑΥΞΗΣΗ (%)
	Εκατ. Ευρώ	Δις. Δρχ	Εκατ. Ευρώ	Δις. Δρχ	
Κύκλος Εργασιών	587	200	434	148	35
Κέρδη Προ Φόρων	73,4	25	53	18	39

Πηγή : <http://www.aktor.gr/deltia/deltia.asp?id=26>

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε για τον Όμιλο ότι κατά το έτος του 2001 πραγματοποίησε αύξηση σε σχέση με το 2000 και στον Κύκλο Εργασιών της (35%) και στα Προ Φόρων Κέρδη της (39%) .

7.2.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο Όμιλος Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε , Άκτωρ Α.Τ.Ε και Τεχνική Εταιρία Βόλου κατέχει την πρώτη θέση στην Ελληνική αγορά και στον Ελληνικό Κατασκευαστικό Κλάδο .

Η Άκτωρ Α.Τ.Ε αποτελεί τη Leader εταιρία του Ομίλου και συγκαταλέγεται στις πέντε μεγαλύτερες εταιρίες , είναι η 2^η από πλευράς Κύκλου Εργασιών , η 2^η από πλευράς Κερδών προ Φόρων , 5^η από πλευράς Ιδίων Κεφαλαίων και 5^η από πλευράς συνόλου Ενεργητικού .

Η Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε κατέχει την κυρίαρχη θέση στον Κατασκευαστικό Κλάδο , είναι η 1^η από πλευράς Κύκλου Εργασιών , η 1^η από πλευράς Κερδών προ Φόρων , 2^η από πλευράς Ιδίων Κεφαλαίων και 1^η από πλευράς συνόλου Ενεργητικού .

Η Τεχνική Εταιρία Βόλου κατέχει ισχυρή θέση στον Κατασκευαστικό Κλάδο , είναι η 7^η από πλευράς Κύκλου Εργασιών , η 23^η από πλευράς

²⁵⁷ <http://www.aktor.gr/deltia.asp?id=37>

Κερδών προ Φόρων , 9^η από πλευράς Ιδίων Κεφαλαίων και 10^η από πλευράς συνόλου Ενεργητικού²⁵⁸ .

7.3 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΑΒΑΞ Α.Ε – J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε – ΕΤΕΘ Α.Ε

Η ΑΒΑΞ Α.Ε ιδρύθηκε το 1986 και είναι μία εταιρία κατασκευών και αναπτυξιακών έργων με δραστηριότητες που εκτείνονται σε όλη την Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή .

Έχει εξαγοράσει δύο μεγάλες εργοληπτικές εταιρίες την J&P (Hellas) Α.Ε το 1999 και την ΕΤΕΘ Α.Ε το 2000 με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός από τους μεγαλύτερους κατασκευαστικούς Ομίλους της χώρας μας .

Η εταιρία εφάρμοσε μία φιλοσοφία διοίκησης που βασίζεται στην έγκαιρη ολοκλήρωση των αναλαμβανόμενων έργων , με αυστηρή παρακολούθηση του προϋπολογισμού , της ποιότητας και των άλλων προδιαγραφών τους , με αμοιβαία εμπιστοσύνη με τους πελάτες της²⁵⁹ .

Ο Όμιλος ΑΒΑΞ Α.Ε – J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε – ΕΤΕΘ Α.Ε , επιτελεί μία σειρά σημαντικών έργων του Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα , τόσο στο εσωτερικό με κυριότερα της Αττικής Οδού , της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου , μεγάλων τμημάτων της Εγνατίας Οδού , όσο και στο εξωτερικό με κυριότερο την κατασκευή του οδικού δικτύου της Αιθιοπίας²⁶⁰ .

Οικονομικά Μεγέθη του Ομίλου ΑΒΑΞ Α.Ε – J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε – ΕΤΕΘ Α.Ε κατά τη χρήση του 2000

Για την ανάπτυξη του ο Όμιλος ύστερα από αποφάσεις της διοίκησης εξαγόρασε το 35% της εταιρίας βαρείας προκατασκευής ΠΡΟΕΤ Α.Ε καθώς επίσης και το 100% της τεχνικής εταιρίας ΑΙΧΜΗ Α.Τ.Ε εξειδικευμένη σε ηλεκτρομηχανολογικά και οικοδομικά έργα .

Παράλληλα ο Όμιλος προετοιμάζει επιχειρηματικές κινήσεις στον τομέα της αξιοποίησης και εκμετάλλευσης ακινήτων μέσω της εξαγορασθείσας κατά 100% εταιρίας J&P Development Α.Ε , της νεοϊδρυθείσας 3Τ Α.Ε και με τη σύναψη συμφωνίας στρατηγικής συμμετοχής στο Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρίας ΟΙΚΟ – ΕΜΚΑ Α.Ε σε ποσοστό 10% , η οποία ασχολείται με την αξιοποίηση ακινήτων και είναι ειδικευμένη στη μελέτη , κατασκευή και εκμετάλλευση κατοικιών και επαγγελματικών κτιρίων .

Με την ένταξη της ΕΤΕΘ Α.Ε στον Όμιλο , για το τέλος του 2000 εκτιμάται για τον Κύκλο Εργασιών της θα υπερβούν τα 85 δις δρχ , ενώ τα Προ Φόρων Κέρδη της θα διαμορφωθούν στα επίπεδα των 8,5 δις δρχ .

²⁵⁸ http://www.aktor.gr/ependvtes/omilos_place.htm

²⁵⁹ <http://www.avax.com.gr/Greekpages/second.htm>

²⁶⁰ <http://www.avax.com.gr/Greekpages/anounce7.htm>

Ο ενοποιημένος Κύκλος Εργασιών του Ομίλου για τα έτη 1999 και 2000 ανήλθε ως εξής :

ΠΙΝΑΚΑΣ 11 : Παρουσίαση των οικονομικών στοιχείων του Ομίλου για την οικονομική χρήση 1999 – 2000

	2000	1999	ΑΥΞΗΣΗ (%)
	ΔΙΣ ΔΡΧ	ΔΙΣ ΔΡΧ	
Κύκλος Εργασιών	102	63	61,9
Κέρδη Προ Φόρων	10,1	6,5	53

Πηγή : <http://www.avax.com.gr/Greekpages/anounce9.htm>

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε για τον Όμιλο ότι κατά το έτος του 2000 πραγματοποίησε αύξηση σε σχέση με το 1999 και στον Κύκλο Εργασιών της (61,9%) και στα Προ Φόρων Κέρδη της (53%) .

Ο Κύκλος Εργασιών της ΟΙΚΟ – ΕΜΚΑ Α.Ε για το έτος 2000 προβλέπεται στα 2,2 δις δρχ και τα Προ Φόρων Κέρδη στα 450 Εκατομμύρια δρχ²⁶¹ .

Συμμετοχή στο Μετοχικό Κεφάλαιο και Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρίας ΑΒΑΞ Α.Ε

Η Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων της ΑΒΑΞ Α.Ε , αποφάσισε την αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της εταιρίας με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών και καταβολή μετρητών συνολικά κατά 3.879.000.000 δρχ και την εξαγορά κατά 100% της τεχνικής εταιρίας ΕΤΕΘ Α.Ε . Στην εταιρία ΕΤΕΘ Α.Ε θα διατεθούν στους μετόχους της 5.760.000 μετοχές και 740.000 μετοχές θα διατεθούν σε στελέχη και υπαλλήλους των εταιριών του ομίλου²⁶² .

Η ΕΤΕΘ Α.Ε ανήκει στην ανώτερη (Η΄) τάξη των τεχνικών εταιριών εδώ και 40 χρόνια και έχει μεγάλη εξειδίκευση , κατασκευαστική εμπειρία και δυνατότητα , ιδιαίτερα στο χώρο των Δημοσίων Έργων , δραστηριοποιείται έντονα με τη συμμετοχή της στην κατασκευή μεγάλων τμημάτων των οδικών αξόνων Π.Α.Θ.Ε και Εγνατίας και στο συγχρηματοδοτούμενο έργο της Αττικής Οδού .

Οι μέτοχοι της ΑΒΑΞ Α.Ε αποφάσισαν αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της εταιρίας με καταβολή μετρητών 35.226.000.000 δρχ με περιορισμό δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετοχών υπέρ των μετοχών της ΕΤΕΘ Α.Ε και των υπαλλήλων και στελεχών των εταιριών του Ομίλου . Αυτή η αύξηση μπορεί να πραγματοποιηθεί ύστερα από έγκριση της από το Υπουργείο Ανάπτυξης , την Επιτροπή Ανταγωνισμού και το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών .

Για την ενίσχυση του Ομίλου της ΑΒΑΞ Α.Ε δημιουργήθηκε η εταιρία 3Τ Α.Ε , η οποία έχει σκοπό την αξιοποίηση ακινήτων κυρίως της περιοχής Θεσσαλονίκης , καθώς επίσης και η εξαγορά μίας κτηματικής εταιρίας ώστε ο Όμιλος να δραστηριοποιηθεί δυναμικά .

²⁶¹ <http://www.avax.com.gr/Greekpages/anounce9.htm>

²⁶² <http://www.avax.com.gr/Greekpages/anounce1.htm>

Το έτος 1999 η πορεία της εταιρίας ήταν θετική και είχε ως εξής :

ΠΙΝΑΚΑΣ 12 : Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων του Ομίλου της ΑΒΑΞ για την οικονομική χρήση 1998 – 1999

ΑΒΑΞ	1998	1999	ΑΥΞΗΣΗ (%)
	ΕΚΑΤ. ΔΡΧ	ΕΚΑΤ. ΔΡΧ	
Κύκλος Εργασιών	10.823,1	18.144,3	67,6
Κέρδη Προ Φόρων	1.813,9	3.547,5	95,5

Πηγή : <http://www.avax.com.gr/Greekpages/anounce2.htm>

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε για την ΑΒΑΞ ότι κατά το έτος του 1999 πραγματοποίησε αύξηση σε σχέση με το 1998 και στον Κύκλο Εργασιών της (67,6%) και στα Προ Φόρων Κέρδη της (95,5%) .

Τα ενοποιημένα Κέρδη Προ Φόρων της χρήσης 1999 του Ομίλου ΑΒΑΞ Α.Ε και J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε ανήλθαν σε 5,5 δις δρχ και ο Κύκλος Εργασιών 53,3 δις δρχ .

7.3.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο Όμιλος ΑΒΑΞ Α.Ε , J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε ΚΑΙ ΕΤΕΘ Α.Ε αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κατασκευαστικούς Ομίλους της χώρας μας .

Οι εταιρίες του Ομίλου στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα συμμετέχουν ως εξής :

- Η ΑΒΑΞ Α.Ε συμμετέχει κατά ένα ποσοστό 8,48% στο έργο Αττική Οδός και κατά ένα ποσοστό 25% στο έργο Αθηναϊκών Σταθμών Αυτοκινήτων .
- Η J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε συμμετέχει στο έργο Αττική Οδός , κατά ένα ποσοστό 8,48% καθώς και με ποσοστό 11,20% στην κατασκευή της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου .
- Η ΕΤΕΘ Α.Ε συμμετέχει στην κατασκευή του οδικού δικτύου της Αττικής Οδού κατά ένα ποσοστό 9,83%²⁶³ .

7.4 Ο ΌΜΙΛΟΣ ALFA – ALFA – HOLDINGS / ΑΛΤΕ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Η ΑΛΤΕ συμμετέχει στην κατασκευή μεγάλων συγχρηματοδοτούμενων και αυτοχρηματοδοτούμενων έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό . Η ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών με διεθνή επιχειρηματικά σχήματα , η συμμετοχή σε πρωτότυπα επενδυτικά σχήματα και σύνθετα projects , η αξιοποίηση των συνεργιών με τη θυγατρική ΙΡΙΣ και η ανάληψη πρωτοβουλιών στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης , αναδεικνύουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο που θα διαδραματίσει στην Ελληνική αλλά και στη Διεθνή κατασκευαστική αγορά²⁶⁴ . Αποτελεί κορυφαία Κατασκευαστική

²⁶³ <http://www.avax.com.gr/Greekpages/anounce2.htm>

²⁶⁴ <http://www.alte.gr/index.htm>

Εταιρία , λόγω της 20ετής εμπειρίας της συνεχούς δράσης της σε συνδυασμό με την τεχνογνωσία της , την απόλυτη συνέπεια και την υψηλή ποιότητα που τη στοιχειοθετούν²⁶⁵ .

Μέλη του Ομίλου Alfa Alfa Holdings

- ΑΛΤΕ
- ΙΡΙΣ
- ΑΝΝΕΞ
- ΛΑΝΤΖΗΣ
- ALPACK
- ANKER
- MULTIPACK ROMANIA
- ΕΣΧΑ
- ΒΙΤΟΥΜΙΝΑ
- ALFA SMARTPARKS
- STAR CITY

Συμμετοχές του Ομίλου Alfa Alfa Holdings

- STADKA A.E
- ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε
- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ Α.Ε
- JSC ZANGAS
- ΒΑΚΩΝ Α.Ε
- AVC²⁶⁶

Η συμμετοχή της ΑΛΤΕ σε Έργα υπό εκτέλεση

Η ΑΛΤΕ συμμετέχει στην μελέτη , χρηματοδότηση , κατασκευή και εκμετάλλευση μιας σειράς Έργων Υποδομής .

Τα σημαντικότερα είναι :

- Το Μετρό Θεσσαλονίκης , στο οποίο η ΑΛΤΕ κατέχει πρωτεύοντα ρόλο στα έργα πολιτικού μηχανικού , την κατασκευή του έχει αναλάβει Κοινοπραξία Εταιριών με επικεφαλής τον Γαλλικό Όμιλο Bouygues²⁶⁷ .
- Το ξενοδοχείο Διεθνούς Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» , για το οποίο έχει αναλάβει την κατασκευή και λειτουργία σε συνεργασία με το Γαλλικό Όμιλο ACCOR²⁶⁸ .
- Το Στάδιο «Γ. ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ», για το οποίο έχει αναλάβει την αναμόρφωση και εκμετάλλευση των χώρων λειτουργίας για περίοδο 20

²⁶⁵ <http://www.alte.gr/profile.htm>

²⁶⁶ <http://www.alte.gr/index.htm>

²⁶⁷ <http://www.alte.gr/erga1.htm>

²⁶⁸ <http://www.alte.gr/erga2.htm>

ετών . Το έργο εκτελέστηκε με αυτοχρηματοδότηση και ολοκληρώθηκε το έτος 2001 . Το κατασκευαστικό μέρος του έργου , το οποίο εκτέλεσε η ΑΛΤΕ , πρόβλεπε την ανακαίνιση , βελτίωση και επισκευή των παλαιών εγκαταστάσεων του Σταδίου Καραϊσκάκη και την προσθήκη νέων χώρων με σκοπό τη δημιουργία ενός πρότυπου πολύ – λειτουργικού Σταδίου , το οποίο φιλοξενεί μία σειρά από αθλητικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις²⁶⁹ .

- Η «Αττική Οδός» , η ΑΛΤΕ συμμετέχει στην Κοινοπραξία Αττική Οδός Α.Ε και έχει αναλάβει την κατασκευή του κόμβου στη Δουκίσσης Πλακεντίας καθώς και τις συνδετικές αρτηρίες με την Περιφερειακή του Υμηττού²⁷⁰ .
- Νοσοκομειακά Συγκροτήματα , η ΑΛΤΕ σε συνεργασία με τη θυγατρική ΙΡΙΣ , κατασκευάζουν ή εκσυγχρονίζουν σήμερα έξι από τα μεγαλύτερα νοσοκομεία της Ελλάδας στην Αθήνα , την Αλεξανδρούπολη , τις Σέρρες , τη Λάρισα , το Βόλο και τα Χανιά²⁷¹ .
- Την Εγνατία , η ΑΛΤΕ έχει αναλάβει να εκτελέσει τις ασφαλικές εργασίες του τμήματος Γρεβενά – Κοζάνη . Η Εγνατία Οδός , αποτελεί τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και είναι ένα από τα 14 έργα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης²⁷² .

Οικονομικά Μεγέθη της Εταιρίας ΑΛΤΕ

Η Γενική Συνέλευση της ΑΛΤΕ αποφάσισε να αυξήσει το Μετοχικό της Κεφάλαιο στο ποσό των 25 δις δρχ ώστε τα νέα της κεφάλαια να επενδυθούν για την ολοκλήρωση των εξαγορών άλλων εταιριών του Κατασκευαστικού Κλάδου προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία ένταξης της ΑΛΤΕ στη νέα , ανώτατη εργοληπτική τάξη και την συμμετοχή της στην αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Αττικής Οδού και των άλλων συγχρηματοδοτούμενων έργων στον εκσυγχρονισμό του μηχανολογικού της εξοπλισμού και την ενίσχυση της κεφαλαιακής βάσης .

Ο Κύκλος Εργασιών και τα Κέρδη της εταιρίας για την περίοδο 1999 έως το α΄ εξάμηνο του 2000 ήταν τα εξής :

ΠΙΝΑΚΑΣ 13 : Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων της ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε για τις περιόδους 1999 – 2000 και το Α΄ εξάμηνο του 2001

ΑΛΤΕ	1999 - 2000	Α΄ ΕΞΑΜΗΝΟ 2001	ΑΥΞΗΣΗ (%)
	ΔΙΣ. ΔΡΧ	ΔΙΣ. ΔΡΧ	
Κύκλος Εργασιών	38	22	65
Κέρδη	5,6	3,3	

Πηγή : <http://www.alte.gr/nea.htm>

²⁶⁹ <http://www.alte.gr/erga3.htm>

²⁷⁰ <http://www.alte.gr/erga4.htm>

²⁷¹ <http://www.alte.gr/erga5.htm>

²⁷² <http://www.alte.gr/erga6.htm>

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να διακρίνουμε για την εταιρία ΑΛΤΕ ότι , πραγματοποίησε αύξηση κατά το Α΄ εξάμηνο του 2001 συγκριτικά με τις δύο προηγούμενες χρονιές 1999 – 2000 στον Κύκλο Εργασιών της και στα Κέρδη της κατά ένα ποσοστό 65% .

Η ΑΛΤΕ κατέχει το 100% της εταιρίας ΙΡΙΣ , το 100% της εταιρίας ΑΝΝΕΞ , το 70% της εταιρίας ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ και το 10,5% της Ρώσικης εταιρίας JsC JANGAS²⁷³ .

Η σημασία του έργου της Αττικής Οδού για την ΑΛΤΕ

Η Αττική Οδός είναι ένα έργο πνοής για το Λεκανοπέδιο , η ΑΛΤΕ συμμετέχει στην Κοινοπραξία Αττική Οδός Α.Ε και έχει αναλάβει την κατασκευή της Περιφερειακής Λεωφόρου Σπάτων – Σταυρού – Ελευσίνας . Το έργο συνολικού μήκους περίπου 73χλμ και προϋπολογισμού 450 δις δρχ ξεκίνησε το 1997 και ολοκληρώνεται η κατασκευή του το 2004 .

Κατασκευάζεται με το σύστημα της Παραχώρησης αφού συγχρηματοδοτείται από το Ελληνικό Δημόσιο , από τα Ίδια Κεφάλαια της Κατασκευάστριας Κοινοπραξίας , την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από τον Τραπεζικό Δανεισμό²⁷⁴ .

7.4.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ΑΛΤΕ αποτελεί την Leader εταιρία στον Όμιλο Alfa Alfa Holdings , με το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής . Η ΑΛΤΕ αξιοποιεί την εμπειρία της στην μελέτη , χρηματοδότηση , κατασκευή και εκμετάλλευση Έργων Υποδομής . Η υψηλή ποιότητα κατασκευής και η συνέπεια στους χρόνους παράδοσης αποτελούν τα κυριότερα χαρακτηριστικά της γνωρίσματα , η εμπειρία και η τεχνογνωσία της επιβεβαιώνεται με μία σειρά έργων τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερη επιτάχυνση στους ρυθμούς υλοποίησης τους²⁷⁵ .

7.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟ ΦΟΡΕΑ

Όσον αφορά τον Ιδιωτικό τομέα , κατόπιν συζήτησης με ορισμένα στελέχη από τις εταιρίες οι οποίες συμμετέχουν στο έργο της Αττικής Οδού μπορώ να συμπεράνω τα εξής (βλ. παράρτημα ερωτηματολόγια) :

- Και η Παντεχνική Α.Ε και η Ανάδοχος εταιρία Αττική Οδός Α.Ε πληροφορήθηκαν για το συγκεκριμένο έργο και τη δημιουργία εταιρικής σχέσης με το Δημόσιο φορέα , μέσω των Τευχών Δημοπράτησης . Όπως επίσης και οι υπόλοιπες εταιρίες οι οποίες συμμετέχουν στο έργο της Αττικής Οδού .
- Αποτελεί για όλες τις εταιρίες μεγάλη πρόκληση η κατασκευή ενός τέτοιου αυτοκινητόδρομου υψηλών προδιαγραφών , λόγω της μεγάλης

²⁷³ <http://www.alte.gr/nea.htm>

²⁷⁴ http://www.aaholdings.gr/eC_NewsItem.asp?id=157&lg=el

²⁷⁵ <http://www.alte.gr/erga.htm>

πολυπλοκότητας που το διακρίνει , της μεγάλης εμπειρίας που απαιτείται από τεχνικής και οικονομικής πλευράς , ώστε με μία τέτοιου είδους συνεργασία Δημοσίου – Ιδιωτικού φορέα μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις για την κατασκευή ενός τέτοιου έργου .

- Ο ρόλος της Αττικής Οδού Α.Ε είναι ηγετικός και διοικητικός , έχει αναλάβει την ολική διαχείριση του έργου , ενώ η Παντεχνική Α.Ε όπως και τα υπόλοιπα μέλη της Κοινοπραξίας της Αττικής Οδού έχουν ρόλο υποβοηθητικό .
- Τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν οι εταιρίες κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δημιουργία εταιρικής σχέσης , είναι το ότι είναι δύσκολο να υπάρχει κλίμα εμπιστοσύνης μεταξύ τους , το ότι οι Συμβάσεις από τις οποίες προβλέπονται όλα είναι πάρα πολλές , αλλά το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι το ότι δεν μπορούν να προβλεφθούν ποια θα είναι τα προβλήματα μελλοντικά ώστε να έχουν προετοιμαστεί γι' αυτά .
- Οι εταιρίες επιδοτούνται από το Ελληνικό Δημόσιο και δανειοδοτούνται από τις Εμπορικές Τράπεζες και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων .
- Στόχος της συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού φορέα είναι το να μην επιβαρύνονται οι χρήστες του έργου με υψηλή φορολογία και το να μπορέσει το Ελληνικό Δημόσιο να αναλάβει την εκτέλεση άλλων έργων τα οποία δεν θα αναλάμβανε ο Ιδιωτικό τομέας . Εξίσου σημαντικό στόχος των Ιδιωτικών εταιρών είναι το να μπορέσουν να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπειρία και τεχνογνωσία , ώστε να αναλάβουν έργα και στο εξωτερικό και το να μπορέσουν να είναι πιο ανταγωνίσιμες .
- Τα οφέλη τα οποία προκύπτουν από την δημιουργία αυτής της εταιρικής σχέσης είναι διαφορετικά για τον κάθε φορέα . Η Αττική Οδός Α.Ε δεν έχει άλλα οφέλη πέρα από τα οικονομικά . Οι εταιρίες οι οποίες συμμετέχουν στο έργο αυτό έχουν οικονομικά οφέλη από τομείς μη κατασκευαστικούς , το όφελος της απόκτησης μεγαλύτερης εμπειρίας για τη δυνατότητα συμμετοχής τους σε μεγάλα έργα και σε έργα του εξωτερικού . Η συμμετοχή τους στην εκτέλεση και λειτουργία ενός τέτοιου έργου , είναι σημαντικό για το προφίλ και τις ικανότητες της εταιρίας . Το κράτος έχει πολιτικό όφελος , χωρίς την ολοκληρωτική συμμετοχή του και έχει τη δυνατότητα στο να επενδύσει σε άλλα οδικά έργα .
- Και ο Ιδιωτικός και ο Δημόσιος φορέας έχουν αναλάβει διαφορετικού είδους ευθύνες απέναντι στο έργο . Το Δημόσιο θα πρέπει να έχει τη συνεχή επίβλεψη του έργου , να δώσει την ανάλογη χρηματοδότηση που ορίζεται από την Σύμβαση , να κάνει τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις , στο να μην γίνονται λάθη από την Αρχαιολογική Υπηρεσία και να βοηθάει στο να ολοκληρωθεί το έργο σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα . Η Αττική Οδός Α.Ε έχει την ολοκληρωτική και αποκλειστική ευθύνη για ό,τι συμβεί , ώστε να γίνεται η ορθή μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση , λειτουργία και συντήρηση του έργου και να μπορεί να προβλέπει τα προβλήματα τα οποία ενδέχεται να υπάρξουν . Τα μέλη της Κοινοπραξίας της Αττικής Οδού είναι υπεύθυνα για την

ολοκλήρωση και κατασκευή του έργου και για την επιτυχή λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου .

- Οι κίνδυνοι οι οποίοι ενδέχεται να υπάρξουν από αυτή τη συνεργασία είναι το να υπάρξουν δυσχέρειες στην κατασκευή του έργου , στο να μειωθεί ο αριθμός των οχημάτων και στο να μην μπορέσει να γίνει η αποπληρωμή των δανείων .
- Σύμφωνα με την κρίση των εταίρων της Παντεχνικής Α.Ε και της Αττικής Οδού Α.Ε ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ Δημοσίων και Ιδιωτικών φορέων ήταν ικανοποιητικός ως ισχυρός , ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ τραπεζών και Ιδιωτικού τομέα το ίδιο και ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ Ιδιωτικών φορέων και εταίρων ισχυρός .
- Κατά την γνώμη των εταίρων της Παντεχνικής Α.Ε η μέθοδος Παραχώρησης θεωρείται αρκετά αποτελεσματική για την παραγωγή Δημοσίων Έργων . Το έργο της Αττικής Οδού προσδίδει πάρα πολύ μεγάλο κύρος στην εταιρίας και τους βοηθάει σε αρκετά μεγάλο βαθμό για την μελλοντική επέκταση των δραστηριοτήτων τους .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελλάδα ως χώρα – μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπογράφει συμφωνίες με τους γείτονές της , για νέους οδικούς άξονες , που θα κατασκευαστούν με κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Η πολιτική αυτή εξυπηρετεί τους στόχους της περιφερειακής ανάπτυξης και παρέχει την ευκαιρία στη χώρα μας να θέσει τις βάσεις για μία ουσιαστική και μακροπρόθεσμη σύνδεσή της με περιοχές που ως τώρα ήταν δύσβατες . Η ίδια πολιτική παρέχει την ευκαιρία στις Ελληνικές μελετητικές και κατασκευαστικές επιχειρήσεις να αναλάβουν νέες εργασίες .

Τα Δημόσια Έργα που προγραμματίζονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο είναι πολλά . Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε έργα στην περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης , τα οποία κατασκευάζονται με Κοινοτικά κονδύλια .

Τα Τεχνικά , Δημόσια και Ιδιωτικά Έργα απαιτούν σημαντικότετους πόρους , συμβατότητα λειτουργική και τεχνική με τις γειτονικές υποδομές , τεχνολογία και οργάνωση για την υλοποίησή τους , με τον οικονομικότερο δυνατό τρόπο , που συνήθως δεν υπάρχουν όλα μαζί στον ίδιο χώρο και χρόνο , αλλά μπορούν να διασφαλιστούν με την ανάπτυξη συνεργασιών .

Ο τομέας των κατασκευών , εκτός από την αυτοτελή συμβολή του στην ανάκαμψη , την αναδιάρθρωση και την ενίσχυση της οικονομίας έχει πολλαπλές θετικές επιδράσεις στις μεταφορές , το εμπόριο , τη βιομηχανία , τον τουρισμό , το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής .

Ο τομέας των υποδομών στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα ευνοϊκός . Υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης , το Ελληνικό Δημόσιο και από Ιδιώτες Επενδυτές , η οικονομία της χώρας βρίσκεται σε μία καλή αναπτυξιακή τροχιά , υπάρχει πολιτική σταθερότητα και κοινωνική γαλήνη²⁷⁶ .

Ορισμένα βασικά Έργα Υποδομών προωθούνται ως συγχρηματοδοτούμενα έργα με Συμβάσεις Παραχώρησης με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου , των Αναδόχων Ιδιωτικών Κοινοπραξιών , της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και της Εμπορικής Τράπεζας , ένα τέτοιο έργο αποτέλεσε αντικείμενο εξέτασης της παρούσας πτυχιακής . Στην συνέχεια παρουσιάζουμε τα κύρια συμπεράσματα της ανάλυσης για το συγκεκριμένο έργο και την συνεργασία Δημοσίου-ιδιωτικού τομέα καταλήγοντας σε απόψεις για αυτήν την συνεργασία .

Το συγκεκριμένο έργο της Αττικής Οδού ανατέθηκε από το Κράτος σε Ιδιώτες μέσω Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώθηκε με το ad hoc Νόμο από την Βουλή . Το έργο έχει υποστήριξη σε χρηματοδότηση και εγγυήσεις από το Ελληνικό Δημόσιο και η Κυβέρνηση ενεργεί ως Κύριος του Έργου καθ' όλη

²⁷⁶ Συμπεράσματα και διαπιστώσεις του 2^{ου} συνεδρίου , που έγινε στη Θεσσαλονίκη , στις 7 – 8 Σεπτεμβρίου , στα πλαίσια της HELEXPO – ΔΕΘ , με θέμα «Τεχνικά Έργα : Δυνατότητες συνεργασίας στις αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» (Αντληση από σελίδα <http://www.tee.gr/online/epikaira/1998/2021/ar16a.htm>) .

την περίοδο Παραχώρησης . Το έργο αποτελεί μέρος των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων .

Όπως είδαμε , ο αυτοκινητόδρομος έχει σχεδιαστεί βάσει των υψηλότερων προδιαγραφών . Διαθέτει ανά κατεύθυνση 3 λωρίδες κυκλοφορίας και μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης . Στο μέσον έχει προβλεφθεί νησίδα για την εγκατάσταση και λειτουργία του Προαστιακού Σιδηρόδρομου . Η συνολική πρόοδος εργασιών κατασκευής έχει υπερβεί το 85% , γεγονός πρωτόγνωρο για Δημόσια Έργα στην Ελλάδα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα .

Οι Κύριοι Συμβαλλόμενοι του έργου της Αττικής Οδού είναι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ (Κύριος του Έργου) , η ΕΥΔΕ / ΣΕΡΑ (Εκπρόσωπος του Κύριου του Έργου) , η Αττική Οδός Α.Ε (Ανάδοχος Εταιρία) και οι Αττικές Διαδρομές Α.Ε (Εταιρία Λειτουργίας) . Η επίβλεψη του Έργου γίνεται από το Ελληνικό Δημόσιο το οποίο εκπροσωπείται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ , από έναν Ανεξάρτητο Μηχανικό και από τον Τεχνικό Σύμβουλο Εμπορικών Τραπεζών .

Από την άλλη μεριά η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει ορισμένες πρόσθετες θετικές ρυθμίσεις για το Ελληνικό Δημόσιο σε σχέση με κάποιες άλλες συμβάσεις παραχώρησης.

Με δεδομένο το περιεχόμενο των Τευχών Δημοπράτησης που οριοθετεί με σαφήνεια το πλαίσιο των Συμβατικών υποχρεώσεων του Κ.τ.Ε και του Αναδόχου , επιτεύχθηκαν τα παρακάτω :

- Επιτεύχθηκε μείωση της Μέσης Απόδοσης Μετοχικού Κεφαλαίου του Αναδόχου από το 11,83% στο 11,60% . Η διαφορά αυτή έχει διπλή ωφέλεια για το Δημόσιο και ειδικότερα μειώνει τα κέρδη του Παραχωρησιούχου κατά 2,54 δις δρχ και ταυτόχρονα μειώνει την προβλεπόμενη Περίοδο Παραχώρησης .
- Έγινε αποδεκτή από τον Ανάδοχο , χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση του κόστους και 7^η αποκλειστική τμηματική προθεσμία 1.460 ημερών για το τμήμα της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού , προς εξασφάλιση τήρησης των Συμβατικών υποχρεώσεων του Κ.τ.Ε στη Σύμβαση του Α/Δ Σπάτων .
- Έγινε αποδεκτή από τον Ανάδοχο ποινική ρήτρα ανά ώρα για την εκ μέρους του μη τήρηση του Συμβατικού επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών .
- Η ποσοστιαία αναλογία της συμμετοχής του Κ.τ.Ε στο κόστος του έργου μειώθηκε από 36,4% σε 35,2% , με υιοθέτηση της καμπύλης επιτοκίων ομολόγων ECU για την επικαιροποίηση της .
- Τα Ίδια Κεφάλαια του Αναδόχου επικαιροποιούνται με χρήση της καμπύλης επιτοκίων ομολόγων ECU και συνεπώς αυξάνονται από 129 σε 139 εκατ. ECU (τρέχουσες τιμές) για τριετή περίοδο καταβολής τους (ή σε 154 εκατ. ECU σε πενταετή βάση) .
- Μειώθηκε η προθεσμία κατάπτωσης των εγγυητικών λόγω μη έγκαιρης καταβολής των δόσεων της ίδιας συμμετοχής του Αναδόχου από 3 μήνες σε 15 ημέρες .

- Οριοθετήθηκαν ακριβέστερα η κατανομή των κινδύνων , οι επανορθώσεις εκ μέρους των δανειστών και οι αποζημιώσεις .
- Υιοθετήθηκε προθεσμία για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου εκ μέρους του Αναδόχου (10 μήνες από την υπογραφή σύμβασης) .
- Αυξήθηκε το ποσοστό των Προδρόμων εργασιών κατά 2% (επί της συνολικής αξίας του έργου) με δικαίωμα του Κ.τ.Ε να επιλέγει τις εργασίες , προκειμένου να προωθηθούν εργασίες που συνδέονται με το Α/Δ Σπάτων .
- Η αποζημίωση των αποθετικών ζημιών του Αναδόχου από τη μη έγκαιρη έναρξη λειτουργίας ή διακοπή λειτουργίας του έργου , από υπαιτιότητα του Κ.τ.Ε , περιορίζεται σε παράταση της διάρκειας Παραχώρησης .
- Συμφωνήθηκε επίλυση διαφορών με διαιτησία στην Ελλάδα , με επιδιαιτητή επιλεγόμενο με κλήρωση μεταξύ των Συμβούλων του Σ.τ.Ε.
- Οι εγγυήσεις του Αναδόχου διατηρήθηκαν στο ίδιο επίπεδο , με διαφορετική κατανομή στα στάδια υπογραφής της Σύμβασης , Έναρξη Ισχύος της και Έναρξη παραχώρησης . Συνολικό ύψος εγγυήσεων του Αναδόχου κατά την Έναρξη της παραχώρησης 62,5 δις. , με πρόβλεψη συμπλήρωσης με κρατήσεις από δαπάνη παράλληλων έργων και συμμετοχή του Κ.τ.Ε .
- Αυξήθηκε το ύψος των ποινικών ρητρών (λόγω καθυστέρησης κατασκευής) της Κατασκευαστικής Κοινοπραξίας από 4% σε 5% επί της αξίας του κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου²⁷⁷ .

Το κόστος της Αττικής Οδού ήταν μεγαλύτερο σε σχέση με εκείνο το οποίο είχε προβλεφθεί , τώρα κυμαίνεται στο 1 τρις δρχ σε σχέση με το αρχικό ποσό της Σύμβασης το οποίο κυμαινόταν στα 524 δις δρχ . Η αύξηση αυτή οφείλεται στα πρόσθετα έξοδα από :

- 1) Τροποποιήσεις στο σχεδιασμό λόγω προσφύγων , κατοίκων και Δήμων στο Συμβούλιο της Επικράτειας .
- 2) Στο αυξημένο κόστος των απαλλοτριώσεων .
- 3) Στα αντιπλημμυρικά έργα (κόστος 200 δις δρχ) . Το πρόβλημα συσχετίζεται με την έλλειψη υδραυλικής μελέτης που είχε επίπτωση της διοχέτευσης των ομβρίων υδάτων από τους τρεις ορεινούς όγκους που περιστοιχίζουν την Αττική Οδό²⁷⁸ .

Η Αττική Οδός είναι ένα σύνθετο , πολύμορφο , πολυεπίπεδο έργο το οποίο αναπτύσσεται σε μεγάλο βάθος χρόνου ένα έργο στην υλοποίηση του οποίου συμβάλλουν , εκτός των εταιριών της Κοινοπραξίας της Αττικής Οδού και των υπηρεσιών του Ελληνικού Δημοσίου , δεκάδες οργανισμοί και εταιρικές οντότητες (Τράπεζες , Γραφεία Μελετών , Ερευνητικά Κέντρα , Νομικά Γραφεία , Ασφαλιστικές Εταιρίες , Βιομηχανικές Μονάδες) .

Το έργο μπορεί να χαρακτηριστεί Σύνολον Έργο αφού το εγχείρημα της μελέτης – κατασκευής – αυτοχρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού περιλαμβάνει και αναπτύσσει , κατά την περίοδο της κατασκευής και λειτουργίας , το σύνολο των αναπτυξιακών ευκαιριών που οποιοσδήποτε

²⁷⁷ Ελληνική Δημοκρατία , ΥΠΕΧΩΔΕ , ΕΡΓΟ : περιφερειακός δακτύλιος Αττικής .

²⁷⁸ Πηγή : Καθημερινή 22/09/2002

εξειδικευμένος Αναπτυξιακός Σύμβουλος θα συνιστούσε στις κατασκευαστικές επιχειρήσεις της χώρας μας , έχοντας προηγουμένως αναλύσει το οικονομικό , πολιτικό , κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον της.

Το έργο αυτό αφενός μεν :

- Συντελεί στην ισχυροποίηση του Κατασκευαστικού Κλάδου , αναπτύσσοντας σταθερό κλίμα εμπιστοσύνης και συνεργασίας μεταξύ των εταιριών – μελών .
- Βελτιώνει τις δομές διοίκησης – διαχείρισης συνεργατικών σχημάτων .
- Αναπτύσσει τεχνογνωσίες διοίκησης – διαχείρισης σύνθετων έργων .
- Συνενώνει μέσα παραγωγής και
- Αυξάνει την αποδοτικότητα και την παραγωγικότητα προσελκύοντας τα καλύτερα στελέχη στις γραμμές του ,

Αφετέρου δε συντελεί στην δυναμική ανάπτυξη πλήθους επιχειρηματικών τομέων πέραν των τεχνικών (μελέτες – κατασκευές) :

- Έρευνα
- Διαχείριση Υλικών
- Αστική Ανάπτυξη
- Διαχείριση Υποδομών
- Ανάπτυξη Δικτύων Επικοινωνίας
- Εξειδικευμένες Υπηρεσίες
- Παραγωγή Ενέργειας
- Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών
- Υπόγειοι και Υπέργειοι Σταθμοί Στάθμευσης
- Σταθμοί Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης

Η Αττική Οδός είναι ένα εγχείρημα τεχνικό , οικονομικό , εμπορικό , λειτουργικό , κοινωνικό , πολιτιστικό και το σύνολο των στοιχείων που το συνθέτουν και το ορίζουν αποδίδεται με πληρότητα .

Η Αττική Οδός υπήρξε για τις εταιρίες , τα στελέχη και το προσωπικό τους , το όχημα που τους έδωσε δύναμη για το μέλλον και ουσιαστικοποίησε στο χώρο τους την έννοια του εκσυγχρονισμού :

- Μεταρρυθμίζοντας τις αντιλήψεις τους
- Ανανεώνοντας τις δομές τους
- Αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητα τους
- Ανοίγοντας νέους επιχειρηματικούς ορίζοντες
- Προσφέροντας νέα πεδία εξέλιξης στον κόσμο της εργασίας
- Δημιουργώντας σχέσεις φιλίας , εμπιστοσύνης και αλληλεγγύης

Ο προσδιορισμός των έργων γίνεται από έναν περιορισμένο αριθμό συγκροτημένων Ομίλων . Για το λόγο του ότι , κύριος στόχος της

αναμορφωμένης μεθόδου προσέγγισης της δημοπράτησης είναι να έχουν μία εικόνα οι τράπεζες , για την κατανόηση των έργων , την εκτίμηση των κινδύνων και να είναι έτοιμες να δεσμευθούν . Οι υποψήφιοι Ανάδοχοι κρίνονται με βάση την εμπειρία τους , την τεχνική και χρηματοοικονομική δυνατότητα τους .

Οι προεπιλεγέντες Όμιλοι υποβάλουν τις προτάσεις τους και τις τεχνικές και οικονομικές προσφορές τους . Γίνεται αξιολόγηση των Ομίλων και επιλογή συνδυασμού προσφοράς , σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Δημοσίου για το ποιος Όμιλος θα φέρει το βέλτιστο αποτέλεσμα . Αυτοί που έχουν περάσει την τεχνική επιλογή θα κληθούν να υποβάλουν την τελική τους πρόταση πάνω στον συνδυασμό εκείνον , τον οποίο έχει τελικά επιλέξει το Δημόσιο²⁷⁹ .

Το Ελληνικό Δημόσιο έχει προσλάβει έναν Διεθνή Κυκλοφοριακό Σύμβουλο , ο οποίος αναλαμβάνει τη διεξαγωγή μελετών και τη συλλογή κυκλοφοριακών στοιχείων . Συνθέτει μία κυκλοφοριακή μελέτη πρόβλεψης η οποία είναι αποκλειστική του χρήσης και χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση των προσφορών που υποβάλλονται . Όλα τα πρωτογενή στοιχεία όμως δίνονται στους διαγωνιζόμενους και τους κυκλοφοριακούς τους Συμβούλους προκειμένου να προβούν και εκείνοι στις αντίστοιχες κυκλοφοριακές προβλέψεις²⁸⁰ .

Το ύψος της απόδοσης των Ίδιων Κεφαλαίων που προσδοκά ο κάθε Όμιλος καθορίζεται μέσα από τη διαγωνιστική διαδικασία και τον ανταγωνισμό μεταξύ τους . Ο Ιδιωτικός τομέας θα πρέπει να αξιολογήσει τα δεδομένα , να αναγνωρίσει τον ανταγωνισμό , να εκτιμήσει τους κινδύνους που θα αναλάβει , να αναγνωρίσει την καλύτερη χρηματοοικονομική διάρθρωση για κάθε σχήμα και να καταλήξει στα συμπεράσματά του²⁸¹ .

Η διαδικασία υλοποίησης των έργων στην Ελλάδα ενδεχομένως να έχει διαφοροποιήσεις σε σχέση με τα έργα του εξωτερικού . Οι κατασκευαστές και Παραχωρησιούχοι θα πρέπει να γνωρίζουν να κινηθούν γρήγορα , ώστε να μην χαθούν στο μεγάλο όγκο των διαδικασιών .

Μια ξένη εταιρία , η οποία δεν έχει επαφή με την Ελληνική πραγματικότητα και με την πραγματικότητα της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών , θα δυσκολευόταν να φτιάξει ένα έργο μέσα σε μία πόλη που κατοικείται , που έχει ένα σωρό συναρμόδιους φορείς , Δήμους , Αρχές , αρχαιολογίες , αδειοδοτήσεις κλπ. Επομένως μία Ελληνική εταιρία μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα στις απαιτήσεις στην κατασκευή ενός τέτοιου έργου , από ότι ένας ξένος κατασκευαστής ο οποίος δεν θα έχει τις απαραίτητες γνώσεις²⁸² . Αυτό το απέδειξε το παράδειγμα της Αττικής Οδού που εξετάσαμε . Ήταν αποδεκτό

²⁷⁹ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Κ. Τρικάρδος από τον Όμιλο Λάτση , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

²⁸⁰ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Αλ. Κατσουρίδης , Διευθυντής Project Finance της Eurobank , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

²⁸¹ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Γενικός Διευθυντής της Bank of America για την Ελλάδα και την Κύπρο , Διευθυντής Έργου για τον Όμιλο TENs HELLAS – Χρηματοοικονομικός Σύμβουλος του Ελληνικού Δημοσίου για τις Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

²⁸² Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα» , Κ. Τρικάρδος από τον Όμιλο Λάτση , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

από πολλές ξένες εταιρίες ότι το έργο δεν θα τελείωνε στο ίδιο χρονικό διάστημα με βάση το χρονοδιαγράμματα εάν το είχαν αναλάβει μόνο ξένες εταιρίες . Από την άλλη μεριά , αποδείχτηκε ότι ο Ελληνικός Ιδιωτικός κατασκευαστικός τομέας έχει την ανάλογη τεχνογνωσία .

Το μεγαλύτερο μέρος των έργων που θα γίνουν στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια θα προχωρήσουν αποκλειστικά με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης.

Το Ελληνικό Δημόσιο θα πρέπει να ανταποκριθεί πλήρως στις υποχρεώσεις τις οποίες έχει αναλάβει . Οι Ελληνικές εταιρίες , θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν υψηλής στάθμης σχεδιασμό , να διαθέτουν χρηματοοικονομική υποστήριξη και να μπορούν να αναλάβουν τη διαχείριση των έργων που κατασκευάζουν .

Από την συνεργασία Δημοσίου – Ιδιωτικού φορέα παρέχονται οφέλη και στους δύο συμβαλλόμενους .Οι εταιρίες έχουν το όφελος πέρα του οικονομικού της απόκτησης μεγαλύτερης εμπειρίας και τεχνογνωσίας για τη δυνατότητα συμμετοχής τους και σε άλλα παρόμοια έργα το ίδιο πολύπλοκα και σύνθετα όπως της Αττικής Οδού , ενώ το Δημόσιο έχει τη δυνατότητα εξοικονόμησης πόρων , με περιορισμό της χρηματοδοτικής συμβολής του , για την κατασκευή άλλων έργων προτεραιότητας τα οποία δεν θα ήταν ιδιαίτερα αποδεκτά από τον Ιδιωτικό τομέα , καθώς και για το λόγο του ότι από μόνο του δεν θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις για την κατασκευή ενός τέτοιου έργου .

Η Κυβέρνηση και οι Παραχωρησιούχοι έχουν κοινό συμφέρον στο να γίνονται όλο και περισσότερες Συμβάσεις για την κατασκευή έργων . Η Παραχώρηση θα πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμη , γι' αυτό το λόγο δημιουργήθηκαν συνδυασμοί οι οποίοι αποφέρουν εισόδημα ²⁸³ .

Με την εκτέλεση του έργου της Αττικής Οδού προωθείται η συνεργασία Δημοσίου – Ιδιωτικού φορέα και αλλάζει ο χαρακτήρας του Δημοσίου αγαθού , διότι η πληρωμή για την κατασκευή του έργου δεν γίνεται μέσω της φορολογίας αλλά με την πληρωμή των διοδίων . Δεν επιβαρύνεται το Δημόσιο στο να χρηματοδοτήσει από μόνο του την κατασκευή έργου και οι χρήστες του έργου δεν εξαναγκάζονται στο να πληρώνουν φόρους χωρίς να κάνουν χρήση του έργου .

Για την έγκαιρη και επιτυχή υλοποίηση των έργων , έχουν αναπτυχθεί και εφαρμοστεί σύγχρονες μέθοδοι και μέσα διοίκησης των έργων , με βελτιωμένο το Νομοθετικό Πλαίσιο υλοποίησης Δημοσίων Έργων . Εφαρμόζονται διαδικασίες ελεύθερου ανταγωνισμού , βελτιωμένες τεχνικές και προδιαγραφές καθώς και προηγμένα συστήματα διαχείρισης και παρακολούθησης των έργων όλα αυτά αποτελούν μία επένδυση από το Δημόσιο και από τις Ιδιωτικές εταιρίες της χώρας .

Τα έργα που υλοποιούνται στο πλαίσιο συνεργασιών Κράτους – Ιδιωτών , η εμπειρία από την υλοποίηση μεγάλων έργων έχει δείξει ότι είναι απαραίτητη η ύπαρξη εξειδικευμένων (χρηματοοικονομικών , τεχνικών , νομικών και άλλων) , χωριστών για τις δύο πλευρές , αλλά και ισχυρής ομάδας – υπηρεσίας του Δημοσίου , η οποία να κατευθύνει το διαγωνισμό και να διευκολύνει τη λήψη

²⁸³ Ενημερωτικό Δελτίο της TENs HELLAS (2001) «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα», Διευθυντής Project Finance της Alfa Bank , Αθήνα , Φεβρουάριος 2001 .

αποφάσεων . Χρειάζεται επίσης , πολύχρονη προετοιμασία του έργου (περιβαλλοντική , αρχαιολογική και άλλες αδειοδοτήσεις , απαλλοτριώσεις κλπ.) , προσεκτική προετοιμασία του έργου με δίκαιη και ζυγισμένη κατανομή κινδύνων , όπως επίσης πλήρη και ξεκάθαρα Τεύχη Δημοπράτησης .

Τα περισσότερα έργα (Δημόσια – Ιδιωτικά) πάνω στα οποία μπορεί να αναπτυχθεί μεγάλος όγκος συνεργασιών , είναι οι μελέτες και τα μεσαία έργα . Συνήθως τα έργα που απαιτούν εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία , εκθέτουν σε μικρό σχετικά οικονομικό κίνδυνο και έχουν εξασφαλισμένη και απρόσκοπτη ροή χρηματοδότησης .

Θα πρέπει να αναπτυχθούν συνεργασίες και για θέματα όπως η εκπαίδευση , η επιμόρφωση , οι ανταλλαγές εμπειριών , η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε θέματα οργάνωσης και διαχείρισης των σχετικών Συμβάσεων , στρατηγικού σχεδιασμού και διαμόρφωσης πολιτικής , καθώς και σε θέματα διαχείρισης , λειτουργίας και συντήρησης υποδομών²⁸⁴ .

Τα μεγάλα Έργα Υποδομής που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη , αλλά και όσα πρόκειται να υλοποιηθούν τα προσεχή χρόνια στο πλαίσιο της Ολυμπιάδας του 2004 και του Γ΄ ΚΠΣ , σε συνδυασμό με την επέκταση που επιχειρούν οι τεχνικές επιχειρήσεις σε νέους τομείς δραστηριότητας , όπως είναι η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας , η αξιοποίηση ακινήτων και η παροχή υπηρεσιών μέσα από τη διαχείριση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων , δημιουργούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για μία έντονη αναπτυξιακή πορεία του κλάδου των κατασκευών .

Ο νόμος για τις συγχωνεύσεις ωθεί το Ελληνικό κατασκευαστικό δυναμικό , των 11.854 επιχειρήσεων , στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών σχημάτων , με ισχυρό Management , ευελιξία , τεχνογνωσία , ισχυρή κεφαλαιακή βάση και διεθνής συμμαχίες , που θα μπορούν να ανταποκριθούν στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες της παγκοσμιοποιημένης αγοράς²⁸⁵ .

,

²⁸⁴ Συμπεράσματα και διαπιστώσεις του 2^{ου} συνεδρίου , που έγινε στη Θεσσαλονίκη , στις 7 – 8 Σεπτεμβρίου , στα πλαίσια της HELEXPO – ΔΕΘ , με θέμα «Τεχνικά Έργα : Δυνατότητες συνεργασίας στις αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» (Αντίληψη από σελίδα <http://www.tee.gr/online/epikaira/1998/2021/ar16a.htm>) .

²⁸⁵ http://www.vpodomi.gr/ec_tech.asp?aid=656&t=611

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Α/Α	ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΠΟΛΙΤΙΚΗ	Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ			ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ	ΑΠΟΦΑΣΗ ΝΟΜΑΡΧΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΕΚ
			ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε	ΣΤΗΝ Κ/Ε ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ	ΣΤΙΣ ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε							
1	ΑΚΤΩΡ	ΑΚΤΩΡ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	17,06%	17,07%	8,71%	1115	11,15%	2.033.657.500	1612/28-03-1996	16837/77	78242/1977	189/77
2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε	8,47%	8,48%	4,32%	642	6,42%	1.100.000.000	765/8-04-1996	35445/1962	24088/5-05-1962	237/21-5-1962
3	ΤΕΒ Α.Ε	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΒΟΛΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	8,47%	8,48%	4,32%	642	6,42%	690.000.000	24/04/1996	9984/1949		141/4-6-2949
4	ΑΒΑΣ Α.Ε	ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ	8,47%	8,48%	4,32%	642	6,42%	645.000.000	28 - 03 - 1996	12288/1986	24867	3442/1986
5	ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε	ΑΛΤΕ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	8,22%	8,23%	4,19%	623	6,23%	1.059.999.000		24061/1980	3569/1980	305/80
6	Κ.Ι ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ	Κ.Ι ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	7,62%	7,62%	3,89%	577	5,77%	1.156.250.000	1827/14 - 04 - 1996	9894/1979	28935/1979	2924/1979
7	ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε	ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	9,82%	9,83%	5,01%	744	7,44%	101.000.000	845/3 - 04 - 1996	4637/7 - 09 - 1960	53377/2721/1960	509/960
8	EGIS PROJECTS S.A	ΤΡΑΝΣΠΟΥΤ ΙΝΤΕΡΝΑΤΙΟΝΑΛ Α.Ε (ΓΑΛΛΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ)	0,07%	0%	49%	700	7,00%	126.000.000	3 - 05 - 1995	3 - 08 - 1990		3 - 08 - 1990
9	J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε		8,47%	8,48%	4,32%							

Α/Α	ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ , ΠΟΛΙΤΙΚΗ	Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ			ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩ Ν	ΣΥΜΜΕΤΟ ΧΗ ΣΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚ Η ΠΡΑΞΗ	ΑΠΟΦΑΣΗ ΝΟΜΑΡΧΗ	ΑΡΙΘΜΟ Σ ΦΕΚ
			ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε	ΣΤΗΝ Κ/Ε ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ	ΣΤΙΣ ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε							
10	ΑΤΤΙ - ΚΑΤ Α.Τ.Ε	ΑΤΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑΙ ΛΑΤΟΜΙΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	8,58%	8,58%	4,38%	650	6,50%	1.700.000.000	1236/3 - 04 - 1996	4444/1980	11600/1980	719/1980
11	ΕΤΕΘ Α.Ε	ΕΤΕΘ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε	9,82%	9,83%	5,01%	744	7,44%	121.000.000	199/5 - 04 - 1996	4983/1961	59499/3178/6 I	622/1962
12	ΤΕΓΚ Α.Ε	ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	4,91%	4,91%	2,50%	372	3,72%	685.002.500	807/18 - 04 - 1996	2086/1966	37745/2428/1 966	707/ 4 - 07 - 1996

Πηγή : Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας , Τεύχος Πρώτο , Αριθμός Φύλλου 274 , Νόμος Υπ' Αριθ. 2445 , 16 Δεκεμβρίου 1996 .

Γενικές Ερωτήσεις για την Εταιρεία

A. Στοιχεία Επιχείρησης :

Επωνυμία : ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε

Διεύθυνση : 41,9 ΧΛΜ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ – ΠΑΙΑΝΙΑΣ

Τηλέφωνο : 210 - 6682200

Email : NLAINI@ATTIKI-ODOS.GR

Διάφοροι φορείς του ιδιωτικού τομέα συμμετέχουν ως εταίροι σε δράσεις του δημοσίου τομέα προσδίδοντας διαφορετικούς πόρους. Παραδείγματα τέτοιων πόρων είναι : η παροχή ιδιόκτητης ακίνητης περιουσίας, κεφάλαιο, εξειδίκευση σε ένα συγκεκριμένο τομέα, η γνώση και η πληροφόρηση, η πρόσβαση στα μέσα μαζικής επικοινωνίας, ταχύτητα χρόνου, αξιοπιστία, καλύτερες διοικητικές τεχνικές κλπ. Σκοπός του ερωτηματολογίου είναι η εμπειριστατωμένη μελέτη της δημιουργίας τέτοιων σχέσεων κυρίως από την πλευρά του ιδιωτικού τομέα.

A. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ

A1. Παρακαλώ περιγράψτε εν συντομία τα εξής:

1. Πως πληροφορηθήκατε για το συγκεκριμένο έργο και την δυνατότητα δημιουργίας της εταιρικής σχέσης με το δημόσιο φορέα;

Ενημερωθήκαμε όταν έγινε διαγωνισμός , μέσω των Τευχών Δημοπράτησης

2. Ποιος θεωρείται ότι ήταν ο ηγετικός ιδιωτικός φορέας στη προώθηση της δημιουργίας της εταιρικής σχέσης;

Σε σχέση με όλες τις εταιρίες η ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε ήταν η leader με ποσοστό συμμετοχής 34% στο έργο της Αττικής οδού .

3. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι ώθησαν την δημιουργία της συγκεκριμένης σχέσης (ειδικά για εσάς και γενικότερα). {π.χ δημόσια δέσμευση για διαφάνεια , δημοσιοποίηση και ενδυνάμωση της συμμετοχής ιδιωτικών φορέων, εμπιστοσύνη μεταξύ των ιδιωτικών φορέων}

Ειδικά : Αποτελούσε μεγάλη πρόκληση η κατασκευή ενός τέτοιου έργου λόγω της μεγάλης πολυπλοκότητας που το διακρίνει .

Γενικότερα : Λόγω του μεγάλου μεγέθους του απαιτούσε εμπειρία στο να κατασκευαστεί ένας αυτοκινητόδρομος υψηλών προδιαγραφών ειδικότερα από οικονομικής και τεχνικής πλευράς .

Με τη συνεργασία περισσότερων εταιριών και του δημοσίου μπορούσε να ανταποκριθεί καλύτερα στις απαιτήσεις του .

4. Ποιος ήταν ο ρόλος σας κατά την διάρκεια της δημιουργίας αυτής της εταιρικής σχέσης;

Ο ρόλος μας ήταν ηγετικός και διοικητικός , η εταιρία μας έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση του έργου .

5. Ποια ήταν τα προβλήματα κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την δημιουργία της συγκεκριμένης σχέσης;

Τα προβλήματα είναι πάρα πολλά αυτά τα οποία αντιμετωπίζουν καθώς και οι Συμβάσεις είναι πάρα πολλές μέσα από τις οποίες πρέπει να προβλέπονται όλα .

Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι να μπορεί η εταιρία να προβλέψει το ποιες θα είναι οι δυσκολίες μελλοντικά .

Στοιχεία της Εταιρικής Σχέσης

Β. Πόροι / Συμβολή του κάθε φορέα

1. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που εσείς συνεισφέρετε σε μια τέτοια συνεργασία ; (συγκεκριμένα στο έργο της Αττική Οδού)

Συμμετοχή Δημοσίου : 35%

Ίδια Κεφάλαια : 15%

Δάνεια : 50%

- 2α. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που οι φορείς του δημοσίου προσφέρουν σε μια τέτοια συνεργασία;

ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	Πόροι
Δημόσιο	Προσφορά χρημάτων το 35%

- 2β. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που οι άλλοι φορείς (ιδιωτικές τράπεζες, ΕΕ ...) προσφέρουν σε μια τέτοια συνεργασία ;

ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	Πόροι
Τράπεζες	Δάνεια το 50%

3. Θα μπορούσατε να επισημάνετε την σημασία της συνάθροισης των πόρων του ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο στην παροχή ενός αγαθού /υπηρεσίας μέσω της δημιουργίας εταιρικής σχέσης (κατασκευή περιφερειακού δακτυλίου Αττικής ;

Αν γίνονταν από το Δημόσιο η κατασκευή του έργου , θα γίνονταν μέσω της φορολογίας εξαναγκάζοντας το χρήστη να πληρώνει φόρους .

Με τη δημιουργία εταιρικής σχέσης , το Δημόσιο έχει τη δυνατότητα να εξοικονομεί χρήματα ώστε να μπορέσει να κατασκευάσει άλλα έργα .

Γ. Στόχοι Φορέων

Ποιοι είναι οι στόχοι της συγκεκριμένης συνεργασίας Δ-Ιδιωτικού;

Στο να αποκτήσει η Ελληνική αγορά ένα know how , ώστε να μπορέσουν να εξάγουν τη δουλεία τους και στο εξωτερικό .

Με τη γνώση της χρηματοδότησης απόκτησαν καλύτερη εμπειρία και μπορούν με αυτόν τον τρόπο να είναι πιο ανταγωνίσιμες .

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που εσείς (ή η επιχείρησή σας) θελήσατε να επιτύχετε μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης (προσδιορίστε την υπό μελέτη περίπτωση).

Κίνητρα οικονομικά και επιβίωσης

1β. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που θεωρείτε ότι ο δημόσιος τομέας θέλησε να επιτύχει μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης

Εξοικονόμηση των δικών του πόρων και χρήση αυτών στην κατασκευή άλλων έργων .

1γ. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που θεωρείτε ότι οι άλλοι φορείς θέλουν να επιτύχουν μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης

Με τη δημιουργία της εταιρικής αυτής σχέσης γίνονται περισσότερες χρηματοδοτήσεις και έτσι και αυτοί συμμετέχουν οι οποίοι έχουν το έλεγχο .

2. Σε ποιο βαθμό επιτύχατε τους στόχους ή τους σκοπούς σας με τη συμμετοχή σας έως τώρα στη εταιρική αυτή σχέση

	Καθόλου	Λίγο	Ολοκληρωτικά
Πέτυχα τους σκοπούς μου			✓

Δ. Ευθύνες /Κίνδυνοι

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τις ευθύνες που εσείς (ή η επιχείρησή σας) αναλαμβάνετε στην εταιρική αυτή σχέση ;

Η Αττική Οδός Α.Ε είναι ο ανάδοχος του έργου και είναι υπεύθυνη ολοκληρωτικά και αποκλειστικά για οτιδήποτε προκύψει .

2. Οι κίνδυνοι που συνεπάγεται η συμμετοχή σας στην εταιρική αυτή σχέση;

Υπάρχει ο κίνδυνος να μειωθεί ο αριθμός των οχημάτων .

Καθώς και επιχειρηματικός κίνδυνος να μην μπορούν να πληρωθούν τα δάνεια .

3. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τις ευθύνες που θεωρείτε ότι αναλαμβάνει ο δημόσιος τομέας στην εταιρική αυτή σχέση;

Η ευθύνη των απαλλοτριώσεων γης .
Στο να προχωράει η Αρχαιολογική Υπηρεσία ώστε να μην γίνονται λάθη .

4. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υπήρξε ισότιμη κατανομή ευθυνών και κινδύνων μεταξύ των εταιρών ;

	Καθόλου	Αρκετά	Ολοκληρωτικά
			✓

Ε. ΟΦΕΛΟΣ /ΚΕΡΔΟΣ

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τα οφέλη που εσείς (ή η επιχείρησή σας) απολαμβάνετε από την εταιρική αυτή σχέση ;

Η Αττική Οδός Α.Ε έχει ιδρυθεί μόνο για την κατασκευή του συγκεκριμένου έργου , δεν είναι ανταγωνιστική , δεν έχει κάποια οφέλη εκτός από χρηματικά.
Οι εταιρίες οι οποίες συμμετέχουν έχουν το όφελος της απόκτησης περισσότερης εμπειρίας , για να μπορέσουν να συμμετέχουν και σε έργα εξωτερικού . Με τη δημιουργία αυτής της σχέσης αυτό το πετυχαίνουν καλύτερα .

2. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τα οφέλη που θεωρείτε ότι αναλαμβάνει ο δημόσιος τομέας στην εταιρική αυτή σχέση;

Το κράτος έχει πολιτικό όφελος , παρουσιάζει έργα χωρίς να έχει ολοκληρωτική συμμετοχή σε αυτά .
Δεν θα μπορούσε να κατασκευάσει τέτοιου είδους έργα από μόνο του .

3. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υπήρξε ισότιμη κατανομή οφελών μεταξύ των εταιρών ;

	Καθόλου	Λίγο	Ολοκληρωτικά
			✓

Στ. Βαθμός Συνεργασίας :

1. Σε γενικές γραμμές, θα υποστηρίζατε ότι ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ της επιχείρησής σας και των άλλων δρώντων ήταν :

	Αδύναμος	Ικανοποιητικός	Ισχυρός
Σε γενικές γραμμές, ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων και των ιδιωτικών φορέων(εταιρίες) είναι :			✓
Σε γενικές γραμμές, βαθμός συνεργασίας μεταξύ των τραπεζών και του ιδιωτικού τομέα είναι :		✓	
Σε γενικές γραμμές, ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των ιδιωτικών φορέων –εταιρών είναι:			✓

2. Παρακαλώ χαρακτηρίσετε το ρόλο των εκπροσώπων διαφορετικών συμφερόντων (ιδιωτικού (κατασκευαστικές εταιρείες, τράπεζες-δημοσίου) σε διάφορες φάσεις της παροχής του αγαθού /υπηρεσία :

	ΦΟΡΕΑΣ	Διευρυμένος	Όπως θα έπρεπε	Περιορισμένος
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)		✓	
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		✓	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ	✓		
	ΑΛΛΟΙ			✓
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	✓		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ	✓		
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		✓	
	ΑΛΛΟΙ			✓
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	✓		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		✓	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		✓	
	ΑΛΛΟΙ			✓
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	✓		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ			✓
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		✓	
	ΑΛΛΟΙ			✓

3. Παρακαλώ προσδιορίσετε ποια ήταν τα προβλήματα στην συνεργασία σας με τους άλλους φορείς (κατασκευαστικές εταιρείες, τράπεζες-δημοσίου) σε διάφορες φάσεις της παροχής του αγαθού /υπηρεσία :

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Όσο μικρή και αν είναι μία εταιρία τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζονται είναι άπειρα . Είναι πολιτικά , περιβαλλοντικά , σχεδιασμού , εμπορικά (της αγοράς), τεχνικά , οικονομικά , ασφαλείας .
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	

4. Παρακαλώ προσδιορίσετε πώς οργανώνεται η επικοινωνία, η πληροφόρηση και η αλληλεπίδραση των εταιρών σε διαφορετικά στάδια της υλοποίησης του έργου;

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Όλα αυτά γίνονται μέσα από μία οργανωτική δομή . Η διοίκηση γίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο , το οποίο έχει το διοικητικό και συντονιστικό ρόλο . Οι εταιρίες έχουν εκτελεστικό ρόλο . Ο Γενικό Διευθυντής εποπτεύει , δίνει το γερουτ στο Διοικητικό Συμβούλιο και έχει τον τελικό λόγο όταν συνεδριάζει για όσα συμβαίνουν .
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	

Γενικές Ερωτήσεις για την Εταιρεία

A. Στοιχεία Επιχείρησης :

Επωνυμία : ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε

Διεύθυνση : ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ 326 , ΑΘΗΝΑ 152 – 33

Τηλέφωνο : 210 – 6855400

Email : vgion@pantechniki.gr

Διάφοροι φορείς του ιδιωτικού τομέα συμμετέχουν ως εταίροι σε δράσεις του δημοσίου τομέα προσδίδοντας διαφορετικούς πόρους. Παραδείγματα τέτοιων πόρων είναι : η παροχή ιδιόκτητης ακίνητης περιουσίας, κεφάλαιο, εξειδίκευση σε ένα συγκεκριμένο τομέα, η γνώση και η πληροφόρηση, η πρόσβαση στα μέσα μαζικής επικοινωνίας, ταχύτητα χρόνου, αξιοπιστία, καλύτερες διοικητικές τεχνικές κλπ. Σκοπός του ερωτηματολογίου είναι η εμπειριστατωμένη μελέτη της δημιουργίας τέτοιων σχέσεων κυρίως από την πλευρά του ιδιωτικού τομέα.

A. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΣΧΕΣΗΣ

A1. Παρακαλώ περιγράψτε εν συντομία τα εξής:

1. Πως πληροφορηθήκατε για το συγκεκριμένο έργο και την δυνατότητα δημιουργίας της εταιρικής σχέσης με το δημόσιο φορέα;

Μέσω των Τευχών Δημοπράτησης του διαγωνισμού και των πελατειακών μας σχέσεων ως κατασκευαστές με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ .
--

2. Ποιος θεωρείται ότι ήταν ο ηγετικός ιδιωτικός φορέας στη προώθηση της δημιουργίας της εταιρικής σχέσης;

3. Ποιοι παράγοντες θεωρείται ότι ώθησαν την δημιουργία της συγκεκριμένης σχέσης (ειδικά για εσάς και γενικότερα). {π.χ δημόσια δέσμευση για διαφάνεια , δημοσιοποίηση και ενδυνάμωση της συμμετοχής ιδιωτικών φορέων, εμπιστοσύνη μεταξύ των ιδιωτικών φορέων}

Ειδικά : Εμπιστοσύνη στη σύμπνοια της ομάδας των Κατασκευαστικών Εταιριών

Γενικότερα : Η δυνατότητα κατασκευής αυτοκινητόδρομου υψηλών Προδιαγραφών στις Αστικές Περιοχές .

4. Ποιος ήταν ο ρόλος σας κατά την διάρκεια της δημιουργίας αυτής της εταιρικής σχέσης;

Υποβοηθητικός στη δημιουργία Κοινοπραξίας , με κοινό όραμα και στόχο .
--

5. Ποια ήταν τα προβλήματα κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την δημιουργία της συγκεκριμένης σχέσης;

Η προσπάθεια δημιουργίας κλίματος εμπιστοσύνης , στην εκτέλεση του σκοπού .

Στοιχεία της Εταιρικής Σχέσης

Β. Πόροι / Συμβολή του κάθε φορέα

1. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που εσείς συνεισφέρετε σε μια τέτοια συνεργασία ; (συγκεκριμένα στο έργο της Αττικής Οδού)

- Μετοχικό Κεφάλαιο
- Συμμετοχή στην κατασκευή τμημάτων του έργων , σε ποσοστό αντίστοιχο του μεριδίου μας στην εταιρία .

2α. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που οι φορείς του δημοσίου προσφέρουν σε μια τέτοια συνεργασία;

ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	Πόροι
Ελληνικό Δημόσιο	Επιδότηση

2β. Θα μπορούσατε να επισημάνετε τους κύριους πόρους που οι άλλοι φορείς (ιδιωτικές τράπεζες, ΕΕ ...) προσφέρουν σε μια τέτοια συνεργασία ;

ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	Πόροι
Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων	Χρηματοδότηση / Δανειοδότηση
Εμπορικές Τράπεζες	Χρηματοδότηση / Δανειοδότηση

3. Θα μπορούσατε να επισημάνετε την σημασία της συνάθροισης των πόρων του ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο στην παροχή ενός αγαθού /υπηρεσίας μέσω της δημιουργίας εταιρικής σχέσης (κατασκευή περιφερειακού δακτυλίου Αττικής ;

Εμπιστοσύνη στην επίτευξη του στόχου παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες .

Γ. Στόχοι Φορέων

Ποιοι είναι οι στόχοι της συγκεκριμένης συνεργασίας Δ-Ιδιωτικού;

Εκτέλεση και διαχείριση έργου με Κεφάλαια Ιδιωτικά και Δημόσια .
Επομένως χρήση Δημοσίου Χρήματος και σε άλλα έργα .

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που εσείς (ή η επιχείρησή σας) θελήσατε να επιτύχετε μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης (προσδιορίστε την υπό μελέτη περίπτωση).

Συμμετοχή σε αυτοχρηματοδοτούμενα έργα με στόχο Κύκλο Εργασιών και Κερδοφορία , από μη αμιγώς κατασκευαστική δραστηριότητα με
ικανοποιητικά επίπεδα ανταποδοτικότητας .

1β. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που θεωρείτε ότι ο δημόσιος τομέας θέλησε να επιτύχει μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης

Χρήση Δημοσίων πόρων σε περισσότερα έργα .

1γ. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τους στόχους που θεωρείτε ότι οι άλλοι φορείς θέλουν να επιτύχουν μέσω της δημιουργίας της εταιρικής αυτής σχέσης

Δανειοδότηση με σιγουριά στην επιτυχία του έργου και αποπληρωμή των δανείων .

2. Σε ποιο βαθμό επιτύχατε τους στόχους ή τους σκοπούς σας με τη συμμετοχή σας έως τώρα στη εταιρική αυτή σχέση

	καθόλου	Λίγο	Ολοκληρωτικά
Πέτυχα τους σκοπούς μου		✓	

Δ. Ευθύνες / Κίνδυνοι

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τις ευθύνες που εσείς (ή η επιχείρησή σας) αναλαμβάνετε στην εταιρική αυτή σχέση ;

Ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου στην ώρα του .
Επιτυχής λειτουργία και εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου .

2. Οι κίνδυνοι που συνεπάγεται η συμμετοχή σας στην εταιρική αυτή σχέση;

Δυσχέρειες στην κατασκευή αυτοκινητόδρομου 72χλμ , στη φάση κατασκευής .

Πιθανότητα χαμηλότερου οχημάτων , από το αναμενόμενο στη φάση λειτουργίας .

Μειωμένη ανταποδοτικότητα .

3. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τις ευθύνες που θεωρείτε ότι αναλαμβάνει ο δημόσιος τομέας στην εταιρική αυτή σχέση;

Υποβοήθηση στην ολοκλήρωση έργου που βοηθά , το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και την εξυπηρέτηση του νέου Αεροδρομίου .

4. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υπήρξε ισότιμη κατανομή ευθυνών και κινδύνων μεταξύ των εταιρών ;

	Καθόλου	Αρκετά	Ολοκληρωτικά
		✓	

Ε. ΟΦΕΛΟΣ / ΚΕΡΔΟΣ

1. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τα οφέλη που εσείς (ή η επιχείρησή σας) απολαμβάνετε από την εταιρική αυτή σχέση ;

Κύκλος Εργασιών / Κερδοφορία από τομείς μη κατασκευαστικούς .
Εκπαίδευση / Εμπειρία προσωπικού σε παρόμοια έργα .
Εκτέλεση / Λειτουργία , υποδειγματικού έργου , σημαντικό για το προφίλ και τις ικανότητες της εταιρίας .

2. Παρακαλώ να προσδιορίσετε τα οφέλη που θεωρείτε ότι αναλαμβάνει ο δημόσιος τομέας στην εταιρική αυτή σχέση;

Ολοκλήρωση σημαντικού αυτοκινητόδρομου της Αθήνας , σε σφιχτό χρονοδιάγραμμα και λογικό κόστος .
Χρήση Δημοσίων Επενδύσεων σε άλλα οδικά έργα .

3. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υπήρξε ισότιμη κατανομή οφελών μεταξύ των εταιρών ;

	Καθόλου	Λίγο	Ολοκληρωτικά
			✓

Στ. Βαθμός Συνεργασίας :

1. Σε γενικές γραμμές, θα υποστηρίζατε ότι ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ της επιχείρησή σας και των άλλων δρώντων ήταν :

	Αδύναμος	Ικανοποιητικός	Ισχυρός
Σε γενικές γραμμές, ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων και των ιδιωτικών φορέων(εταιρίες) είναι:		✓	
Σε γενικές γραμμές, βαθμός συνεργασίας μεταξύ των τραπεζών και του ιδιωτικού τομέα είναι :			✓
Σε γενικές γραμμές, ο βαθμός συνεργασίας μεταξύ των ιδιωτικών φορέων –εταιριών είναι:			✓

2. Παρακαλώ χαρακτηρίσετε το ρόλο των εκπροσώπων διαφορετικών συμφερόντων (ιδιωτικού (κατασκευαστικές εταιρείες, τράπεζες-δημοσίου) σε διάφορες φάσεις της παροχής του αγαθού /υπηρεσία :

	ΦΟΡΕΑΣ	Διευρυμένος	Όπως θα έπρεπε	Περιορισμένος
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	✓		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		✓	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		✓	
	ΑΛΛΟΙ			✓
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)		✓	
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		✓	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		✓	
	ΑΛΛΟΙ			✓
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)	✓		
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		✓	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ		✓	
	ΑΛΛΟΙ			✓
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΙΔΙΩΤΕΣ (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)		✓	
	ΤΡΑΠΕΖΕΣ		✓	
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ			✓
	ΑΛΛΟΙ			✓

3. Παρακαλώ προσδιορίσετε ποια ήταν τα προβλήματα στην συνεργασία σας με τους άλλους φορείς (κατασκευαστικές εταιρείες, τράπεζες-δημοσίου) σε διάφορες φάσεις της παροχής του αγαθού /υπηρεσία :

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Κοινός σχεδιασμός παρόμοιων Τευχών Δημοπράτησης .
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	Πίστη στις ικανότητες του Ιδιωτικού τομέα .
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	Πίστη στις ικανότητες του Ιδιωτικού τομέα .
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	

4. Παρακαλώ προσδιορίσετε πώς οργανώνεται η επικοινωνία, η πληροφόρηση και η αλληλεπίδραση των εταιρών σε διαφορετικά στάδια της υλοποίησης του έργου;

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Συναντήσεις με μελετητές ανά τμήμα
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	Σειρά συσκέψεων
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	Σειρά συσκέψεων
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	Υποβοηθητική χρήση ξένης τεχνογνωσίας

Ζ. Γενικές ερωτήσεις

1 Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι η μέθοδος παραχώρησης δημοσίων έργων (έργο Αττικής Οδού) αποτελεί αποτελεσματικότερη μέθοδο για την παραγωγή δημοσίων έργων ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΑΡΚΕΤΑ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
		✓	

2. Σε ποιο βαθμό θεωρείται ότι το έργο προσδίδει κύρος στην εταιρεία σας ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΑΡΚΕΤΑ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
			✓

3. Σε ποιο βαθμό θεωρείται ότι το έργο βοηθάει στην μελλοντική επέκταση των δραστηριοτήτων της εταιρίας ;

ΚΑΘΟΛΟΥ	ΛΙΓΟ	ΑΡΚΕΤΑ	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
		✓	

4. Υπάρχει συνεργασία με τις άλλες ιδιωτικές εταιρείες εκτός του συγκεκριμένου έργου;

ΝΑΙ	✓	Έργο Ρίου – Αντιρρίου (ΑΚΤΩΡ , ΑΘΗΝΑ , ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ , VINCI , J&P) Έργο ΧΑΝΘ Θεσσαλονίκης
ΟΧΙ		

4^ο Εάν ναι με ποιες από αυτές και τι αφορά η συνεργασία σας;

• Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου
• ΧΑΝΘ Θεσσαλονίκης

4β Εάν όχι,
Είχατε επιδιώξει ανάλογη συνεργασία ;

5. Έχετε σκοπό να συνεργαστείτε στο μέλλον ;

Ναι σε άλλα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα (νέος Κύκλος αυτοχρηματοδοτούμενων έργων του Γ΄ ΚΠΣ από Ελληνικό Δημόσιο) .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) TENs HELLAS (2001), «Συμβάσεις Παραχώρησης Αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα», Αθήνα, Πρακτικά Ημερίδας Νοέμβριος 2000.
- 2) Ελ. Τρόβα & Δ. Κούτρας (2001), «Η κατασκευή του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου και η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων», Αθήνα, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- 3) Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (1997), Έργο : «Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής», Αθήνα.
- 4) Δ. Τσάμπουλας, Δ. Πολίτου, Κ. Πάνου (2000), «Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα», στο Τεχνολογική Χρονολογική Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ, I, Τεύχος 1, σελ. 59-66.
- 5) Αθ. Παπαδασκόπουλος & Εμ. Χριστοφάκης (2001) «Περιφερειακός Προγραμματισμός», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- 6) P. Getimis & N. Marava (2002), «Public – Private – Partnerships in Urban Infrastructure», paper presented in EURA Conference.
- 7) Συγχρηματοδοτούμενα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα – Συμβάσεις Παραχώρησης (1998), από σεμινάριο «Τα Δημόσια Έργα στην Ελλάδα, ο ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης και του Μηχανικού», Θεσσαλονίκη 8,9 Απριλίου 1998.
- 8) Β. Σκούρη (1990), Χωροταξικό και Πολεοδομικό Δίκαιο, Δ. Χριστοφιλοπούλου (1990), Αστικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός, Εκδόσεις Π. Σάκκουλα. Δήμος Αθηναίων (1996), Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1984 – 1985, δέκα χρόνια μετά, πρακτικά διημερίδας, Αθήνα, Δεκέμβριος 1996.

Νομολογία

- 1) Ν.1418/’84, Νόμος Πλαίσιο «Περί Δημοσίων Έργων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων».
- 2) Ν. 2445/’96, ΦΕΚ 274 Α/16.12.1996, «Για την κύρωση της μελέτης, κατασκευής, αυτοχρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, ρύθμιση συναφών θεμάτων και άλλες διατάξεις».
- 3) Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, «Σχέδιο Ερμηνευτικής Ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης στο Κοινοτικό Δίκαιο», 7.4.1999, (1999/C 94/04).
- 4) Προεδρικό Διάταγμα 23/93, ΦΕΚ – 8/Α/5.2.1993, τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις, προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ, «Σύναψη Συμβάσεων Δημοσίων Έργων».
- 5) Προεδρικό Διάταγμα 334/00, ΦΕΚ – 279/Α/21.12.2000, τι αλλάζει στις Δημόσιες Συμβάσεις, προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα

Δημόσια Έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ , «Σύναψη Συμβάσεων Δημοσίων Έργων» .

- 6) Ν. 1892/’90 (ΦΕΚ – 101/Α/90) .
- 7) Ν. 1943/’91 (ΦΕΚ – 50/Α/91) .
- 8) Ν. 2190/’94 (ΦΕΚ – 28/Α/94) .
- 9) Απόφαση Δικαστηρίου της 9^{ης} Ιουλίου 1987 , συνδικασθείσες υποθέσεις c –27/86 , 28/86 και 29/86 Bellini .
- 10) Απόφαση της 17^{ης} Μαΐου 1984 , υπόθεση c – 15/83, Denkvit Nederland .
- 11) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 19^{ης} Ιουνίου 1980 , συνδικασθείσες υποθέσεις c – 41/79 , 121/79 , Testa και άλλοι , αιτιολογική σκέψη 21 .
- 12) Υπόθεση Webb της 17^{ης} Δεκεμβρίου 1981 υπόθεση 279/80 .
- 13) Προεδρικό Διάταγμα 387/97 , ΦΕΚ 264/Α/20.12.97 .
- 14) Ν. 2714/’99 , ΦΕΚ 90/Α/30.04.1999 , «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης για τη μελέτη , κατασκευή , χρηματοδότηση και εκμετάλλευση του Μετρό Θεσσαλονίκης» .
- 15) Υπ. Αριθ. 35404/94/28.07.1995 , Κοινή Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων , του Υπουργού Πολιτισμού , του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Γεωργίας , με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την επέκταση και λειτουργία του ίδιου έργου .
- 16) Υπ. Αριθ.Α/6/00/0101/25283 , Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων , με την οποία εγκρίθηκαν οι Δανειακές Συμβάσεις και τροποποιήσεις των Προσαρτημάτων της Σύμβασης Παραχώρησης .

Πηγές από Internet

- 1) <http://www.march.gov.bc.ca.LGPOLICY/MAR/PPP/ppp2b.html>
- 2) <http://www.hellas.gov.gr>
- 3) <http://www.aia.gr>
- 4) <http://www.busINESS2005.GR>
- 5) <http://www.tnn.gr>
- 6) <http://www.gefvra.gr>
- 7) <http://www.sarantopoulos.gr>
- 8) <http://www.vpodomi.gr>
- 9) <http://www.aodos.gr>
- 10) <http://www.minenv.gr>
- 11) <http://www.pantechniki.gr>
- 12) <http://www.etae.com>
- 13) <http://www.aktor.gr>
- 14) <http://www.avax.com.gr>
- 15) <http://www.alte.gr>
- 16) <http://www.aaholdings.gr>
- 17) <http://www.tee.gr>