

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ**  
**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ. ΠΟΥ  
ΥΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ  
ΔΗΜΟΣΙΟΥ**




**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ**

**ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΑΥΓΕΝΑΚΗ ΕΛΕΝΗ Α.Μ.6986 Πτ.Δ  
ΦΤΥΛΑΚΗ ΖΩΗ Α.Μ.6842 Πτ.Δ**

**Ηράκλειο, Οκτώβριος 2008**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	2
ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> .....	6
ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ / ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	6
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ / ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ .....	6
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	7
1.3 ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	8
1.4 ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	12
1.5 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> .....	20
ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....	20
2.1 Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ Ν. 3389/2005 ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ.) .....	20
2.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ 3389/2005.....	22
2.3 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.....	23
2.4 ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΓΙΑ ΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.....	25
2.5 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ.....	27
2.6 ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.....	30
2.6.1 Η ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ .....	30
2.6.2 Η ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ Σ.Δ.Ι.Τ.....	32
2.7 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΜΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ....	34
2.8 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	36
2.8.1 ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.....	36
2.8.2 ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> .....	40
ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	40
3.1 ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ.....	40
3.1.1 ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ  .....	41
3.1.1.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	41

3.1.1.2 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	42
3.1.1.3 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ .....	45
3.1.1.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	49
3.1.1.5 Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ, Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ51	



3.1.2 ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ .....	53
3.1.2.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	53
3.1.2.2 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	54
3.1.2.3 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ .....	55
3.1.2.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	56
3.1.2.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΓΝΩΣΤΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ.....	58



3.1.3 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ .....	59
3.1.3.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	59
3.1.3.2 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	61
3.1.3.3 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ .....	62
3.1.3.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	62
3.1.3.5 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ISO 9001:2000 ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ .....	65
3.2 ΜΙΚΡΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	65
3.3 ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	66
3.4 ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	70
3.5 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	72
3.6 ΔΙΑΦΟΡΕΣ Σ.Δ.Ι.Τ. ΜΕ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.....	73
3.7 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> .....	78
Η ΑΝΑΛΗΨΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	78
4.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ .....	78
4.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (RISK ALLOCATION).....	79
4.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟ ΡΙΣΚΟ.....	80
4.4 ΕΙΔΗ ΡΙΣΚΩΝ ΣΕ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.....	81

4.5 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	84
4.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	85
4.7 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΡΓΟ ΣΔΙΤ .....	87
4.7.1 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ .....	87
4.7.2 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ....	95
4.7.3 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ.....	104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> .....	114
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.....	114
5.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	114
5.2 ΠΗΓΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ .....	115
5.3 ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....	116
5.4 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.....	117
5.5 ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ/ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ.....	120
5.6 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ.....	120
5.7 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ. ....	122
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> .....	124
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	124
6.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.....	124
6.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.....	126
6.3 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	127
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	129

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Το αντικείμενο της εργασίας που ακολουθεί αφορά την παρουσίαση των έργων των Συμπράξεων Δημοσίου / Ιδιωτικού Τομέα που υλοποιούνται στα πλαίσια της δημιουργίας υποδομών και της παροχής υπηρεσιών του Δημοσίου. Η εργασία μας δόθηκε στο πλαίσιο ανάθεσης της πτυχιακής εργασίας. Η μεθοδολογία βάση της οποίας πραγματοποιήθηκε η εργασία, είναι η θεωρητική ανάλυση. Αναφέρονται τι είναι γενικά οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, ποιο είναι το νομικό πλαίσιο που τις διέπει και ποιοι είναι οι αρμόδιοι φορείς τους, καθώς και ποια είναι τα έργα Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα των τελευταίων χρόνων, από τα οποία αναλύονται η Αττική Οδός, η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Στη συνέχεια αναφέρεται τι ρίσκο αναλαμβάνει ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός Τομέας, με τι τρόπο χρηματοδοτούνται τα έργα Σ.Δ.Ι.Τ, καθώς και ποια είναι τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>**

### **ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ / ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

#### **1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ / ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ**

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Public-Private Partnerships (PPPs)), οι γνωστές στον κόσμο των επιχειρήσεων ως «Σ.Δ.Ι.Τ.», είναι ένας καινοτόμος τρόπος κατασκευής και χρηματοδότησης δημοσίων έργων και προσφοράς δημόσιων υπηρεσιών, με την ενεργή συμμετοχή του Ιδιωτικού Τομέα. Οι Σ.Δ.Ι.Τ. είναι μακροχρόνιες συμβάσεις μεταξύ δημοσίων φορέων και ιδιωτών αναδόχων, που αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τον τρόπο αποπληρωμής δημοσίων έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας. Είναι επενδύσεις ιδιωτικών κεφαλαίων και ιδιωτικής ανάληψης αναπτυξιακής δράσης, για την παροχή βελτιωμένων δημοσίων υπηρεσιών και για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων του δημοσίου. Η μέθοδος αυτή αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια σε αρκετές χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδιαίτερα στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Μέσω των Σ.Δ.Ι.Τ. είναι δυνατή η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και αγαθών, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των πολιτών, με τρόπο οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό. Η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μπορεί να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας και τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημοσίου συμφέροντος.

Η προώθηση του θεσμού αυτού αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη, με τη χρησιμοποίηση πρόσθετων ιδιωτικών πόρων, συμπληρωματικών προς τους διαθέσιμους δημόσιους με στόχο την δημιουργία αναγκαίων υποδομών και παράλληλα την παροχή των υπηρεσιών της τεχνογνωσίας και των μεθόδων λειτουργίας του Ιδιωτικού Τομέα. Η χρηματοδότηση των έργων αυτών δεν προέρχεται αποκλειστικά από δημόσιους πόρους αλλά και από ίδια κεφάλαια και δάνεια που συνάπτονται από ιδιώτες.

Κάποιοι από τους πολλούς και ποικίλους στόχους που επιδιώκονται με την εφαρμογή των Σ.Δ.Ι.Τ. είναι η καινοτομία, ο ανταγωνισμός και η μεταφορά τεχνογνωσίας από τον Ιδιωτικό προς το Δημόσιο Τομέα, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σταθερή βάση, η ανταπόκριση στις απαιτήσεις της ανάπτυξης. Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, είναι απαραίτητο οι σχέσεις μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα στο πλαίσιο της Σ.Δ.Ι.Τ. να δομηθούν με τέτοιο τρόπο ώστε οι δραστηριότητες των Σ.Δ.Ι.Τ. και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτές να επιμερίζονται μεταξύ των δύο μερών με βάση τη δυνατότητα καθενός να τις χειρισθούν και να τις ελέγξουν αποτελεσματικότερα για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των δεξιοτήτων, ικανοτήτων και εμπειριών τους, προς το στόχο.

Η επιτυχία μιας Σ.Δ.Ι.Τ. στην πράξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πληρότητα του συμβατικού πλαισίου που θα συμφωνηθεί, καθώς και από την ακρίβεια και σαφήνεια των όρων που θα διέπουν την υλοποίησή τους. Κατά συνέπεια, έχει καίρια σημασία η σαφής διάκριση των ρόλων, η ακριβής αξιολόγηση και η βέλτιστη κατανομή των κινδύνων μεταξύ των δύο μερών, καθώς και ο σαφής καθορισμός των ευθυνών που αναλαμβάνει καθένας από αυτούς.

Οι Σ.Δ.Ι.Τ. αφορούν συνήθως μεγάλα έργα υποδομής, όπως π.χ. αυτοκινητόδρομους, γέφυρες, αεροδρόμια. Όμως όπως δείχνει και η ευρωπαϊκή και διεθνής εμπειρία, δεν περιορίζονται μόνο σε αυτό το πεδίο αλλά επεκτείνονται σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων σε κεντρικό ή περιφερειακό επίπεδο που εκτείνεται από την παραχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης σχετικά με την ύδρευση, τις συγκοινωνίες, τη διαχείριση απορριμμάτων και την παραγωγή ενέργειας μέχρι την κατασκευή υποδομών για την υγεία, την εκπαίδευση, τον πολιτισμό, τον τουρισμό και την ψυχαγωγία.

## **1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Η ιδέα των συμπράξεων μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα για την υλοποίηση κοινωφελών έργων και υπηρεσιών είναι πολύ παλιά. Τέτοιες συμπράξεις υπάρχουν σε πολλές Ευρωπαϊκές και άλλες χώρες, αλλά και στην Ελλάδα.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 στη Μεγάλη Βρετανία ξεκίνησε μια νέα διερεύνηση και εφαρμογή διαφόρων τύπων Σ.Δ.Ι.Τ., προσαρμοσμένων στο οικονομικό, κοινωνικό, θεσμικό κλπ περιβάλλον της, ως αποτέλεσμα της αναζήτησης εναλλακτικών

μεθόδων πρόσθετης χρηματοδότησης των αναγκαίων προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων, καθώς οι σχετικές ανάγκες της χώρας αυξάνονταν, ενώ ταυτόχρονα τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό δημοσίων οργανισμών ήταν αρκετά περιορισμένα. Μέχρι τότε η ανάπτυξη των έργων υποδομής στηριζόταν κατά κανόνα στη χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό των δημοσίων οργανισμών.

Το παράδειγμα της Μ. Βρετανίας ακολούθησαν αργότερα και άλλες χώρες. Στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια, υπήρξε σχετική δραστηριότητα συμμετοχής ιδιωτών στην κατασκευή ή και διαχείριση έργων, που είτε αφορούσαν σε πολύ μεγάλες υποδομές, είτε σε συγκεκριμένα έργα, πάντως σε περιορισμένο αριθμό τομέων. Η σχετική εμπειρία, οι γνώσεις και η γενική οργανωτική υποδομή που υπάρχουν σήμερα τόσο στον Δημόσιο (περιλαμβανομένου και του ευρύτερου δημοσίου), όσο και στον Ιδιωτικό Τομέα, εξακολουθούν να είναι εξαιρετικά περιορισμένες. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη ενός εξειδικευμένου νομοθετικού πλαισίου, πρακτικά απαγορεύει σήμερα την εφαρμογή των Σ.Δ.Ι.Τ. σε ευρεία κλίμακα (δηλαδή για μεγάλο αριθμό έργων και σε πολλούς τομείς). Η εμπειρία πλέον είναι υπαρκτή μεν, πολύ μικρή δε και περιλαμβάνει τόσο επιτυχείς όσο και μη επιτυχείς προσπάθειες.

### **1.3 ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Ανταποδοτικά έργα Σ.Δ.Ι.Τ. είναι εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες, για τις οποίες εκτός της χρηματοδότησης, του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησής τους, οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν και την εκμετάλλευσή τους.

Η εκμετάλλευση αυτή συνδέεται με την είσπραξη τελών από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, μέσω της οποίας οι ιδιωτικοί φορείς αποπληρώνουν την αρχική επένδυση και προσδοκούν στην εξασφάλιση εύλογου κέρδους. Το ύψος των τελών, οι προϋποθέσεις και ο τρόπος είσπραξής τους προσδιορίζονται με ακρίβεια στη σύμβαση σύμπραξης που συνάπτεται μεταξύ του ιδιωτικού Φορέα και της αναθέτουσας αρχής.

Στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων Σ.Δ.Ι.Τ., οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν, εκτός από τους κινδύνους της χρηματοδότησης και της κατασκευής, και τον κίνδυνο της ζήτησης - εάν δηλαδή οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας - ώστε κατ' επέκταση οι ιδιώτες να μπορέσουν να



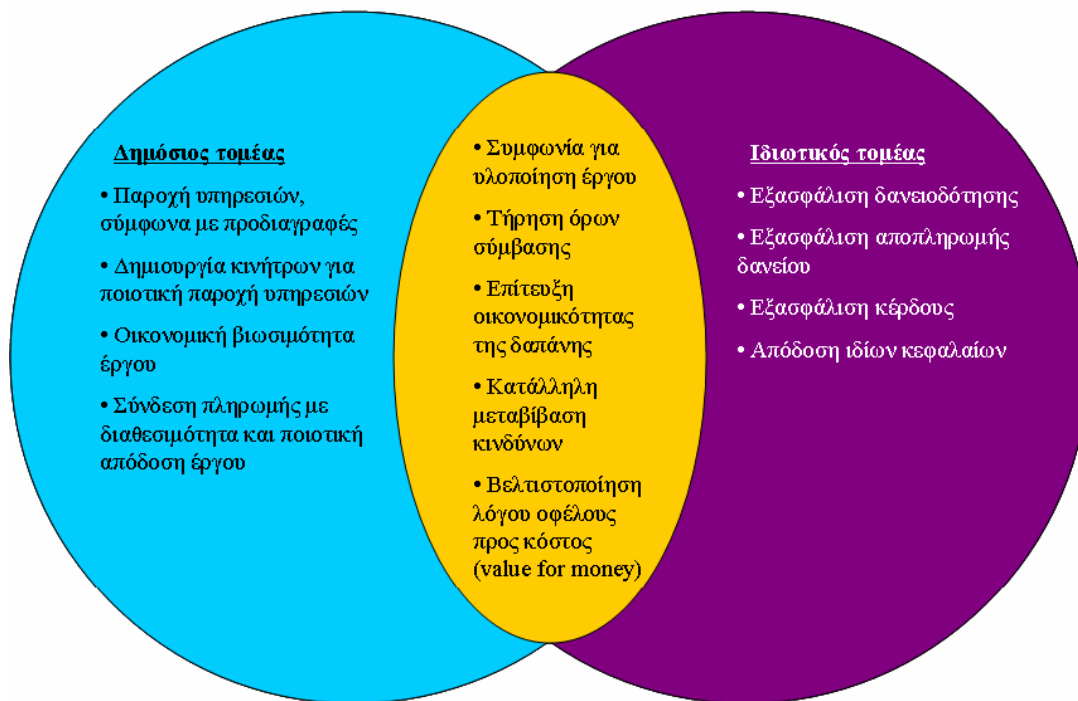
εισπράξουν τα προσδοκώμενα από την σύμπραξη έσοδα. Στην περίπτωση που το έργο δεν είναι πλήρως ανταποδοτικό, η βιωσιμότητα της επένδυσης μπορεί να υποστηριχθεί και με τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είτε με εφάπαξ ποσό κατά την περίοδο κατασκευής, είτε με τμηματικές καταβολές κατά την περίοδο λειτουργίας. Συνήθη ανταποδοτικά έργα είναι τα συγκοινωνιακά έργα (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, σταθμοί αυτοκινήτων κλπ), περιβαλλοντικά έργα (ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση αποβλήτων), ενεργειακά έργα, έργα τουριστικής υποδομής και θεματικά πάρκα.

Σε περιπτώσεις ανταποδοτικών έργων Σ.Δ.Ι.Τ. όπου τα έσοδα είναι μικρότερα από τα προβλεπόμενα το πρόβλημα το αντιμετωπίζει η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ο Ιδιωτικός Φορέας) που λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το έργο και που έχει αναλάβει τον κίνδυνο της ζήτησης, το εάν δηλαδή οι πολίτες θα κάνουν την προβλεπόμενη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας, ώστε κατ' επέκταση οι ιδιώτες να μπορέσουν να εισπράξουν τα προσδοκώμενα από την σύμπραξη έσοδα. Το πρόβλημα αυτό είναι και πρόβλημα των δανειστριών τραπεζών του Ιδιωτικού Φορέα αφού ο δανεισμός που προσέφεραν για την υλοποίηση του έργου αναμένεται να εξοφληθεί από τα έσοδά του. Σε περίπτωση που ο Ιδιωτικός Φορέας δεν μπορέσει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα η πιθανότερη λύση είναι να αντικατασταθεί από άλλον Ιδιωτικό Φορέα που θα υποδείξουν οι δανείστριες τράπεζες. Σε κάθε περίπτωση το Δημόσιο διασφαλίζεται για την εύρυθμη λειτουργία του έργου ή της υπηρεσίας σε περίπτωση που αναφερόμαστε σε κοινωνική υποδομή ή υπηρεσία.

Ως μη ανταποδοτικά έργα Σ.Δ.Ι.Τ. νοούνται εκείνα τα έργα ή οι υπηρεσίες στις οποίες δεν υπάρχει το στοιχείο της εκμετάλλευσης για τους ιδιωτικούς φορείς. Πρόκειται ουσιαστικά για κοινωνικού χαρακτήρα υποδομές ή υπηρεσίες, τις οποίες λειτουργεί το κράτος και απολαμβάνουν δωρεάν οι πολίτες. Σε τέτοια έργα, όπως για παράδειγμα τα σχολεία, οι ιδιώτες που αναλαμβάνουν την υλοποίησή τους αποπληρώνονται απευθείας από το κράτος, ενώ αναλαμβάνουν τους κινδύνους που σχετίζονται με τη χρηματοδότηση και την κατασκευή, όχι όμως και το ρίσκο της ζήτησης. Άντ' αυτού αναλαμβάνουν το ρίσκο της διαθεσιμότητας, δηλαδή τη διαχείριση και συντήρηση της υποδομής ή της υπηρεσίας, ώστε να την καθιστούν διαθέσιμη, να διατηρούν δηλαδή τη λειτουργικότητά της σε σαφώς καθορισμένα από το Δημόσιο επίπεδα ποιότητας για όσο χρόνο ορίζει η σύμβαση σύμπραξης.

Στα μη ανταποδοτικά έργα το Δημόσιο αναλαμβάνει την αποπληρωμή του Ιδιώτη που έχει αναλάβει την υλοποίηση του έργου Σ.Δ.Ι.Τ.. Η αποπληρωμή γίνεται σε ετήσια βάση καθ' όλη τη διάρκεια της σύμπραξης. Οι πληρωμές συνδέονται άμεσα με την αποδοτικότητα του έργου και τη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας που πρέπει να προσφερθεί στο πλαίσιο της σύμβασης. Η πληρωμή των υπηρεσιών πρέπει να αποτελείται από τέτοια επιμέρους στοιχεία που να διασφαλίζουν ότι ο ανάδοχος παραδίδει μία υπηρεσία σύμφωνα με τους επιχειρηματικούς στόχους του έργου και τα κριτήρια ποιότητας που έχουν προδιαγραφεί και περιγράφονται στη σύμβαση.

### Στόχοι του μηχανισμού πληρωμών

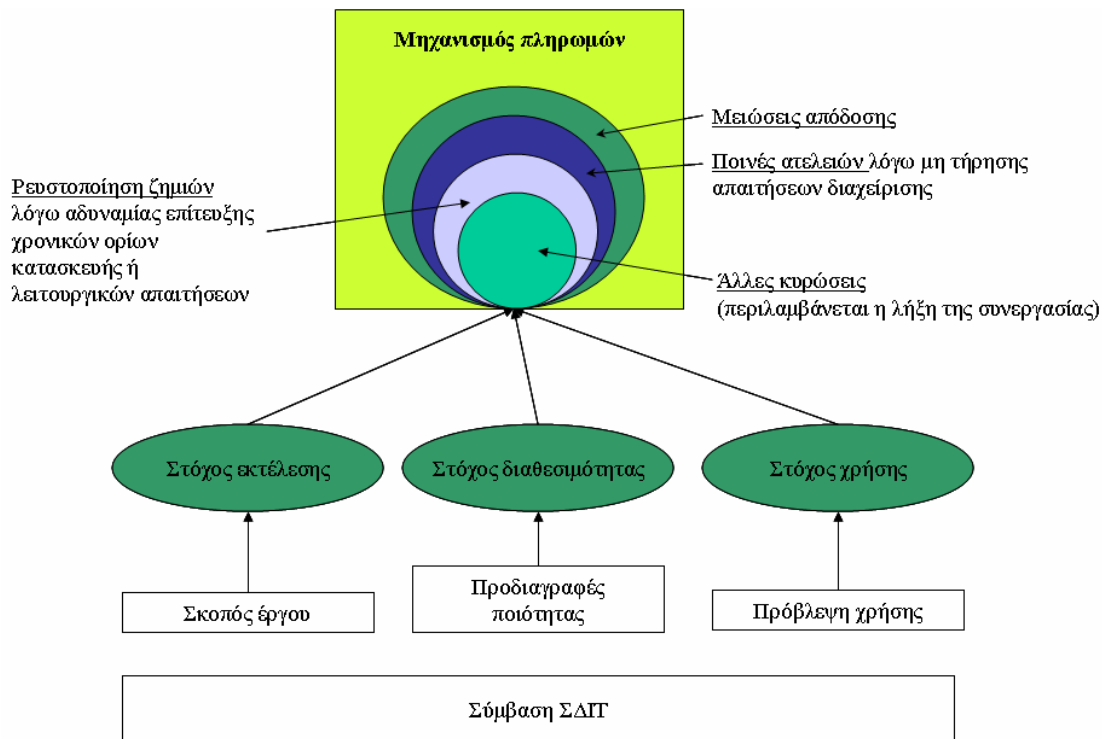


Σχήμα 1: Οι στόχοι του μηχανισμού πληρωμών των Σ.Δ.Ι.Τ.

Τα τρία κύρια στοιχεία στον προσδιορισμό της πληρωμής για υπηρεσίες είναι η διαθεσιμότητα, η ζήτηση και η ποιότητα.

- Διαθεσιμότητα - οι πληρωμές συνδέονται με τη δυνατότητα χρήσης του έργου. Για παράδειγμα, σε ένα σχολείο που έχει υλοποιηθεί με Σ.Δ.Ι.Τ. και συντηρείται από τον Ιδιώτη, αν για κάποιο λόγο η εγκατάσταση δεν είναι διαθέσιμη, αυτό θα συνεπάγεται τη μείωση της αποπληρωμής του.

- Ζήτηση - η ζήτηση για τα έργα αυτά αναλαμβάνεται κατά κύριο λόγο από το Δημόσιο. Σε έργα που ο Ιδιώτης μπορεί να αναλάβει ένα μέρος αυτού του κινδύνου, συνήθως υπάρχει μία ελάχιστη εγγυημένη πληρωμή.
- Ποιότητα – οι πληρωμές επίσης συνδέονται με επίπεδα ποιότητας, με την ανάπτυξη και εφαρμογή προχωρημένων συστημάτων και τεχνικών μέτρησης και επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.



**Σχήμα 2: Συνοπτική παρουσίαση του μηχανισμού πληρωμών**

Κατά την ανάπτυξη του μηχανισμού πληρωμών, το Δημόσιο πρέπει να λαμβάνει υπόψη τι είναι εφικτό, λειτουργικό, αποδεκτό και κατάλληλο για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (για τους παροχής υπηρεσιών, τους χρηματοδότες καθώς και για τη δική του θέση). Αυτός ο μηχανισμός πληρωμών εξασφαλίζει για το Δημόσιο Τομέα τα ακόλουθα:

- Διασφαλίζει την παροχή των σχετικών με το έργο υπηρεσιών, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν ορισθεί, ώστε να υπάρχει μία ομαλή και προβλέψιμη εκροή χρηματορροών με το κατάλληλο επίπεδο μεταβίβασης κινδύνου.
- Παρέχει ρήτρες μείωσης των πληρωμών από την πλευρά του Δημοσίου (penalties) για έλλειψη αποδοτικότητας ή μη εκτέλεση ή υπηρεσίες που δεν βρίσκονται στα προδιαγεγραμμένα ποιοτικά όρια, σύμφωνα με συμβατικές αρχές.

- Επιτρέπει την επίτευξη των επιχειρηματικών στόχων του έργου. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της σύνδεσης των πληρωμών με τη διαθεσιμότητα, αποδοτικότητα, χρήση και ποιότητα του έργου.

Για τον Ιδιωτικό Τομέα:

- Εξασφαλίζει τη χορήγηση δανείων από τις τράπεζες.
- Εγγυάται το μεγαλύτερο δυνατό επίπεδο εσόδων με περιορισμένη οικονομική ευθύνη, επιτρέποντας την τήρηση των υποχρεώσεων τόσο προς τις τράπεζες όσο και προς τους μετόχους.

Η επιλογή του σχήματος Σ.Δ.Ι.Τ. που θα ακολουθηθεί εξαρτάται τόσο από τη φύση του υπό υλοποίηση έργου ή υπηρεσίας, όσο και από την απόφαση των ίδιων των φορέων του δημοσίου για το μέγεθος της εμπλοκής των ιδιωτών σε αυτή. Σε κάθε περίπτωση όμως η απόφαση για την εμπλοκή αυτή θα πρέπει να σχετίζεται με τη βέλτιστη κατανομή σε Δημόσιο και ιδιώτες κάθε είδους κινδύνου που σχετίζεται με την υλοποίηση της σύμπραξης. Η ανάληψή τους από το μέρος εκείνο που είναι σε θέση να τους διαχειριστεί καλύτερα αποτελεί το κομβικό σημείο επιτυχίας μίας σύμπραξης.

#### **1.4 ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Στην διάρκεια των τελευταίων χρόνων εφαρμογής των συμπράξεων δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα σε διεθνές επίπεδο, αναπτύχθηκαν και δοκιμάστηκαν διάφορες μορφές Σ.Δ.Ι.Τ.. Οι διαφορές μεταξύ τους προκύπτουν κυρίως από την κατανομή των επιμέρους αντικειμένων και των σχετικών κινδύνων μεταξύ των δύο πλευρών, αλλά και από το ποιος διατηρεί την κυριότητα των παγίων.

Εάν υπάρχουν αρκετές διαφορές, που σε μερικές περιπτώσεις είναι σημαντικές, όλες οι μορφές Σ.Δ.Ι.Τ. διατηρούν ένα ελάχιστο κοινό χαρακτηριστικό τόπο, που περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία: 1. τη μεγάλη διάρκεια της έννομης σχέσης, 2. την ολική ή μερική ιδιωτική χρηματοδότηση, 3. τον πρωταρχικό ρόλο των Ιδιωτικών Φορέων, που διασφαλίζουν τις οικονομικές παραμέτρους του έργου, σε αντιδιαστολή με το ρόλο του Δημοσίου Τομέα, που διασφαλίζει το Δημόσιο συμφέρον κυρίως καθορίζοντας τους

στόχους, την ποιότητα, την πολιτική τιμών κλπ και 4. την κατανομή κινδύνων μεταξύ του δημοσίου και των ιδιωτών.

Οι περισσότερες διαδεδομένες μορφές Σ.Δ.Ι.Τ. είναι οι εξής:

➤ **Συνεργασίες παροχής Υπηρεσιών** (Service delivery partnership)

Οι συνεργασίες αυτές αναπτύσσονται μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Τομέα και περιλαμβάνουν την παροχή μεμονωμένων υπηρεσιών από τον Ιδιωτικό Τομέα. Οι υπηρεσίες αυτές δεν σχετίζονται απλά με την παροχή υπηρεσιών (π.χ. καθαρισμού ή εστίασης), που συνάπτονται μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικών εταιριών για λόγους περιορισμού του κόστους, αλλά αναφέρονται στην παροχή ευρύτερων και πιο πολύπλοκων υπηρεσιών (outsourcing), που σχετίζονται με μια συγκεκριμένη δραστηριότητα ή διαδικασία, όπως για παράδειγμα η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών διοίκησης, ή τα ολοκληρωμένα συστήματα παροχής πληροφοριών.

Κύριο χαρακτηριστικό αυτού του τύπου σύμπραξης είναι η μεταφορά κάποιου μέρους του κινδύνου στον Ιδιωτικό Τομέα. Το ζητούμενο είναι η προμήθεια αγαθών ή υπηρεσιών προκαθορισμών προδιαγραφών.

Αυτός ο τύπος σύμπραξης μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί μορφή Σ.Δ.Ι.Τ., όταν δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και οι συμβάσεις έχουν διάρκεια τουλάχιστον 5 έτη. Ο Δημόσιος Τομέας έχει την ευθύνη και παρέχει την κύρια υπηρεσία, ενώ ο Ιδιωτικός Φορέας, μέσω σχετικής επένδυσης, του παρέχει συγκεκριμένες επιμέρους λειτουργικές υπηρεσίες, έναντι μιας προσυμφωνηθείσας αμοιβής.

➤ **Σύμβαση διαχείρισης** (Management agreement)

Ο Δημόσιος Τομέας μεταφέρει την ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης στον Ιδιωτικό Φορέα. Ο τελευταίος ενεργεί πάντα για λογαριασμό του δημοσίου, λειτουργεί διοικητικά ανεξάρτητα και δεν έχει άμεση νομική εξάρτηση από το Δημόσιο. Αμείβεται για την παροχή των υπηρεσιών και η αμοιβή αυτή μπορεί να είναι σταθερή ή να είναι σε συνάρτηση με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων, όπως για παράδειγμα η βελτίωση της αποδοτικότητας κτλ.

Η σύνδεση του συστήματος πληρωμών με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων αποτελεί κίνητρο για την βελτίωση της παραγωγικότητας. Ωστόσο, οι δυσκολίες που εμφανίζονται στη προκειμένη περίπτωση έγκεινται στο καθορισμό των στόχων, στην παρακολούθηση και στην αξιολόγησή τους και στο γεγονός ότι η επίτευξη συγκεκριμένων

στόχων μπορεί να μην εξαρτάται απόλυτα από την απόδοση του Ιδιωτικού Φορέα, αλλά να συνδέεται, για παράδειγμα, με την πραγματοποίηση επενδύσεων από το Δημόσιο Τομέα.

➤ **Σχεδιασμός - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία / D.B.F.O** (Design, Built, Finance, Operate)

Πρόκειται για συμβάσεις, που συνάπτονται μεταξύ του Δημόσιου και του ιδιωτικού Τομέα για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση νέων δημοσίων υποδομών ή επενδυτικών σχεδίων. Ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει την ευθύνη του σχεδιασμού, της κατασκευής, της λειτουργίας και της χρηματοδότησης του παγίου και επανακτά την αξία των επενδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο για τις υπηρεσίες, που του παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο Δημόσιο. Το μοντέλο DBFO είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του δημοσίου με την μέθοδο PPPS, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

➤ **Παραχώρηση Εκμετάλλευσης** (Concession)

Πρόκειται για συμβάσεις όμοιες με το D.B.F.O., με τη μόνη διαφορά ότι ο Ιδιωτικός Φορέας αποπληρώνεται, για το κεφάλαιο που έχει επενδύσει, από την απευθείας χρέωση του τελικού χρήστη ή από τη χρέωση του χρήστη και εν μέρει, αλλά όχι αποκλειστικά, του δημοσίου. Αυτός ο τύπος Σ.Δ.Ι.Τ. εφαρμόζεται όταν υπάρχει επαρκής ζήτηση για το έργο ή τις υπηρεσίες, με αποτέλεσμα τα έσοδα από την εκμετάλλευση του παγίου να διασφαλίζουν τη βιωσιμότητά του, χωρίς να υπάρχουν αντιδράσεις από την κοινή γνώμη για την εκμετάλλευση αυτή.

Ως προς το περιεχόμενο της Σ.Δ.Ι.Τ., το κύριο χαρακτηριστικό της είναι η εκχώρηση στον ιδιώτη του δικαιώματος εκμετάλλευσης των οικονομικών - εμπορικών δυνατοτήτων ενός Δημόσιου παγίου ή αγαθού, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Στην περίπτωση αυτή ο Δημόσιος Τομέας μεταφέρει την πλήρη ευθύνη για την παράδοση των υπηρεσιών υποδομής στον Ιδιωτικό Τομέα, μέσω διαδικασιών διαγωνισμών. Οι ευθύνες αυτές περιλαμβάνουν τόσο κάποιες τεχνικές εργασίες (κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και επέκταση του συστήματος), όσο και κάποιες χρηματοοικονομικές (συλλογή εσόδων, ανεύρεση κεφαλαίων) και διαχειριστικές εργασίες.

Ο Δημόσιος Τομέας παραχωρεί στον Ιδιωτικό το πάγιο για μια περίοδο συνήθως 20-30 ετών, αλλά η ιδιοκτησία του παγίου παραμένει στο Δημόσιο. Ο Ιδιωτικός Τομέας χρηματοδοτεί το έργο και έχει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία και την συντήρηση. Ο Δημόσιος Τομέας έχει την ευθύνη του να θέσει στόχους αποδοτικότητας (όπως π.χ. το ζητούμενο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών), η επίτευξη των οποίων αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τον Ιδιωτικό Τομέα για την ανάπτυξη καινοτομικών τεχνολογικών λύσεων, αφού η βελτίωση της αποδοτικότητας συνδέεται άμεσα με αύξηση των κερδών.

- **Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία - Μεταβίβαση / B.O.O.T** (Build, Own, Operate, Transfer)

Πρόκειται για το πλέον διευρυμένο μοντέλο παραχώρησης, όπου ο Ιδιωτικός Τομέας καθίσταται υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση του έργου και αναλαμβάνει και τους εμπορικούς κινδύνους που σχετίζονται με αυτό. Ο Ιδιωτικός Φορέας έχει στην κυριότητά του το αγαθό καθ' όλη τη διάρκεια της παραχώρησης και το επιστρέφει στο Δημόσιο στη λήξη της σύμβασης, συνήθως χωρίς πρόσθετο κόστος.

- **Κατασκευή - Λειτουργία - Μεταφορά / B.O.T.** (Build, Operate, Transfer) ή **Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / B.O.O.** (Build, Own, Operate)

Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το Δημόσιο, συντηρεί και λειτουργεί το έργο που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) είτε στον ίδιο (περίπτωση B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στην συνέχεια μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο Δημόσιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Στην κατασκευαστική περίοδο ο Ιδιωτικός Φορέας παρέχει τα απαιτούμενα κεφάλαια και ο Δημόσιος Τομέας εγγυάται την αγορά των παρεχομένων υπηρεσιών, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευαστικής περιόδου και τη θέση σε λειτουργία του παγίου. Η λειτουργική περίοδος έχει συνήθως μεγάλη διάρκεια, ώστε ο ιδιώτης να μπορέσει να αναλάβει το κόστος κατασκευής και να πραγματοποιήσει και κάποιο κέρδος. Αυτό εξασφαλίζεται με την αμοιβή που λαμβάνει, για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών στο χρήστη.

Την μορφή αυτή, η οποία θεωρείται ως η πλέον διαδεδομένη, υιοθέτησε η Ελλάδα για την κατασκευή των έργων υποδομής, αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»,

Λεωφόρος Σπάτων-Ελευσίνας, Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού και ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.

➤ **Σχεδιασμός - Κατασκευή- Λειτουργία / D.B.O** (Design, Build, Operate)

Πρόκειται για συμβάσεις, που συνάπτονται μεταξύ του Δημόσιου και του ιδιωτικού Τομέα και αφορούν στο σχεδιασμό, στην κατασκευή και στη λειτουργία υποδομών. Ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό και την κατασκευή του παγίου, το οποίο ωστόσο πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές, που τίθενται από το Δημόσιο (όπως αυτές περιλαμβάνονται και περιγράφονται αναλυτικά στις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής). Επίσης ο Ιδιωτικός Φορέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και τη συντήρηση του παγίου για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο, στο τέλος της οποίας επιστρέφει η λειτουργία και συντήρηση του παγίου στο Δημόσιο. Η κατασκευή του παγίου χρηματοδοτείται από τον Ιδιωτικό Τομέα.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής, το Δημόσιο αγοράζει από τον ιδιώτη το πάγιο αποκτώντας την ιδιοκτησία σε μια προσυμφωνημένη τιμή.

➤ **Αγορά – Κατασκευή – Λειτουργία / B.B.O.** (Buy-Build-Operate)

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

➤ **Κατασκευή - Ιδιοκτησία - Μίσθωση – Μεταφορά / B.O.L.T.** (Build-Own-Lease-Transfer)

Με την μέθοδο B.O.L.T. ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στο Δημόσιο. Το Δημόσιο από πλευράς του καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητά του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το Δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει



προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το Δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

- **Σχεδιασμός - Κατασκευή - Εγγύηση - Λειτουργία / D.B.G.O** (Design, Build, Guarantee, Operate)

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή γίνεται από τον Ιδιωτικό Τομέα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Δημόσιου Τομέα. Ο Ιδιωτικός Τομέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και συντήρηση του παγίου για μια προκαθορισμένη περίοδο, στο πέρας της οποίας το πάγιο επιστρέφει στο Δημόσιο. Η χρηματοδότηση γίνεται από το Δημόσιο Τομέα για την κατασκευή, αλλά η ολοκλήρωση της κατασκευής εντός χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού διασφαλίζεται με εγγύηση του ιδιωτικού Τομέα.

- **Αγορά - Κατασκευή - Λειτουργία / B.B.O** (Buy, Build, Operate)

Ο Ιδιωτικός Τομέας αγοράζει το πάγιο από το Δημόσιο Τομέα, το οποίο πρέπει να ανακαινιστεί ή να επεκταθεί. Ο Ιδιωτικός Τομέας χρηματοδοτεί τις απαραίτητες εργασίες για τη προσαρμογή του παγίου στις ανάγκες του δημοσίου και είναι υπεύθυνος για τη συνεχή λειτουργία και συντήρηση αυτού, για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο.

- **Χρηματοδοτική μίσθωση - Ιδιοκτησία - Λειτουργία / L.O.O** (Leasing, Own, Operate)

Στη περίπτωση αυτή μισθώνεται ένα πάγιο από το Δημόσιο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το πάγιο αυτό μπορεί να χρειάζεται ανακαίνιση ή επέκταση.

- **Αποεπένδυση** (Divestiture)

Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο μεταφέρει στον Ιδιωτικό Τομέα την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία, συντήρηση και επένδυση, επιπλέον δε και την κυριότητα του παγίου, το οποίο στην συνέχεια μισθώνει, προκειμένου να καλύψει τις στεγαστικές του ανάγκες.

## 1.5 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.

Τα κύρια κοινά γενικά χαρακτηριστικά των Σ.Δ.Ι.Τ. είναι τα παρακάτω :

- **Προδιαγραφές παραγόμενου αποτελέσματος**

Στο πλαίσιο της Σ.Δ.Ι.Τ. ο Δημόσιος Τομέας καθορίζει τις προδιαγραφές του παραγόμενου αποτελέσματος (υπηρεσία ή αγαθό ή πλαίσιο επενδυτικού σχεδίου) και ο Ιδιωτικός Τομέας αποφασίζει για τις διαδικασίες, τους πόρους και το τρόπο με τον οποίο θα επιτύχει το επιθυμητό επίπεδο του παραδοτέου. *«Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν συνιστάται στο Δημόσιο να θέτει μη αναγκαίους περιορισμούς στον τρόπο με τον οποίο ο Ιδιωτικός Τομέας θα επιτύχει το ζητούμενο αποτέλεσμα, αλλά να του παρέχει σε μεγάλο βαθμό ευελιξία κινήσεων, ώστε να είναι δυνατή η ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων, τόσο στο σχεδιασμό και στην κατασκευή, όσο και στη λειτουργία»* εισηγούνται οι Εμπειρογνώμονες του ΥΠ.ΟΙ.Ο. (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών).

➤ **Εξασφάλιση επιθυμητού επιπέδου απόδοσης για μεγάλο χρονικό διάστημα**

Με την Σ.Δ.Ι.Τ. συμφωνείται η παροχή των ζητούμενων υπηρεσιών στο επιθυμητό επίπεδο ποιότητας / ποσότητας, για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου, ή τουλάχιστον για ένα σημαντικό τμήμα αυτής.

➤ **Επιμερισμός κινδύνων**

Οι πολλοί και διάφοροι κίνδυνοι (ρίσκα), που σχετίζονται με ένα έργο στο πλαίσιο της σχετικής Σ.Δ.Ι.Τ., επιμερίζονται ανάμεσα στο Δημόσιο και στον Ιδιωτικό Τομέα, *«με βάση το ποιους κινδύνους μπορεί ο κάθε Τομέας να ελέγξει και να διαχειριστεί καλύτερα»*, λένε οι εμπειρογνώμονες.

➤ **Βιωσιμότητα έργου**

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

➤ **Πιστοληπτική ικανότητα του έργου**

Το ύψος της χρηματοδότησης του έργου, στο πλαίσιο μιας Σ.Δ.Ι.Τ., εξαρτάται κατ' αρχήν από τη βιωσιμότητα, αλλά συμπληρωματικά και από την πιστοληπτική ικανότητα του επενδυτή και την φερεγγυότητα και εμπειρία του διαχειριστή (operator).

➤ **Αμοιβή συνδεδεμένη με την αποδοτικότητα**

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

➤ **Συμβάσεις**

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

➤ **Συνδυασμός στόχων και επιδιώξεων**

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

➤ **Μεγάλη διάρκεια**

Η συνθετότητα της Σ.Δ.Ι.Τ. (εξάρτηση αμοιβής προς παραγόμενο έργο) καθώς και το ύψος της επένδυσης, απαιτούν συνήθως δέσμευση όλων των μερών σε μεγάλο βάθος χρόνου.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>**

### **ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ**

#### **2.1 Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ Ν. 3389/2005 ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (Σ.Δ.Ι.Τ.)**

Με το Νόμο 3389/2005 εισάγεται το νομοθετικό πλαίσιο για τις Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) στην Ελλάδα. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο έχει σκοπό να προωθήσει και να ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω των Σ.Δ.Ι.Τ., λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία που υπήρχε από την εκτέλεση έργων με το σύστημα της Παραχώρησης Εκμετάλλευσης (όπως τα έργα της Αττικής Οδού ή της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου), αλλά και τις σημαντικές προσπάθειες των τελευταίων χρόνων να υλοποιηθούν έργα με Ιδιωτική Χρηματοδότηση. Αρκετά από αυτά τα έργα οδηγήθηκαν σε αποτυχία λόγω διάφορων παραγόντων, όπως η ελλιπής προετοιμασία της αναθέτουσας αρχής, η ανεπαρκής αιτιολόγηση ή η υπεραισιόδοξη εκτίμηση της βιωσιμότητάς τους.

Ο Ν. 3389/2005 εισάγει για πρώτη φορά ένα σταθερό νομικό πλαίσιο και αποσκοπεί στην άρση των παραπάνω προβλημάτων και στη δημιουργία εμπιστοσύνης στην αγορά. Ειδικότερα με το συγκεκριμένο νόμο, ορίζονται οι Δημόσιοι Φορείς (Υπουργεία, Ο.Τ.Α., Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ.) που μπορούν να συνάπτουν Συμβάσεις Σύμπραξης με Ιδιωτικούς Φορείς σε τομείς ή δραστηριότητές τους. Προβλέπεται ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς αναλαμβάνουν ουσιαστικό μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το ρίσκο της χρηματοδότησης, της διαθεσιμότητας και της κατασκευής των αναγκαίων υποδομών ή την παροχή της υπηρεσίας έναντι ανταλλάγματος, που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους Δημόσιους Φορείς ή τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών. Η χρηματοδότηση εν μέρει ή εξ' ολοκλήρου της υλοποίησης των υποδομών και της παροχής των υπηρεσιών γίνεται με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς.

Ο Νόμος 3398/2005 παρέχει κίνητρα τόσο στους Δημόσιους Φορείς όσο και στους Ιδιωτικούς, ώστε να επιλέγουν τη μέθοδο των Σ.Δ.Ι.Τ. για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών, απλοποιώντας τις σχετικές διαδικασίες. Προσδιορίζει το

ελάχιστο περιεχόμενο των Συμβάσεων Σύμπραξης με σαφή και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλόμενων σε σχέση με το αντικείμενό τους. Πιο συγκεκριμένα, ρυθμίζονται θέματα χρηματοδότησης και συμμετοχής των Δημόσιων Φορέων στη Σύμπραξη διαδικασιών είσπραξης συμβατικών ανταλλαγμάτων, έκδοσης αδειών, προστασία του περιβάλλοντος, αντιμετώπισης περιπτώσεων αρχαιολογικών ευρημάτων, απαλλοτριώσεων, εμπλοκής Δημοσίων Υπηρεσιών και Δ.Ε.Κ.Ο. Επιπλέον, ορίζονται με σαφήνεια τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις Συμπράξεις, όπως είναι η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών, οι εταιρικοί μετασχηματισμοί, τα φορολογικά ζητήματα και η επίλυση διαφορών (διαιτησία).

Περαιτέρω, με το Ν. 3389/2005 δημιουργούνται δύο διοικητικά όργανα με σκοπό την υποστήριξη του Δημοσίου Τομέα για την καλύτερη προετοιμασία και διαχείριση των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.:

- Η **Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ)**, συλλογικό κυβερνητικό όργανο που χαράσσει και εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για τη δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, ελέγχει την υπαγωγή στο Ν. 3389/2005, συντονίζει και παρακολουθεί τη διαδικασία υλοποίησης των Σ.Δ.Ι.Τ..
- Η **Ειδική Γραμματεία Σ.Δ.Ι.Τ.**, που συστήνεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με σκοπό τον εντοπισμό των υπηρεσιών και των αναγκαίων υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου, την προώθηση της ανάπτυξής τους, και τη διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημόσιων Φορέων, στο πλαίσιο των διαδικασιών ανάθεσης για την επιλογή των ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίησή τους.

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

Ένα χρόνο μετά ψηφίστηκε και ο Νόμος 3483/2006-ΦΕΚ Α' 169 (Άρθρο 16, Παρ. 1) για την τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων σχετικά με τη χρηματοδοτική μίσθωση, τις διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις.

(βλ.

[http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_1.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_1.pdf))

## **2.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ 3389/2005**

Στις διατάξεις του Ν. 3389/2005 δεν έχουν συμπεριληφθεί όλες οι δυνατές μορφές Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα που εφαρμόζονται διεθνώς, καθώς στόχος του νόμου αυτού είναι η δημιουργία ενός απλού και σαφούς πλαισίου που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα. Δεδομένης της μοναδικότητας και ιδιαιτερότητας κάθε έργου Σ.Δ.Ι.Τ., η ενιαία αντιμετώπισή τους θα δημιουργούσε περισσότερα προβλήματα από όσα ο Ν. 3389/2005 έρχεται να επιλύσει. Δεν θα ήταν εφικτό, άλλωστε, σε ένα νόμο να προδιαγραφούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ορισμένων μόνο κατηγοριών έργων ή υπηρεσιών.

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

1. Η Σύμπραξη να έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση έργου ή την παροχή υπηρεσιών που ανήκει στην αρμοδιότητα του Δημοσίου Τομέα βάσει διάταξης Νόμου ή Σύμβασης ή του καταστατικού.
2. Να προβλέπεται ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το ρίσκο της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαθεσιμότητας ή της ζήτησης του αντικειμένου της Σύμπραξης και των συναφών κινδύνων.
3. Να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών θα γίνει εν μέρει ή εξ ολοκλήρου με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς.
4. Το συνολικό συμβατικό κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης που έχει προϋπολογιστεί δεν υπερβαίνει το ποσό των 200.000.000 Ευρώ χωρίς συνυπολογισμό του αναλογούντος Φόρου Προστιθέμενης Αξίας.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν αθροιστικά. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορούν να υπαχθούν Συμπράξεις στις διατάξεις του Ν.

3389/2005 χωρίς να συντρέχουν μία ή και περισσότερες από τις παραπάνω προϋποθέσεις. Για αυτή την υπαγωγή όμως, απαιτείται ομόφωνη απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ).

Οι δραστηριότητες που ανήκουν, σύμφωνα με το Σύνταγμα, άμεσα και αποκλειστικά στο Κράτος που επιβάλλονται από τα αρμόδια δικαστήρια και κυρίως η εθνική άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η εκτέλεση των ποινών, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο Σύμπραξης.

Στο πεδίο εφαρμογής του Νόμου δεν εμπίπτουν οι Συμπράξεις στις οποίες συμμετέχουν Δημόσιοι Φορείς, στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού που συμβάλλεται με το Δημόσιο.

(βλ.

[http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_8.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_8.pdf))

### 2.3 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.

Στη δεκαετία του '90 τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαπίστωσαν ότι ο πολλαπλασιασμός των Συμβάσεων Παραχώρησης στα κράτη – μέλη και η ραγδαία εξέλιξη του θεσμού του στην Μ. Βρετανία, δημιούργησε ζητήματα εφαρμογής των κοινοτικών οδηγιών για τις Δημόσιες Συμβάσεις, αλλά και προδιόγραφε μια σαφή πολιτική πρόκληση στην οποία η Ε.Ε. όφειλε να τοποθετηθεί. Τηρώντας τις (χρονοβόρες) διαδικασίες προπαρασκευής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τοποθετήθηκε διαμορφώνοντας ένα γενικό νομικό πλαίσιο, που διατυπώθηκε με τις εξής διατάξεις:

- Με την υπ' αριθμόν 2000/C 121/02 **Ερμηνευτική Ανακοίνωση** και στη συνέχεια (μετά από μία τετραετία περίπου)
  - Με την **Οδηγία** 2004/18/ΕΚ της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004 («Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», η οποία καταργεί τις οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ και 93/37/ΕΟΚ, όμως η έναρξη εφαρμογής της ορίζεται πριν από την 31/01/2006)
  - Με το «**Πράσινο Βιβλίο για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα**» (30/04/2004/COM(2004) 327)
- **Ερμηνευτική Ανακοίνωση:** έγινε μια στοιχειώδης προσπάθεια να αναγνωριστεί η μορφή της Σύμβασης Παραχώρησης έργων και υπηρεσιών, να διακριθεί από

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

- **Οδηγία:** ορίσθηκε η έννοια της Σύμβασης Παραχώρησης Δημοσίων Έργων (ως μια σύμβαση, που παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια Δημόσια Σύμβαση Έργων, εκτός του γεγονότος ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής). Επιπλέον, ορίσθηκαν συγκεκριμένοι κανόνες εφαρμογής και προσδιορίσθηκαν οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούν οι αναθέτουσες αρχές για την σύναψή τους.
- **Πράσινο Βιβλίο:** επιχειρείται η διατύπωση ορισμένων κοινών στοιχείων και διακρίσεων των Σ.Δ.Ι.Τ., ώστε να δοθεί μια κατεύθυνση εφαρμογής των Οδηγιών στα πολλά και σύνθετα προβλήματα δημοπράτησης, που ανέκυψαν στα κράτη – μέλη και συνδέεται κυρίως με τον «ανταγωνιστικό διάλογο», αλλά και για να ξεκινήσει μια διαβούλευση για τις Σ.Δ.Ι.Τ., χωρίς να προκαταλαμβάνονται σήμερα οι πολιτικές αποφάσεις που θα ληφθούν, προκειμένου να αναπτυχθούν οι Σ.Δ.Ι.Τ. σε καθεστώς πραγματικού ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας. Στο κείμενο αυτό, οι Σ.Δ.Ι.Τ. διακρίνονται σε «συμβατικού τύπου», όπου η Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς και σε «θεσμοθετημένου τύπου», στις οποίες υπάρχει συνεργασία Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα (Εταιρικού Ειδικού Σκοπού ή SPV).
- Για τις **συμβατικού τύπου Σ.Δ.Ι.Τ.** το Πράσινο Βιβλίο αναλύει:
  - Το στάδιο επιλογής εταίρου από τον Ιδιωτικό Τομέα
  - Ειδικά ζητήματα που αφορούν στην επιλογή οικονομικού φορέα στο πλαίσιο μιας Σ.Δ.Ι.Τ. Ιδιωτικής πρωτοβουλίας
  - Τη φάση μετά την επιλογή εταίρου του Ιδιωτικού Τομέα
  - Θέματα υπεργολάβων
- Για τις **θεσμοθετημένου τύπου Σ.Δ.Ι.Τ.** το Πράσινο Βιβλίο αναλύει:
  - Σύσταση Σύμπραξης που συνεπάγεται η δημιουργία ενός φορέα ad hoc ο οποίος ελέγχεται από κοινού από το Δημόσιο και τον Ιδιωτικό Τομέα.
  - Απόκτηση ελέγχου ενός Δημόσιου Φορέα από έναν Ιδιώτη.

Σημαντική εξέλιξη αποτελεί το ανακοινωθέν STAT/04/18/11-2-2004 της EUROSTAT, στο οποίο διευκρινίζεται η λογιστική αντιμετώπιση στους εθνικούς



λογαριασμούς των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.. Ορίζει ότι τα στοιχεία του ενεργητικού, που συνδέονται με μία Σ.Δ.Ι.Τ., ταξινομούνται ως μη Δημόσια Στοιχεία του ενεργητικού, δηλαδή δεν υπολογίζονται στο Δημόσιο χρέος, όταν:

1. ο εταίρος του Ιδιωτικού Τομέα αναλαμβάνει το ρίσκο της κατασκευής και
2. ο εταίρος του Ιδιωτικού Τομέα αναλαμβάνει το ένα τουλάχιστον από τα 2 ακόλουθα ρίσκα: της διαθεσιμότητας ή της ζήτησης.

Στη σημερινή διευρυμένη Ε.Ε. είναι επισήμως αποδεκτό ότι η προσπάθεια των υπό ένταξη χωρών αλλά και των νέων κρατών - μελών για ομαλή μεταρρύθμιση και βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών τους, ενισχύεται αναμφισβήτητα από την εφαρμογή Σ.Δ.Ι.Τ., καθώς δεν είναι εφικτό όλα τα έργα υποδομής να καλυφθούν από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο, η Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής της Ε.Ε. επιφορτίστηκε το ρόλο του συμβούλου στην εφαρμογή Σ.Δ.Ι.Τ. στις υπό ένταξη χώρες, αλλά και τα κράτη μέλη της Ε.Ε., διαμορφώνοντας και σχετικό εγχειρίδιο «Οδηγίες για Επιτυχή Εφαρμογή Σ.Δ.Ι.Τ.» (2003). Σε αυτήν την προσπάθεια βρήκε υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, εταιρίες με εμπειρία σε Σ.Δ.Ι.Τ. και αντιπροσωπείες των υπό ένταξη χωρών αλλά και των κρατών - μελών της Ε.Ε.

## **2.4 ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΓΙΑ ΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Παρακάτω αναθέτουμε τις ειδικές ρυθμίσεις που ισχύουν για τις Σ.Δ.Ι.Τ.:

1. Σε περίπτωση που το συμβατικό αντάλλαγμα του Ιδιώτη εισπράττεται απευθείας από τους τελικούς χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, εν μέρει ή εξ' ολοκλήρου, ο τρόπος καθορισμού του καταβαλλόμενου ποσού, καθώς και η διαδικασία είσπραξης και αναπροσαρμογής του, εγκρίνονται με απόφαση της Δ.Ε.Α.
2. Ο εκάστοτε εμπλεκόμενος Δημόσιος Φορέας, παρέχει κάθε αναγκαία συνδρομή για να είναι σε θέση ο Ιδιωτικός Φορέας να εισπράττει τα ποσά που αποτελούν το συμβατικό του αντάλλαγμα.
3. Η έκδοση όλων των αδειών που απαιτούνται για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση των έργων που έχουν ενταχθεί στο πεδίο εφαρμογής του προϊόντος του Ν. 3389/2005, γίνεται στο όνομα και για λογαριασμό του Κυρίου του Έργου και ολοκληρώνεται εντός αποκλειστικής

προθεσμίας 60 ημερών από της υποβολής σχετικού αιτήματος από τον Ιδιώτη στην αρμόδια υπηρεσία.

4. Οι απαιτούμενες κάθε φορά μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, εκπονούνται και εγκρίνονται πριν την ανάθεση της Σύμβασης Σύμπραξης.
5. Σε περίπτωση που ο εμπλεκόμενος Δημόσιος Φορέας δεν έχει ολοκληρώσει τις σχετικές διαδικασίες πριν από την υποβολή δεσμευτικών προσφορών από τους ενδιαφερόμενους Ιδιωτικούς Φορείς, ο εν λόγω Δημόσιος Φορέας θα υποχρεούται να καταβάλει στον Ιδιώτη στον οποίο θα ανατεθεί η Σύμβαση Σύμπραξης, το τυχόν κόστος που θα προκύψει από τον μη συνυπολογισμό πρόσθετων δαπανών.
6. Στη Σύμβαση Σύμπραξης μπορεί να προβλέπονται μέτρα αυξημένης προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.
7. Η απόσβεση του κόστους υλοποίησης των έργων που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος άρθρου, διενεργείται εντός 10 ετών από το χρόνο αποπεράτωσής τους. Σε περίπτωση που ο Ιδιώτης που έχει αναλάβει το έργο, επιθυμεί την απόσβεση σε χρόνο μεγαλύτερο της δεκαετίας, υποχρεούται, εντός της οποίας αποπερατώθηκε το έργο, να υποβάλλει ανέκκλητη δήλωση στην αρμόδια Δημόσια Υπηρεσία, με την οποία θα δηλώνεται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου επιθυμεί την ισόπωση κάθε χρόνο απόσβεση του κόστους του έργου.
8. Οι Δημόσιες Υπηρεσίες, οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί κοινής ωφέλειας προβαίνουν άμεσα και κατά προτεραιότητα στην εκτέλεση εργασιών και στις ενέργειες αρμοδιότητάς τους, που είναι αναγκαίες ή χρήσιμες για την ομαλή και απρόσκοπτη υλοποίηση των έργων του Ν.3389/2005.
9. Ο εκάστοτε εμπλεκόμενος Ιδιωτικός Φορέας δικαιούται, να εκχωρεί ολικά ή μερικά τις περιουσιακής φύσεως συμβατικές του αξιώσεις, παρούσες και μελλοντικές, στις δανείστριες τράπεζες ή άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση των έργων προς εξασφάλιση των απαιτήσεων από τη χρηματοδότηση αυτή.
10. Το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών που παρασχέθηκαν από τον Ιδιωτικό Φορέα ή οποιονδήποτε τρίτο υπέρ οποιασδήποτε τράπεζας προς εξασφάλιση απαιτήσεων τους κατά του Ιδιώτη από τη χρηματοδότηση για την εκτέλεση έργων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Ν.3389/2005, δεν θίγεται από τη μεταγενέστερη πτώχευση του Ιδιώτη ή του τρίτου που συνέστησε την ασφάλεια ή τη θέση τους υπό εκκαθάριση σύμφωνα με το κοιν. 2190/1920.

**11.** Η απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Ν.3389/2005 ή η σύσταση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επ' αυτών, όπου αυτό επιτρέπεται, εξυπηρετούν σκοπούς προφανούς Δημόσιας Ωφέλειας και θεωρούνται κατ' επείγουσες και μείζονος σημασίας. Η απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών αυτών ή η σύσταση εμπράγματων δικαιωμάτων επ' αυτών γίνεται υπέρ του εμπλεκόμενου κάθε φορά Δημόσιου Φορέα.

## **2.5 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ**

Για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετέχει στη Σύμπραξη ακολουθούνται οι διαδικασίες ανάθεσης που προβλέπονται στο άρθρο 11 του Ν. 3389/2005. Οι διαδικασίες αυτές είναι οι ακόλουθες:

- **Ανοικτός Διαγωνισμός**

Ο ανοικτός διαγωνισμός διεξάγεται σε μία φάση κατά την οποία οι συμμετέχοντες υποβάλλουν σε χωριστούς φακέλους τα δικαιολογητικά συμμετοχής τους και τα στοιχεία της χρηματοοικονομικής τους επάρκειας και της επαγγελματικής τους ικανότητας, και την τεχνική και οικονομική τους προσφορά.

- **Κλειστός Διαγωνισμός**

Ο κλειστός διαγωνισμός διεξάγεται σε δύο φάσεις:

1. Κατά την πρώτη φάση: μπορεί να συμμετέχει κάθε ενδιαφερόμενος που πληροί τις προϋποθέσεις συμμετοχής.
2. Στη δεύτερη φάση: καλούνται να υποβάλλουν τεχνική και οικονομική προσφορά όσοι εκ των συμμετεχόντων προεπιλέχθηκαν από την αναθέτουσα αρχή.

Ο ελάχιστος και ο μέγιστος αριθμός των συμμετεχόντων που θα προσκληθούν να υποβάλλουν τεχνική και οικονομική προσφορά ορίζεται στο Τεύχος Προκήρυξης της πρώτης φάσης.

- **Ανταγωνιστικός Διάλογος**

Η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου είναι μια νέα διαδικασία που εισήχθη με την Οδηγία 18/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αναθέτουσα αρχή μπορεί να

προσφύγει στη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου σε περίπτωση ιδιαίτερα πολύπλοκων συμβάσεων, εφόσον κρίνει ότι η τήρηση διαδικασίας ανοικτού ή κλειστού τύπου δεν επιτρέπει την ανάθεση συγκεκριμένης σύμβασης.

Η αναθέτουσα αρχή, όταν προκηρύσσει διαγωνισμό με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, περιγράφει στη σχετική προκήρυξη ή στα παραρτήματά της τις ανάγκες και απαιτήσεις της. Στη συνέχεια, προβαίνει σε διάλογο με εκείνους από τους συμμετέχοντες που πληρούν τις προϋποθέσεις επιλογής. Σκοπός του διαλόγου είναι η διερεύνηση και ο προσδιορισμός των μέσων που μπορούν να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες της. Κατά τη διάρκεια του διαλόγου αυτού, η αναθέτουσα αρχή εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση όλων των υποψηφίων μεριμνώντας μεταξύ άλλων και για την παροχή της ίδιας επακριβώς πληροφόρησης σε όλους τους υποψηφίους. Οι λύσεις, προτάσεις και εν γένει εμπιστευτικές πληροφορίες που περιέρχονται σε γνώση της αναθέτουσας αρχής από έναν υποψήφιο, είναι εμπιστευτικές και δεν γνωστοποιούνται στους άλλους υποψηφίους χωρίς τη συναίνεσή του. Ο ανταγωνιστικός διάλογος μπορεί να διεξάγεται και σε διαδοχικές φάσεις, εφόσον αυτό προβλέπεται στην προκήρυξη του διαγωνισμού ή γνωστοποιείται εγγράφως σε όλους τους υποψηφίους. Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των υπό εξέταση λύσεων μπορεί να μειώνεται ανά φάση διαλόγου με την εφαρμογή των κριτηρίων ανάθεσης που αναφέρονται στην προκήρυξη. Η αναθέτουσα αρχή επιλέγει τη λύση ή τις λύσεις που ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες της, κηρύσσει τη λήξη του διαλόγου και ενημερώνει σχετικά τους υποψηφίους, τους οποίους και καλεί να υποβάλλουν την τελική προσφορά τους, με βάση τη λύση ή τις λύσεις που επιλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του διαλόγου. Στη συνέχεια, η αναθέτουσα αρχή αξιολογεί τις προσφορές των υποψηφίων με βάση τα κριτήρια ανάθεσης που έχουν καθορισθεί στην προκήρυξη και επιλέγει την πλέον συμφέρουσα προσφορά από οικονομική άποψη. Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή έχει τη δυνατότητα, εφόσον κρίνει ότι το κόστος συμμετοχής στη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου είναι υψηλό να απονείμει βραβεία ή να καταβάλει μέρος του σχετικού κόστους στους προσφέροντες.

- **Διαδικασία με Διαπραγμάτευση**

Διαδικασία με Διαπραγμάτευση μπορεί να ακολουθείται κατόπιν δημοσίευσης της Προκήρυξης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Μετά από διαδικασία ανοικτού ή κλειστού τύπου ή ανταγωνιστικού διαλόγου εφόσον:

- Οι προσφορές που κατατέθηκαν είτε ήταν απαράδεκτες με βάση διάταξη νόμου είτε δεν ανταποκρίνονταν στους όρους και προϋποθέσεις του Ν. 3389/2005 και συγκεκριμένα του άρθρου 15 αυτού ή της Προκήρυξης,
- Οι όροι της προτεινόμενης Σύμβασης δεν τροποποιούνται ουσιαστικά σε σχέση με τους όρους που είχαν προταθεί κατά την προηγηθείσα διαδικασία ανοικτού ή κλειστού τύπου ή ανταγωνιστικού διαλόγου.
- Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για έργα ή υπηρεσίες, των οποίων η φύση ή διάφοροι αστάθμητοι παράγοντες δεν επιτρέπουν το συνολικό προκαθορισμό των τιμών.
- Όταν πρόκειται για Σύμβαση Υπηρεσιών και συγκεκριμένα για παροχές διανοητικής εργασίας, εφόσον η φύση των υπηρεσιών ή εργασιών αυτών είναι τέτοια, ώστε οι προδιαγραφές της Σύμβασης να μην είναι δυνατό να καθορίζονται με επαρκή ακρίβεια και για το λόγο αυτόν να μην είναι εφικτή η ανάθεση της Σύμβασης με επιλογή της καλύτερης προσφοράς, σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τις διαδικασίες ανοικτού ή κλειστού τύπου.
- Στις Συμβάσεις Έργων, για τα έργα που εκτελούνται αποκλειστικά για σκοπούς έρευνας, δοκιμής ή τελειοποίησης και όχι για να εξασφαλίζουν την αποδοτικότητα ή την κάλυψη των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης.

(βλ.

[http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_25.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_25.pdf))

### 2.5.1 ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Η ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως αναθέτουσα αρχή γίνεται με κριτήριο είτε: α) την πλέον συμφέρουσα (από οικονομική άποψη προσφορά) είτε β) τη χαμηλότερη τιμή.

Το πρώτο από τα ανωτέρω κριτήρια, δηλαδή το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομικής απόψεως προσφοράς, σημαίνει ότι εξετάζονται και συνυπολογίζονται κατά την εκτίμηση των προσφορών, πέραν των οικονομικών παραμέτρων και διάφορες άλλες παράμετροι, που προσδιορίζονται εξ' αρχής από την αναθέτουσα αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας ανάθεσης. Τέτοιες παράμετροι μπορούν να είναι η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, η

αποδοτικότητα και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης κτλ.

Η σχετική στάθμιση που προσδίδει η αναθέτουσα αρχή σε καθένα από τα κριτήρια αυτά για τον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας (από οικονομική άποψη προσφοράς) πρέπει επίσης να γνωστοποιείται στους υποψηφίους. (βλ. [http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_26.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_26.pdf))

## 2.6 ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.

### 2.6.1 Η ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Με το Ν. 3389/2005 συνεστήθη η «Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα» (Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ). Η Διυπουργική Επιτροπή είναι κυβερνητικό όργανο, η δε λειτουργία της διέπεται από τις διατάξεις του π.δ. 63/2006 (ΦΕΚ 98 Α΄) «Κυβέρνηση - Κυβερνητικά Όργανα (Κωδικοποίηση Νομοθεσίας)». Η Διυπουργική Επιτροπή είναι το όργανο που έχει επιφορτισθεί με την εξειδίκευση της κυβερνητικής πολιτικής για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Στην Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ συμμετέχουν ως τακτικά μέλη:

- Ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών.
- Ο Υπουργός Ανάπτυξης και ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Ως έκτακτο μέλος συμμετέχει:

- Ο Υπουργός ή οι Υπουργοί, που εποπτεύουν κάθε έναν από τους Δημόσιους Φορείς, οι οποίοι προβλέπεται να συμμετάσχουν στη Σύμπραξη ή και να συμβληθούν στη Σύμβαση Σύμπραξης ή και στα Παρεπόμενα Σύμφωνα.

Ο Πρόεδρος της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ είναι:

- Ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, ο οποίος εποπτεύει το έργο της και έχει την ευθύνη της υποβολής των σχετικών εισηγήσεων προς αυτήν.

Η λειτουργία της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 59 του π.δ. 63/2005 (ΦΕΚ Α΄98), σύμφωνα με τις οποίες ο πρόεδρος της Επιτροπής έχει την αρμοδιότητα σύγκλησης της Επιτροπής και καθορίζει την ημερήσια διάταξη. Ο Υπουργός, μέλος Επιτροπής, αναπληρώνεται σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματος

από τον οριζόμενο από αυτόν Υφυπουργό. Προβλέπεται περαιτέρω ότι στις Διυπουργικές Επιτροπές μπορεί να προσκληθούν και άλλοι Υπουργοί, αναπληρωτές Υπουργοί, Υφυπουργοί, σύμβουλοι και υπηρεσιακοί παράγοντες, εφόσον συζητούνται θέματα της αρμοδιότητάς τους ή και άλλοι εμπειρογνώμονες για θέματα της ειδικότητάς τους. Οι Διυπουργικές Επιτροπές μπορούν για τη διευκόλυνση του έργου τους να ζητούν πληροφορίες και στοιχεία από τους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, οι οποίες οφείλουν να τις παρέχουν εγκαίρως. Επίσης, κατά τις συνεδριάσεις των Διυπουργικών Επιτροπών τηρούνται πρακτικά.

Στις αρμοδιότητες της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ εμπíπτουν:

1. Η έγκριση της υπαγωγής Συμπράξεων στις διατάξεις του Ν. 3389/2005.
2. Η ανάκληση τέτοιων εγκρίσεων, σε περίπτωση που οι Δημόσιοι Φορείς που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του ανωτέρω νόμου δεν τηρούν τις υποχρεώσεις τους να:
  - ακολουθούν τις υποδείξεις της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ, ως προς τη διαδικασία ανάθεσης,
  - επεξεργάζονται κάθε κείμενο που σχετίζεται με τη διαδικασία ανάθεσης (Τεύχη Δημοπράτησης, ειδική και τεχνική συγγραφή υποχρεώσεων, πρόσκληση υποβολής προσφορών, σχέδιο σύμβασης κ.λ.π) σύμφωνα με τις οδηγίες, τροποποιήσεις και αλλαγές που εισηγείται η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ, στην οποία και κοινοποιούνται πριν από τη διανομή ή τη δημοσίευση όλα τα κείμενα και η αλληλογραφία που αφορούν στη διαδικασία ανάθεσης και
  - μεριμνούν για τη συμμετοχή εκπροσώπου της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ στις επιτροπές αξιολόγησης ή και σε άλλα όργανα που συνιστώνται στα πλαίσια της διαδικασίας ανάθεσης για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη.
3. Η απόφαση για την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς ανταλλάγματος.
4. Η απόφαση για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης.
5. Η λήψη κάθε άλλης συναφούς απόφασης.

Κατά την πρώτη συνεδριάσή της, στις 25.01.2006, η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ αποφάσισε ότι για κάθε έργο ή υπηρεσία των οποίων θα εγκρίνει την υπαγωγή στις διατάξεις του Ν. 3389/2005, θα εγκρίνει και τη χρηματοδότηση των δαπανών εξωτερικών συμβούλων (χρηματοοικονομικών, νομικών, τεχνικών και άλλων), όπου η εμπλοκή τους, σύμφωνα

και με τη διεθνή πρακτική και λόγω της πολυπλοκότητας των έργων Σ.Δ.Ι.Τ., κρίνεται απαραίτητη. Οι σύμβουλοι αυτοί επιβοηθούν τις Αναθέτουσες Αρχές κατά τη σύνταξη των τευχών προκήρυξης των διαγωνισμών, κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών των Ιδιωτικών Φορέων, κατά τη σύνταξη των συμβατικών κειμένων αλλά και μεταφέρουν τεχνογνωσία προς τις αναθέτουσες αρχές ως προς την παρακολούθηση υλοποίησης του συμβατικού αντικειμένου και εξασφάλιση της ποιότητάς του.  
(βλ. [http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/gr\\_low.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/gr_low.pdf))

## 2.6.2 Η ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ Σ.Δ.Ι.Τ.

Η «Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα» (Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ) συνεστήθη στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με το άρθρο 4 του Ν. 3389/2005. Η σύσταση της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ ακολουθεί τα πρότυπα αντίστοιχων μονάδων που λειτουργούν σε άλλα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (π.χ. Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Πορτογαλία). Οι υπηρεσίες αυτές, στις περισσότερες περιπτώσεις, λειτουργούν στο πλαίσιο του Υπουργείου Οικονομικών της οικείας χώρας (π.χ. το PPP Taskforce που λειτουργεί στο πλαίσιο του Η.Μ. Treasury στη Μεγάλη Βρετανία) και σκοπός τους είναι η προώθηση του θεσμού των Συμπράξεων μέσω της υποστήριξης των εμπλεκόμενων Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων κατά την επιλογή, ανάθεση και εκτέλεση των Συμβάσεων Σύμπραξης.

Σκοπός της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ είναι η επικουρία της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ και των Δημοσίων Φορέων και έργο της είναι:

1. Ο εντοπισμός των έργων ή υπηρεσιών που μπορούν να εκτελεσθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του Ν. 3389/2005,
2. Η εν γένει προώθηση της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων,
3. Η διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημοσίων Φορέων στα πλαίσια των διαδικασιών ανάθεσης που προβλέπονται στο Ν. 3389/2005 για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων που θα αναλάβουν την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών στα πλαίσια των Συμπράξεων,
4. Η παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης και των παρεπομένων συμφώνων, η τακτική ενημέρωση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ και η



επεξεργασία και υποβολή εισηγήσεων για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων,

5. Η σύνταξη ετήσιας έκθεσης και η παρουσίασή της στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής.

Η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ έχει εξοπλισθεί με αρμοδιότητες που της επιτρέπουν να παρέχει ουσιαστική συνδρομή στη Διυπουργική Επιτροπή Σ.Δ.Ι.Τ.. Αν και η αποφασιστική αρμοδιότητα για την υπαγωγή ή μη στις διατάξεις του Νόμου 3389/2005 παραμένει στη Διυπουργική Επιτροπή, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ, ως αποδέκτης της σχετικής πληροφόρησης, έχει την πρωτοβουλία της κίνησης και του συντονισμού της διαδικασίας αυτής.

Συγκεκριμένα, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ έχει την αρμοδιότητα:

- Της κατάρτισης και συμπλήρωσης του «Καταλόγου των Προτεινομένων Συμπράξεων», των σχετικών κοινοποιήσεων στους ενδιαφερόμενους φορείς προκειμένου αυτοί να προβούν σε υποβολή αίτησης προς τη Διυπουργική Επιτροπή.

Πιο συγκεκριμένα, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ μπορεί:

1. Να ζητά και να λαμβάνει στοιχεία σχετικά με έργα ή υπηρεσίες, την εκτέλεση ή την παροχή των οποίων προωθούν ή σχεδιάζουν Δημόσιοι Φορείς.
2. Να ζητά και να λαμβάνει από οποιοδήποτε Δημόσιο ή Ιδιωτικό Φορέα κάθε πληροφορία ή στοιχείο που απαιτείται για να διαγνωσθεί, εάν η εκτέλεση ενός έργου ή η παροχή μιας υπηρεσίας μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της Σύμπραξης Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.
3. Να επεξεργάζεται τα στοιχεία που λαμβάνει από επαγγελματικούς και επιχειρηματικούς φορείς όπως, ενδεικτικά, από την Ελληνική Ένωση Τραπεζών, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το Σύνδεσμο Εργοληπτικών Εταιρειών.
4. Να μελετά ολοκληρωμένες προτάσεις που επεξεργάζονται Δημόσιοι ή Ιδιωτικοί Φορείς για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών ή να καλεί Δημόσιους ή Ιδιωτικούς Φορείς να επεξεργασθούν τέτοιες προτάσεις και να παρέχει σε αυτούς κάθε εύλογη συνδρομή.
5. Σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, αλλά και τις αρμόδιες υπηρεσίες των εμπλεκόμενων Δημοσίων

Φορέων, να παρακολουθεί το σύνολο των οικονομικών υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι Δημόσιοι Φορείς, ιδιαίτερα τη μελλοντική επιβάρυνση που προκύπτει ή μπορεί να προκύψει για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τις πληρωμές που διενεργούνται για Συμπράξεις που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του Ν. 3389/2005.

6. Να συντάσσει και να διανέμει έντυπο υλικό με πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις Συμπράξεις και τους σκοπούς που αυτές εξυπηρετούν, τις διεθνώς διαδεδομένες μεθόδους εφαρμογής τους και τις διατάξεις του Ν. 3389/2005.
7. Να τυποποιεί έγγραφα που μπορούν να χρησιμεύσουν για τις ανάγκες των διαδικασιών ανάθεσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 8 του Ν. 3389/2005.
8. Να τυποποιεί κάθε είδους Συμβάσεων Σύμπραξης ή Παρεπόμενα, σύμφωνα προς το σκοπό της διευκόλυνσης των Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων στη διαμόρφωση των όρων των Συμβάσεων Σύμπραξης.
9. Να υποβάλλει στη Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ προτάσεις για τη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου των Συμπράξεων. Να συντονίζει την εκπόνηση μελετών και την εν γένει παροχή υποβοηθητικών του έργου της υπηρεσιών σε πρόσωπα που προσλαμβάνονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του Ν. 3389/2005.

(βλ.

[http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_18.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_18.pdf)

## **2.7 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΜΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ**

Ο Δημόσιος Φορέας κατά την υποβολή πρότασης Σύμπραξης στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ και προκειμένου η τελευταία να την αξιολογήσει και να κρίνει εάν η εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου ή η παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας μπορεί να υλοποιηθεί μέσω Σύμπραξης, οφείλει να προσκομίσει στοιχεία του έργου ή της υπηρεσίας που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης, όπως ενδεικτικά:

1. Παρουσίαση αναθέτουσας αρχής.
2. Αναλυτική περιγραφή του έργου ή της υπηρεσίας που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης.

3. Τεχνικά χαρακτηριστικά αντικειμένου Σύμπραξης και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του.
4. Παρουσίαση προτεινόμενης μορφής Σύμπραξης, η οποία αποτελεί συνδυασμό των κατωτέρω:
5. Μελέτη
6. Κατασκευή
7. Χρηματοδότηση
8. Συντήρηση
9. Λειτουργία
10. Εκμετάλλευση
11. Ενδεικτικό προϋπολογισμό εκτέλεσης έργου ή υπηρεσίας καθώς και ανάλυση του προϋπολογισμού αυτού ανάλογα με την προτεινόμενη μορφή Σύμπραξης.
12. Κοινωνικοοικονομικά κριτήρια που τεκμηριώνουν την αναγκαιότητα υλοποίησης της προτεινόμενης Σύμπραξης.
13. Ανταποδοτικότητα αντικειμένου Σύμπραξης για τον Ιδιωτικό Φορέα:

➤ **Ανταποδοτικά έργα ή υπηρεσίες**

- Σχέδιο Εκμετάλλευσης Αντικειμένου Σύμπραξης
- Στοιχεία Ζήτησης
- Ανταγωνισμός
- Προβλεπόμενα Έσοδα και Έξοδα
- Προβλεπόμενες Οικονομικές Καταστάσεις Φορέα Εκμετάλλευσης Αντικειμένου Σύμπραξης
- Βασικό Σενάριο
- Εναλλακτικά Σενάρια
- Ενδεικτικοί Όροι Χρηματοδότησης Ιδιωτικού Φορέα
- Ενδεχόμενη Συμβολή Δημοσίου στην εξασφάλιση της χρηματοδοτησιμότητας της προτεινόμενης Σύμπραξης από τον Ιδιωτικό Τομέα

➤ **Έργα ή υπηρεσίες μη ανταποδοτικές ή περιορισμένης ανταποδοτικότητας**

- Τεκμηρίωση έλλειψης ή περιορισμένης ανταποδοτικότητας,

- Ιστορικά στοιχεία χρηματοδότησης Φορέα από το δημόσιο προϋπολογισμό και κατανομή τους σε σχέση με το αντικείμενο της Σύμπραξης, προβλεπόμενες μελλοντικές ανάγκες χρηματοδότησης αναθέτουσας αρχής από το δημόσιο προϋπολογισμό για το αντικείμενο της Σύμπραξης.
8. Νομικά θέματα που σχετίζονται με την υλοποίηση του έργου ή της υπηρεσίας.
  9. Χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης ενεργειών αναθέτουσας αρχής.

Η Ειδική Γραμματεία, αφού συγκεντρώσει όλες τις πληροφορίες που κρίνει απαραίτητες, μελετά την πρόταση του Δημόσιου Φορέα, αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων» και συντάσσει συνοπτική αιτιολογική έκθεση.

Η Ειδική Γραμματεία γνωστοποιεί στο Δημόσιο Φορέα την συμπερίληψη της πρότασής του στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων» και τον καλεί εντός διμήνου να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν.3389/2005. (βλ. [http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_21.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_21.pdf))

## **2.8 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.**

### **2.8.1 ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Ως «Δημόσιοι Φορείς» για τις ανάγκες εφαρμογής του Ν. 3389/2005 νοούνται:

1. Το Ελληνικό Δημόσιο
2. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
3. Τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) και
4. Οι Ανώνυμες Εταιρείες των οποίων το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στους ανωτέρω φορείς, δηλαδή στο Ελληνικό Δημόσιο, σε οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή σε νομικά πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή σε άλλη ή άλλες ανώνυμες εταιρείες που υπάγονται στην παρούσα περίπτωση.

Από μια απλή αντιπαραβολή του ανωτέρω ορισμού με τους ορισμούς της «αναθέτουσας αρχής» που περιλαμβάνεται στις Κοινοτικές Οδηγίες (βλ. για παράδειγμα την 18/2004/ΕΚ) προκύπτει ότι ο «Δημόσιος Φορέας» του Ν. 3389/2005 είναι πιο περιορισμένος από τον ορισμό της «αναθέτουσας αρχής». Για παράδειγμα, ενώ «αναθέτουσα αρχή» μπορεί να είναι ανώνυμη εταιρεία της οποίας η πλειοψηφία των μετοχών της να ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο ή σε Ο.Τ.Α. ή σε Ν.Π.Δ.Δ., η ίδια εταιρεία δεν μπορεί να νοηθεί παρά ως «Ιδιωτικός Φορέας» κατά την έννοια του Ν. 3389/2005.

Περαιτέρω, οι ανωτέρω Δημόσιοι Φορείς θα πρέπει, βάσει διάταξης νόμου, του καταστατικού τους ή σύμβασης, να έχουν την αρμοδιότητα εκτέλεσης των έργων ή ανάθεσης των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμβασης Σύμπραξης.

### **2.8.2 ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.**

«Ιδιωτικοί Φορείς» μπορεί να είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εξαιρουμένων των προσώπων που ορίζονται από το Ν. 3389/2005 ως «Δημόσιοι Φορείς».

Δεδομένου ότι οι Συμβάσεις Σύμπραξης είναι πολυετούς διάρκειας και το αντικείμενο τους σημαντικό, οι τράπεζες που χρηματοδοτούν τους Ιδιωτικούς Φορείς, προτιμούν να συναλλάσσονται με Ανώνυμες Εταιρείες, οι οποίες έχουν συσταθεί ειδικώς, αποκλειστικώς και μόνον, για την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού της Σύμπραξης και δεν βαρύνονται με άλλες υποχρεώσεις εκτός αυτών που σχετίζονται με την υλοποίηση του αντικειμένου της Σύμπραξης. Η πρακτική αυτή ακολουθείται παγίως στο πλαίσιο εκτέλεσης έργων με παραχώρηση στην Ελλάδα αλλά και με Σύμπραξη διεθνώς.

Προκειμένου, λοιπόν, να συμμετάσχουν σε Σύμβαση Σύμπραξης ή σε Παρεπόμενο Σύμφωνο (δηλαδή σε Παρεπόμενες της Σύμβασης Σύμπραξης, συμβάσεις που συνάπτουν οι Ιδιωτικοί Φορείς με τρίτους, όπως π.χ. δανειοδοτικές ή χρηματοδοτικές συμβάσεις), οι Ιδιωτικοί Φορείς οφείλουν να συστήσουν «Ανώνυμη Εταιρεία Ειδικού Σκοπού». Οι Ανώνυμες Εταιρείες Ειδικού Σκοπού λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Κοι.Ν. 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών».

Μέτοχοι της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού μπορούν να είναι μόνο «Ιδιωτικοί Φορείς». Με σκοπό την αποτροπή της εισόδου στη Σύμπραξη προσώπων που δεν έχουν αξιολογηθεί και επιλεγεί μέσω των διαδικασιών ανάθεσης του Ν. 3389/2005 και

της εξόδου του επιλεγέντος Ιδιωτικού Φορέα, κρίθηκε σκόπιμο να μην επιτρέπεται η ελεύθερη πώληση των μετοχών της Εταιρείας και η –συνεπεία αυτής- «έξοδος» των μετόχων από τη μετοχική της σύνθεση. Έτσι ορίστηκε στο νόμο ότι για την απόκτηση μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού εξωχρηματιστηριακά, απαιτείται η έγγραφη συναίνεση του Δημόσιου Φορέα, εφόσον αυτή λαμβάνει χώρα πριν από την έναρξη λειτουργίας του έργου ή την έναρξη της παροχής υπηρεσιών. Οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την παροχή της συναίνεσης αυτής καθορίζονται στη Σύμβαση Σύμπραξης.

Περαιτέρω, για την εισαγωγή των μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού σε ελληνική ή αλλοδαπή οργανωμένη αγορά κινητών αξιών και για την έκδοση ανταλλάξιμου ομολογιακού δανείου ή ομολογιακού δανείου μετατρέψιμου σε μετοχές, απαιτείται υποχρεωτικά προηγούμενη εγκριτική απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών.

Έγγραφη συναίνεση του Δημόσιου Φορέα απαιτείται και προκειμένου να επιχειρηθούν έγκυρα:

- Κάθε πράξη με την οποία μεταβιβάζονται τα δικαιώματα ψήφου επί μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού εφόσον αυτές λαμβάνουν χώρα πριν από την έναρξη λειτουργίας του έργου ή την έναρξη παροχής υπηρεσιών
- Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ή τροποποιήσεις του καταστατικού της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού εκτός από αυτές που είναι υποχρεωτικές από τη Σύμβαση Σύμπραξης, τα Παρεπόμενα Σύμφωνα ή το νόμο
- Έκδοση ομολογιακού δανείου
- Οποιασδήποτε μορφής συγχώνευση, διάσπαση, απορρόφηση ή άλλος εταιρικός μετασχηματισμός της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού.

Οι Εταιρείες Ειδικού Σκοπού απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων μέχρι το χρόνο έναρξης της εκμετάλλευσης. Η απαλλαγή αυτή έχει σκοπό, αφενός να ενισχύσει την οικονομική ευρωστία της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού και αφετέρου να βελτιώσει τα οικονομικά των έργων και να μειώσει ανάλογα τις ανάγκες δανεισμού.

Το πιστωτικό υπόλοιπο ΦΠΑ επιστρέφεται σε τρίτους, οι οποίοι συναλλάσσονται με την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού για την εκτέλεση έργων ή και την παροχή των υπηρεσιών μέσα σε ενενήντα ημέρες από την υποβολή της σχετικής αίτησής τους. Σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας αυτής θα οφείλεται τόκος υπερημερίας επί των προς επιστροφή ποσών.

Οι τυχόν συσσωρευμένες ζημίες της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού επιτρέπεται να μεταφέρονται προς συμψηφισμό με τα φορολογητέα κέρδη των δέκα επομένων χρήσεων. Με τη ρύθμιση αυτή επιδιώκεται η αντιμετώπιση των ζημιών που εύλογα δημιουργούνται κατά την περίοδο κατασκευής του έργου ή και κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του (λόγω του συνήθως μεγάλου κόστους κατασκευής και του κατά κανόνα συμπτιασμένου ανταλλάγματος χωρίς τους ισχύοντες περιορισμούς για το συμψηφισμό).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>** **ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.**

### **3.1 ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΣΔΙΤ**

Κατά τα τελευταία 20 χρόνια με το νομικό πλαίσιο που ίσχυε πριν από τη θέσπιση του νόμου 3389/2005, έγιναν προσπάθειες υλοποίησης μεγάλων και σημαντικών έργων με τη μέθοδο Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα. Η εμπειρία πλέον είναι υπαρκτή και περιλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και διαχείριση μερικών από τα μεγαλύτερα έργα στην ελληνική κατασκευαστική ιστορία. Συγκεκριμένα, με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, υλοποιήθηκαν τα εξής μεγάλα έργα:

- Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου (Γέφυρα )
- Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»
- Η Αττική Οδός

Πιο αναλυτικά :

1. Με τον Ν.2445/1996 κυρώθηκε η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Α.Ε. «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ» για την μελέτη, κατασκευή, αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων καθώς και της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού.
2. Με τον Ν.2395/1996 κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η σύμβαση παραχώρησης και τριμερούς συμφωνίας του έργου, της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου στην εταιρία «ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε»
3. Με τον Ν.2338/1995 κυρώθηκε η σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα. Με την ανωτέρω σύμβαση ανάπτυξης του Αεροδρομίου χαρακτηρίζεται ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων στην εταιρία "ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε." για την μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση, διοίκηση και ανάπτυξη του Αεροδρομίου για 30 χρόνια .





### 3.1.1 ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

#### 3.1.1.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η Αττική Οδός είναι ένα πρωτοποριακό έργο που κατασκευάστηκε με τη μέθοδο της Σύμβασης Παραχώρησης και αποτελεί το μεγαλύτερο συγχρηματοδοτούμενο οδικό έργο της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Ανήκει στην πρώτη γενιά των συγχρηματοδοτούμενων έργων που δημοπρατήθηκαν στην Ελλάδα τη δεκαετία του '90 και επί της ουσίας άνοιξε το δρόμο και έθεσε τις βάσεις για το μέλλον των επιτυχημένων συμβάσεων παραχώρησης, τόσο στην ελληνική επικράτεια όσο και στην ευρωπαϊκή.

Η Αττική Οδός είναι ένας από τους μεγαλύτερους περιφερειακούς δακτυλίους στην Ευρώπη. Πρόκειται για έναν αστικού - περιαστικού τύπου αυτοκινητόδρομο, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Στο μέσον της, σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, κινείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Αποτελεί έργο υποδομής μοναδικό, ακόμα και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, αφού επί της ουσίας είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος με διόδους, μέσα σε μια μητροπολιτική πρωτεύουσα με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ο αυτοκινητόδρομος της Αττικής Οδού αποτελεί το συνδυαστικό κρίκο του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ευζώνοι) αφού συνδέει την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας με την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, παρακάμπτοντας το κέντρο της Αθήνας. Ως κλειστός αυτοκινητόδρομος, διαθέτει πλήρη έλεγχο των προσβάσεων και αποτελείται από δύο κάθετα διασταυρούμενα μεταξύ τους τμήματα:

- Την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ), μήκους περίπου 52 χμ. και
- Τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ), μήκους περίπου 13 χμ.

#### **Βασικά Οφέλη του έργου**

Τα οφέλη που προέκυψαν τόσο από την κατασκευή όσο και από τη λειτουργία της Αττικής Οδού είναι πολλά και σημαντικά. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο αυτοκινητόδρομος:

- Δημιουργεί το βασικό κορμό διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων και υποδομών της Αττικής: οδικών, εναέριων, σταθερής τροχιάς (Μετρό, Τραμ, Σιδηρόδρομος, Προαστιακός κτλ) και λιμανιών.
- Μειώνει σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο της πρωτεύουσας αφού υπολογίζεται ότι έχει απορροφήσει σημαντικό ποσοστό της συνολικής καθημερινής διαμπερούς κίνησης των οχημάτων στο Λεκανοπέδιο.
- Συντελεί στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του νομού Αττικής.
- Βοηθά στη στρατηγική αναδιάρθρωση των δικτύων ενέργειας και τηλεπικοινωνιών.
- Συμβάλλει στην οικιστική και επιχειρηματική ανάπτυξη των απομακρυσμένων περιοχών του νομού.



### 3.1.1.2 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

➤ **Δημόσιος Φορέας Υλοποίησης:**



Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ) και συγκεκριμένα η **ΕΥΔΕ-ΣΕΡΑ**, η οποία είναι η Ειδική Υπηρεσία του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που άσκησε την επίβλεψη της κατασκευής του έργου και που παρακολουθεί τη λειτουργία του δρόμου για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.

➤ **Εταιρίες - Μέλη που συμμετέχουν:**

**1. Ανάδοχος Παραχώρησης:**



Η Α.Ε. με την επωνυμία: «Ανώνυμη Εταιρία Παραχώρησης Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας-Σταυρού-Α/Δ Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού» και με διακριτικό τίτλο: «**ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.**», είναι η εταιρία Παραχώρησης του έργου, που ανέλαβε μέσω Σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο, τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου.

**2. Κοινοπραξία Κατασκευής (και τα μέλη της):**



- Η συμβαλλόμενη κοινοπραξία «Κοινοπραξία Αττική Οδός-Κατασκευή Ε.Λ.Ε.Σ.Σ. και Δ.Π.Λ.Υ. που αποκαλείται πλέον: «**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ**», είναι ο φορέας κατασκευής του έργου, μια κοινοπραξία αμιγώς ελληνική που συνένωσε τις μεγαλύτερες εργοληπτικές επιχειρήσεις της χώρας μας.
- Τα συμβαλλόμενα μέλη της παραπάνω κοινοπραξίας:
  - a. ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε.
  - b. ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε.
  - c. ΑΤΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΛΑΤΟΜΙΚΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (ΑΤΤΙ – ΚΑΤ Α.Τ.Ε.)
  - d. ΕΡΓΑΣ Α.Τ.Ε. – ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
  - e. ΕΤΕΘ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΘΕΣ/ΚΗΣ Α.Ε. (ΕΤΕΘ Α.Ε.)
  - f. ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.
  - g. ΑΤΕΜΚΕ Α.Ε.
  - h. ΚΑΙ. Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
  - i. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ-ΜΕΤΩΝ Α.Ε.
  - j. ΑΒΑΞ Α.Ε.
  - k. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε.
  - l. ΖΕΥΣ Α.Τ.Ε.
  - m. Τ.Ε.Β. Α.Ε.
  - n. ΤΕΓΚ Α.Ε.

ο. TRANROUTE INTERNATIONAL S.A.

**3. Εταιρία Λειτουργίας – Συντήρησης:**



Η «**ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.**» είναι η εταιρία που έχει αναλάβει τη λειτουργία και συντήρηση του έργου της Αττικής Οδού. Στις «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» συμμετέχουν όλα τα μέλη της Κοινοπραξίας Κατασκευής μαζί με μια εξειδικευμένη γαλλική εταιρία παροχής τεχνογνωσίας στη λειτουργία αυτοκινητοδρόμων.

<b>ΕΤΑΙΡΙΕΣ - ΜΕΛΗ</b>			
<b>ΕΠΩΝΥΜΙΑ</b>	<b>ΣΥΜ/ΧΗ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε.</b>	<b>ΣΥΜ/ΧΗ ΣΤΗΝ ΚΑΙ/Ξ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ</b>	<b>ΣΥΜ/ΧΗ ΣΤΙΣ ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.</b>
ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. (LEADER)	17,06%	17,07%	8,71%
ΑΒΑΞ Α.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε.	8,22%	8,23%	4,19%
ΑΤΤΙ – ΚΑΤ Α.Τ.Ε.)	8,58%	8,58%	4,38%
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΕΤΕΘ Α.Ε.	9,82%	9,83%	5,01%
J&P (ΕΛΛΑΣ) Α.Τ.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΚΑΙ. Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.	7,62%	7,62%	3,89%
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.	9,82%	9,83%	5,01%
ΤΕΒ Α.Ε.	8,47%	8,48%	4,32%
ΤΕΓΚ Α.Ε.	4,91%	4,91%	2,50%
EGIS PROJECTS S.A.	0,07%	0%	49,00%

### 3.1.1.3 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

➤ **Προϋπολογισμός Σύμβασης:**

1. Η Σύμβαση προβλέπει για τον Υποχρεωτικό Σχεδιασμό το ποσό των 1.244.927.366,1 €.
2. Η Σύμβαση επίσης προβλέπει έναν Προϋπολογισμό της τάξεως των 132.061.628,76 € για τα Γνωστά Παράλληλα Έργα και Τιμολόγια για τα Γνωστά Παράλληλα και για τυχόν Επιπρόσθετα που προκύπτουν από Αλλαγές Σχεδιασμού και από Περιβαλλοντικούς λόγους.
3. Προβλέπεται επίσης ένα πακέτο πρόσθετων Έργων που θα επέβαλλαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι της τάξεως των 35.216.434,336 €.
4. Και τέλος προβλέπεται ένα Κόστος Λειτουργίας του Έργου για τη χρονική περίοδο Παραχώρησης, στα 23 χρόνια ( 5 χρόνια κατασκευή και 18 χρόνια εκμετάλλευση).

➤ **Πραγματικό Κόστος Σύμβασης:**

Στο Πρώτο Κονδύλιο, το Κατά Αποκοπή Τμήμα, δεν προβλέπεται καμία υπέρβαση, δηλαδή για όλες τις ποσότητες Εργασιών που θα απαιτηθούν, όποιες και αν είναι αυτές, σύμφωνα με τον Υποχρεωτικό Σχεδιασμό του Έργου η Κοινοπραξία Κατασκευής θα αποζημιωθεί με το ποσό των 689.655.172,42 € συν την Αναθεώρηση (τον πληθωρισμό) και τίποτα άλλο, που σημαίνει 1.253.118.121,79 €.

Όλα τα Επιπρόσθετα και Συμπληρωματικά Έργα, που απαιτήθηκαν να εκτελεστούν για διάφορους λόγους, που θα αναφερθούν στη συνέχεια, πληρώνονται σύμφωνα με τις ποσότητες που εκτελούνται και με τις Τιμές των τιμολογίων της Σύμβασης. Το κόστος αυτών των Επιπρόσθετων Έργων ανέρχεται σε 478.356.566,40 €. Περίπου στο 30% της Αρχικής Συμβατικής Δαπάνης, δηλαδή κάτω από το 50%, ποσοστό στο οποίο συνήθως φτάνουν όλα τα έργα, ακόμη και τα πιο μικρά και λιγότερο πολύπλοκα.

### **Αναλυτικότερα τα επιπρόσθετα έργα:**

#### **1. Έργα ΟΣΕ & ΗΣΑΠ**

Διαφραγματικοί Τοίχοι διαχωρισμού του Τρένου και του Αυτοκινητόδρομου, 60.000 μ. Οι Σήραγγες ορύγματος (450 μέτρα) του προαστιακού τρένου στο ΣΚΑ (Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών) και τροποποίηση του Α.Κ. Αεροδρομίου για να συνεχίσει προς Λαύριο.

Δαπάνη: 79.236.977,26 Ευρώ.

#### **2. Έργα ΜΕΤΡΟ**

Το Σύμπλεγμα των Έργων ΜΕΤΡΟ περί το Σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας, που κατασκευάζεται μέσα στο χώρο της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ και συγκεκριμένα ο Σκελετός μόνο του Σταθμού και 1300 μ. σήραγγες που ενώνουν το σταθμό με το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και τον ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ.

Δαπάνη: 52.824.651,5 €.

#### **3. Αντιπλημμυρικά Έργα**

Είναι οι Βασικοί Συλλεκτήρες της Περιοχής των Μεσογείων, η Σήραγγα Ποδονόφτη 3.000 μέτρων που γίνεται για να ανακουφίσει το Λεκανοπέδιο της Αθήνας. Οι 5.000 μέτρων Σήραγγες στην περιοχή του Χαλανδρίου που διανοίγονται υπογείως (Pipe Jacking) και πλήθος διευθετήσεων όλων των Ρεμάτων που τέμνουν την ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ.

Δαπάνη: 158.473.954,51 €.

#### **4. Τα Σκεπαστά Τμήματα , οι Σήραγγες σε Ορύγματα**

των περιοχών Χαλανδρίου – Βριλησίων (και οι εξ' αυτών τροποποιήσεις Σχεδιασμού του Α.Κ. Δουκίσσης Πλακεντίας) – Ν.Ηρακλείου – Μεταμόρφωσης Ζεφυρίου και Κοντόπευκου Αγ. Παρασκευής, που σε μονή σήραγγα φτάνουν το μήκος των 6.000 μέτρων.

Δαπάνη: 88.041.085,84 €.

### 5. Πρόσθετα Έργα Υμηττού

που επιβλήθηκαν μετά την Απόφαση του Σ.τ.Ε. και τα οποία έχουν αναλυθεί πολλές φορές καθώς και η αναβάθμιση υπογειοποίηση της Λ. Μεσογείων – Μαραθώνος.

Δαπάνη: 64.563.462,94 €.

### 6. Λοιπές μικροτροποποιήσεις του αρχικού Σχεδιασμού: για διάφορους λειτουργικούς λόγους που δεν είχαν προβλεφθεί στον αρχικό Σχεδιασμό.

Δαπάνη: 35.216.434,34 € (εκ των οποίων 5.869.405,72 € για αποζημίωση Κλάδων 5 & 8 Α.Κ. Μεταμόρφωσης ,Β' Τριμήνου 1994).

### 7. Τέλος, πέραν των παραπάνω, οι Αρχαιολογικές Έρευνες

που έγιναν με την υπόδειξη και την επίβλεψη των αρχαιολογικών υπηρεσιών και στην ουσία συνιστούν τη μεγαλύτερη αρχαιολογική ανασκαφή που έγινε ποτέ στην Ελλάδα.

Δαπάνη: 20.542.920,03 €.





### **Χρηματοδότηση και κόστος έργου**

- Η Χρηματοδότηση του Έργου που αφορά τη Λειτουργία της ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ, γίνεται κατά 35% από το Ελληνικό Δημόσιο με συμμετοχή και πόρων του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.
- Η Ανάδοχος εταιρία παραχώρησης «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» κάλυψε με ίδια και Δανειακά Κεφάλαια το υπόλοιπο 65% (από τα οποία το 16% προέρχεται από ίδια Κεφάλαια και το 49% από Δάνεια, συνεισφέροντας το ποσό των 880 εκατ. Ευρώ).
- Τα δάνεια που έλαβε η εταιρία παραχώρησης καλύφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από Εμπορικές Τράπεζες, ενώ οι μέτοχοι της Αττικής Οδού εξασφάλισαν εγγυήσεις για το σύνολο των δανείων από Όμιλο Διεθνών Τραπεζών, για όλη τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου.

### **Φορείς Χρηματοδότησης**

1. Ελληνικό Δημόσιο
2. Ευρωπαϊκή Ένωση
3. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
4. Ανάδοχος εταιρία «Αττική Οδός Α.Ε.»
5. Όμιλος Εμπορικών Τραπεζών





### 3.1.1.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

<b>Η ταυτότητα του Έργου</b>	
Συνολικό μήκος	65,20 χμ.
Δίκτυο βοηθητικών/ παράπλευρων οδών	150 χμ.
Ανισόπεδοι κόμβοι σε λειτουργία	29
Οδικές γέφυρες-Άνω διαβάσεις	100
Οδικές γέφυρες-Κάτω διαβάσεις	25
Γέφυρες σιδηροδρομικών γραμμών	38
Γέφυρες ρεμάτων	21
Πεζογέφυρες (άνω διαβάσεις)	12
Σήραγγες και πλήρως υπογειοποιημένα τμήματα Cut & Cover	56
Συνολικό μήκος σηράγγων και Cut & Cover	15,36 χμ.
Μήκος Αντιπλημμυρικών Έργων	66,7 χλμ.
Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών / Σ.Ε.Α.	4
Κέντρο Λειτουργίας και Συντήρησης	1
Σημεία Εξυπηρέτησης Συνδρομητών	9
Σταθμοί Διοδίων	38
Συνολικές λωρίδες διοδίων	193
Ηλεκτρονικές λωρίδες διοδίων	54
Λωρίδες διοδίων με εισπράκτορα	139

Το έργο έχει τη μορφή αστικού αυτοκινητόδρομου μήκους 70 χμ. με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Η τελική μορφή του έργου έχει λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των οδικών, σιδηροδρομικών, καθώς και όλων των λοιπών έργων αντιπλημμυρικής προστασίας και των Δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας. Κυρίως έχει διαμορφωθεί με γνώμονα την ανάγκη ένταξης του έργου στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον με παράλληλα διαφύλαξη και ανάπτυξή του.

Από το αεροδρόμιο Σπάτων μέχρι το Μενίδι προβλέπεται μελλοντική ανάπτυξη Προαστιακού Τρένου στη μεσαία ζώνη, ενώ από το Συγκοινωνιακό Κέντρο Μενιδίου

μέχρι την Ελευσίνα και σε μήκος 12 χμ. προβλέπεται η κατασκευή των έργων υποδομής για το τρένο υψηλής ταχύτητας προς Κόρινθο – Πάτρα.

Στις καθαρά αστικές περιοχές το έργο διαμορφώνεται σε όρυγμα (κάτω από την επιφάνεια του φυσικού εδάφους) και οι κόμβοι και οι διαβάσεις διαμορφώνονται στο επίπεδο του φυσικού εδάφους με παράλληλα δημιουργία τεχνικών έργων κάλυψης σε πολλά σημεία του. Η σύνδεση του έργου με το κυριότερο Οδικό Δίκτυο του Λεκανοπεδίου επιτυγχάνεται μέσω ανισόπεδων κόμβων. Παράλληλα έχουν προβλεφθεί συχνές ανισόπεδες διαβάσεις για την επικοινωνία των εκατέρωθεν περιοχών καθώς και πλήρες παράπλευρο οδικό δίκτυο.

Η Αττική Οδός είναι ένα από τα σημαντικότερα Ευρωπαϊκά έργα και αποτελεί σήμερα το μεγαλύτερο οδικό δίκτυο, το οποίο κατασκευάστηκε στο Νομό Αττικής.

Αποτελείται από δύο κύριους άξονες:

- Την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων μήκους 52 χμ. περίπου, η οποία ξεκινά από τα διόδια Ελευσίνας της Εθνικής Οδού Αθηνών – Κορίνθου και καταλήγει στο νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα και
- Την Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού μήκους 13,5 χμ. περίπου, η οποία ξεκινά από την Καισαριανή και καταλήγει στο Χαλάνδρι και την Παλλήνη.

Η Αττική Οδός είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος συνολικού μήκους 65,2 χμ. με 32 ανισόπεδους κόμβους, 108 γέφυρες άνω διαβάσεων, 38 γέφυρες κάτω διαβάσεων, 15 πεζογέφυρες και 35 σιδηροδρομικές γέφυρες. Η Αττική Οδός είναι ένα από τα μεγαλύτερα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα υποδομής στην Ευρώπη και λόγω της συμμετοχής πολλών φορέων, θεωρήθηκε διεθνώς ως ένα από τα δυσκολότερα στην οργάνωση της χρηματοδότησής του.

#### ➤ **ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ – ΚΟΜΒΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**

Ο ανισόπεδος κόμβος της Λ. Κηφισίας αποτελείται από 3 επίπεδα. Με τη λειτουργία του, αποσυμφορεί σε σημαντικό βαθμό το κυκλοφοριακό πρόβλημα της περιοχής.

➤ **ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ – ΣΗΡΑΓΓΑ «ΜΑΥΡΗ ΩΡΑ»**

Η σήραγγα της Μαύρης Ώρας κατασκευάστηκε στην περιοχή των Άνω Λιοσίων. Πρόκειται για δίδυμες σήραγγες 400 μέτρων περίπου, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, κατασκευασμένες με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές ποιότητας και ασφάλειας. Αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της Αττικής Οδού που διευκολύνει τις μετακινήσεις των κατοίκων της πρωτεύουσας, ενώ μειώνει σημαντικά την διερχόμενη μέσω Αθήνας κυκλοφορία του άξονα Θεσσαλονίκης – Πάτρας.

➤ **ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ – ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ**

Ο ανισόπεδος κόμβος της Μεταμόρφωσης συνδέει την Αττική Οδό με την Εθνική Οδό Αθηνών – Λαμίας και με τα 4 επίπεδά του εξυπηρετεί κάθε κίνηση από και προς όλες τις πιθανές κατευθύνσεις. Ο κόμβος της Μεταμόρφωσης έχει δοθεί σε κυκλοφορία από το Μάρτιο του 2001 με απόλυτα θετικά αποτελέσματα.

### **3.1.1.5 Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ, Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ**

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 περιβαλλοντικές συνθήκες.

Η λύση δίνεται στα προβλήματα της Αθήνας και του λεκανοπεδίου της Αττικής γενικότερα με την κατασκευή του Περιφερειακού Δακτυλίου της Αττικής, ο οποίος έχει ζωτική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής. Συγκεκριμένα διαμορφώνει τον εσωτερικό Δακτύλιο των Αθηνών και ολοκληρώνει πλήρες δίκτυο γρήγορης και ασφαλούς κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Αττική.

- Όσον αφορά το θέμα της οδικής ασφάλειας, αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα στατιστικώς επεξεργασμένα στοιχεία η Αττική Οδός έχει 6 ατυχήματα ανά 100 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα.

- Μειώνει δραστικά την κυκλοφοριακή κίνηση μέσα στην πόλη και τους χρόνους μετακίνησης των πολιτών.
- Μειώνει αισθητά την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Πράγματι, με την αποφόρτιση του κεντρικού άξονα κυκλοφορίας της Αττικής, η σημαντική μείωση των αερίων ρύπων και των θορύβων στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας είναι αυτονόητη. Ειδικά για τη μείωση των θορύβων η Αττική Οδός έχει μελετήσει και εφαρμόζει σημαντικά αντιθορυβικά μέτρα σε συνάρτηση με την εδαφική διαμόρφωση και τις ανάγκες κάθε περιοχής.

Συγκεκριμένα, τοποθετήθηκαν ηχοπετάσματα συνολικής έκτασης αρκετών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, καθώς και ακουστικές ζώνες (buffer zones), προκήπια και αναχώματα με ειδικές φυτεύσεις. Για τη διαρκή παρακολούθηση των τιμών του επιπέδου των ρύπων και του θορύβου, σε καίρια σημεία επί της Αττικής Οδού τοποθετήθηκαν 6 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης θορύβου και 8 αυτόματοι σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

1. Μειώνει σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας.
2. Μειώνει το λειτουργικό κόστος των οχημάτων.
3. Αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Πάτρα – Εύζωνοι, γιατί ενώνει την εθνική οδό από Πάτρα με την εθνική οδό προς Θεσσαλονίκη παρακάμπτοντας την Αθήνα.
4. Εξυπηρετεί την κίνηση προς και από το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στα Σπάτα. Ως παράδειγμα της οικονομίας χρόνου που επιτυγχάνεται αναφέρουμε ότι ο χρόνος άφιξης από Καισαριανή στο αεροδρόμιο των Σπάτων είναι 16 λεπτά.
5. Συμβάλλει ουσιαστικά σε ένα ολοκληρωμένο Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό της Αττικής.
6. Δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής, με αιχμή την ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου και των Μεσογείων.
7. Παρέχει αντιπλημμυρική θωράκιση: συγκεκριμένα, η Αττική Οδός διασχίζει τις 3 μεγάλες υδρογραφικές λεκάνες της Αττικής, δηλαδή το Θριάσιο Πεδίο, το λεκανοπέδιο της Αθήνας και τα Μεσόγεια και για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και τη βελτίωση της ροής των υδάτων του λεκανοπεδίου, ήταν απαραίτητη η κατασκευή παράλληλων αποχετευτικών – αντιπλημμυρικών έργων που συλλέγουν την επιφανειακή απορροή, την μεταφέρουν στα εγκάρσια έργα και την καθοδηγούν στους θαλάσσιους αποδέκτες. Τα αντιπλημμυρικά έργα που κατασκευάστηκαν και κατασκευάζονται, έχουν μελετηθεί έτσι ώστε να επαρκούν

όχι μόνο για τις υπάρχουσες χρήσεις γης, (βοσκότοποι στο Θριάσιο και αγροτικής καλλιέργειας στα Μεσόγεια) αλλά και τις «ρεαλιστικά» αναμενόμενες αλλαγές χρήσεων γης που επιδεινώνουν ραγδαία τις συνθήκες απορροής και που αποτελούν τη σημαντικότερη αιτία του αντιπλημμυρικού προβλήματος της Αττικής.

8. Δημιούργησε θέσεις απασχόλησης. Συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια κατασκευής δημιουργήθηκαν 2000 άμεσες θέσεις απασχόλησης στο έργο (δηλαδή 10000 κατά τα 5 έτη κατασκευής) και περίπου 5000 θέσεις απασχόλησης από τις παράπλευρες δραστηριότητες.
9. Αττική Οδός και Ολυμπιακοί Αγώνες 2004.

Η Αττική Οδός είναι ένα μεγάλο έργο που με την ολοκλήρωσή του στα τέλη του 2003 αναβάθμισε σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αττικής γενικότερα, αλλά διευκόλυνε ειδικότερα τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Η Αττική Οδός προσφέρει τη δυνατότητα για ταχείες μετακινήσεις εντός του νόμου 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 συμβάλλει κατά τρόπο ουσιαστικό στην ασφαλή και γρήγορη μετάβαση σε όλα τα σημεία της πρωτεύουσας.



### 3.1.2 ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

#### 3.1.2.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σύμβολο της Ελλάδας του 21ου αιώνα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, έμπνευση του Μεσολογίτη Πρωθυπουργού Χαρίλαου Τρικούπη, του οποίου και το όνομα φέρει, ιστορικός πόθος γενεών και γενεών Ελλήνων, από τις 12 Αυγούστου 2004 εξυπηρετεί καθημερινά χιλιάδες περαστικούς και ντόπιους ταξιδιώτες, με το συντομότερο και ασφαλέστερο τρόπο, προσφέροντας και πολύ συμφέρουσες λύσεις για όσους κάνουν χρήση των οικονομικών πακέτων.



Έχουν περάσει περισσότερα από εκατό χρόνια από τη στιγμή που ο τότε Πρωθυπουργός της Ελλάδας, Χαρίλαος Τρικούπης, οραματίστηκε τη γεφύρωση των τριών χιλιομέτρων που χωρίζουν το Ρίο από το Αντίρριο. Το 2004, το μεγαλόπνοο αυτό όραμα έγινε πραγματικότητα. Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί το ορόσημο της Ελλάδας του 21ου αιώνα, ενώ άλλαξε την καθημερινότητα μέρους των κατοίκων της χώρας.

### 3.1.2.2 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το έργο ανέλαβε με σύμβαση παραχώρησης, που υπογράφηκε στις 3 Ιανουαρίου 1996, η παραχωρησιούχος εταιρία Γαλλο - Ελληνικούς **Φορέας Υπερθαλάσσιας ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου (ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.)**

Αρμόδια υπηρεσία ορίζεται η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων / Σταυρός –Ελευσίνα, **Ρίο. – Αντίρριο (ΕΥΔΕ/ΣΕΡΑ)**.

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

#### **Τριμερής συμφωνία**

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ

#### **Η Σύμβαση Χρηματοδοτικής Συμβολής**

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

#### **Η σύμβαση μελέτης και κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου**

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε, Κοινοπραξία Γέφυρα

### **Η Σύμβαση Ελεγκτή Μελέτης**

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Buckland & Taylor Ltd

### **Η Σύμβαση Επιβλέποντος Μηχανικού**

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., FaberMaunsell Ltd

### **Συμφωνητικό για την Τεχνική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων και Συμφωνητικό για την Οικονομική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων**

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., τα 3 μέλη της Τεχνικής

Επιτροπής Εμπειρογνομόνων και τα 3 μέλη της Οικονομικής Επιτροπής

Εμπειρογνομόνων

### **Χρηματοδοτικές συμβάσεις**

#### **Η κύρια Σύμβαση Δανείου της ΕΤΕπ**

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

#### **Σύμβαση Χρηματοδότησης για την έκδοση Εγγυητικών Επιστολών**

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., όμιλος εμπορικών τραπεζών,

συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων

#### **Το συμφωνητικό κοινών όρων**

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, όμιλος

εμπορικών τραπεζών, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων

### **3.1.2.3 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

Το συνολικό κόστος του έργου, με τη συνεκτίμηση των χρηματοοικονομικών εξόδων κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου, ανέρχεται σε περίπου 800 εκατομμύρια ευρώ.

Το έργο χρηματοδοτήθηκε από τις παρακάτω πηγές:

**10%** του κόστους κατασκευής ως Μετοχικό κεφάλαιο

**45%** Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου

**45%** Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, με την εγγύηση ομίλου εμπορικών τραπεζών κατά την περίοδο κατασκευής.



### 3.1.2.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

#### Περιγραφή της Γέφυρας

Η Γέφυρα αποτελείται από:

μια καλωδιωτή γέφυρα μήκους 2.252 μέτρων με τέσσερις πυλώνες. Τα ανοίγματα έχουν μήκος 286 μέτρα, 560 μέτρα, 560 μέτρα, 560 μέτρα και 286 μέτρα, δύο γέφυρες πρόσβασης, μήκους 392 μέτρων στην πλευρά του Ρίου και 239 μέτρων στην πλευρά του Αντιρρίου.

#### Περίοδος κατασκευής

Η 7ετής περίοδος κατασκευής περιελάμβανε:

- 2ετή προπαρασκευαστική περίοδο (1998-1999) με βασικές δραστηριότητες την ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης και την εγκατάσταση του εργοταξίου με βασικό στόχο την κατασκευή της ξηράς δεξαμενής,
- 5ετή περίοδο κατασκευής (2000-2004) της γέφυρας

#### Περίοδος λειτουργίας

Η παραχωρησιούχος εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία και τη συντήρηση της Γέφυρας από την ημέρα που παραδόθηκε στην κυκλοφορία μέχρι το τέλος της περιόδου λειτουργίας. Η μέγιστη περίοδος λειτουργίας ανέρχεται σε 35 χρόνια (Αύγουστος 2039). Τότε, η Γέφυρα θα παραδοθεί στο Ελληνικό Δημόσιο.



Το 2003, η κίνηση μεταξύ Ρίου και Αντιρρίου με τις πορθμειακές γραμμές ήταν κατά μέσο όρο 7.000 οχήματα την ημέρα. Το 2004, χάρη στη Γέφυρα η κίνηση αυξήθηκε σημαντικά, αφού ο μέσος όρος ανήλθε σε περίπου 10.000 οχήματα ημερησίως. Σήμερα ο ημερήσιος μέσος όρος ανέρχεται στα 13.200 οχήματα. Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει το μέγιστο ποσό διοδίων ανά έτος που μπορεί να εισπράττει ο Παραχωρησιούχος, ο οποίος είναι αποκλειστικά αρμόδιος για τη διαμόρφωση της τιμολογιακής του πολιτικής, εντός των ορίων της Σύμβασης.

### **Δεδομένα φυσικού περιβάλλοντος**

Η Γέφυρα καλύπτει μια απόσταση 2.252 μέτρων. Επίσης, τα φυσικά χαρακτηριστικά των στενών παρουσιάζουν ένα μοναδικό συνδυασμό αντίξωων συνθηκών που καθιστούν το έργο μοναδικό:

Βάθος θάλασσας ως και 65 μέτρα, πυθμένας μειωμένων αντοχών, έντονη σεισμική δραστηριότητα και πιθανές τεκτονικές κινήσεις. Το ανάγλυφο του πυθμένα εμφανίζει απότομες κλίσεις προς τις δύο ακτές και ένα μεγάλο οριζόντιο πλάτωμα σε βάθος περίπου 60 μέτρων κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Κατά τη διάρκεια των ερευνών δεν εντοπίσθηκε βραχώδες στρώμα σε βάθος έως και 100 μέτρων κάτω από τον πυθμένα. Σύμφωνα με γεωλογικές μελέτες, το πάχος των ιζημάτων, που αποτελούνται από παχιές αργιλικές στρώσεις αναμεμειγμένες σε ορισμένα σημεία με λεπτή άμμο και ιλύ, υπερβαίνει τα 500 μέτρα.



Επίσης, κατά τον καθορισμό των προδιαγραφών της γέφυρας, το Ελληνικό Δημόσιο επέβαλε αυστηρότατα σεισμικά φορτία μελέτης: μέγιστη επιτάχυνση εδάφους ίση προς 0,48 g και μέγιστη επιτάχυνση φάσματος ίση προς 1,20 g μεταξύ 0,2 και 1,0 δευτερολέπτων. Για λόγους σύγκρισης, επισημαίνεται ότι οι προδιαγραφές αυτές αντιστοιχούν σε δυσμενέστερες περιπτώσεις από αυτήν του σεισμού της 17<sup>ης</sup> Αυγούστου 1999 στο Ισμίτ της Τουρκίας, ο οποίος ήταν μεγέθους 7,4 της κλίμακας Ρίχτερ.

## Η μελέτη

Καθοριστική παράμετρος της μελέτης της γέφυρας υπήρξε ο αντισεισμικός σχεδιασμός, παρά το ότι η γέφυρα πρέπει να αντέχει και σε πρόσκρουση δεξαμενόπλοιου 180.000 τόνων που πλέει με ταχύτητα 18 κόμβων, σε ισχυρότατους ανέμους και, φυσικά, σε διέλευση αυτοκινήτων και φορτηγών. Η κυριότερη ανησυχία προερχόταν από την πιθανότητα ανατροπής σε περίπτωση σεισμού. Μια ενδελεχής έρευνα κατέδειξε ότι η πλέον ικανοποιητική λύση συνίστατο σε μεγάλης έκτασης και μικρού βάθους θεμέλια, υπό την προϋπόθεση της ενίσχυσης του πυθμένα σε βάθος τουλάχιστον 20 μέτρων. Αυτό επιτυγχάνεται με την κατασκευή πελμάτων διαμέτρου 90 μέτρων για τα βάθρα και με την έμπηξη μεταλλικών σωλήνων (ενθεμάτων) στον πυθμένα. Επίσης έγινε συστηματική διερεύνηση συστημάτων δομικής μόνωσης προκειμένου να αμβλυνθούν οι σεισμικές δυνάμεις. Ένα από τα σημαντικότερα αποτελέσματά της και αναμφίβολα το πλέον καινοτόμο στοιχείο είναι το πλήρως ανηρημένο συνεχές κατάστρωμα μήκους 2.252 μέτρων, που κινείται ως εκκρεμές σε περίπτωση σεισμού και παρέχει σημαντικά περιθώρια σχετικής μετατόπισης των διαδοχικών βάρων.

### 3.1.2.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΓΝΩΣΤΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ

Η σύγκριση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου με άλλες γνωστές γέφυρες σε όλο τον κόσμο καταδεικνύει το μέγεθος του έργου αυτού.

Η γέφυρα Tatara στην Ιαπωνία και η γέφυρα της Νορμανδίας στη Γαλλία είναι καλωδιωτές γέφυρες με τα μεγαλύτερα ανοίγματα στον κόσμο (890 μέτρα και 856 μέτρα αντιστοίχως). Με βασικό άνοιγμα 560 μέτρων, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου κατατάσσεται στην πρώτη δεκάδα των καλωδιωτών γεφυρών με το μεγαλύτερο άνοιγμα. Ωστόσο, οι 4

πυλώνες της (σε σύγκριση με τους 2 που χρησιμοποιούνται συνήθως) την καθιστούν τη καλωδιωτή γέφυρα με το μεγαλύτερο αναρτημένο κατάστρωμα (2.252 μέτρα) στον κόσμο. Αυτό το εντυπωσιακό μήκος καταστρώματος ξεπερνά ακόμα και το συνολικό μήκος καταστρώματος της πασίγνωστης κρεμαστής γέφυρας Golden Gate (1.966 μέτρα).



### **3.1.3 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**

#### **3.1.3.1 ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Το Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος", ένα από τα πιο σύγχρονα αεροδρόμια του κόσμου που βρίσκεται στην περιοχή Σπάτα Αττικής είναι αποτέλεσμα μίας πρωτοποριακής συνεργασίας μεταξύ του Δημοσίου Τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Η δημιουργηθείσα εταιρεία "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε." είναι μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του Αεροδρομίου για μία συνολική περίοδο 30 χρόνων.

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετεί την πόλη της Αθήνας. Ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 και αντικατέστησε το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ελληνικού, που εξυπηρετούσε για 6 περίπου δεκαετίες την Αθήνα. Ονομάστηκε προς τιμήν του μεγάλου Κρητικού πολιτικού Ελευθέριου Βενιζέλου, ο οποίος πρωτοστάτησε στην Κρητική Επανάσταση το 1896 εναντίον της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και έγινε μετέπειτα πρωθυπουργός της Ελλάδας. Επίσης, ως πρωθυπουργός, ίδρυσε Υπουργείο Αεροπορίας και ήταν ο πρώτος που προσπάθησε να οργανώσει Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα.

Τα πρώτα σχέδια μεταφοράς του αεροδρομίου από το Ελληνικό σε κάποια άλλη τοποθεσία άρχισαν ήδη επί Δικτατορίας όταν η Αθήνα άρχισε να επεκτείνεται, με αποτέλεσμα το παλιό αεροδρόμιο να περικυκλωθεί εντελώς. Η ιδέα διατηρήθηκε και μετά την Μεταπολίτευση, και μάλιστα το 1976 παρουσιάσθηκε μελέτη στην Ελληνική Κυβέρνηση που υποδείκνυε ως ιδανική θέση για ένα νέο αεροδρόμιο τα Σπάτα. Καθώς όμως η Ελλάδα εισερχόταν σε μια περίοδο με πολλά εσωτερικά και εξωτερικά προβλήματα το όλο σχέδιο εγκαταλείφθηκε.



Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ήταν πλέον προφανές ότι το Ελληνικό δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τις αυξημένες επιβατικές ανάγκες του μέλλοντος - εκτός αν επεκτεινόταν. Καθώς αυτό ήταν πλέον αδύνατο, και με τις φωνές διαμαρτυρίας για ηχορύπανση και υψηλή επικινδυνότητα να πληθαίνουν, η Ελληνική Κυβέρνηση πήρε την απόφαση της μεταφοράς του αεροδρομίου σε περιοχή έξω από την πόλη. Η τοποθεσία παρέμεινε η ίδια, και στις 31 Ιουλίου 1995, μετά από διεθνή διαγωνισμό, επελέγη η γερμανική εταιρία Hochtief (Χόχτιφ) για την κατασκευή του και την μετέπειτα συνιδιοκτησία του με το Ελληνικό Δημόσιο.

Σύμφωνα με τα πρότυπα της IATA ο κωδικός του είναι ATH (ίδιος με αυτόν του Ελληνικού) και σύμφωνα με αυτά του ICAO είναι LGAV. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο γίνεται οδικώς μέσω της Αττικής Οδού και σιδηροδρομικώς (προαστιακός σιδηρόδρομος, γραμμή 3 του Μετρό Αθήνας). Επίσης υπάρχουν γραμμές express του Ο.Α.Σ.Α. από διάφορα σημεία της πόλης για το αεροδρόμιο και ταξί.

Το αεροδρόμιο απέσπασε το 2008 τη διάκριση του "Χρυσού Μαξιλαριού" από την εφημερίδα "The Age" της Μελβούρνης και την ίδια χρονιά τιμήθηκε με περιβαλλοντικό βραβείο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το βραβείο «Πράσινου Κτιρίου», καθώς πέτυχε να μειώσει την κατανάλωση ενέργειας παρά την αύξηση της επιβατικής κίνησης.

Από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών τυγχάνει διεθνούς αναγνώρισης για τις υπηρεσίες που προσφέρει στο επιβατικό κοινό. Σύμφωνα με την ανεξάρτητη έρευνα ικανοποίησης επιβατών που διενεργεί σε ετήσια βάση η Παγκόσμια Ένωση Αερομεταφορέων (IATA) σε διεθνείς επιβάτες αεροδρομίων

παγκοσμίως, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών βρίσκεται σταθερά ανάμεσα στα καλύτερα αεροδρόμια του κόσμου (για το 2004: 2ο αεροδρόμιο στον κόσμο στην κατηγορία επιβατικής κίνησης 5-15 εκ.).

«Μνημόνιο Αδελφοποίησης» υπέγραψαν τον Ιούλιο στο Πεκίνο το αεροδρόμιο Beijing Capital International Airport της κινεζικής πρωτεύουσας – το οποίο υποδέχτηκε τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008 - και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών που τέσσερα χρόνια πριν είχε την τιμή να υποδεχθεί και να αποχαιρετήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες που πραγματοποιήθηκαν με λαμπρή επιτυχία στη χώρα μας.

Με τη δέσμευση αυτή, τα δύο αεροδρόμια επισφράγισαν σχέσεις φιλίας και συνεργασίας, με στόχους α) τη βέλτιστη οργάνωση των αεροδρομιακών υπηρεσιών κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου - βάσει της υφιστάμενης συνεργασίας με το αεροδρόμιο της Αθήνας, η οποία βαίνει προς την ολοκλήρωσή της, β) τη βελτίωση της αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Αθήνας και Πεκίνου και γ) την από κοινού διεθνή συνεργασία σε αναπτυξιακά έργα και την μεταξύ τους ανταλλαγή τεχνογνωσίας σε επίπεδο management και τεχνολογίας.

### **3.1.3.2 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Η συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ιδιωτικής κοινοπραξίας αποτελείται από τις εξής:

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. ανήκει από την Ελληνική Δημοκρατία (55%),

Hochtief Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Helfmann (36,125%),

ABB Calor Emag Schaltanlagen AG (5%),

H.Krantz-TKT GmbH (3,75%),

Flughafen Athen- Spata Projektgesellschaft mbH (0,125%).

**Κύριος του έργου:** Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.

**Αρχιτεκτονική Μελέτη:** Χάρυ Κ.Μπουγανέλης & Συνεργάτες Αρχιτέκτονες-ΑΕΤΕΡ

**Κατασκευαστική Εταιρεία:** Κοινοπραξία Κατασκευής Υποστέγου Ολυμπιακής (Ελληνική Τεχνοδομική – ΑΕΓΕΚ -ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ)

### 3.1.3.3 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ / ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 1.933.900.000€. Αναλυτικά:

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

(με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου): 915,6 εκατομμύρια ευρώ

Εμπορικές Τράπεζες: 287,6 εκατομμύρια ευρώ

Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου: 228,9 εκατομμύρια ευρώ

Επιδοτήσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης 214,2 εκατομμύρια ευρώ

Επιδοτήσεις Ελληνικού Δημοσίου: 132,06 εκατομμύρια ευρώ

Μετοχικό Κεφάλαιο

(καταβλητέο από την Κοινοπραξία): 117,39 εκατομμύρια ευρώ

Δευτερεύον χρέος

(καταβλητέο από την Κοινοπραξία): 38,15 εκατομμύρια ευρώ

Το συνολικό κόστος του Έργου υπολογίζεται στα 4.1 δισεκατομμύρια Γερμανικά μάρκα δηλαδή στα 2,1 δις €.

### 3.1.3.4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Περίπου 16 εκατομμύρια επιβάτες ανά έτος ταξιδεύουν από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος (πρόνοια για μελλοντική επέκταση μέχρι 50 εκατ. επιβάτες ανά έτος).

Αποτελείται από:

- Δύο παράλληλους διαδρόμους που παρέχουν την δυνατότητα ταυτόχρονων απογειώσεων και προσγειώσεων αεροσκαφών.
- Πλήρες σύστημα τροχοδρόμησης αεροσκαφών για εξυπηρέτηση των δύο διαδρόμων.
- Μέχρι 65 κινήσεις αεροσκαφών ανά ώρα.
- 73 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών (επιπλέον χώρος για φορτία εμπορευμάτων και γενική κυκλοφορία).
- 24 γέφυρες επιβίβασης επιβατών (14 στο κυρίως κτίριο και 10 στο δορυφορικό).

- 13 μονάδες παραλαβής αποσκευών.
- 3200 χώροι στάθμευσης οχημάτων.



Το αεροδρόμιο έχει έναν κύριο τερματικό σταθμό (terminal) και έναν δορυφορικό, αλλά δύο ασφαλτοστρωμένους διαδρόμους τροchioδρόμησης, τον **03R/21L** με διαστάσεις 4000μ. μήκος και 45μ. πλάτος και τον **03L/21R** με μήκος 3800μ. και πλάτος όμοιο με τον 03R/21L . Και οι δύο διάδρομοι διαθέτουν σύστημα ILS. Εκτός των ILS υπάρχει πληθώρα συστημάτων για τη διεκπεραίωση των εργασιών του αεροδρομίου. Τα συστήματα αυτά είναι τα εξής:

α) PALLAS (επεξεργασία δεδομένων σχεδίων πτήσης και radar),

β) ASMGCS (Ραντάρ Επιφάνειας),

γ) STOP BARS,

δ) IDS (Information Display System),

ε) AFTN-MESSIR,

στ) VCS (Voice Communication System),

ζ) ATIS: (Automatic Terminal Information System),

η) CCTV (Κλειστό σύστημα με 17 κάμερες ελέγχου απομακρυσμένων περιοχών),

θ) SFSP

<b>Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»</b>			
<b>Γενικά</b>			
<b>IATA</b>	<b>ATH</b>	<b>ICAO</b>	<b>LGAV</b>
<b>Τύπος Αεροδρομίου</b>		Πολιτικό	
<b>Χειριστής</b>		"Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε."	
<b>Εξυπηρετεί</b>		Αθήνα	
<b>Γεωγραφικές Συντεταγμένες</b>		37° 48' 55 <i>N</i> 23° 45' 36 <i>E</i>	
<b>Διάδρομοι</b>			
<b>Κατεύθυνση</b>	<b>Μήκος</b>		<b>Επιφάνεια</b>
	<b>Πόδια</b>	<b>Μέτρα</b>	
<b>03L/21R (ILS)</b>	12467	3800	Άσφαλτος
<b>03R/21L (ILS)</b>	13123	4000	Άσφαλτος
<b>Στατιστικά (2007)</b>			
<b>Επιβάτες</b>		16.538.645	
<b>Κινήσεις Αεροσκαφών</b>		205.294	

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ)

Κατηγορία Άρθρου: Δελτία Τύπου

Ημερομηνία Δημοσίευσης: 14 Μαρτίου 2007



### **3.1.3.5 ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ISO 9001:2000 ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ**

Η Επιχειρηματική Μονάδα Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ολοκλήρωσε με επιτυχία την πιστοποίησή της σύμφωνα με το Πρότυπο ISO 9001:2000.

Η πιστοποίηση έγινε από την TÜV HELLAS (μέλος του TÜV NORD Group) και αφορά στην Εγκατάσταση και Εφαρμογή Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της Μονάδας και συγκεκριμένα:

1. στην παροχή υπηρεσιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων αεροδρομιακής λειτουργίας και
2. στο σχεδιασμό, υλοποίηση και διαχείριση ολοκληρωμένων έργων και λύσεων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.

Η υιοθέτηση συστήματος ποιότητας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISO 9001 συντελεί στην πληρέστερη κατανόηση και στην ταχύτερη ανταπόκριση στις απαιτήσεις των πελατών της Επιχειρηματικής Μονάδας Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών και συμπληρώνει μαζί με την Ευρωπαϊκή Αναγνώριση Αριστείας (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διοίκησης Ποιότητας, Ιανουάριος 2003), τη δέσμευση της εταιρείας στην ποιότητα των παρεχόμενων τεχνολογικών υπηρεσιών.

Η Επιχειρηματική Μονάδα Συστημάτων Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών έχει αναπτύξει με επιτυχία επιχειρηματικές δραστηριότητες, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, με την παροχή ολοκληρωμένων λύσεων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών καθώς και συμβουλευτικών υπηρεσιών, σε μεγάλους ιδιωτικούς και Δημόσιους οργανισμούς.

Πηγή: ΔΑΑ.

### **3.2 ΜΙΚΡΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Εκτός από τα μεγάλα έργα υποδομής είναι αναγκαία για τη χώρα και η προώθηση σειράς άλλων μικρότερων έργων. Σε αυτά τα έργα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, καθώς διαφορετική προσέγγιση πρέπει να τηρηθεί αν μία τοπική αυτοδιοίκηση

για ένα Δήμο κατασκευάσει ένα μικρό έργο π.χ. ένα σχολείο, από το να υπάρξει μία διαδημοτική επιχείρηση σε ένα νομό που θα κατασκευάσει όλο το σύστημα της σχολικής στέγης, το οποίο είναι σημαντικού μεγέθους έργο. Και αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο αν πέρα από την ανάθεση κατασκευής, αναλάβει και τη λειτουργία, ώστε να παρέχει υπηρεσίες, να παρέχει εξοπλισμό κλπ.

Οι συμπράξεις δεν περιορίζονται πλέον μόνο στα μεγάλα αυτοχρηματοδοτούμενα δημόσια έργα (π.χ. δρόμοι, γέφυρες) αλλά επεκτείνονται και σε μικρά και μεσαία έργα που μπορούν να προκηρυχθούν όχι μόνο από την κεντρική Κυβέρνηση αλλά και από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Σχολεία, χώροι στάθμευσης, γραφεία, ΧΥΤΑ, βιολογικοί καθαρισμοί, λιμάνια, θα μπορούν πλέον να κατασκευάζονται αλλά και να συντηρούνται με μερική ή και αποκλειστική χρηματοδότηση από τον Ιδιωτικό Τομέα. Έργα παροχής υπηρεσιών, όπως ένα ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα προμηθειών, μπορούν επίσης ενταχθούν στις διατάξεις του νόμου.

Στις προτεραιότητες της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα είναι μία σειρά μικρών έργων, τα οποία θα αποτελέσουν την εκκίνηση για την εξάπλωση των συνεργασιών αυτών στο μέλλον.

### 3.3 ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα τελευταία τρία χρόνια έχουν εγκριθεί έργα συνολικού προϋπολογισμού 3,4 δισ. ευρώ και είναι τα εξής:

ΤΟΜΕΑΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	ΕΡΓΟ	ΑΝΑΘΕΤΟΥΣΑ ΑΡΧΗ	ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ
Άμυνα	Υλοποίηση νέων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων του Κέντρου Λουτροθεραπείας Αναπήρων Πολέμου (ΚΛΑΠ) Μεθάνων - Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	100% ανταποδοτικό έργο
	Τεχνική διαχείριση της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων - Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	46,5 εκ. ευρώ
	Δημιουργία πρότυπου Κέντρου Εξομοιωτών Πτήσεως - Υπουργείο	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	65 εκ. ευρώ

	Εθνικής Άμυνας		
	Εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας σε 23 θέσεις Αποθήκευσης Πυρομαχικών - Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	30 εκ. ευρώ
	Υλοποίηση Οικημάτων Στέγασης, Βρεφονηπιακών Σταθμών και Πολυχώρων Άθλησης σε μονάδες του Στρατού Ξηράς και της Πολεμικής Αεροπορίας - Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	130 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Λιμενικές Υποδομές	Εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ασφαλείας σε 12 λιμένες για την κάλυψη των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών ασφάλειας	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας	342 εκ. ευρώ
Παιδεία	Κατασκευή, αναπαλαίωση και συντήρηση 27 σχολικών υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής	Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων	150 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης & βαριάς συντήρησης)
	Κατασκευή και συντήρηση 31 νέων σχολικών υποδομών στην Κεντρική Μακεδονία	Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων	116 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)
	Κατασκευή και συντήρηση νέων Τμημάτων του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου	Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου	74 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)
	Υλοποίηση Φοιτητικών Εστιών του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης - Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης	Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων - Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης	74,5 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)
	Υλοποίηση Φοιτητικών Εστιών του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου - Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου	Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων - Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου	61 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)

	Υλοποίηση 23 νέων σχολικών κτιρίων στις Περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου και Ιονίων Νήσων	Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων	63 εκ. ευρώ ( +20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Περιβάλλον	Υλοποίηση δικτύων αποχέτευσης και μονάδας επεξεργασίας λυμάτων στο Δήμο Ραφήνας	Δήμος Ραφήνας	40 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
	Υλοποίηση Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων (ΟΣΔΑ) Νόμου Θεσσαλονίκης - Σύνδεσμος Ο.Τ.Α. Μείζονος Θεσσαλονίκης (ΣΟΤΑΜΘ)	Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης - Σύνδεσμος Ο.Τ.Α. Μείζονος Θεσσαλονίκης (ΣΟΤΑΜΘ)	242 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
	Υλοποίηση υποδομών του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας	Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας Α.Ε.	97 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Πολιτισμός	Υλοποίηση 5 Κλειστών Γυμναστηρίων και 2 Κολυμβητηρίων - Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης	Υπουργείο Πολιτισμού - Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης	55,5 εκ. ευρώ (+20% κόστος ασφάλισης & βαριάς συντήρησης)
	Δημιουργία Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου στο Κλειστό Γυμναστήριο Π. Φαλήρου (Γήπεδο Tae Kwon Do)	Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης	54 εκ. ευρώ (+20% κόστος ασφάλισης & βαριάς συντήρησης)
Στέγαση Δημοσίων Υπηρεσιών	Κατασκευή και συντήρηση τριών (3) νέων καταστημάτων κράτησης	Θέμις Κατασκευαστική Α.Ε.	198 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)
	Κατασκευή και συντήρηση επτά (7) νέων Πυροσβεστικών Σταθμών	Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου	31,5 εκ. ευρώ ( + 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)

Τεχνική διαχείριση τεσσάρων (4) κτιριακών εγκαταστάσεων της Ελληνικής Αστυνομίας	Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου	36 εκ. ευρώ
Κατασκευή και συντήρηση δύο (2) νέων Δικαστικών Μεγάρων	Θέμις Κατασκευαστική Α.Ε.	100 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος ασφάλισης και βαριάς συντήρησης)
Υλοποίηση 14 νέων κτιριακών εγκαταστάσεων της Ελληνικής Αστυνομίας (ΕΛ.ΑΣ.)	Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου	151 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Ανέγερση κτιρίου Διοικητηρίου για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Φθιώτιδας	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Φθιώτιδας	28 εκ. ευρώ (+ 20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Ανέγερση κτιρίου Διοικητηρίου για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας	30 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Ανέγερση κτιρίου Διοικητηρίου για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Τρικάλων	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Τρικάλων	19 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Ανέγερση κτιρίου Διοικητηρίου για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κορίνθου	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κορίνθου	21 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης)
Ανακατασκευή του κτιριακού συγκροτήματος "Δόμπολη" για τη στέγαση των υπηρεσιών της Περιφέρειας Ηπείρου	Περιφέρεια Ηπείρου	16 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Υλοποίηση νέων κτιριακών εγκαταστάσεων για τη στέγαση του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, τη στέγαση υπηρεσιών του Δήμου Χαλανδρίου, καθώς και αθλητικών εγκαταστάσεων και πάρκου αναψυχής του Δήμου Χαλανδρίου	Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου	212 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)

	Υλοποίηση κτιρίου Διοικητηρίου για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ημαθίας - Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ημαθίας	Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης - Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ημαθίας	24 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
	Υλοποίηση του κτιριακού συγκροτήματος Διοικητικού Πάρκου Αλεξανδρούπολης	Νομαρχιακό Διαμέρισμα Έβρου	22 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
Υγεία	Υλοποίηση του νέου Γενικού Νοσοκομείου Πρέβεζας	Δημόσια Επιχείρηση Ανέρεσης Νοσηλευτικών Μονάδων Α.Ε.	109 εκ. ευρώ ( +20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)
	Υλοποίηση του νέου Ογκολογικού Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης	Δημόσια Επιχείρηση Ανέρεσης Νοσηλευτικών Μονάδων Α.Ε.	330 εκ. ευρώ ( +20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης των υποδομών)
	Υλοποίηση του Παιδιατρικού Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης	Δημόσια Επιχείρηση Ανέρεσης Νοσηλευτικών Μονάδων Α.Ε.	324 εκ. ευρώ ( +20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης των υποδομών)
	Υλοποίηση του Κέντρου Αποκατάστασης και Αποθεραπείας Βορείου Ελλάδας	Ανώνυμη Εταιρεία Μονάδων Υγείας Α.Ε.	103 εκ. ευρώ (+20% κόστος βαριάς συντήρησης και ασφάλισης)

### 3.4 ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εκτός των Συμβάσεων Παραχώρησης, έχουν υπάρξει μέχρι και σήμερα και άλλες μορφές Σ.Δ.Ι.Τ., άλλες επιτυχείς και άλλες μη επιτυχείς. Ως επιτυχείς μπορούν να θεωρηθούν, υπό το πρίσμα του έργου και της διαχείρισης οι ακόλουθες :

- Η Αττική Οδός
- Το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος

- Η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου
- Υπόγειοι Σταθμοί αυτοκινήτων σε διάφορες πόλεις με συμβάσεις που ανατέθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ, τους Ο.Τ.Α και άλλους φορείς (π.χ ΟΛΠ - HELEXPO - ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ κ.α).
- Η δυνατότητα δημιουργίας από τους Ο.Τ.Α επιχειρήσεων ή να μετέχουν σε επιχειρήσεις για την εκτέλεση κοινωφελών έργων.
- Η παραχώρηση αδειών λειτουργίας Καζίνο για ορισμένο διάστημα.
- Η κατασκευή και εκμετάλλευση για τριάντα (30) έτη μαρίνας στην Λευκάδα και στις Γουβιές Κέρκυρας, από ιδιώτες με παραχώρηση από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.
- Το κτίριο της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος με αυτοχρηματοδότηση στην Αλεξανδρούπολη.
- Ανατέθηκε η ανάπτυξη και εκμετάλλευση δικτύων διανομής φυσικού αερίου με σύσταση κοινών επιχειρήσεων του Δημοσίου με ιδιώτες επενδυτές (Ε.Π.Α).
- Αυτοχρηματοδοτούμενα έργα στο πεδίο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (συνολική ισχύς περίπου 400 MW).
- Ανάθεση από τα «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα» Α.Ε σε κοινοπραξίες ιδιωτών της αξιοποίησης - εκμετάλλευσης οργανωμένων πλαζ και ξενοδοχείων ΞΕΝΙΑ ανά την Ελλάδα.

Ως μη επιτυχείς περιπτώσεις Σ.Δ.Ι.Τ. θεωρούνται :

- Το μετρό Θεσσαλονίκης
- Η δημιουργία Ιπποδρόμου (κηρύχθηκε άγονος και έγινε ως Δημόσιο έργο).
- Το Ολυμπιακό χωριό, το οποίο τελικά κατασκευάστηκε από την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ ΑΕ» με κλασικές εργολαβίες δημοσίων έργων.
- Οι διαδικασίες ανάδειξης αναδόχων για τις μαρίνες Μυκόνου, Σύρου, Κεφαλληνίας κ.α., οι οποίες διακόπηκαν.
- Το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Λαύριο.

Η σύμβαση εκμετάλλευσης των χρυσοφόρων κοιτασμάτων του Παγγαίου όρους (εταιρία TVX).

### 3.5 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.

Οι υπηρεσίες που παρέχονται από τον Ιδιωτικό Τομέα σε έργα Σ.Δ.Ι.Τ. διαφέρουν μεταξύ τους ανά τομέα και ανά μεμονωμένο έργο. Μεταξύ άλλων, υπάρχει συσσωρευμένη διεθνής εμπειρία από την υλοποίηση έργων Σ.Δ.Ι.Τ. στους παρακάτω τομείς:

- Εκπαίδευση (Σχολεία & Τριτοβάθμια Εκπαίδευση),
- Υγεία (Νοσοκομεία & Κλινικές),
- Στέγαση δημόσιων υπηρεσιών (κεντρικής διοίκησης, δημόσιων ιδρυμάτων, τοπικής αυτοδιοίκησης),
- Σωφρονιστικά ιδρύματα (όπως φυλακές ή σωφρονιστικά ιδρύματα για ανηλίκους),
- Τμήματα Δημόσιας Ασφάλειας (όπως πυροσβεστικοί σταθμοί ή αστυνομικά τμήματα),
- Ύδρευση και αποχέτευση,
- Διαχείριση αποβλήτων,
- Αυτοκινητόδρομοι,
- Σιδηρόδρομοι,
- Λιμάνια,
- Αεροδρόμια,
- Πληροφορική,
- Δίκτυα επικοινωνίας,
- Άμυνα (στέγαση στρατιωτικών, τηλεπικοινωνίες, εξομοιωτές)

Στα έργα αυτά, ο Ιδιωτικός Τομέας μπορεί να αναλάβει την παροχή των εξής υπηρεσιών:

- Σχεδιασμό με βάση συγκεκριμένες προδιαγραφές,
- Κατασκευή, είτε με τη μορφή κατασκευής νέων κτιριακών εγκαταστάσεων είτε της ομαδικής ανακαίνισης μεμονωμένων ή ομάδων εγκαταστάσεων μίας συγκεκριμένης περιοχής,
- Συντήρηση κτιριακών εγκαταστάσεων,
- Συντήρηση του εξοπλισμού του κτιρίου,



- Εστίαση (γεύματα που να πληρούν τις συμφωνηθείσες διατροφικές προδιαγραφές),

- Στάθμευση αυτοκινήτων,
- Συντήρηση του περιβάλλοντος χώρου των κτιρίων,
- Ασφάλεια και
- Υπηρεσίες καθαριότητας.

Η αποπληρωμή του ιδιώτη για τα έργα Σ.Δ.Ι.Τ. εξαρτάται από την ποιοτική παροχή όλων των παραπάνω υπηρεσιών.

Κάθε χώρα αντιμετωπίζει τα έργα Σ.Δ.Ι.Τ. με διαφορετικό τρόπο. Μία σειρά υπηρεσιών που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία της υποδομής αυτής καθ' εαυτής, όπως για παράδειγμα τις κλινικές υπηρεσίες στην περίπτωση νοσοκομειακών έργων, τις υπηρεσίες διδασκαλίας στην περίπτωση σχολικών έργων ή τις υπηρεσίες πυρόσβεσης ή αστυνόμευσης στην περίπτωση έργων προστασίας του πολίτη, μπορούν ή όχι να συμπεριληφθούν στις υπηρεσίες που ο Ιδιώτης προσφέρει, ανάλογα με την πολιτική βούληση και το στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας.

Πάντως η διεθνής εμπειρία έχει αποδείξει ότι μέσω των Σ.Δ.Ι.Τ. είναι δυνατή η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και αγαθών, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των πολιτών, με τρόπο οικονομικό, αποδοτικό και αποτελεσματικό.

### **3.6 ΔΙΑΦΟΡΕΣ Σ.Δ.Ι.Τ. ΜΕ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ**

Με τις γνωστές έως σήμερα διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων ο Δημόσιος Φορέας είναι σε θέση να προμηθευτεί έργα, υπηρεσίες ή αγαθά από τους Ιδιώτες, η δε σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ του Δημοσίου Φορέα και του Ιδιώτη είναι η σχέση πελάτη / προμηθευτή. Ο Ιδιώτης/ προμηθευτής αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας το έργο που του έχει ανατεθεί, τηρώντας τις προδιαγραφές και εντός του χρονοδιαγράμματος που έχει θέσει ο Δημόσιος Φορέας. Ο κίνδυνος που αναλαμβάνει έναντι του Δημοσίου Φορέα είναι ο κίνδυνος που αναλαμβάνει ο κάθε προμηθευτής. Ο Δημόσιος Φορέας έχει την ευθύνη της εποπτείας και παρακολούθησης της εκτέλεσης του έργου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί και της πληρωμής του Ιδιώτη κατά την πορεία υλοποίησης του έργου και πάντως, το αργότερο, με την παραλαβή αυτού. Ενώ στις δημόσιες συμβάσεις προβλέπονται συνήθως αυστηρά χρονοδιαγράμματα, ενδέχεται να παρουσιασθούν καθυστερήσεις στην εκτέλεσή τους. Οι

καθυστερήσεις αυτές συνεπάγονται και υπερβάσεις του κόστους των συμβάσεων αυτών, υπερβάσεις που τελικά αναλαμβάνει να πληρώσει το Δημόσιο.

Με τη σύμπραξη με τον Ιδιωτικό Τομέα, ο Δημόσιος Φορέας αποβλέπει στο τελικό αποτέλεσμα, δηλαδή στην παροχή υπηρεσιών στους πολίτες (τελικούς χρήστες) από τον Ιδιώτη. Η κατασκευή υποδομών δεν είναι παρά ένα προαπαιτούμενο για την παροχή των υπηρεσιών και, επομένως, οι προδιαγραφές που τίθενται από το Δημόσιο Φορέα είναι προδιαγραφές απόδοσης ή/και λειτουργίας. Ο Ιδιώτης θα πληρωθεί, είτε από το Δημόσιο Τομέα, είτε από τους τελικούς χρήστες, με την έναρξη της λειτουργίας του έργου ή της υπηρεσίας, δηλαδή μετά την παράδοση των υποδομών προς χρήση, η δε πληρωμή είναι τμηματική, εκτείνεται σε όλη τη διάρκεια της σύμπραξης που είναι μακροχρόνια και συναρτάται άμεσα με την ποιότητα των παρεχομένων από τον Ιδιώτη υπηρεσιών.

Με την εφαρμογή του συστήματος των συμπράξεων, ο Δημόσιος Τομέας αποβλέπει στην εκμετάλλευση της τεχνογνωσίας και ευελιξίας του Ιδιωτικού Τομέα, με απώτερο σκοπό τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών που παρέχονται στους πολίτες. Η τεχνογνωσία και ευελιξία αυτή είναι διαθέσιμες όχι μόνον κατά τη διάρκεια της κατασκευής των υποδομών ενός έργου, αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμπραξης, η οποία είναι κατά κανόνα μακροχρόνια. Έτσι, οι πολίτες μπορούν να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα του Ιδιωτικού Τομέα καθ' όλη τη διάρκεια της διαχείρισης των έργων από αυτόν.

Περαιτέρω, ο χρόνος ολοκλήρωσης των υποδομών και έναρξης της παροχής των υπηρεσιών είναι κατά κανόνα σημαντικά βραχύτερος από το χρόνο που απαιτείται σε μια «παραδοσιακή» δημόσια σύμβαση: ο Ιδιώτης δεδομένου ότι δεν θα πληρωθεί παρά μόνο με την έναρξη της λειτουργίας των υποδομών έχει κάθε λόγο να ολοκληρώσει την κατασκευή το γρηγορότερο. Περαιτέρω, ο Δημόσιος Φορέας παρακολουθεί την εκτέλεση της δημόσιας σύμβασης, χωρίς όμως να προβαίνει σε τμηματικές παραλαβές κλπ, δεδομένου ότι αυτό που ενδιαφέρει είναι το τελικό αποτέλεσμα του έργου και η τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης.

Λόγω μάλιστα της πληρωμής του Ιδιώτη με τη λειτουργία των υποδομών, και όχι κατά τη διάρκεια κατασκευής τους ή με την παραλαβή τους, καταμερίζεται τμηματικά το κόστος κατασκευής των υποδομών σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς του Δημοσίου Φορέα, αποφεύγονται οι βραχυπρόθεσμες εκταμιεύσεις και καθίσταται δυνατή η προκήρυξη και εκτέλεση μεγαλύτερου αριθμού έργων. Ο καταμερισμός όμως αυτός του κόστους σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς δεν θα πρέπει να λειτουργεί ως λόγος

επιλογής της σύμπραξης έναντι των παραδοσιακών δημοσίων συμβάσεων: το μελλοντικό κόστος θα πρέπει να προϋπολογίζεται σωστά, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η μελλοντική, και ιδιαίτερα μακροπρόθεσμη, εισροή του συμβατικού ανταλλάγματος. Θα πρέπει να δημιουργείται δηλαδή στον Ιδιωτικό Τομέα η σχετική ασφάλεια, η οποία εν τέλει θα μειώσει και το κόστος της διαχείρισης του κινδύνου που αναλαμβάνει.

### **3.7 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Στην χώρα μας, οι μέχρι σήμερα προσπάθειες προώθησης και σύναψης Σ.Δ.Ι.Τ. αντιμετώπισαν πολλά προβλήματα και δυσχέρειες. Κάποιες από αυτές είναι οι εξής:

#### **1. Νομοθετικό Πλαίσιο**

Η έλλειψη ενός ειδικού νομοθετικού πλαισίου, με το οποίο να προσδιορίζονται βασικά θέματα και κατευθύνσεις αντιμετώπισης τους, όπως : απαλλοτριώσεις, εφαρμογή αυστηρών περιβαλλοντικών όρων, αποζημιώσεις του αναδόχου, τομείς εφαρμογής, εξουσιοδοτήσεις υπογραφών, εγγυήσεις του Δημοσίου, κοινωνικά κριτήρια ανάθεσης κ.α.

#### **2. Υποστήριξη φορέων του Δημοσίου για την προετοιμασία των διαγωνισμών, μεταφορά τεχνογνωσίας, αντιμετώπιση υψηλού κόστους προετοιμασίας και παρακολούθησης των διαγωνισμών**

Σημαντικό εμπόδιο στην προώθηση και υλοποίηση Σ.Δ.Ι.Τ. αποτελεί η αδυναμία σωστής και έγκαιρης προετοιμασίας των έργων και υλοποίησης των σχετικών διαγωνισμών, λόγω έλλειψης εξειδικευμένης εμπειρίας από τις αναθέτουσες αρχές, αλλά και περιορισμένης εμπειρίας στους φορείς του ιδιωτικού Τομέα.

Να σημειωθεί μάλιστα ότι δεδομένου ότι η σύναψη των εν λόγω Συμβάσεων είναι σχετικά πρόσφατη, δεν καταγράφεται εμπειρία από όλα τα στάδια του κύκλου ζωής τους.

Σημαντικό πρόβλημα ήταν και είναι η ελλιπής δυνατότητα και ετοιμότητα της Διοίκησης σε κεντρικό επίπεδο να υποστηρίξει τις αναθέτουσες , όπου ο συγκεντρωτισμός, η υπερεξουσία στην Κεντρική Διοίκηση, δεν συνδράμει στην δυναμική περιφερειακή αυτόνομη ανάπτυξη και του θεσμού των Σ.Δ.Ι.Τ. αλλά και των κονδυλίων για μεγάλα αναπτυξιακά περιφερειακά έργα μέσω των Δημοσίων Επενδύσεων.

Η οργάνωση και λειτουργία μιας κεντρικής μονάδας υποστήριξης, κυρίως σε κάθε περιφερειακό διαμέρισμα, η οποία να μπορεί να αντλεί τεχνογνωσία από τη διεθνή

εμπειρία , με κύρια αρμοδιότητα την υποστήριξη όλων των φορέων της χώρας, μπορεί να αποτελέσει λύση στο σημαντικό αυτό πρόβλημα.

### **3. Συνταγματικά ζητήματα**

Το Σύνταγμα της Ελλάδος, ρυθμίζοντας τις αρμοδιότητες του κράτους, τις διακρίνει μεταξύ εκείνων που είναι δυνατόν να παραχωρηθούν σε ιδιώτες, σε αντιδιαστολή με εκείνες που εμπíπτουν στον πυρήνα της κρατικής εξουσίας και δεν παραχωρούνται. Ο εκάστοτε καθορισμός των ορίων του πυρήνα της κρατικής εξουσίας σε έργα με αυτοχρηματοδότηση δεν είναι εκ των προτέρων γνωστός και συνεπώς το «Συνταγματικά» επιτρεπτό των ορίων της παραχώρησης πρέπει να εξετάζεται και να διασφαλίζεται κατά το δυνατόν από το στάδιο του αρχικού προγραμματισμού.

### **4. Εκτέλεση εις βάρος του Δημοσίου και των Ο.Τ.Α – Εγγυήσεις του Δημοσίου – Καθεστώς επίλυσης διαφορών**

Αν και σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων, είναι δυνατόν να συνάπτεται διαιτητική συμφωνία με τις αναθέτουσες αρχές, σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν, ενδεχομένως θα πρέπει να προβλεφθούν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις για σύναψη ρητρών διαιτησίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας ή άλλους δικονομικούς κανόνες μεταξύ των Αναθετουσών αρχών και των φορέων του Δημοσίου για διαφορές που αφορούν στη σύμβαση παραχώρησης.

### **5. Αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου**

Η σύγχυση αρμοδιοτήτων για την εκτέλεση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων μεταξύ φορέων του Δημοσίου, των Ο.Τ.Α, Δημοσίων επιχειρήσεων κ.α. προκαλεί αβεβαιότητα. Στα έργα, που επιλέγονται ως κατάλληλα για αυτοχρηματοδότηση, μετά από μελέτες κόστους – οφέλους, θα πρέπει να υπάρχει αποσαφήνιση αρμοδιοτήτων.

### **6. Χρόνος και ασφάλεια διαδικασιών ωρίμανσης των έργων**

Η διαδικασία ωρίμανσης των έργων είναι σύνθετη και χρονοβόρα πολλές φορές μάλιστα αντιφατική και αδιέξοδη.

### **7. Κοστολόγηση των συμβάσεων**

Για την δημοπράτηση αυτοχρηματοδοτούμενων έργων απαιτείται να προϋπολογιστούν ορθά οι εκατέρωθεν παροχές Δημοσίου και Ιδιωτών. Σε κάθε δε περίπτωση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η σύμβαση πρέπει να είναι **συμφέρουσα για το Δημόσιο**, καθώς και ότι το υπό δημοπράτηση έργο είναι **ανταποδοτικό** και **λειτουργικό** προς τους **χρήστες**.

#### **8. Προβλέψεις για τη χρηματοδότηση**

Από τα πλέον ουσιαστικά ζητήματα για την επιτυχία των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων είναι η διασφάλιση της πλέον συμφέρουσας χρηματοδότησης, τόσο του τραπεζικού, όσο και άλλων μορφών δανεισμού.

#### **9. Αντιμετώπιση φορολογικών ζητημάτων**

Στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα αναφέρονται σειρά φορολογικών ζητημάτων, που είναι άγνωστα στις κλασικές εργολαβίες (φορολογική - λογιστική αντιμετώπιση των εσόδων, της επιδότησης του Δημοσίου, θέματα Φ.Π.Α., δυνατότητα υπαγωγής των έργων και της επένδυσης σε αναπτυξιακούς νόμους κ.λ.π.).

#### **10. Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων**

Στις Σ.Δ.Ι.Τ. ο ανάδοχος θα απαιτηθεί να συμβάλει με ίδια κεφάλαια. Έτσι λοιπόν πρέπει να υπολογίζεται και να διασφαλίζεται ότι τα επενδύόμενα κεφάλαια θα έχουν μια εύλογη απόδοση, εφόσον ο ανάδοχος κατασκευάσει, χρηματοδοτήσει και λειτουργήσει το έργο στα πλαίσια των υποχρεώσεων του, προς όφελος όμως του κοινωνικού συνόλου που θα χρησιμοποιεί τα έργα.

#### **11. Η διασφάλιση μακροχρόνιων πόρων, διαφάνεια κεφαλαιουχικού κόστους των Δημοσίων έργων και υπηρεσιών και η ανάληψη από το Δημόσιο του κινδύνου ζήτησης**

Οι συμβάσεις Σ.Δ.Ι.Τ. δεσμεύουν μακροχρόνια το Ελληνικό Δημόσιο ουσιαστικά, με την μετατροπή του κεφαλαιακού κόστους ενός Δημοσίου έργου σε ετήσιο κόστος λειτουργίας ή σε δυνατότητα ενός έργου να αποσβεσθεί με δαπάνη των χρηστών. Έτσι λοιπόν αν ένα έργο είναι δυνατό να αποσβεσθεί με μετακύλιση του κόστους στους χρήστες, αυτό θα πρέπει να γίνεται λαμβανομένων πάντα υπόψη των κοινωνικών κριτηρίων..

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>**

### **Η ΑΝΑΛΗΨΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.**

#### **4.1 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ**

Η διαχείριση του ρίσκου (risks management) είναι θεμελιώδες γνώρισμα οποιουδήποτε έργου και επηρεάζει ουσιαστικά το γενικό κόστος του έργου. Η ανάληψη του ρίσκου έχει καθοριστική σημασία για τις Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) και αναλαμβάνεται από την πλευρά που μπορεί να το διαχειριστεί καλύτερα. Η πλήρης ανάλυση του ρίσκου (risks analysis) δίνει την απάντηση για το αν θα πρέπει να ξεκινήσει ένα έργο και κυρίως ποιος τύπος έργων Παραχώρησης είναι κατάλληλος σε κάθε περίπτωση.

Στις Συμβάσεις Παραχώρησης, τον κίνδυνο τον αναλαμβάνουν εκείνοι που μπορούν να τον διαχειριστούν και εν προκειμένω οι Ιδιώτες, μέχρι ενός σημείου και το κράτος. Η ύπαρξη του κινδύνου εξαρτάται σε ένα έργο (π.χ. οδικό) από την ικανή κυκλοφορία, ως αποτέλεσμα της χρυσής τομής μεταξύ οφέλους χρόνου του χρήστη και του κόστους γι' αυτόν, αλλά και από την ανθοφορία της οικονομίας που διαμορφώνει η ικανή ζήτηση.

Επομένως, ανάλογα με τις συνθήκες εφαρμογής των Σ.Δ.Ι.Τ., όπως π.χ. της μεθόδου PPPS με την επιβολή διοδίων, όπου το Δημόσιο αναλαμβάνει κυρίως τον κίνδυνο, τα έργα γίνονται πιο ελκυστικά στους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Εφόσον η παράδοση προς διαχείριση ευρύτερων τμημάτων αυτοκινητόδρομου είναι δεδομένη και καθώς υπάρχει και η εγγύηση του φόρτου κυκλοφορίας, τα έργα υποβοηθούνται στο να βρουν Ιδιώτη επενδυτή και είναι εφικτή η υλοποίησή τους.

Η ανάληψη του ρίσκου στις Συμβάσεις Σύμπραξης είναι ιδιαίτερα περίπλοκη, ωστόσο ο προσδιορισμός του ρίσκου πρέπει να ακολουθεί τον ορισμό της Eurostat. Από τις χώρες με μεγαλύτερη εμπειρία στην εφαρμογή των Συμπράξεων έχουμε μεγάλο εύρος παραδειγμάτων διαφορετικών μεθόδων ανάληψης ρίσκων από τον Ιδιωτικό Φορέα. Κοινή συνισταμένη είναι η ανάληψη της ευθύνης από τον Ιδιωτικό Φορέα για την προσήκωσα τελική παροχή υπηρεσιών στους πολίτες. Ωστόσο, και δεδομένης της μακράς διάρκειας των Συμβάσεων Σύμπραξης, η κατανομή του ρίσκου προϋποθέτει τη στενή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών (συμπεριλαμβανομένων των Τραπεζών ή άλλων δανειοδοτών) για την καταγραφή

των ρίσκων και των τρόπων ασφάλισής τους (μέσω εμπραγμάτων ασφαλειών, ιδιωτικών συμβάσεων ασφαλίσεως, εγγυήσεως κτλ.)

#### **4.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ (RISK ALLOCATION)**

Κατά τη βασική αυτή αρχή απαιτείται μεταβίβαση των ρίσκων από το Δημόσιο στον Ιδιωτικό Φορέα. Η προσοχή εστιάζεται στην ανάθεση του επιχειρηματικού ρίσκου στον καταλληλότερο φορέα (δηλαδή στο φορέα που είναι σε καλύτερη θέση να το διαχειριστεί). Ο Ιδιωτικός Φορέας αναμένεται να αναλάβει τους κινδύνους που συνδέονται με το ρίσκο της κατασκευής, της χρηματοδότησης, της λειτουργίας, της διαχείρισης και της διαρκής συντήρησης του έργου. Κίνδυνοι που δεν καταμερίζονται στον Ιδιωτικό Φορέα και παραμένουν στο Δημόσιο είναι, για παράδειγμα, οι αλλαγές στην κυβερνητική πολιτική και οι αλλαγές στη νομοθεσία.

Το βασικό επιχειρηματικό ρίσκο για τις Σ.Δ.Ι.Τ. είναι η διαθεσιμότητα, η συνεχής δηλαδή παροχή ενός ολοκληρωμένου έργου και των σχετικών με αυτό υπηρεσιών. Η αναθέτουσα αρχή «αγοράζει» μια υπηρεσία και θα αποπληρωθεί πλήρως (μαζί με ένα στοιχείο κέρδους) μόνο εφόσον το έργο και οι υπηρεσίες που προσφέρονται βρίσκονται στο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας σε όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.

Η προσέγγιση αυτή διαφέρει ριζικά από την παραδοσιακή μέθοδο των Δημόσιων προμηθευτών, η οποία περιλαμβάνει μία Σύμβαση μελέτης και κατασκευής. Σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση, η αναθέτουσα αρχή χρηματοδοτεί το έργο, πληρώνοντας ανά φάση εκτέλεσης, χωρίς να έχει τη δυνατότητα να εκτιμήσει εάν το έργο θα λειτουργήσει και επιβάλλοντας ορισμένες κυρώσεις εάν αυτό συμβεί. Αντίθετα, στις περιπτώσεις των έργων Σ.Δ.Ι.Τ., ο Ιδιωτικός Φορέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του έργου σε όλη τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου.

Η μεταβίβαση του ρίσκου αποτελεί συστατικό στοιχείο κάθε έργου Σ.Δ.Ι.Τ.. Εφόσον μεταβιβαστεί ο σωστός συνδυασμός επιχειρηματικών ρίσκων στον Ιδιωτικό Φορέα και αυτός τα διαχειριστεί αποτελεσματικά, τότε μπορεί να αντισταθμίσει και να υπερκαλύψει το υψηλότερο κόστος δανεισμού που τον βαρύνει. Ο σωστός συνδυασμός των κινδύνων μπορεί να καθοριστεί μόνο κατά περίπτωση, χρησιμοποιώντας σαν οδηγό την εμπειρία από τις πρακτικές της αγοράς ανά κλάδο.

Η ρητή και σαφής κατανομή των κινδύνων που προαναφέρθηκαν, αποτελεί βασική προϋπόθεση υλοποίησης ενός έργου Σ.Δ.Ι.Τ., διότι συνδέεται άμεσα με την εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του έργου και της χρηματοοικονομικής

ισορροπίας του καθ' όλη την περίοδο εκμετάλλευσης, ώστε να καθίσταται χρηματοδοτήσιμο.

Το Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επισημαίνει ότι «στις Σ.Δ.Ι.Τ. δεν είναι αυτονόητο ότι ο εταίρος του Ιδιωτικού Φορέα πρέπει να αναλάβει όλους τους κινδύνους ή το μεγαλύτερο μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το σχέδιο. Η ακριβής κατανομή των κινδύνων πραγματοποιείται κατά περίπτωση, ανάλογα με την ικανότητα κάθε πλευράς να τους αξιολογεί, να τους ελέγχει και να τους διαχειρίζεται». Τυχόν επιφανειακή προσέγγιση αυτού του ζητήματος μπορεί να οδηγήσει σε απλουστευτικές εκτιμήσεις, σχετικά με το κατά πόσο η υλοποίηση Δημόσιων Έργων με τη μέθοδο των Συμπράξεων αποτελεί «φθηνότερη» ή «ακριβότερη» επιλογή.

Επομένως, ο προσδιορισμός, η διαπραγμάτευση και η σωστή κατανομή του ρίσκου είναι βασικής σημασίας για την αρχική βιωσιμότητα και συνεχή επιτυχία όλων των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.. Εάν ο Ιδιώτης αναλάβει κινδύνους που δεν μπορεί να διαχειριστεί ή κατ' άλλο τρόπο να αποφύγει, δεν έχει πιθανότητες να επιβιώσει και τα αρχικά φαινομενικά οφέλη από την ανάληψη της Σύμβασης μπορεί να υπερακοντιστούν από συνεχή προβλήματα λόγω έκθεσης σε ανέλεγκτες συνθήκες κατά τη διάρκεια της ζωής του έργου.

Αφού συμφωνηθούν και κατανεμηθούν οι κίνδυνοι, οι αντίστοιχες ευθύνες των διαφόρων μερών πρέπει να αντανakλώνται σαφώς στις συμφωνίες του έργου. Ο θεμελιώδης σκοπός της Σύμβασης σε ένα έργο Σ.Δ.Ι.Τ. είναι να καθορίσει τα δικαιώματα, καθήκοντα και υποχρεώσεις των διαφόρων μερών και να κατανείμει τους σχετικούς κινδύνους.

#### **4.3 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟ ΡΙΣΚΟ**

Όλα τα μέρη που συμμετέχουν σε έργα Σ.Δ.Ι.Τ. χρειάζεται να προχωρήσουν σε ανάλυση του ρίσκου. Τυπικά, υπάρχουν 3 ομάδες που συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία:

- **Δημόσιος Τομέας (Public Sector)**

Ο Δημόσιος Τομέας χρειάζεται να τηρήσει κάποιες οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση του ρίσκου, οι οποίες καταρτίζονται επίσημα ως βοήθημα χάραξης πολιτικής για τις Σ.Δ.Ι.Τ..



- **Ιδιωτικός Τομέας (Private Sector)**

Ο επιλεγείσας Ιδιωτικός Φορέας θα χρειαστεί να κρίνει εάν (και πώς) θα μπορέσει να διαχειριστεί το ρίσκο που ο Δημόσιος Φορέας αποφασίζει να του μεταβιβάσει.

- **Χρηματοδότες (Sponsors)**

Οι τράπεζες και άλλοι χρηματοδότες συνήθως επιδιώκουν την απόδοση του αρχικού κεφαλαίου και την πληρωμή των τόκων και των αμοιβών τους σε μικρότερο χρονικό πλαίσιο. Εκτός από την εξέταση του επιμερισμού των ρίσκων στα διάφορα μέρη, οι χρηματοδότες εξετάζουν με τη δέουσα επιμέλεια το έργο, την εξουσία και την εκτέλεση του έργου και την αγορά και το πολιτικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί το έργο.

Αν και η μεθοδολογία που υιοθετείται για τον προσδιορισμό και την αποτίμηση του ρίσκου, ενδέχεται να είναι κοινή, τα μέρη θα έχουν μάλλον διαφορετικούς αντικειμενικούς στόχους.

Το ρίσκο συνδέεται άμεσα με την ανάλυση της οικονομικής αποδοτικότητας, την οικονομική δυνατότητα, τους λογιστικούς χειρισμούς, τους όρους και τις προϋποθέσεις της ενδεχόμενης Σύμβασης και εντέλει, την επιτυχία ή μη του έργου. Οι προμηθευτές καλούνται επομένως να εξετάσουν και να εκτιμήσουν το επιχειρηματικό ρίσκο σε όλη την εξέλιξη της Σύμπραξης: από τη σύναψη της Σύμβασης έως την εκτέλεση του έργου και τη συνολική διάρκεια της λειτουργίας του.

#### **4.4 ΕΙΔΗ ΡΙΣΚΩΝ ΣΕ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.**

1. **Κατασκευαστικό Ρίσκο**

Καλύπτει κυρίως περιστατικά που συνδέονται με υπερβάσεις του χρόνου και του προϋπολογισμού της κατασκευής, μη τήρηση των συμφωνημένων προδιαγραφών και κακοτεχνίες.

Το κατασκευαστικό ρίσκο, περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό επιμέρους κινδύνων (όπως για παράδειγμα τον κίνδυνο σφαλμάτων κατά το σχεδιασμό του έργου ή τον κίνδυνο της κακής διαχείρισης από υπεργολάβους που έχουν αναλάβει τμήματα του έργου). Ως εκ τούτου, το κόστος χρηματοδότησης κατά την κατασκευαστική περίοδο είναι υψηλότερο σε σύγκριση με την περίοδο που έπεται της

αποπεράτωσης του έργου. Για το λόγο αυτό, μετά την αποπεράτωση της κατασκευής γίνεται συνήθως αναδιάρθρωση χρέους με χαμηλότερα επιτόκια, για το υπόλοιπο της ζωής του έργου.

Η ανάληψη και διαχείριση του κατασκευαστικού ρίσκου επιβαρύνει τους ιδιωτικούς φορείς. Οι εγγυήσεις και εξασφαλίσεις που θα ζητηθούν για το κατασκευαστικό ρίσκο και ο επιμερισμός του κινδύνου αυτού αφορούν κατά κύριο λόγο τους χρηματοδότες του έργου.

➤ Ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει ένα από τα παρακάτω δύο ρίσκα:

## **2. Ρίσκο Διαθεσιμότητας**

Το ρίσκο αυτό αναλαμβάνεται κατά κύριο λόγο από τον Ιδιωτικό Φορέα, ο οποίος φέρει την ευθύνη για την παροχή συγκεκριμένης ποσότητας και ποιότητας υπηρεσιών στους τελικούς χρήστες, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν ρητά προβλεφθεί στη Σύμβαση. Οι δύο αυτές παράμετροι μετρούν ουσιαστικά την επίδοση του έργου που διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται ο Ιδιώτης (ΕΕΣ). Για παράδειγμα, ο Ιδιώτης που αναλαμβάνει την κατασκευή και τη συντήρηση ενός σχολείου μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. έχει την υποχρέωση να διατηρεί το σχολείο διαθέσιμο προς χρήση, ανεξάρτητα από το αν θα υπάρχουν μαθητές ή όχι, καθώς αυτός είναι ένας κίνδυνος που αναλαμβάνεται από το Δημόσιο. Ομοίως, σε ένα έργο Σ.Δ.Ι.Τ. κατασκευής και συντήρησης ενός δρόμου όπου ο Ιδιώτης δεν έχει αναλάβει το ρίσκο της ζήτησης (βλ. επόμενη παράγραφο), κύρια υποχρέωσή του είναι ο δρόμος αυτός να είναι συνεχώς διαθέσιμος στην κυκλοφορία, ανεξάρτητα από τον αριθμό των οχημάτων που θα διέρχονται από αυτόν.

## **3. Ρίσκο Ζήτησης**

Το ρίσκο της ζήτησης είναι ο κίνδυνος που ελλοχεύει όταν οι παραγόμενες από το έργο Σ.Δ.Ι.Τ. υπηρεσίες δεν βρίσκουν ικανοποιητικό αριθμό αγοραστών στην αγορά, στη τιμή που αυτές πωλούνται.

Ο κίνδυνος αυτός πηγάζει από αστάθμητους παράγοντες που μπορεί να εκδηλωθούν κατά την εκμετάλλευση του έργου και είναι συνήθως δύσκολο να προσδιορισθούν με ακρίβεια εκ των προτέρων. Η μετατόπιση της ζήτησης της παρεχόμενης υπηρεσίας και ο βαθμός παρέκκλισης της τελικής ζήτησης από την αρχικά προσδοκώμενη (εκείνη που είχε εκτιμηθεί κατά τη σύναψη της Σύμβασης Σύμπραξης) καλύπτεται από την αναθέτουσα αρχή, μόνο όταν συντρέχουν συγκυριακοί παράγοντες, όπως οι νέες τάσεις αγοράς, η τεχνολογική απαξίωση, η

πλεονάζουσα ζήτηση σε σχέση με τις δυνατότητες εξυπηρέτησης του έργου, κλπ, και όχι από υπαιτιότητα του Ιδιώτη (π.χ. ανεπαρκής ή χαμηλής ποιότητας υπηρεσία). Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του ρίσκου συνήθως το φέρει η Δημόσια Αρχή, η οποία, στην περίπτωση που ένα μέρος του ρίσκου ζήτησης αναλαμβάνεται από τον Ιδιώτη, εγγυάται ένα προκαθορισμένο ελάχιστο επίπεδο εσόδων της Εταιρίας Ειδικού Σκοπού, ανεξάρτητα από τυχόν διακυμάνσεις της ζήτησης υπηρεσιών. Η παρακολούθηση (monitoring) του ρίσκου ζήτησης από τους χρηματοδότες του έργου είναι κρίσιμη καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του έργου, διότι επηρεάζει άμεσα τις ροές εσόδων. Είναι δυνατόν να προβλέπεται στη Σύμβαση Σύμπραξης υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα ή των δανειστών με απόφαση της αναθέτουσας αρχής, σε περίπτωση που οι ροές μειωθούν κάτω από το επίπεδο που είχε προβλεφθεί στη μελέτη βιωσιμότητας (ρήτρα “step-in”).

#### **4. Πιστωτικό και Χρηματοδοτικό Ρίσκο**

##### **α. Πιστωτικό Ρίσκο**

##### **➤ Το πιστωτικό ρίσκο ενός έργου Σ.Δ.Ι.Τ. φέρουν οι δανείστριες τράπεζες**

Ειδικότερα:

- Οι υποψήφιες δανείστριες τράπεζες υπολογίζουν και καλύπτουν το ρίσκο αυτό με βάση τις παραδοχές και τις επιμέρους συμφωνίες που έχουν γίνει μεταξύ των εταίρων για τον επιμερισμό των κινδύνων. Ο τρόπος επιμερισμού έχει σημασία για τις τράπεζες, διότι συνήθως το 80% ή και 90% του κόστους του επενδυτικού έργου χρηματοδοτείται με τραπεζικό δανεισμό, εάν δεν υπάρξει χρηματοδοτική συμμετοχή από το Δημόσιο Τομέα.
- Η διαθεσιμότητα της χρηματοδότησης, η οποία θα πρέπει να είναι επαρκής για την εκπλήρωση του συνόλου των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι Ιδιωτικοί Φορείς σύμφωνα με την προκήρυξη της Σύμβασης Σύμπραξης, θα πρέπει να είναι εξασφαλισμένη από τους Ιδιωτικούς Φορείς, οι οποίοι θα πρέπει να προσκομίζουν στους Δημόσιους Φορείς τα σχετικά στοιχεία. Επιπλέον, ο νόμος προβλέπει την κατά περίπτωση δυνατότητα των Δημόσιων Φορέων να συνάπτουν απευθείας συμβάσεις με τους δανειστές των Ιδιωτικών Φορέων.

## β. Χρηματοδοτικό Ρίσκο

Δεδομένου ότι το έργο μπορεί, για παράδειγμα, να χρηματοδοτηθεί κατά 90% από τις τράπεζες ή τη χρηματαγορά και μόνο 10% από τους Ιδιώτες Επενδυτές (Ίδια Κεφάλαια), ένας αριθμός των κινδύνων που αναλαμβάνονται από τον Ιδιώτη θα αναληφθεί επίσης από τους χρηματοδότες. Οι τράπεζες έχουν επομένως μεγάλο ενδιαφέρον να διασφαλίσουν ότι η κατανομή του κινδύνου είναι η σωστή. Οι κίνδυνοι αυτοί είναι ενδεικτικά οι παρακάτω:

- πολιτικός
- πιστοληπτικός (τόσο του Ιδιώτη όσο και της Δημόσιας Αρχής)
- αποτέλεσμα της δυνατότητας / όγκου μείωσης πληρωμών
- κίνδυνος εκμεταλλευτή (κακή απόδοση πληρωμών ή απώλεια αδείας)
- φορολογικές και νομοθετικές αλλαγές, και
- ανωτέρα βία

Η διαθεσιμότητα ρευστότητας σε περίπτωση που η σύμβαση διακοπεί είναι κρίσιμος παράγοντας για την εκτίμηση του χρηματοδοτικού ρίσκου. Η σύμβαση μπορεί να διακοπεί λόγω αθέτησης υποχρεώσεων του Ιδιώτη, λόγω αθέτησης υποχρεώσεων της δημόσιας αρχής και λόγω ανωτέρας βίας. Οι χρηματοδότες επιχειρούν να εξασφαλίσουν αποπληρωμή του αρχικού κεφαλαίου στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό σε όλες αυτές τις περιπτώσεις.

## 4.5 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Μια περιληπτική θεώρηση του επιμερισμού του κινδύνου κατά την περίοδο της εκχώρησης ακολουθεί στη συνέχεια:

### 1. Περίοδος Κατασκευής

Ο Ιδιώτης αναλαμβάνει τους ακόλουθους κινδύνους:

χρονοδιάγραμμα (με κατάλληλες επεκτάσεις για γεγονότα ανωτέρας βίας)

κατάσταση του εδάφους

- αδειοδοτήσεις
- υπέρβαση εξόδων και
- καταλληλότητα της κατασκευής / μελέτης για το προδιαγεγραμμένο αποτέλεσμα.

Ο συνολικός κίνδυνος, επομένως, της ικανότητας παράδοσης του έργου σύμφωνα με τις καθορισμένες προδιαγραφές ανήκει στον Ιδιώτη.

## **2. Περίοδος Λειτουργίας**

Τα έσοδα του Ιδιώτη συνδέονται άμεσα με την αποδοτικότητα των υπηρεσιών του έργου κατά τη διάρκεια της ζωής του δικαιώματος εκμετάλλευσης. Ο μηχανισμός πληρωμών μεταβιβάζει αυτός καθ' εαυτός σημαντικούς κινδύνους. Οι πληρωμές θα μειώνονται σύμφωνα με αστοχίες ως προς την ποιότητα της υπηρεσίας, τη χρήση και τη διαθεσιμότητά της.

Ο Ιδιώτης αναλαμβάνει τους ακόλουθους κινδύνους που σχετίζονται με το μακροχρόνιο κόστος της λειτουργίας των υπηρεσιών:

- τακτική και περιοδική συντήρηση σε όλη τη διάρκεια ζωής του έργου,
- πρόγραμμα αντικατάστασης εξοπλισμού,
- κόστη εργοδοσίας / συνταξιοδότησης,
- αλλαγές στη νομοθεσία για την απασχόληση, υγιεινή, ασφάλεια και άλλους τομείς
- • καταληκτική αξία του έργου.

Ο Ιδιώτης επιθυμεί να διασφαλίσει ότι ο μηχανισμός πληρωμών θα λαμβάνει υπ' όψη ορισμένους κινδύνους όπως οι μελλοντικοί ρυθμοί πληθωρισμού, και θα επιχειρήσει να μεταθέσει άλλους κινδύνους όπως η ποιότητα των υπηρεσιών, στην ιδιωτική εταιρεία που αναλαμβάνει τη λειτουργία του έργου ή στους ασφαλιστές.

## **4.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Σημαντικό κεφάλαιο του Χρηματοδοτικού Σχεδίου αποτελεί η ανάλυση κινδύνων. Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι όσοι πρόκειται να διαθέσουν Ιδιωτικά Κεφάλαια για ένα έργο (ιδιαίτερα οι δανειστές, περιλαμβανομένων και των Χρηματοπιστωτικών Ιδρυμάτων) απαιτούν να έχει πραγματοποιηθεί αυτή η ανάλυση, προκειμένου να εκτιμήσουν το πιστωτικό ρίσκο που καλούνται να αναλάβουν. Κίνδυνοι σχετικοί με πολιτικές αλλαγές ή παρεμβάσεις ή ανωτέρα βία, είναι καλύτερο να αναλαμβάνονται από το Δημόσιο.

Παρ' όλα αυτά είναι προφανές, ότι ο Παραχωρησιούχος και ο Κατασκευαστής του, πρέπει να αναλαμβάνουν κινδύνους. Έτσι η απόφαση για Παραχώρηση, θα αντικατοπτρίζει το στόχο του Δημοσίου, που είναι η υλοποίηση ενός έργου που θα μελετηθεί, κατασκευαστεί και χρηματοδοτηθεί από τον Ιδιωτικό Τομέα.

Συνοπτικά οι κίνδυνοι που σχετίζονται με ένα έργο αυτής της φύσης, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να κατανέμονται είναι:

- Ο κίνδυνος μη ολοκλήρωσης του έργου με υπαιτιότητα του κατασκευαστή, που καλύπτεται με εγγυητικές επιστολές καλή εκτέλεσης. Ο κατασκευαστής, που συνήθως είναι μια Κοινοπραξία, παρέχει επιπλέον διά των Μητρικών Εταιριών των μελών του εγγυήσεις, για την επιτυχή ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου.
- Κίνδυνοι μη ολοκλήρωσης, εξάλλου μπορεί να προέλθουν από αδυναμίες του Δημοσίου, όπως το να παράσχει τους απαραίτητους χώρους για τις Εργοταξιακές Εγκαταστάσεις και την ανέγερση του έργου και την ελεύθερη προσπέλαση σε αυτούς (ελεύθερη κατοχή), το να εκδώσει έγκαιρα τις απαραίτητες Άδειες κτλ. Είναι απαραίτητο πριν από την έναρξη των κυρίως εργασιών, θέματα απαλλοτριώσεων και αρχαιοτήτων να έχουν πλήρως διευκρινισθεί.
- Σε ότι αφορά τα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι γεγονός ότι δεσμευτικές δηλώσεις των ασφαλιστικών εταιριών δεν μπορεί να δοθούν παρά μόνο μετά την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης, οπότε και καλύπτονται οι Κίνδυνοι της Περιόδου Λειτουργίας. Υπάρχει κίνδυνος, ορισμένες ασφαλιστικές καλύψεις να μη διατίθενται στην τρέχουσα αγορά κατά την έναρξη των δύο αυτών περιόδων.
- Ο κίνδυνος εσόδων, για Παραχωρήσεις Μεγάλων Έργων Υποδομής που πρέπει να κατανέμεται μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των Χρηματοδοτών του και του Δημοσίου.
- Οι κίνδυνοι από τον πληθωρισμό και επιτόκια δεν μπορεί να αγνοηθούν. Συνήθως ενσωματώνεται προληπτικά ένα δάνειο αναμονής στο Χρηματοδοτικό Σχέδιο.
- Γεγονότα Ανωτέρας Βίας και οι εξ' αυτών κίνδυνοι πρέπει να αναλαμβάνονται από το Δημόσιο εφόσον ανατρέπουν άμεσα ή έμμεσα και κατά τρόπο διαρκή την όλη οικονομική ισορροπία του έργου, πρέπει να θεωρούνται σαν απρόβλεπτες μεταβολές συνθηκών (Άρθρα 288&388 του Α.ΚΟΙ. και Νόμος 2052/92)
- Για την αντιμετώπιση του κινδύνου διαιτησίας, οι δανειστές συνήθως απαιτούν κάποια μορφή νομικής εξασφάλισης, βασισμένη σε μια διαδικασία Διεθνούς Διαιτησίας που άλλωστε είναι σύμφωνη με τους όρους του Άρθρου 9.4 του Ν. 2052/92.

## 4.7 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΡΓΟ ΣΔΙΤ

Στα επόμενα υποκεφάλαια αναθέτουμε αναλυτικά τα είδη του ρίσκου, καθώς και τους κινδύνους που αναλαμβάνουν αναλυτικά οι συντελεστές του κάθε έργου.

### 4.7.1 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ

#### ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ

- Η εταιρία «**Αττική Οδός ΑΕ**» (ανάδοχος) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
  - να μην εκπονήσει όλες τις μελέτες και τις συναφείς έρευνες με μέριμνα και δικές του δαπάνες.
  - να μην πραγματοποιήσει όλες τις κατασκευές, εγκαταστάσεις, εξοπλισμούς κτλ. εμπρόθεσμα και με την προδιαγραφόμενη υψηλή ποιότητα.
  - της μελέτης και της κατασκευής, όσο και εκείνους της συντήρησης, της 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.
  - να μην ασφαλίζει όλο το προσωπικό που απασχολεί ο ίδιος, ή οι υπεργολάβοι του, σύμφωνα με την (εκάστοτε) ισχύουσα νομοθεσία.
  - να μην ασφαλίζει το εργατοτεχνικό και υπαλληλικό προσωπικό του έναντι ατυχημάτων σε ασφαλιστικές εταιρίες, εφ' όσον το προσωπικό αυτό δεν υπάγεται σε διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.
  - να μην ασφαλίσει πλήρως και κατά παντός κινδύνου και σύμφωνα με τους όρους του Ν. 2445/1996 και της ισχύουσας νομοθεσίας, το σύνολο των μονίμων κατασκευών του έργου περιλαμβανομένων των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού του.
  - να μην ασφαλίσει τα οχήματα, τα αυτοκίνητα, τα μηχανήματα, τα ειδικά εργαλεία και μηχανικό εξοπλισμό που προορίζεται για τις ανάγκες και την εξυπηρέτηση των ερευνών και κατασκευών.
  - να μην πραγματοποιηθεί η μελέτη, η κατασκευή και η λειτουργία του έργου σύμφωνα με τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και να πράττει κατά της προστασίας του περιβάλλοντος.
  - σε όλη τη διάρκεια της μελέτης – κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης να μην τηρεί τους νόμους της χώρας, τις διεθνείς συμβάσεις,

το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τα διατάγματα, τους κανονισμούς, τις υπουργικές αποφάσεις και κάθε άλλη απόφαση, που εφαρμόζονται για τον ίδιο και την ενάσκηση της παραχωρηθήσας Δημόσιας Υπηρεσίας σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης.

- της μη συντήρησής του έργου καθ' όλη τη διάρκεια των χρόνων εγγύησης.
- να μην λειτουργήσει τα έργα του κυρίου του έργου με μέριμνα και δαπάνη σε όλη τη περίοδο λειτουργίας του.
- να μην λειτουργήσει τα έργα του κυρίου έργου παραχώρησης με μέριμνα και δαπάνη σε όλη την περίοδο λειτουργίας του.
- να μην παραδώσει στον κρατικό φορέα το έργο σε πλήρη λειτουργία κατά τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης.
- της μη λειτουργίας των έργων για την περίοδο εκμετάλλευσης.
- της μη εκπόνησης των μελετών και διαδικασιών για τη συντήρηση λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου.
- της μη συντήρησης των έργων μέχρι τη λήξη του αντίστοιχου χρόνου εγγύησης που υπερβαίνει την περίοδο εκμετάλλευσης κατά 2 χρόνια σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο Ν. 2445/1996.
- της μη ανανέωσης του εξοπλισμού κινητού και μη προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες συντήρησης, διατήρησης του υψηλού επιπέδου ασφαλείας και εξυπηρέτησης των χρηστών των έργων κύριου έργου παραχώρησης εφόσον επιβάλλεται λόγω της εξέλιξης ασφαλείας και τεχνολογίας.
- της μη ασφαλής, εύρυθμης και σε υψηλό επίπεδο λειτουργία του έργου.
- να μην ευθύνεται και να μεριμνά για την καλή λειτουργία του έργου του κύριου έργου παραχώρησης με δαπάνες του.
- αμέσως μόλις διαπιστώσει την ύπαρξη αρχαιοτήτων, να μην ειδοποιήσει την Υπηρεσία και την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία και να μην διακόψει αμέσως κάθε εργασία στην περιοχή των ευρημάτων, μη λαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ανέπαφη διατήρηση και διαφύλαξη των υπόψη αρχαιοτήτων.
- της μη καταβολής των δαπανών των εργασιών που εκτελούνται από την Αρχαιολογική Υπηρεσία για το έργο, να μην παρέχει τις απαιτούμενες διευκολύνσεις και να μην συντονίζει με αυτές τις υπόλοιπες εργασίες του.
- να μην χρησιμοποιεί αντιθρομβική προστασία στο περιβάλλοντα χώρο κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του έργου.
- να μην μεριμνά με δαπάνες του για τη λειτουργία των έργων του κρατικού φορέα για την περίοδο εκμετάλλευσης.



- της μη εκπαίδευσης του προσωπικού συντήρησης και λειτουργίας των έργων του κύριου έργου παραχώρησης που θα διαθέσει ο δημόσιος φορέας σε χρονικές περιόδους μέσα στα 2 τελευταία έτη πριν από τη λήξη της περιόδου παραχώρησης.
- της μη ενημέρωσης του κοινού (χρηστών του έργου, χρηστών των λειτουργιών της περιοχής του έργου κτλ.) και των υπηρεσιών του κρατικού φορέα που συναρτώνται με τη χρήση, λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου.
- της μη σχεδίασης και ενέργειας της Λειτουργίας του έργου κατά τρόπο που να διασφαλίζει πλήρως:
  - ❖ Την ασφάλεια των χρηστών (ατόμων και οχημάτων) του έργου.
  - ❖ Την ασφάλεια των μη χρηστών (ατόμων και μεταφορικών οχημάτων) του έργου που βρίσκονται ή εργάζονται στην περιοχή του έργου.
  - ❖ Την ασφάλεια και αντοχή στο χρόνο του έργου.
- να μην διευκολύνει την άσκηση της εποπτείας του κρατικού φορέα μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών του, στην εκτέλεση και λειτουργία της παραχωρηθείσας Δημόσιας Υπηρεσίας, προς εκπλήρωσης του σκοπού του δημόσιου συμφέροντος.
- να μην προσλάβει Ανεξάρτητο Μηχανικό.
- να μην διαθέσει στον κρατικό φορέα υλοποίησης τις ακόλουθες εγγυητικές επιστολές για την καλή εκτέλεση της σύμβασης:
  - Εγγυητική επιστολή ποσού 50.000.000 ECU για την καλή εκτέλεση των έργων του «Κατ' αποκοπήν αντικειμένου».
  - Εγγυητική επιστολή ποσού 3.000.000.000 δρχ. για την καλή εκτέλεση των «Παράλληλων έργων».
- Η εταιρία **«Αττική Οδός ΑΕ»** (ανάδοχος) και οι **«Επενδυτές»** αναλαμβάνουν τον κίνδυνο:
  - της μη συμμετοχής τους με Ίδια Κεφάλαια στη συνολική δαπάνη μελέτης – κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας του έργου. Ειδικότερα αναλαμβάνουν τον κίνδυνο της μη επένδυσής τους με Ίδια Κεφάλαια στην Α.Ε. παραχώρησης, συνολικού ύψους 112.000.000 ECU (σε παρούσα αξία του 1994), το οποίο αντιστοιχεί σε ποσοστό 16%.
- Η **Κοινοπραξία «Αττική Οδός»** (Κοινοπραξία Κατασκευής) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
  - της μη εγγύησης ενός Κατ' αποκοπήν ποσού σαν εργολαβικό αντάλλαγμα εκφραζόμενο:

- Για το Κατ' αποκοπήν αντικείμενο στο 98% του Κατ' αποκοπήν αντικειμένου της προσφοράς του αναδόχου, εκφραζόμενου σε δραχμές και σε σταθερές τιμές 30/06/1994, δηλαδή 235 δις, επικαιροποιημένου στο χρόνο έναρξης της παραχώρησης με χρήση ετήσιου Δ.Τ.ΚΑΙ. Ελλάδος, συ τον εκάστοτε πληθωρισμό Δ.Τ.ΚΑΙ. Ελλάδος, εφαρμοζόμενο ανά τρίμηνο, κατά το χρόνο υλοποίησης των εργασιών χρονοδιαγράμματος Μελετών – Κατασκευών και
  - Για τα Παράλληλα Έργα στο 98% της προσφοράς του αναδόχου για τα Παράλληλα Έργα
  - της μη συντήρησης του έργου (παράλληλα με αυτήν της Α.Ε.), σύμφωνα με τις συμβατικές προδιαγραφές για τα ακόλουθα χρονικά διαστήματα:
  - Για τα έργα κυρίου έργου παραχώρησης επί μια πενταετία μετά την οριστική παραλαβή της περιόδου T1 (Περίοδος Μελέτης – Κατασκευής).
  - Για τα έργα των τοπικών οδών για χρόνο ίσο προς το χρόνο εγγύησης τους από τον ανάδοχο, για 3 χρόνια από την έκδοση της σύμβασης.
- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Δημόσιος Φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
- της μη πληρωμής στον ανάδοχο του συνόλου της δαπάνης για την εκτέλεση των έργων που κατατάσσονται στην κατηγορία των «Παράλληλων Έργων», με τους όρους που καθορίζονται στη σύμβαση και την περί «Εκτελέσεως Δημοσίων Έργων» ισχύουσα Νομοθεσία, όπως αυτή εφαρμόζεται.
  - της μη εμπρόθεσμης κατασκευή τυχόν άλλων «Παράλληλων Έργων», τα οποία για οποιοδήποτε λόγο δεν κατασκευάζονται από τον ανάδοχο και επηρεάζουν δυσμενώς την κρίσιμη διαδρομή του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής μελετών – κατασκευών και τη λειτουργία του.
  - να μην παραδώσει τους χώρους κατασκευής του έργου και τα σχετικά δικαιώματα πρόσβασης, κατά την έναρξη της παραχώρησης.
  - της μη έγκαιρης έκδοσης των αδειών για την εκτέλεση του έργου.
  - της ανεύρεσης αρχαιοτήτων στο χώρο της εκτέλεσης του έργου.
  - της μη έγκαιρης συντέλεσης των απαλλοτριώσεων εντός 15 μηνών από την έναρξη της παραχώρησης.
  - της μη εμπρόθεσμης ολοκλήρωσης εργασιών που εκτελούνται ήδη στο χώρο του έργου με άλλες εργολαβίες ή την μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση έργων που θα εκτελέσει στο χώρο του κυρίου έργου παραχώρησης μέσω τρίτων και τα οποία αποδεδειγμένα επηρεάζουν τη λειτουργία του.
  - αναλαμβάνει σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης και για το συνολικό διάστημα της ισχύος της, το αποκλειστικό δικαίωμα του παραχωρηθέντος έργου καθώς και την αδιατάρακτη άσκηση του δικαιώματος αυτού.

- Σε περίπτωση επέλευσης **Ασφαλισμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας** κατά την περίοδο Μελετών – Κατασκευών και Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης τότε:
  - 1) Η εταιρία «Αττική Οδός Α.Ε.» (ανάδοχος) αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μην εξοφλήσει το κόστος αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν.
  - 2) Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. (δημόσιος φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο της μη αποζημίωσης του αναδόχου για τις θετικές του ζημίες στο μέτρο που αυτές δεν καλύπτονται από το ανώτατο όριο κατά συμβάν όριο της παρ. 53.2.1.10 της σύμβασης.
  - 3) Τα μέρη θα συμφωνήσουν τυχόν αναγκαία παράταση των επηρεαζόμενων προθεσμιών του χρονοδιαγράμματος της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών και τυχόν αναγκαία παράταση της Μέγιστης Διάρκειας της Περιόδου Παραχώρησης, κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 38 της παρούσας.
  
- Σε περίπτωση επέλευσης **Μη Ασφαλισμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας** κατά την περίοδο Μελετών – Κατασκευών τότε:
  - 1) Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ (δημόσιος φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο της μη αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν.
  - 2) Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ (δημόσιος φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο της μη αποζημίωσης του αναδόχου για τις θετικές του ζημίες και για την απώλεια εσόδων που υπέστη από τη μη λειτουργία του έργου.
  
- Σε περίπτωση επέλευσης **Γεγονότων Ανωτέρας Βίας** κατά τη διάρκεια της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών (Τ1) τότε: τα μέρη συμφωνούν ως ακολούθως ως προς τη διαμόρφωση των μεταξύ τους συμβατικών σχέσεων και συνεπειών, ανάλογα με τη διάκριση του Γεγονότος Ανωτέρας Βίας σε Ασφαλισμένο ή Μη Ασφαλισμένο, τη διάρκεια του και των συνεπειών του.

### **ΡΙΣΚΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

- Η εταιρία «**Αττική Οδός ΑΕ**» (ανάδοχος) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
  - της μη ομαλής και ανεμπόδιστης διεξαγωγής της κυκλοφορίας του κοινού.
  - καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου, εκτός των περιπτώσεων εκτάκτων περιστατικών ή/και προγραμματισμένης συντήρησης, θα διασφαλίζει ότι το έργο θα είναι ανοιχτό στην κυκλοφορία και η κυκλοφοριακή ροή κατά μήκος είναι πάντοτε άνετη και ασφαλής.

- της μη άμεσης και αποτελεσματικής ανταπόκρισης της σε έκτακτες ή/και επείγουσες καταστάσεις.
  - να μην διατηρεί πάντοτε σε πλήρη ετοιμότητα και σε κατάλληλες θέσεις κατάλληλες μονάδες περισυλλογής για την απομάκρυνση τροχοφόρων που έχουν τυχόν ακινητοποιηθεί εντός των έργων του κυρίου έργου παραχώρησης (ΚΑΙ.Ε.Π.Ο ή/και σε τμήματα των έργων τοπικών οδών που βρίσκονται στην άμεση γειτονία των έργων του ΚΑΙ.Ε.Π. και επηρεάζουν τη σωστή λειτουργία του συστήματος των έργων.
  - του μη προγραμματισμού για το κλείσιμο λωρίδων κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια έκτακτων περιστατικών.
- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Δημόσιος Φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
- να μην προβεί σε καμιά ενέργεια ή παράλειψη, η οποία θα έχει σαν αποτέλεσμα τη διακοπή ή παρεμπόδιση (μερική ή ολική) της κυκλοφοριακής ροής ή/και της συλλογής διοδίων στο κύριο έργο παραχώρησης, εκτός αν αυτό επιβάλλεται από λόγους δημόσιας ασφάλειας, ή ασφάλειας των χρηστών, ή από την άσκηση των συγκοινωνιών.

#### **ΡΙΣΚΟ ΖΗΤΗΣΗΣ**

- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Δημόσιος Φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
- της μη λειτουργίας του έργου το οποίο επιδράει επί του κυκλοφοριακού φόρτου και των εσόδων του κυρίου έργου παραχώρησης σύμφωνα με την παράγραφο 10.5 του Ν.2445/1996.

#### **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- Η εταιρία «**Αττική Οδός ΑΕ**» (ανάδοχος) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
- να μην χρηματοδοτήσει το έργο κατά τις ανάγκες του (μελετών, ερευνών, κατασκευών, περιλαμβανομένων των εγκαταστάσεων και εξοπλισμών, συντήρησης, λειτουργίας, εκμετάλλευσης) λαμβανόμενης υπόψη και της χρηματοδοτικής συμβολής του κρατικού φορέα.
  - της μη χρηματοδότησης του έργου συγκεκριμένα να συμμετάσχει με ίδια Κεφάλαια στη δαπάνη – μελέτη κατασκευής του έργου και στη δαπάνη λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης των έργων.
  - της μη σύναψης ασφαλιστικών συμβάσεων.

- Οι συμβαλλόμενοι **«Επενδυτές»**, αναλαμβάνουν έναντι του Κ.Τ.Ε. τον κίνδυνο:
  - να μην χρηματοδοτήσουν το έργο διά του αναδόχου με τα κεφάλαια της ίδιας συμμετοχής τους.
  
- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Δημόσιος Φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
  - της μη συμμετοχής του με ίδιες δαπάνες (που ανέρχονται σε 480.000.000 ECU περίπου με σταθερές τιμές 30/06/1994) στη χρηματοδότηση του έργου και ειδικότερα:
    - 1) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες που απαιτήθηκαν μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ή/και θα απαιτηθούν στο μέλλον, που ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αφορούν:
      - Τις δαπάνες εκτέλεσης ερευνών που έγιναν από αυτόν.
      - Τις δαπάνες αμοιβής συμβούλων του.
      - Τις δαπάνες μελετών που έγιναν από αυτόν.
    - 2) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες των δαπανών κατασκευής τμημάτων των έργων για τις εργασίες που περιγράφονται στη σύμβαση και ειδικότερα:
      - Δυτική Περιφέρεια Λ. Αιγάλεω
      - Τμήμα Μεταμόρφωσης – Α.ΚΑΙ. Κύμης της Ε.Λ. Ε-Σ-Σ
    - 3) Τις χρηματοδοτικές ανάγκες για την κάλυψη της επίβλεψης του έργου και γενικά της καλής εκτέλεσης της σύμβασης, στις οποίες περιλαμβάνεται και η υποχρέωση που αναλαμβάνει με τη σύμβαση ο δημόσιος φορέας για την κάλυψη του 40% της δαπάνης που προβλέπεται για την πρόσληψη ανεξάρτητου μηχανικού. Χωρίς όμως αυτή η υποχρέωση του ΚΑΙ.Τ.Ε. να υπερβεί συνολικά το 1% του Κατ' Αποκοπήν Αντικειμένου.
      - μη κάλυψης των χρηματοδοτικών αναγκών για τη μελέτη και κατασκευή των έργων (συγκοινωνιακών, υδραυλικών κτλ.) έξω από τα γεωγραφικά όρια που παρασχέθηκαν στον ανάδοχο.
      - της μη κάλυψης των χρηματοδοτικών αναγκών για την ανάπτυξη των οδικών, σιδηροδρομικών και λοιπών δικτύων της περιοχής των έργων, κατά τρόπο ώστε να ανταποκριθούν εύλογα, στην εξέλιξη των αναγκών του κοινού.
      - της μη καταβολής ή της μη εμπρόθεσμης καταβολής της χρηματοδοτικής του συμβολής.
  
- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Δημόσιος Φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
  - να μην εγγυηθεί στο σύνολο ή σε κάποιο μέρος που τυχόν απαιτηθεί, λόγω διαθεσιμότητας συνεγγυητών για τη συγκεκριμένη περίοδο, τα δάνεια που θα

συνάψει η εταιρία «Αττική Οδός Α.Ε.» (ανάδοχος) αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση της μελέτης – κατασκευής ολόκληρου του έργου για το χρονικό διάστημα που ορίζεται, μέχρι και την αποπληρωμή τους κατά κεφάλαιο, τόκους και έξοδα.

- της μη χορήγησης του παρακάτω συμβατικού ανταλλάγματος έναντι του αντικειμένου παροχής:
- ❖ Το χρηματικό ποσό της χρηματοδοτικής του συμβολής στο «Κατ' αποκοπήν αντικείμενο».
- ❖ Το χρηματικό ποσό της χρηματοδοτικής συμβολής κυρίου έργου στο «Κατ' αποκοπήν αντικείμενο» όπως αυτό προσδιορίζεται και συμφωνείται, καθ' ύψος και τρόπο καταβολής στη σύμβαση.
- ❖ Την παραχώρηση του δικαιώματος του Δημοσίου για λειτουργία και εκμετάλλευση του (κατά φυσική υπόσταση) έργου του κυρίου έργου παραχώρησης, με την επιβολή και είσπραξη διοδίων τελών στους χρήστες του (κατά φυσική υπόσταση) έργου για χρόνο ίσο προς τη μέγιστη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης.
- ❖ Χώρους προοριζόμενους για χρήση τους ως σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) στους οποίους ο ανάδοχος θα μπορεί να κατασκευάσει, με δαπάνες του, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και άλλα έργα εμπορικής ανάπτυξης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Τα παραπάνω θα μπορεί να τα εκμεταλλεύεται ο ανάδοχος επί ίσο χρόνο προς τη μέγιστη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης.
- ❖ Την πληρωμή στον ανάδοχο του συνόλου της δαπάνης για την εκτέλεση των έργων που κατατάσσονται στην κατηγορία των «Παράλληλων Έργων», με τους όρους που καθορίζονται στη σύμβαση και στα προσαρτήματά της και τη «Περί Εκτελέσεως Δημοσίων Έργων» ισχύουσα νομοθεσία, όπως αυτή εφαρμόζεται με παρεκκλίσεις στη σύμβαση.
- ❖ Την εμπρόθεσμη κατασκευή τυχόν άλλων «Παράλληλων Έργων», τα οποία για οποιοδήποτε λόγο δεν κατασκευάζονται από τον ανάδοχο και τα οποία βρίσκονται εντός του κύριου έργου παραχώρησης και επηρεάζουν δυσμενώς την κρίσιμη διαδρομή του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής Μελετών – Κατασκευών και τη λειτουργία του.
- του συνόλου των υποχρεώσεων που βαρύνουν τον ανάδοχο από τη χρηματοδότηση του κόστους μελέτης – κατασκευής του έργου, όπως αυτές πηγάζουν από τις δανειακές συμβάσεις που του έχουν γνωστοποιηθεί και τις οποίες έχει εγγυηθεί κατά το άρθρο 19 του Νόμου 2445/1996 αναλαμβάνοντας την προς αυτούς αποπληρωμή του συνόλου των ανωτέρω

δανειακών υποχρεώσεων μετά των σχετικών τους επιβαρύνσεων, αφαιρούμενων οποιονδήποτε ασφαλειών ή εξασφαλίσεων που καταβλήθηκαν ή κατέπεσαν υπέρ των δανειστών και την πλήρη απαλλαγή του αναδόχου προς αυτές τις υποχρεώσεις.

### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Δημόσιος Φορέας) αναλαμβάνει τον κίνδυνο:
  - της εφαρμογής νομοθετικών ή διοικητικών μέτρων μέσω των οποίων παραβιάζονται οι υποχρεώσεις του σχετικά με το μη ανταγωνισμό του αναδόχου, το αποκλειστικό δικαίωμα του αναδόχου για την εκτέλεση της σύμβασης, οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με τη «Ζώνη Προνομίου» και η υποχρέωση περί μη εισαγωγής διακρίσεων σε βάρος του αναδόχου.

## **4.7.2 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ**

### **ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- Η εταιρία «**Γέφυρα Α.Ε.**» (δηλαδή ο ανάδοχος) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - να μην εκτελεστεί το έργο.
  - να μην εκπονηθεί η μελέτη και να μην διενεργηθούν οι συναφείς έρευνες που είναι αναγκαίες για την κατασκευή της Γέφυρας σύμφωνα με τις προδιαγραφές.
  - να μην ληφθούν μέτρα για την προστασία του.
  - να μην πραγματοποιηθούν όλες οι εργασίες κατά την περίοδο κατασκευής σύμφωνα με τις προδιαγραφές.
  - να προσλαμβάνει με δαπάνες του τον Ελεγκτή και τον Επιβλέποντα.
  - να μην συναφθούν συμβάσεις ασφαλιστικής κάλυψης.
  - να μην συμμορφωθεί προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς ασφαλείας συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεών τους.
  - να μην εκπαιδευτεί προσωπικό συντήρησης και λειτουργίας που θα διατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο κατά τη διάρκεια των δύο (2) τελευταίων ετών προ της λήξεως της περιόδου παραχώρησης.
  - να μην παραδοθεί η Γέφυρα στο Ελληνικό Δημόσιο σε πλήρη λειτουργία με τη λήψη της περιόδου λειτουργίας.

- να μην πραγματοποιηθούν οι έρευνες και οι δοκιμές, η οριστική μελέτη, καθώς και οι προσωρινές εργασίες που απαιτείται να εκτελεσθούν ή να πραγματοποιηθούν κατά την προπαρασκευαστική περίοδο και την επανατοποθέτηση των υποθαλάσσιων καλωδίων ρεύματος.
- να μην συνταχθεί και ολοκληρωθεί η οριστική μελέτη και τα κατασκευαστικά σχέδια σύμφωνα με τους όρους της παρούσας, τις προδιαγραφές, την τεχνική περιγραφή, τα σχέδια και τα εγχειρίδια διασφάλισης της ποιότητας για την εκπόνηση και τον έλεγχο της μελέτης κατά τη διαδικασία ISO 9001.
- να μην εκτελεστούν οποιεσδήποτε έρευνες και διενέργειες οποιωνδήποτε δοκιμών που θεωρούνται αναγκαίες για το σχεδιασμό και τη μελέτη της Γέφυρας, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας, τις προδιαγραφές και την τεχνική περιγραφή.
- να μην εκπονηθούν οποιεσδήποτε περαιτέρω μελέτες ή οποιεσδήποτε περαιτέρω έρευνες και δοκιμές στους χώρους του έργου που μπορεί να ζητήσει ο ελεγκτής, προκειμένου να εγκρίνει την οριστική μελέτη.
- να μην εκπονηθούν οποιεσδήποτε μελέτες και έρευνες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των υπερσυμβατικών εργασιών.
- να μην εκπονηθεί η οριστική μελέτη από ένα διεθνούς φήμης γραφείο μελετών, χωρίς να απαλλάσσεται με οποιονδήποτε τρόπο από τις ευθύνες του απέναντι στο Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της παρούσας. Το γραφείο μελετών θα είναι εξειδικευμένο στη μελέτη παρόμοιων έργων. Εάν ο Κατασκευαστής (δηλαδή η “Κοινοπραξία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α.”) χρησιμοποιήσει άλλα γραφεία μελετών, τότε ο Ανάδοχος εγγυάται ότι αυτά τα άλλα γραφεία μελετών θα είναι διεθνώς γνωστά και πεπειραμένα στη μελέτη παρόμοιων έργων και ότι θα ενημερώσει την υπηρεσία σχετικά.
- να μη συμμορφωθεί ο Κατασκευαστής προς τις εντολές του ελεγκτή.
- να μην εκπονηθεί η οριστική μελέτη εντός της προπαρασκευαστικής περιόδου σύμφωνα με τις προδιαγραφές, την τεχνική περιγραφή και τα σχέδια και με βάση τα αποτελέσματα των εκτελεσθέντων ερευνών και δοκιμών.
- να μην πληρωθούν οι αμοιβές του γραφείου μελετών και του ελεγκτή. Το Ελληνικό Δημόσιο δεν θα φέρει τέτοια ευθύνη, με εξαίρεση την απασχόληση αυτών για τη μελέτη υπερσυμβατικών εργασιών.
- να μην ολοκληρωθούν οι εργασίες, σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, εντός προθεσμίας επτά (7) ετών από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ. Στην ως άνω προθεσμία των (7) ετών (και τις τυχόν παρατάσεις της) περιλαμβάνεται η προπαρασκευαστική περίοδος και η περίοδος κατασκευής.



- να μην να εκτελεστούν οι εργασίες από τον Κατασκευαστή υπό τους όρους της σύμβασης κατασκευής και ενδεικτικά
  - ❖ να μην κατασκευάσει τις απαιτούμενες προσωρινές εργασίες, να μην αρχίσει τις νόμιμες εργασίες μετά την έγκριση της οριστικής μελέτης και να μην εκτελεστεί κάθε τμήμα των μόνιμων εργασιών μετά την έγκριση των αντίστοιχων κατασκευαστικών σχεδίων από τον ελεγκτή.
  - ❖ να μην αναλάβει τον πλήρη κίνδυνο και ευθύνη για τη φροντίδα και την προστασία των υπό εκτέλεση εργασιών.
  - ❖ να μην προσληφθεί ανεξάρτητη και διεθνούς φήμης εταιρία ως οίκο ποιοτικού ελέγχου του προγράμματος ποιότητας των μόνιμων εργασιών και την εφαρμογή διαδικασιών ποιοτικού ελέγχου.
  - ❖ να μην αναλάβει τους κινδύνους που συνδέονται με απρόβλεπτες συνθήκες εδάφους, τεχνητά εμπόδια, κακοκαιρία, διαθεσιμότητα εξοπλισμού και οποιοδήποτε ελάττωμα των εργασιών λόγω ελλιπούς σχεδιασμού, υλικών ή εργασίας για μια περίοδο εγγύησης δύο ετών που θα αρχίσει κατά την ημερομηνία που θα πιστοποιηθεί στη βεβαίωση περαίωσης του έργου ότι ολοκληρώθηκαν ουσιαστικά οι μόνιμες εργασίες.
  - ❖ να μην παράσχει εγγύηση έξι ετών (α) για τη δομική ακεραιότητα της Γέφυρας και τις εγγυήσεις μελέτης της, (β) για κεκρυμμένα ελαττώματα και (γ) για την επισκευή και συντήρηση των δομικών στοιχείων της Γέφυρας.
  
- να μην αποδεχθούν ο Κατασκευαστής και οι ανωτέρω υπεργολάβοι την άμεση επέμβαση της υπηρεσίας σε περίπτωση ανάγκης τέτοιας επέμβασης προς αποτροπή άμεσου κινδύνου σωματικής βλάβης. Κατ' εξαίρεση η υπηρεσία θα έχει δικαίωμα άμεσης επέμβασης σ' αυτές τις περιπτώσεις.
  
- να μην τηρηθούν από τον Κατασκευαστή όλες οι συμβατικές του υποχρεώσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια των εργασιών, καθ' όλη τη διάρκεια της προπαρασκευαστικής περιόδου και της περιόδου κατασκευής και μετά την περαίωσή τους κατά τη διετή περίοδο εγγύησης.
  
- να μην ληφθούν, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής με δικές του δαπάνες και με την αναγκαία σύμπραξη του Ελληνικού Δημοσίου, όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διευκόλυνση ή εκτροπή της κυκλοφορίας ή τη χρησιμοποίηση παρακαμπτηρίων οδών την προς τούτο απαιτούμενη σηματοδότηση με κατάλληλες πινακίδες ή και άλλα μέσα καθώς και την προειδοποίηση του κοινού και των διερχομένων οχημάτων από ενδεχόμενους κινδύνους που σχετίζονται με τις εργασίες.

- να μην ηλεκτροδοτηθούν οι χώροι όπου γίνονται τα έργα και οι προσωρινές εργασίες, καθώς και να μην εξασφαλισθούν τηλεφωνικές συνδέσεις, με τη συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου, όπου και εφόσον απαιτούνται.
- να μην τηρηθούν από τον Κατασκευαστή όλοι οι κανονισμοί υγιεινής και ασφάλειας για την ασφάλεια των εργαζομένων και οι λοιπές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία, εκτός εάν προβλέπεται οποιαδήποτε σχετική απαλλαγή ή εξαίρεση στην παρούσα. Ο Ανάδοχος είναι υπεύθυνος έναντι του Ελληνικού Δημοσίου για την παράβαση των ανωτέρω κανονισμών υγιεινής και ασφάλειας και άλλων απαιτήσεων του νόμου.
- να μην περιληφθεί στο σύστημα ποιότητας ένα λειτουργικό και αποτελεσματικό αρχείο στοιχείων από τον Κατασκευαστή, στο οποίο θα καταχωρούνται σχέδια, βιβλία, δημοσιεύσεις και εγχειρίδια.
- να μην διορισθεί από τον Κατασκευαστή Οίκος Ποιοτικού Ελέγχου διεθνούς κύρους και με πείρα σε παρόμοια έργα, με τον οποίο θα συνεργάζεται ο Κατασκευαστής για την κατάρτιση και εφαρμογή ενός συστήματος διασφάλισης, ποιότητας και ποιοτικού ελέγχου σύμφωνα με τη διαδικασία ISO 9001.
- να μην συγκροτηθεί από τον Κατασκευαστή και την επί τόπου εγκατάσταση στους χώρους του έργου κατάλληλου και πλήρως εξοπλισμένου εργαστηρίου για την εκτέλεση δειγματοληψιών και δοκιμών ελέγχου για δείγματα εδάφους, αδρανή υλικά, τσιμέντα και σκυρόδεμα.
- να μην ληφθούν όλα τα κατάλληλα και διαθέσιμα μέσα για να μειώσει την παρεμπόδιση και τους περιορισμούς της ναυσιπλοΐας στο στενό στο ελάχιστο εύλογα απαραίτητο μέτρο και επίσης τον κίνδυνο να μη διατηρηθεί η ασφαλής διέλευση πλοίων κατά την προπαρασκευαστική περίοδο, την περίοδο κατασκευής και κατά την περίοδο λειτουργίας.
- να μην εξασφαλισθεί η ασφάλεια των χρηστών και του προσωπικού που εργάζεται στη Γέφυρα.
- για οποιαδήποτε ελαττώματα των δομικών στοιχείων της Γέφυρας για διάστημα δύο (2) ετών μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης.
- να μην συναφθεί και να μην διατηρηθεί ασφάλιση κατά παντός κινδύνου και ασφάλιση έναντι τρίτων, καθώς και ασφάλιση ευθύνης εργοδότη και ασφάλιση απώλειας εισοδήματος / καθυστερούμενης αποπεράτωσης από τον Κατασκευαστή κατά την περίοδο κατασκευής.
- να ρυπανθεί ο θαλάσσιος χώρος τόσο από τον ίδιο όσο και από τον Κατασκευαστή, να απορριφθούν στη θάλασσα προϊόντα εκσκαφής ή βυθοκορήματα που περιέχουν μολυσματικές ή και τοξικές ουσίες ή ρυπαντές,

στερεά ή υγρά απόβλητα των εγκαταστάσεων των χώρων του έργου, ή άχρηστα υλικά ή κατάλοιπα πετρελαιοειδών, ή των παντός τύπου πλωτών μέσων ή και απόβλητα έτοιμων κατασκευών, ή τοξικές ουσίες, διαλυτές ή μη, ή απόβλητα με παθογόνες ουσίες. Επίσης αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μην επαναφερθούν οι χώροι του έργου και οι υπόλοιποι εργοταξιακοί χώροι, τους οποίους έχει χρησιμοποιήσει ο Ανάδοχος, στην προηγούμενη κατάσταση ή αντίστοιχη προς αυτήν ή στην μορφή που θα έχει καθορισθεί στη σχετική εγκεκριμένη μελέτη.

- να μην χρησιμοποιηθούν εκρηκτικά τόσο από τον ίδιο όσο και από τον Κατασκευαστή καθώς και από τους υπεργολάβους του παρά μόνο για τις ανάγκες των εργασιών και λατομικών εργασιών, όπου είναι απολύτως αναγκαίο και κατόπιν αδείας που θα χορηγείται εντός μηνός από την υποβολή πλήρως τεκμηριωμένης με έγγραφα αιτήσεως από τον Ανάδοχο.
- να μην ληφθούν τόσο από τον ίδιο όσο και από τον Κατασκευαστή καθώς και από τους υπεργολάβους του τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος κατά τη χρήση ή τη μεταφορά του μηχανικού τους εξοπλισμού.
- εάν ανακαλυφθούν αρχαιότητες, να μη δοθούν συνεργεία και μέσα εκσκαφής και να μη διευκολυνθεί το έργο της ανασκαφής.
- Ο Ανάδοχος θα φέρει τις οικονομικές συνέπειες ενός γεγονότος ανωτέρας βίας, μέχρι τα ποσά που είναι καταβλητέα σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Επίσης θα φέρει τις οικονομικές συνέπειες οποιουδήποτε γεγονότος ανωτέρας βίας κατά την περίοδο λειτουργίας, το οποίο εμπίπτει εντός των ορίων της αντίστοιχης μελέτης.
- να μην λειτουργεί και να μην συντηρεί τη Γέφυρα με ίδιο κίνδυνο και δαπάνες του κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας σύμφωνα με τα Εγχειρίδια Συντήρησης και Λειτουργίας και σύμφωνα με τους όρους της παρούσας.
- να μην καταρτισθούν τα Εγχειρίδια Συντήρησης και Λειτουργίας ενημερώνοντάς τα κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας.
- να μην συντηρηθεί και να μην διατηρηθεί σε λειτουργία η Γέφυρα καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας.
- να μην συντηρηθεί και εκμεταλλευτεί τη Γέφυρα κατά τρόπο ώστε να εξασφαλισθεί η συνεχής και η επί εικοσιτετραώρου βάσεως ασφαλής λειτουργία της Γέφυρας και το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, εξαιρουμένων των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης και αυτών που εκφεύγουν του ελέγχου και της ευθύνης του Αναδόχου.

- να μην διεξαχθούν όλες οι έρευνες και οι μετρήσεις κατά την περίοδο λειτουργίας του έργου που αφορούν τη γεωτεχνική συμπεριφορά της Γέφυρας ή τμημάτων της.
  - να μην εγκατασταθεί και διατηρηθεί σε λειτουργία ένα αποτελεσματικό σύστημα είσπραξης διοδίων και ένα σύστημα λογιστικού ελέγχου διοδίων, στο οποίο θα αναγράφονται οι εισροές από οχήματα ανά κατηγορία διοδίων.
  - να μην συναφθεί και να μην διατηρηθεί ασφάλιση για περιουσιακές βλάβες κατά την περίοδο λειτουργίας ακόμη κι αν αυτή οφείλεται σε ελαττωματική κατασκευή, σε υλικά ή μελέτη, περιλαμβανομένης της ασφάλισης για επακόλουθη διακοπή της λειτουργίας και της ασφάλισης έναντι τρίτων, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης ευθύνης εργοδότη.
- **Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
- οι άδειες που αναφέρονται στη σύμβαση να μην είναι οι μοναδικές άδειες που απαιτούνται από τον Ανάδοχο, τον Κατασκευαστή, οποιονδήποτε υπεργολάβο ή άλλο πρόσωπο σε σχέση με το έργο και αναλαμβάνει τον κίνδυνο κάθε άδεια να μην εκδοθεί από την Αρμόδια Αρχή ή Οργανισμό Κοινής Ωφελείας εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης με τα κατάλληλα δικαιολογητικά.
  - εάν ανακαλυφθούν αρχαιότητες, να μην διακοπούν οι εργασίες στο χώρο αυτό.
  - να κατασκευαστεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης και να επιτραπεί η κατασκευή άλλης οδικής ζεύξης του Κορινθιακού ή του Πατραϊκού Κόλπου στην ευρύτερη περιοχή της Γέφυρας που εκτείνεται 80 χιλιόμετρα ανατολικά και 60 χιλιόμετρα δυτικά από το Κάστρο του Ρίου.
  - να μην κατασκευαστούν με δαπάνη και κίνδυνό του οι βόρειες και νότιες οδοί πρόσβασης που συνδέουν τη Γέφυρα με το υπάρχον εθνικό οδικό δίκτυο. Η κατασκευή των εν λόγω οδών πρόσβασης θα έχει ολοκληρωθεί πριν την έκδοση Βεβαίωσης Περαίωσης του έργου.
  - να μην επισκευαστούν και συντηρηθούν οι οδοί πρόσβασης στη Γέφυρα σε καλή κατάσταση.
  - να μην παρεμποδιστεί ή διακοπεί η έναρξη, η διενέργεια ή περαίωση των εργασιών της προπαρασκευαστικής περιόδου ή η περίοδος κατασκευής ή η παρεμπόδιση της έναρξης ή η διακοπή της λειτουργίας της Γέφυρας ή η επιβολή διοδίων τελών κατά την περίοδο λειτουργίας. Σε περίπτωση αθέτησης της ανωτέρω εγγύησης:

1. εάν αυτή επισυμβεί κατά την προπαρασκευαστική περίοδο ή την κατασκευαστική περίοδο, η περίοδος περαίωσης των εργασιών και η περίοδος παραχώρησης θα παραταθούν κατά μία χρονική περίοδο που αντιστοιχεί στην καθυστέρηση και στην πρόοδο των εργασιών και το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλλει στον Ανάδοχο οποιαδήποτε πρόσθετη δαπάνη που ο επιβλέπων πιστοποιεί ότι είναι πληρωτέα στον Κατασκευαστή, οποιεσδήποτε πρόσθετες αμοιβές ή δαπάνες του ελεγκτή και του επιβλέποντος, οποιαδήποτε πρόσθετα γενικά έξοδα του Αναδόχου και οποιεσδήποτε πρόσθετες δαπάνες χρηματοδότησης ή/και δανεισμού που προέκυψαν και τον επιβαρύνουν και,
2. εάν αυτή επισυμβεί κατά την περίοδο λειτουργίας, το Ελληνικό Δημόσιο θα αποζημιώνει τον Ανάδοχο για κάθε απώλεια εισοδήματος από διόδια τέλη, σε κάθε δε περίπτωση εντός είκοσι μιας (21) ημερών μετά το τέλος του ημερολογιακού μήνα κατά το οποίο ήταν πληρωτέο το σχετικό ποσό.

### **ΡΙΣΚΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

- **Η εταιρία «Γέφυρα Α.Ε.»** (δηλαδή ο ανάδοχος) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - να μην ανταποκριθεί άμεσα και αποτελεσματικά σε έκτακτες ή και επείγουσες καταστάσεις, που επιβάλλουν την εκκένωση της Γέφυρας ή τη διακοπή είσπραξης των διοδίων με παράλληλη ειδοποίηση των σχετικών Αρμόδιων αρχών και του Ελληνικού Δημοσίου.
  - να μην εξασφαλισθεί στο ελάχιστο δυνατό των καθυστερήσεων στην κυκλοφορία των οχημάτων.
  - να μην εξασφαλισθεί η ομαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία, με εξαίρεση τις περιπτώσεις ατυχημάτων ή/και επειγουσών καταστάσεων ή γεγονότων.

### **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ & ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- **Η εταιρία «Γέφυρα Α.Ε.»** (δηλαδή ο ανάδοχος) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:

- να μην χρηματοδοτηθεί το έργο μετά την ημερομηνία θέσης σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας.
  - να μην εξασφαλιστεί χρηματοδότηση με δάνεια για το υπόλοιπο του ποσού του έργου με όρους και προϋποθέσεις που συμφωνούν γενικά με το χρηματοδοτικό σχήμα.
  - πριν από την υπογραφή της σύμβασης, αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μη δοθούν στο Ελληνικό Δημόσιο τραπεζικές εγγυήσεις για συνολικό ποσό δραχμών 1.400.000.000.
- **Η Κοινοπραξία Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α.** (δηλ. ο Κατασκευαστής) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
- να μην δοθεί στον Ανάδοχο εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης, ποσού, κατά 60% σε δραχμές και κατά 40% σε γαλλικά φράγκα, ύψους 35 εκ. ECU σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης κατασκευής. Η ως άνω εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης θα εκχωρηθεί από τον Ανάδοχο στους δανειστές στο πλαίσιο των ασφαλειών για την εκτέλεση του έργου.
- **Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Ελληνικό Δημόσιο) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
- να μη συναφθεί συμφωνία με τους αντίστοιχους δανειστές δυνάμει της οποίας το Ελληνικό Δημόσιο θα φροντίσει ώστε εάν η βεβαίωση περαίωσης δεν έχει εκδοθεί μέχρι την ημερομηνία που θα συμφωνηθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των δανειστών και θα αναφέρεται στην σχετική σύμβαση για οποιοδήποτε λόγο εκτός από τη συνδρομή λόγου καταγγελίας εις βάρος του Κατασκευαστή σύμφωνα με τη σύμβαση κατασκευής ή λόγου καταγγελίας εις βάρος του Αναδόχου για παράβαση των υποχρεώσεων του σχετικά με τη μελέτη και την εκτέλεση των εργασιών, οι δανειστές αυτοί θα απαλλάσσονται χωρίς ευθύνη από οποιοσδήποτε υποχρεώσεις δυνάμει της ενέγγυας πίστωσής τους (letter of credit) άλλων διευκολύνσεων και θα καταβάλλονται οποιαδήποτε ποσά εκκρεμούν δυνάμει αυτών ή σε σχέση με αυτές.
  - να προβεί σε οποιαδήποτε πράξη ή παράλειψη που θα έδινε το δικαίωμα στους δανειστές να αρνηθούν στον Ανάδοχο αναλήψεις κατά τις προγραμματισμένες ημερομηνίες σύμφωνα με τις δανειακές συμβάσεις, εφόσον ο Ανάδοχος τηρεί τους όρους της παρούσας.
  - να μην συναφθούν όλες οι απαραίτητες συμφωνίες, εάν και στην έκταση που απαιτηθεί από τους Δανειστές, για να εξασφαλισθεί, κατά την περίοδο λειτουργίας, την εξυπηρέτηση των χρηματοδοτικών υποσχέσεων που αναλαμβάνονται από τον Ανάδοχο έναντι των δανειστών, δυνάμει των

δανειακών συμβάσεων που συνήφθησαν πριν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ (αλλά όπως μπορεί να τροποποιούνται εκάστοτε) για τη χρηματοδότηση του έργου. Κάθε δανειακή σύμβαση θα εγκρίνεται γραπτώς από το Ελληνικό Δημόσιο πριν από την σύναψή της από τον Ανάδοχο. Αν η Σύμβαση δεν τεθεί σε ισχύ λόγω μη εξεύρεσης χρηματοδότησης, το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μη δοθεί στον Ανάδοχο χρηματικό ποσό ενενήντα εκατομμυρίων (90.000.000) δραχμών.

- να μη δοθεί και καταβληθεί στον Ανάδοχο η μη επιστρεπτέα χρηματοδοτική συμβολή εκείνου του χρηματικού ποσού σε δραχμές που θα είχε ως αποτέλεσμα να εισπράξει ο Ανάδοχος το ποσό των διακοσίων (200) εκατομμυρίων ECU, εκφραζόμενου σε ECU σε τιμές 1<sup>ης</sup> Ιουλίου 1993. Οι καταβολές της χρηματοδοτικής συμβολής πραγματοποιούνται σε δραχμές. Το πρόγραμμα πληρωμής των δόσεων της χρηματοδοτικής συμβολής θα περιληφθεί στη σύμβαση χρηματοδοτικής συμβολής.
- να μην καταβληθεί το κόστος και να μην αποζημιωθεί ο Ανάδοχος για οποιαδήποτε ζημιά που προκύπτει από την εφαρμογή οποιωνδήποτε μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος που μπορούν να απαιτηθούν συνεπεία οποιασδήποτε τροποποίησης της ανωτέρω απόφασης.

### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- **Η εταιρία «Γέφυρα Α.Ε.»** (δηλαδή ο ανάδοχος) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - να μην συμμορφωθεί πλήρως σε όλη τη διάρκεια τη περιόδου παραχώρησης προς τις απαιτήσεις του ΚΜΕ (Κανονισμός Μελετών Έρευνών) για την προστασία του περιβάλλοντος, που αποτελούν μέρος των προδιαγραφών, καθώς και προς την ισχύουσα κατά την ημέρα της υπογραφής νομοθεσία τη σχετική με την προστασία του περιβάλλοντος. Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει επίσης τον κίνδυνο να μην συμμορφωθεί εξολοκλήρου κατά το ως άνω διάστημα προς το περιεχόμενο της απόφασης 67731/15.9.1993 του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για το έργο ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου που βρίσκεται στην περιοχή των νομών Αχαΐας και Αιτωλοακαρνανίας.
- **Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Ελληνικό Δημόσιο) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - να μην εκδοθούν όλοι οι κατάλληλοι και αναγκαίοι νόμοι, κανονιστικές ή διοικητικές πράξεις και να μην δοθεί εάν απαιτηθεί η εκάστοτε αναγκαία

συνδρομή στον Ανάδοχο, προκειμένου ο τελευταίος να είναι σε θέση να επιβάλλει και να εισπράττει τα διόδια τέλη, να μην παρεμποδιστεί η πρόσβαση ή/και η έξοδος χωρίς την καταβολή τελών διοδίων και να μην διωχθούν κατά νόμο όσοι προσβάλλουν το παρεχόμενο στον Ανάδοχο αποκλειστικό ως άνω δικαίωμα. Επίσης αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μην διώκονται ποινικά οι παραβάτες χρήστες που δεν καταβάλλουν τα διόδια τέλη.

#### 4.7.3 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

##### ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ

- **Η Εταιρεία Αεροδρομίου** αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - οι Εργασίες, η μελέτη, κατασκευή, ολοκλήρωση και θέση σε λειτουργία του Αεροδρομίου ή/και οποιαδήποτε απαιτούμενη επέκταση και όλες οι εργασίες, υλικά, εξοπλισμός, συστήματα και διαδικασίες που σχετίζονται μ' αυτές να μην ανταποκριθούν στις Τεχνικές Απαιτήσεις και θα μην είναι σύμφωνες με αυτές.
  - η κατασκευή, ολοκλήρωση και θέση σε λειτουργία του Αεροδρομίου να μην είναι σύμφωνη με τις Τεχνικές Απαιτήσεις, με τα Εξειδικευμένα Σχέδια Γενικής Μελέτης, τις Τεχνικές Περιγραφές, τα Σχέδια Γενικής Μελέτης που έχουν εγκριθεί και με όλα τα Σχέδια Μελέτης Εφαρμογής που υποβλήθηκαν στην Υ.Π.Α., και τροποποιήθηκαν ή μεταβλήθηκαν, εάν τούτο κρίθηκε αναγκαίο.
  - να μην οργανωθεί το Ακίνητο, κατά την περίοδο της κατασκευής, σε σχέση με τη λήψη μέτρων πρόληψης κινδύνου, προστασία πυρός, ασφάλειας, μεταφορές, παράδοση προϊόντων, υλικά, μηχανικές εγκαταστάσεις και εξοπλισμό, έλεγχο της ρύπανσης, διατήρηση κατάλληλου προσωπικού και σχέσεις με τα εργατικά σωματεία και τους εργαζόμενους καθώς και τις γενικές υπηρεσίες Εργοταξίου, περιλαμβανομένων, ενδεικτικώς, των προσβάσεων προς και εις το Ακίνητο, της διάθεσης χώρου για τα γραφεία και συγκροτήματα των Εργολάβων και υπεργολάβων και του περιορισμού της πρόσβασης στο Ακίνητο μόνο σε εξουσιοδοτημένα Πρόσωπα και τον κίνδυνο να μην συνταχθεί και εκδοθεί εγχειρίδιο στην Υ.Π.Α. που θα είναι αρμόδια να το εγκρίνει
  - για τις Εργασίες να μην χρησιμοποιηθούν μόνο καινούργια υλικά και προϊόντα καλής, εμπορεύσιμης ποιότητας, τα οποία θα έχουν παραχθεί και



κατασκευασθεί σύμφωνα με τις Τεχνικές Απαιτήσεις και τον κίνδυνο όλη η εργασία να μην είναι σύμφωνη με τις Τεχνικές Απαιτήσεις και με σωστή κατασκευαστική πρακτική εφαρμοστέα κατά το χρόνο της κατασκευής και ότι κάθε τμήμα των Εργασιών να μην είναι το κατάλληλο για τον σκοπό για τον οποίο απαιτείται όπως προβλέπεται ή όπως δυνατόν ευλόγως να προκύπτει από το Χωροταξικό Σχέδιο και το Σχέδιο Ανάπτυξης.

- να μην απαλλαχθεί από οποιεσδήποτε υποχρεώσεις ή κινδύνους που αυτή φέρει ή να μην αναληφθεί από αυτήν σε σχέση με τις εργασίες ή άλλως με οποιαδήποτε τέτοια βάση ή με βάση το ότι δεν προέβλεψε ούτε ήταν δυνατόν να προβλέψει οποιοδήποτε ζήτημα που θα ηδύνατο, πράγματι, να μην επηρεαστεί ή να μην επηρεαστεί η μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, διοίκηση, λειτουργία ή/και ανάπτυξη του Αεροδρομίου ή την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της σε σχέση με αυτές ή άλλως κατά την παρούσα Σύμβαση ή σύμφωνα με αυτή.
- σχετικά με τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του Αεροδρομίου καθώς και για το σύνολο των λοιπών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων της κατά την παρούσα Σύμβαση ή σύμφωνα με αυτή.
- να μην εγερθούν όλα τα κτίρια, κατασκευές ή άλλες εγκαταστάσεις που απαιτούνται για το έργο επί του Ακινήτου ή, εάν η Εταιρεία Αεροδρομίου είναι σε θέση να αποδείξει στο Ελληνικό Δημόσιο ότι οποιοδήποτε τέτοιο κτίριο, κατασκευή ή εγκατάσταση είναι ευλόγως αναγκαία για το έργο και δεν δύναται να κατασκευασθεί επί του Ακινήτου, τότε αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μην κατασκευαστεί σε τμήμα της Ζώνης Περιορισμένης Ανάπτυξης που συνορεύει με το Ακίνητο.
- να μην καταρτιστούν Σχέδια Γενικής Μελέτης (εκτός των Εξειδικευμένων Σχεδίων Γενικής Μελέτης) και Σχέδια Μελέτης Εφαρμογής που έχουν σχέση με όλες τις φάσεις των.
- να μην πραγματοποιηθεί η Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου κατά τη Δεσμευτική Ημερομηνία Έναρξης Λειτουργίας του Αεροδρομίου ή πριν από αυτήν.
- της μη πραγματοποίησης της μεταφοράς από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού στο Αεροδρόμιο απευθείας με τους διάφορους Αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο και τα άλλα ενδιαφερόμενα πρόσωπα κατά τη διάρκεια λειτουργίας του.

- να μην εξασφαλιστεί από την Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου η χορήγηση δικαιωμάτων Αεροδρομίου που αφορούν στη διακίνηση επιβατών του Αεροδρομίου, σε δύο τουλάχιστον πρόσωπα (από τα οποία κανένα δεν είναι Συγγενές Νομικό Πρόσωπο του άλλου, αλλά από τα οποία το ένα μπορεί να είναι η Εταιρεία Αεροδρομίου ή Συγγενές Νομικό Πρόσωπο της Εταιρείας Αεροδρομίου) έκαστο των οποίων θα ασκεί συνεχώς και κατ' ουσίαν τα εν λόγω δικαιώματα (συμπεριλαμβανομένης τροφοδοσίας εν πτήσει).
  - να μην εξασφαλιστεί από την Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου η χορήγηση δικαιωμάτων Αεροδρομίου σε τρία τουλάχιστον Πρόσωπα (από τα οποία κανένα δεν είναι Συγγενές Νομικό Πρόσωπο οποιουδήποτε από τα άλλα αλλά από τα οποία το ένα μπορεί να είναι η Εταιρεία Αεροδρομίου ή Συγγενές Νομικό Πρόσωπο της Εταιρείας Αεροδρομίου) έκαστο των οποίων θα ασκεί συνεχώς και κατ' ουσία τα εν λόγω Δικαιώματα Αεροδρομίου που αφορούν στη διακίνηση στο Αεροδρόμιο αποσκευών, φορτίων και ταχυδρομείου και οποιασδήποτε άλλης τοιαύτης υπηρεσίας εδάφους/υπηρεσίας ράμπας για την οποία η Εταιρεία Αεροδρομίου δύναται εύλογα να αποφασίσει ότι θα ήταν δυνατό να αναληφθεί από τους ίδιους Κατόχους Δικαιωμάτων Αεροδρομίου, που διακινούν αποσκευές, φορτία και ταχυδρομείο.
- **Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο), κατά τη διάρκεια της Συμβατικής Περιόδου, αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
- προ της εικοστής επετείου από της Ημερομηνίας Έναρξης της παρούσας Σύμβασης, κανένα νέο ή υπάρχον αεροδρόμιο να αναπτυχθεί ή να βελτιωθεί ή να αναβαθμισθεί με τη συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου, ώστε να καταστεί διεθνές αεροδρόμιο εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος της Αθήνας
  - κανένα νέο αεροδρόμιο να αναπτυχθεί με τη συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου, ως Διεθνές αεροδρόμιο εντός ακτίνας 50 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος, Αθήνας μέχρις ότου και εφόσον χρησιμοποιήσουν το Αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών, περισσότεροι από 50 εκατομμύρια επιβάτες αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων αφίξεων, αναχωρήσεων και τράνζιτ).
  - κανένα υπάρχον αεροδρόμιο που βρίσκεται σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος Αθηνών να αναπτυχθεί, βελτιωθεί ή

αναβαθμισθεί σε Διεθνές αεροδρόμιο με τη συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου.

(i)προ της εικοστής επετείου από της Ημερομηνίας Έναρξης

(ii)μετά ταύτα, μέχρι και εφόσον περισσότεροι από 30 εκατομμύρια επιβάτες αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων αφίξεων, αναχωρήσεων και τράνζιτ)χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών και

(iii)μετά ταύτα, μέχρι και εφόσον περισσότεροι από 50 εκατομμύρια επιβάτες αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων αφίξεων, αναχωρήσεων και τράνζιτ)χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών εκτός αν τα τέλη και δικαιώματα που επιβάλλονται στο εν λόγω διεθνές αεροδρόμιο και που είναι αντίστοιχα των τελών του Αεροδρομίου δεν είναι κατώτερα από εκείνα που εκάστοτε επιβάλλονται στο Αεροδρόμιο.

- προ της εικοστής επετείου από της Ημερομηνίας Έναρξης κανένα νέο ή υπάρχον αεροδρόμιο να αναπτυχθεί ή βελτιωθεί ή αναβαθμισθεί σε αεροδρόμιο Γραμμών Εσωτερικού με τη συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου, εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος της Αθήνας, εκτός εάν τα τέλη και δικαιώματα που επιβάλλονται στο εν λόγω αεροδρόμιο Γραμμών Εσωτερικού που είναι αντίστοιχα των Τελών Αεροδρομίου δεν είναι κατώτερα από τα αντίστοιχα τέλη και δικαιώματα που εκάστοτε επιβάλλονται στο Αεροδρόμιο και η κίνηση Γραμμών Εσωτερικού στο εν λόγω αεροδρόμιο Εσωτερικού περιλαμβάνει μόνο αεροσκάφη με μέγιστο μικτό βάρος απογειώσεως 45 τόνων ή λιγότερο.  
και

- κανένα νέο ή υπάρχον αεροδρόμιο να αναπτυχθεί ή να βελτιωθεί ή να αναβαθμισθεί με τη συνδρομή του Ελληνικού Δημοσίου, ώστε να καταστεί αεροδρόμιο Γραμμών Εσωτερικού, εντός ακτίνας 50 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος της Αθήνας:

(i)προ της εικοστής επετείου από της Ημερομηνίας Έναρξης

(ii)μετά ταύτα, μέχρι και εφόσον περισσότεροι από 30 εκατομμύρια επιβάτες αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων αφίξεων, αναχωρήσεων και τράνζιτ) χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών, εκτός εάν τα τέλη και δικαιώματα που επιβάλλονται στο εν λόγω αεροδρόμιο Γραμμών Εσωτερικού που είναι αντίστοιχα των Τελών του Αεροδρομίου δεν είναι κατώτερα από τα αντίστοιχα τέλη και δικαιώματα που εκάστοτε επιβάλλονται στο Αεροδρόμιο και η κίνηση Γραμμών

Εσωτερικού στο εν λόγω αερολιμένα Εσωτερικού περιλαμβάνει μόνο αεροσκάφη με μέγιστο μικτό βάρος απογειώσεως 45 τόνων ή λιγότερο. και (iii) μετά ταύτα, μέχρι και εφόσον περισσότεροι από 50 εκατομμύρια επιβάτες αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων αφίξεων, αναχωρήσεων και τράνζιτ) χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών εκτός αν τα τέλη και δικαιώματα που επιβάλλονται στο εν λόγω αεροδρόμιο Γραμμών Εσωτερικού που είναι αντίστοιχα των Τελών Αεροδρομίου δεν είναι κατώτερα από τα αντίστοιχα τέλη και δικαιώματα που εκάστοτε επιβάλλονται στο Αεροδρόμιο.

- εάν οποτεδήποτε μετά τη συμπλήρωση 50 εκατομμυρίων επιβατών αεροσκαφών (αφίξεων, αναχωρήσεων και τράνζιτ συμπεριλαμβανομένων) που χρησιμοποιούν το Αεροδρόμιο σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 12 συνεχών μηνών, υπάρχει ή πρόκειται να λειτουργήσει οποιοδήποτε Διεθνές αεροδρόμιο ή αεροδρόμιο Γραμμών Εσωτερικού εντός ακτίνας 50 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος της Αθήνας, το αεροδρόμιο αυτό ή/και ο εκμεταλλευόμενος το εν λόγω αεροδρόμιο να τύχει ιδιαίτερης μεταχείρισεως ή προνομίων από το Ελληνικό Δημόσιο ή από οποιαδήποτε Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία σε σχέση με τη συντήρηση ή/και λειτουργία του τοιούτου αεροδρομίου από εκείνη που παρέχεται ή προσφέρεται στο Αεροδρόμιο και στην Εταιρεία Αεροδρομίου κατά την παρούσα Σύμβαση ή σύμφωνα με αυτή, εκτός αν ισότιμη αντίστοιχη ευνοϊκή μεταχείριση ή προνόμια παρέχονται ή προσφέρονται συγχρόνως στο Αεροδρόμιο και στην Εταιρεία Αεροδρομίου.
- να μην ληφθούν εκείνα τα μέτρα που ευλόγως απαιτούνται για να εξασφαλισθεί η τήρηση του κανονισμού χωροταξίας και του οικοδομικού κανονισμού, που είναι εφαρμοστέοι στην Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης και να μην αποζημιωθεί η Εταιρεία Αεροδρομίου για κάθε παράλειψη τήρησης των εν λόγω κανονισμών χωροταξίας και οικοδομικού, υπό την προϋπόθεση ότι η Εταιρεία Αεροδρομίου θα ειδοποιήσει το Ελληνικό Δημόσιο εντός του ευλόγως συντομότερου χρονικού διαστήματος αφότου λάβει γνώση της έναρξης οποιασδήποτε κατασκευής και δεν θα δικαιούται αποζημιώσεως σύμφωνα με την παρούσα σε σχέση με την ανέγερση οποιουδήποτε κτιρίου ή κατασκευάσματος κατά παράβαση οποιουδήποτε από τους κανονισμούς αυτούς χωροταξίας ή οικοδομικού, εκτός αν έχει σχετικά ειδοποιήσει το Ελληνικό Δημόσιο εντός έξι μηνών από της ανεγέρσεως τοιούτου κτιρίου ή κατασκευάσματος

- κατά τη περίοδο λειτουργίας του Αεροδρομίου, κατά το μέτρο που αυτό κρίνει πρακτικώς δυνατόν, και υπό την επιφύλαξη του Κοινοτικού Δικαίου και εκτός της περιπτώσεως που ορίζεται (προβλέπεται) άλλως στην παρούσα Σύμβαση ή εφόσον πρόκειται για ζητήματα με τα οποία είναι επιφορτισμένη η Εταιρεία Αεροδρομίου:
  - 1.να μην εξασφαλιστεί η παροχή εντός της Ελλάδος υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνίας, μετεωρολογικών υπηρεσιών και λοιπές διευκολύνσεις αεροναυτιλίας για να διευκολύνει τη διεθνή αεροναυτιλία, σύμφωνα με τα Πρότυπα,
  - 2.να μην υιοθετηθούν και να μην τεθούν σε λειτουργία τα κατάλληλα συστήματα διαδικασιών επικοινωνίας, κωδίκων, σημείων, σημάτων, φωτισμού και λοιπές πρακτικές και κανόνες λειτουργίας, σύμφωνα με τα Πρότυπα,
  - 3.να μην προετοιμαστούν και δημοσιευτούν, σε κατάλληλο χρόνο για την Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου, όλοι οι αναγκαίοι για τη χρήση του Αεροδρομίου αεροναυτικοί χάρτες και σχέδια που απαιτούνται από τους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο και να μην διασφαλιστεί η δημοσίευση των αεροναυτικών χαρτών και σχεδίων σύμφωνα με τα Πρότυπα.
- από την Έναρξη λειτουργίας του Αεροδρομίου, η Ολυμπιακή να μην έχει, καθ' όλην τη διάρκεια του υπολοίπου χρόνου της Συμβατικής Περιόδου, οποιαδήποτε δικαιώματα η προνόμια σε σχέση με το Αεροδρόμιο, η οποιοσδήποτε δραστηριότητες που διεξάγονται στο Αεροδρόμιο, μεγαλύτερα από τα δικαιώματα η προνόμια που απολαύουν οι εμπορικές αεροπορικές εταιρείες γενικά, εκτός από οποιαδήποτε δικαιώματα η προνόμια που χορηγούνται στην Ολυμπιακή κατά την παρούσα Σύμβαση, κατ' εφαρμογή της, η σύμφωνα μ' αυτή.
- (α) τα Εξειδικευμένα Σχέδια Γενικής Μελέτης και  
(β) οι Τεχνικές Περιγραφές  
(β) οι Τεχνικές Περιγραφές  
να μην εγκριθούν στην άδεια κατασκευής που θα χορηγηθεί.
- Για λόγους περιβαλλοντικούς και ασφάλειας, για να αποφευχθούν συγκρουόμενες χρήσεις γης και για να εξασφαλιστεί η αρμόζουσα ισορροπία στη χρήση γης, το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει τον κίνδυνο, για όσο χρόνο διαρκεί η Συμβατική Περίοδος, να μην εξασφαλισθεί ότι (α) κανένα τμήμα της Ζώνης Περιορισμένης Ανάπτυξης δεν θα περιληφθεί σε οποιοδήποτε Σχέδιο Πόλεως και (β) καμία συγκατάθεση ή άδεια θα χορηγηθεί

- για την χρήση, ανέγερση ή κατασκευή οποιουδήποτε κτιρίου, κατασκευάσματος ή άλλης εγκατάστασης στην Ζώνη Περιορισμένης.
- είτε το ίδιο είτε μέσω οποιασδήποτε Ελληνικής Δημόσιας Υπηρεσίας να μην γίνει παρέμβαση ή διακοπή της μελέτης, χρηματοδότησης, κατασκευής, ολοκλήρωσης, θέσης σε λειτουργία, συντήρησης, λειτουργίας, διοίκησης ή/και ανάπτυξης του Αεροδρομίου εάν ανακαλυφθούν στο Ακίνητο ή στην Περιοχή Προστασίας Αεροδρομίου ή κατά τη διάρκεια εκτέλεσως οποιασδήποτε από τις Εργασίες, απολιθώματα, αρχαιότητες, κτίσματα ή/και άλλα υπολείμματα ή πράγματα είτε ιδιαίτερου γεωλογικού είτε αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.
  - είτε το ίδιο είτε μέσω οποιασδήποτε Ελληνικής Δημόσιας Υπηρεσίας να μην γίνει παρέμβαση ή διακοπή τη μελέτης, χρηματοδότησης, κατασκευής, ολοκλήρωσης, θέσης σε λειτουργία, συντήρησης, λειτουργίας, διοίκησης ή/και ανάπτυξης του Αεροδρομίου κατά το διάστημα που συνεχίζεται οποιοδήποτε γεγονός Ανωτέρας Βίας και μόνο εάν είτε (1) η Εταιρεία Αεροδρομίου ζητήσει την παρέμβαση του Ελληνικού Δημοσίου ή (2) το Αεροδρόμιο παραμείνει κλειστό ή άλλως παύσει ή παύει ουσιαστικά να δέχεται εμπορική αεροπορική κίνηση για περισσότερες από 72 ώρες.
  - να μην εφαρμοστούν ενιαίες διατάξεις κατά τη χρήση, από αεροσκάφη των συμβαλλομένων στη Σύμβαση του Σικάγου Κρατών, όλων των αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνίας και μετεωρολογικών υπηρεσιών), που δυνατόν να παρασχεθούν από το Ελληνικό Δημόσιο για λόγους δημόσιας ωφέλειας για την ασφάλεια και την ταχύτητα της αεροναυτιλίας.
  - ότι σε όλα τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ελληνική ηπειρωτική χώρα ή σε οποιοδήποτε νησί που συνδέεται ή πρόκειται να συνδεθεί με την Ελληνική ηπειρωτική χώρα με μόνιμη μεταφορική σύνδεση και σε εκάστη των περιπτώσεων αυτών εντός ακτίνας 100 χιλιομέτρων από την Πλατεία Συντάγματος της Αθήνας, τα τέλη και δικαιώματα που είναι αντίστοιχα των Τελών Αεροδρομίου να είναι, προ της εικοστής επετείου από της Ημερομηνίας Έναρξης, κατώτερα από τα αντίστοιχα τέλη και δικαιώματα που εκάστοτε επιβάλλονται στο Αεροδρόμιο.
  - ότι οποιαδήποτε κτίρια ή εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν από ή για την Ολυμπιακή στην Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης, σχετικά με τους διαδρόμους απογείωσης / προσγείωσης και τροχοδρόμησης στο Αεροδρόμιο, όπως εμφανίζονται στα σχέδια της Χωροταξικής Μελέτης με

τίτλο "Γενική Διάταξη Αεροδρομίου Φάση Τ6" στο Σχέδιο Ανάπτυξης, κατά την διάρκεια της Συμβατικής Περιόδου:

1. να περιορίζουν ή παρακωλύουν την κατασκευή, επέκταση, ανάπτυξη και/ή χρήση αυτών
  2. να μην συμμορφώνονται προς όλους τους εφαρμοστέους κανονισμούς πρότυπα περί εξάλειψης εμποδίου του ICAO (συμπεριλαμβανομένου ενδεικτικώς του Προσαρτήματος 14) και λοιπές απαιτήσεις ασφάλειας αεροπλοΐας που εκάστοτε ισχύουν.
  3. να εμποδίζουν ή περιορίζουν την απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών στο Αεροδρόμιο.
- να επιβληθούν περιορισμοί στην Εταιρεία Αεροδρομίου, ή στους Εργολάβους ή υπεργολάβους της, σε σχέση με τις ώρες ή ημέρες της εβδομάδας κατά τις οποίες ήθελε εκτελεσθεί οποιαδήποτε κατασκευαστική εργασία σχετική με το Αεροδρόμιο:
    1. οποτεδήποτε πριν από την Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου, εκτός εάν άλλως απαιτείται από το ισχύον ή μελλοντικό Κοινοτικό Δίκαιο
    2. οποτεδήποτε κατά ή μετά την Έναρξη Λειτουργίας του Αεροδρομίου, εκτός εάν άλλως απαιτείται από το ισχύον ή μελλοντικό Κοινοτικό Δίκαιο ή το ισχύον Ελληνικό Δίκαιο ή όπως άλλως προβλέπεται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.
  - ότι μετά το εν λόγω κλείσιμο του, και μέχρι της λήξεως της Συμβατικής Περιόδου, το Αεροδρόμιο Ελληνικού να ανοιχθεί πάλι προς χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, και ότι η περιοχή του Αεροδρομίου Ελληνικού να χρησιμοποιηθεί για οποιαδήποτε αεροναυτική δραστηριότητα από αεροσκάφη σταθερών πτερύγων.
  - να μην κλείσει ο Αερολιμένας του Ελληνικού προς χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων μόλις μεταφερθεί στο Αεροδρόμιο.

### **ΡΙΣΚΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ**

- **Η Εταιρεία Αεροδρομίου** αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - εκτός εάν άλλως απαιτείται από το εφαρμοστέο δίκαιο, το Αεροδρόμιο να μην είναι ανοικτό υπό ομοίμορφες συνθήκες για τα αεροσκάφη όλων των κρατών.
- **Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Ελληνικό Δημόσιο) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:

- το Αεροδρόμιο, να μην μπορεί να δεχθεί ασφαλώς όλη την αεροναυτική δραστηριότητα, επιβάτες, αποσκευές, φορτία και ταχυδρομεία τα οποία κατασκευάστηκαν τον χρόνο αυτό και διακινούνται από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού
- το Αεροδρόμιο, να μην μπορεί να δεχθεί ασφαλώς όλη την δραστηριότητα charters που εξυπηρετείτο μέχρι τότε από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού.

### **ΡΙΣΚΟ ΖΗΤΗΣΗΣ**

- Το **Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Ελληνικό Δημόσιο) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - να μην ακολουθηθεί πολιτική η οποία, ούσα σύμφωνη με το Κοινοτικό Δίκαιο και τις εκάστοτε υποχρεώσεις του από τις σχετικές διεθνείς συνθήκες, μεγιστοποιεί τον αριθμό των αεροπορικών συγκοινωνιών προς και από την Ελλάδα.

### **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ & ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- Αν οποτεδήποτε μεταξύ της Έναρξης Λειτουργίας του Αεροδρομίου και της 31 Δεκεμβρίου 2007, η Ολυμπιακή καταστεί υπερήμερη ως προς την πληρωμή οποιωνδήποτε Τελών Αεροδρομίου για χρονική περίοδο που υπερβαίνει τις 60 ημέρες, το Ελληνικό Δημόσιο (εφόσον η Ολυμπιακή θα ελέγχεται τότε το Ελληνικό Δημόσιο ή/ και από οποιαδήποτε Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία) αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μην δοθεί στη διάθεση της Εταιρείας Αεροδρομίου (μέσα σε 21 ημέρες από τη λήψη σχετικής γραπτής αίτησης από την Εταιρεία Αεροδρομίου) δευτερεύον ανασφάλιστο δάνειο.
- Εντός ενενήντα (90)ημερών από της ημερομηνίας σύναψης της Σύμβασης τα Μέλη της Κοινοπραξίας αναλαμβάνουν τον κίνδυνο να παραδοθούν στο Ελληνικό Δημόσιο δύο Επιστολές Παροχής Πιστώσεως ευλόγως αποδεκτές από το Ελληνικό Δημόσιο, για το συνολικό χρηματικό ποσό, που θα πρέπει να καταβληθεί.
- Από την Ημερομηνία Έναρξης, κάθε Μέλος της Κοινοπραξίας αναλαμβάνει τον κίνδυνο να μην καταβληθεί στην Εταιρεία Αεροδρομίου σε χρηματικά ποσά τα οποία θα έχουν πιστωθεί μέσω γραφείου συμψηφισμού και να μην είναι διαθέσιμα προς τοκοφορία την ίδια ημέρα στην Ελληνική Δημοκρατία, το μερίδιο του επί της Ανειλημμένης Υποχρέωσης Επένδυσης στις ημερομηνίες.



### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΡΙΣΚΟ**

- **Η Εταιρεία Αεροδρομίου** αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - να μην εξασφαλισθεί ότι όλες οι συμβάσεις και ρυθμίσεις που έχουν συναφθεί σε σχέση με τη μελέτη, κατασκευή, θέση σε λειτουργία, ολοκλήρωση, ανάπτυξη ή/και συντήρηση του Αεροδρομίου ή με οποιεσδήποτε Εργασίες, θα περιλαμβάνουν διατάξεις (κατά το μέτρο που οι εν λόγω διατάξεις δύνανται ευλόγως να συνομολογηθούν στη συγκεκριμένη αγορά) με τις οποίες ο αντίστοιχος Εργολάβος θα εγγυάται ότι κάθε τμήμα των Εργασιών που έχει εκτελεσθεί σύμφωνα με αυτές θα είναι κατάλληλο για τον σκοπό για τον οποίο κατασκευάσθηκε και απαλλαγμένο από κάθε ελάττωμα όσον αφορά τη μελέτη, την εργασία και τα υλικά για όσο χρονικό διάστημα δύνανται ευλόγως να απαιτηθεί για την προστασία της Εταιρείας Αεροδρομίου.
  
- **Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.** (Ελληνικό Δημόσιο) αναλαμβάνει τους εξής κινδύνους:
  - ότι οι ελληνικοί νόμοι που αναφέρονται στους χειρισμούς αεροσκαφών κατά την διάρκεια των πτήσεων ή των ελιγμών εντός της επικρατείας του, να μην τηρηθούν στην μεγαλύτερη δυνατή έκταση ομοιόμορφα με εκείνους που εκάστοτε θεσπίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.
  - ότι οι ελληνικοί νόμοι που αφορούν την είσοδο ή την αναχώρηση από την επικράτεια αεροσκαφών διεθνούς αεροπλοΐας, ή τη λειτουργία και αεροναυτιλία των αεροσκαφών αυτών ενόσω βρίσκονται μέσα στην Ελληνική Επικράτεια, να μην έχουν, επιφυλασσομένου του Κοινοτικού Δικαίου, εφαρμογή στα αεροσκάφη όλων των συμβαλλομένων στη Σύμβαση του Σικάγου κρατών χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>**

### **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΣΤΑ ΕΡΓΑ Σ.Δ.Ι.Τ.**

#### **5.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Τα έργα Σ.Δ.Ι.Τ. βασίζονται στις αρχές της χρηματοδότησης τύπου Non-Recourse. Η ουσία της χρηματοδότησης non-recourse είναι ότι το ανειλημμένο για τη χρηματοδότηση ενός έργου χρέος καλύπτεται και αποπληρώνεται από την ταμειακή ροή του έργου, χωρίς να βασίζεται η αποπληρωμή στην πιστοληπτική αξία των μεμονωμένων επενδυτών του έργου.

Τα έργα αναλαμβάνονται από Εταιρείες Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ) που βάσει συνθήτων εμπορικών προδιαγραφών έχουν μικρή κεφαλαιακή βάση. Ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες είναι η νομική κατοχύρωση που επιτρέπει στις τράπεζες να εξασφαλιστούν από τις ταμειακές ροές της εταιρείας του έργου, γνωρίζοντας ότι θα έχουν προτεραιότητα έναντι των υπόλοιπων πιστωτών σε περίπτωση αθέτησης. Συνεπώς η ανάλυση των δανειστών του έργου επικεντρώνεται στις ταμειακές ροές του έργου, και τα συμβατικά τεύχη του έργου είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο που να εξασφαλίζουν στους δανειστές την πρώτη θέση έναντι των άλλων αξιώσεων επί της ταμειακής ροής, για να είναι δυνατή η αποπληρωμή του αρχικού κεφαλαίου και του τόκου κατά την πάροδο του χρόνου.

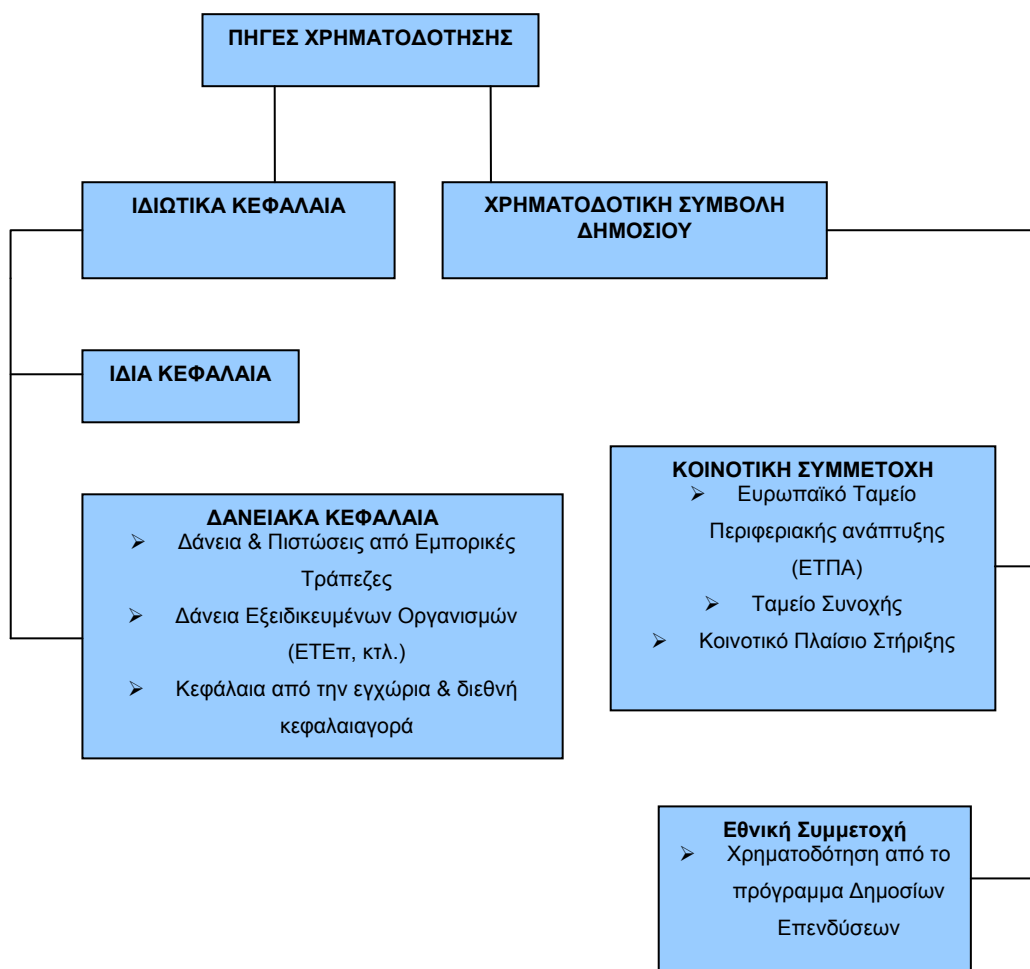
Συνεπώς οι δανειστές εξετάζουν την ταμειακή ροή για όλη τη διάρκεια του έργου, όχι μόνο για τη φάση κατασκευής, και χρειάζεται να κατανοήσουν το μηχανισμό πληρωμής και τον τρόπο με τον οποίο σχετίζεται με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το κύριο μέτρο σύγκρισής τους είναι δείκτες που μετρούν την ταμειακή ροή, η οποία είναι διαθέσιμη για την εξυπηρέτηση των δανείων έναντι του κόστους εξυπηρέτησης και αποπληρωμής του δανείου ετησίως (Annual Debt Service Cover Ratio) με προβολή τόσο σε όλη τη διάρκεια του δανείου (Loan Life Cover Ratio) όσο και στην πλήρη διάρκεια του έργου (Project Life Cover Ratio). Οι τράπεζες διεκπεραιώνουν μία διαδικασία ελέγχου (stress testing) των προβλέψεων του έργου για διάφορες ευαισθησίες που συνήθως περιλαμβάνουν διαφορετικές παραδοχές για τον όγκο, την απόδοση, τον πληθωρισμό, τα επιτόκια κλπ. για να διασφαλίσουν ότι σε όλες τις εύλογα προβλεπόμενες συνθήκες η αποπληρωμή των δανείων είναι δυνατή καθ' όλη τη διάρκεια του έργου.

Πέραν της κατανόησης του αντίκτυπου ορισμένων κινδύνων, οι τράπεζες θέλουν να διασφαλίσουν την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού από την αδυναμία καλής εκτέλεσης των συμβατικών της υποχρεώσεων. Στα έργα εκείνα που την πληρωμή αναλαμβάνει το Δημόσιο (μη ανταποδοτικά) και άρα υπάρχει ο κίνδυνος της μείωσης των καταβαλλόμενων πληρωμών στην Ε.Ε.Σ. ως αποτέλεσμα π.χ. καθυστερήσεων στην κατασκευή ή μη ικανοποιητικής λειτουργίας, τότε η Ε.Ε.Σ. επιβάλλει με τη σειρά της τις παρακρατήσεις αυτές στους αθετούντες υπεργολάβους της, εφόσον αυτοί και όχι η ίδια ευθύνεται για αυτό. Δεδομένου ότι οι τράπεζες ενδιαφέρονται για την αποπληρωμή των δανείων, προστατεύουν τα δικαιώματά τους μέσω απευθείας συμφωνίας για την απομάκρυνση ή αντικατάσταση των μερών που οδηγούν ή δύνανται να οδηγήσουν στη μείωση των καταβαλλόμενων πληρωμών.

## **5.2 ΠΗΓΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ**

Η σχέση ανάμεσα στη Χρηματική Αξία ενός έργου στις Προβλέψεις Εσόδων που θα προσπορίσει η λειτουργία του, καθορίζει το εάν το έργο αυτοχρηματοδοτείται από τον Ιδιωτικό Τομέα, ή συγχρηματοδοτείται και με το Δημόσιο, εάν το έργο δανειοδοτείται ή όχι από Εμπορικές Τράπεζες και γενικά, εάν κατασκευάζεται μέσα στα πλαίσια μιας Σύμβασης παραχώρησης. Τη σχέση αυτή επιζητούν με τα Χρηματοδοτικά τους Σχέδια οι Όμιλοι που συμμετέχουν στους αντίστοιχους διαγωνισμούς.

Η μελέτη σκοπιμότητας ενός Δημόσιου Έργου αναλύει και αξιολογεί κατ' αρχήν το Έργο με καθαρά εθνικά και κοινωνικά κριτήρια. Η σχέση ανάμεσα στη δαπάνη ενός Δημόσιου Έργου και στο κοινωνικό όφελος, που αυτό θα προσφέρει, καθορίζει την απόφαση υλοποίησής του. Απόφαση που θα εναπόκειται στο Δημόσιο. Το έργο μπορεί να κατασκευασθεί κατ' αρχάς σαν Δημόσιο, χρηματοδοτούμενο από τις Δημόσιες Επενδύσεις.



Σχήμα 1: Πηγές Χρηματοδότησης

### 5.3 ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Το Χρηματοδοτικό Σχέδιο εκπονείται από τον προσφέροντα Όμιλο σε στενή συνεργασία με τους Οικονομικούς Συμβούλους του. Διαμορφώνεται λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις όλων των εμπλεκόμενων μερών και τους όρους των τευχών δημοπράτησης. Έχει κύριο στόχο το να γίνει αποδεκτό από τη Διεθνή Χρηματοοικονομική αγορά. Επηρεάζεται από το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου και τη συνολική Περίοδο Παραχώρησης. Βασίζεται σε Μακροοικονομικές Υποθέσεις και σε Λογιστικές και Φορολογικές Αρχές. Αναλύει τις προβλεπόμενες χρηματοδοτικές ανάγκες του Παραχωρησιούχου κατά την Περίοδο της Κατασκευής και τις αντίστοιχες πηγές Χρηματοδότησης.

Προβλέποντας και αναλύοντας τη βιωσιμότητα του έργου, λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη οι κοινωνικοοικονομικοί στόχοι, τους οποίους καλείται να επιτύχει το

έργο και οι οικονομικές παράμετροι που θα αναλυθούν από τα Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα, πριν αποφασίσουν οριστικά τη χρηματοδότησή του.

Με την επιλογή ενός Οικονομικού Προτύπου και με συνδυασμούς διαφόρων κυκλοφοριακών προβλέψεων και τιμολόγησης διοδίων, λαμβάνοντας υπόψη και τις προαναφερόμενες προβλέψεις/υποθέσεις, διαμορφώνονται τελικά διάφορα σενάρια για την οικονομική βιωσιμότητα του έργου.

Εφόσον τα σενάρια που στηρίζονται σε ρεαλιστικές και συντηρητικές παραδοχές, παρέχουν εύλογο λόγο κάλυψης των τραπεζικών δανείων και αποδεκτή απόδοση κεφαλαίου στην επένδυση των μετόχων, επηρεάζεται θετικά η αξιολόγηση του έργου από τα Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα.

#### **5.4 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Στις παραδοσιακές μορφές προκήρυξης έργων, ο Δημόσιος Τομέας κατέχει και συντηρεί τα κτίριά του, ενώ χρηματοδοτεί την κατασκευή τους από φόρους ή από δανειακά κεφάλαια. Ο Ιδιωτικός Τομέας είναι υπεύθυνος για το έργο μόνο κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής φάσης του. Η υπογραφή μίας σύμβασης για την κατασκευή μιας υποδομής ή την παροχή μιας υπηρεσίας σημαίνει την άμεση εκταμίευση προκαταβολής από πλευράς Δημοσίου και τη συνολική αποπληρωμή του έργου ή της υπηρεσίας με την ολοκλήρωσή τους από τον ιδιώτη ανάδοχο τους. Ταυτόχρονα, το Δημόσιο αναλαμβάνει την πληρωμή και όλων των αυξήσεων των προϋπολογισμών που μπορεί να προκύψουν από προβλήματα και καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια ολοκλήρωσης των έργων, ενώ από ένα χρονικό σημείο και μετά δεν διασφαλίζεται για την καλή λειτουργία και ποιότητά τους.

Η φύση και οι κίνδυνοι της χρηματοδότησης είναι τελείως διαφορετικοί στο πλαίσιο των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.. Ο Ιδιωτικός Τομέας είναι υπεύθυνος για την αρχική χρηματοδότηση του έργου και για τη συντήρηση και την παροχή υπηρεσιών από το εν λόγω έργο στη διάρκεια της συμβατικής ζωής του. Με τις Συμπράξεις, το Δημόσιο προκηρύσσει σήμερα υπηρεσίες και έργα χωρίς να επιβαρύνεται άμεσα για αυτά, αφού την χρηματοδότησή τους αναλαμβάνουν ιδιώτες. Οι ιδιώτες αυτοί αποπληρώνονται σε βάθος χρόνου κατόπιν συμβατικής συμφωνίας, ενώ το Δημόσιο γνωρίζει εκ των προτέρων, σε περίπτωση που αυτό και όχι ο τελικός χρήστης έχει αναλάβει την αποπληρωμή, το ακριβές τίμημα που θα πληρώνει για τα επόμενα χρόνια.

Το τίμημα αυτό δεν μπορεί να αυξηθεί αν κάτι πάει στραβά στον ιδιώτη ανάδοχο του αφού αυτός αναλαμβάνει το σύνολο του κατασκευαστικού και του

χρηματοοικονομικού κινδύνου, όσο και το ρίσκο της διαθεσιμότητας του έργου. Η δε καταβολή του τιμήματος ξεκινά από την πρώτη μέρα λειτουργίας της υποδομής ή της υπηρεσίας και συναρτάται άμεσα με την ποιότητά τους, την οποία ο ιδιώτης οφείλει να διασφαλίζει μέχρι και τον τελευταίο χρόνο που ορίζει η σύμβασή του. Χαμηλές ποιοτικά υπηρεσίες ή υποδομές από πλευράς ιδιώτη συνεπάγονται και μειωμένες απολαβές για αυτόν.

Το μοντέλο των Σ.Δ.Ι.Τ. αναφέρεται σε τρεις μορφές έργων:

- έργα που σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, χρηματοδοτούνται και τίθενται σε λειτουργία από τον Ιδιωτικό Τομέα, το κόστος των οποίων αποπληρώνεται απ' ευθείας από το Δημόσιο Τομέα (π.χ. νοσοκομεία και φυλακές) – κλασσικό έργο Σ.Δ.Ι.Τ.
- έργα στα οποία η αποπληρωμή του κόστους κεφαλαίου μοιράζεται ανάμεσα στο Δημόσιο και στον Ιδιωτικό Φορέα, ενώ τη συνολική ευθύνη για το έργο έχει ο Ιδιωτικός Φορέας
- οικονομικά ανεξάρτητα έργα, όπου τα έσοδα προέρχονται άμεσα από πληρωμές των πολιτών (τελικοί χρήστες).

### **1) Ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα (μη ανταποδοτικά) έργα που αποπληρώνονται από το Δημόσιο (PPPS)**

Στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας ο Ιδιωτικός Φορέας δημιουργεί μία Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ), στην οποία συμμετέχουν εξειδικευμένοι εργολάβοι σε ένα ευρύ φάσμα τομέων, κατασκευαστικές εταιρείες, φορείς διαχείρισης έργου, φορείς παροχής τεχνικού εξοπλισμού, φορείς συντήρησης εξοπλισμού και κτιριακών εγκαταστάσεων, και άλλοι φορείς με αποδεδειγμένη προϋπηρεσία στην παροχή του είδους των υπηρεσιών που καθορίζονται στις συμβατικές προδιαγραφές επί του αποτελέσματος.

Άλλοι συμμετέχοντες στην ΕΕΣ μπορεί να είναι φορείς μετοχικών κεφαλαίων και χρηματοδότες (πρωτίστως τράπεζες, οι οποίες συνήθως παρέχουν μεγάλες μακροπρόθεσμες οφειλές ή, στην περίπτωση των αγορών κεφαλαίων, χρηματοδότηση, διαχειριστές / ανάδοχοι και ασφαλιστές πιστώσεων που παρέχουν αύξηση των πιστώσεων για τα ομόλογα που πωλούνται στους επενδυτές).

Τα δανειακά και ίδια κεφάλαια της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού χρησιμοποιούνται για την κατασκευή της υποδομής ή την παροχή της υπηρεσίας στο έργο Σ.Δ.Ι.Τ..

Πληρωμές δεν καταβάλλονται έως ότου το έργο και οι σχετικές υπηρεσίες παραδοθούν προς χρήση στην αναθέτουσα αρχή. Η αναθέτουσα αρχή καθ' όλη τη

διάρκεια της σύμβασης καταβάλει ετήσιες πληρωμές (πληρωμές διαθεσιμότητας) που βασίζονται σε ένα μηχανισμό πληρωμών που συμφωνείται βάσει της σύμβασης σύμπραξης και που στηρίζεται σε προδιαγραφές ποιότητας που τίθενται. Με τις πληρωμές αυτές η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού αποπληρώνει τα δανειακά κεφάλαιά της και εξασφαλίζει το εύλογο κέρδος της.

## **2) Ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα έργα με περιορισμένη συμβολή του Δημοσίου στην αποπληρωμή τους**

Στο πλαίσιο μιας σύμπραξης μπορεί να προκύψουν και εμπορικές ή άλλες χρήσεις από την εκμετάλλευση της υποδομής ή της υπηρεσίας που θα υλοποιηθεί. (π.χ. εκμετάλλευση των εμπορικών χώρων ενός κτιρίου στο οποίο στεγάζεται μία δημόσια υπηρεσία). Στην περίπτωση αυτών των έργων, το Δημόσιο έρχεται να συμπληρώσει με ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας τα έσοδα της ΕΕΣ από την εκμετάλλευση λοιπών χρήσεων. Πρόκειται για τον ίδιο μηχανισμό πληρωμής, όπως στην πρώτη περίπτωση, που όμως χάρη στα πρόσθετα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευση της κύριας ή άλλων χρήσεων, το τίμημα που τελικά καταβάλλεται από το Δημόσιο είναι μικρότερο.

## **3) Πλήρως ανταποδοτικά έργα**

Η διαφορά των πλήρως ανταποδοτικών έργων από τα προηγούμενα σχήματα είναι ότι στην περίπτωση αυτή, ο Ιδιωτικός Φορέας, πέρα από τη μελέτη, κατασκευή και χρηματοδότηση του έργου ή της υπηρεσίας αναλαμβάνει και τη λειτουργία ή εκμετάλλευση της σχετικής υποδομής.

Μέσα από τη λειτουργία ή εκμετάλλευση της υποδομής και τις χρεώσεις που επιβάλλει στους τελικούς χρήστες, η ΕΕΣ δεν λαμβάνει καμία πληρωμή από το κράτος. Τα συγκεκριμένα έργα, λόγω του μεγάλου κινδύνου που αναλαμβάνεται από τον Ιδιωτικό Τομέα για την αποπληρωμή των κεφαλαίων του (δεδομένου ότι δεν υπάρχουν πληρωμές από το Δημόσιο), χρειάζονται ιδιαίτερη προετοιμασία και ρύθμιση μίας σειράς θεμάτων που σχετίζονται με τη χρηματοδοτησιμότητά τους (bankability). Βάσει της εμπειρίας από τις συμβάσεις που κυρώθηκαν από τη Βουλή στο παρελθόν για τέτοιου είδους έργα, ο νομοθέτης του Ν. 3389/2005 εισήγαγε μία σειρά ειδικών ρυθμίσεων, που ευνοούν την εξασφάλιση της χρηματοδοτησιμότητας των έργων.

## 5.5 ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ/ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Υπάρχει ένα κόστος από τη χρήση χρηματοδοτικών πόρων από τη μεριά της Κυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένου του επιπλέον κόστους του Ιδιωτικού Τομέα να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση στην αγορά. Το μεγαλύτερο μέρος της διαφοράς μεταξύ του κόστους των δημόσιων και ιδιωτικών χρηματοδοτήσεων προκαλείται από μια διαφορετική προσέγγιση στην αξιολόγηση του κινδύνου.

Χαρακτηριστικά, ο Ιδιωτικός Τομέας λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο μειώνοντας τις μελλοντικές χρηματικές εισροές. Ένας ιδιαίτερα σημαντικός κίνδυνος για τον Ιδιωτικό Τομέα είναι το κόστος κεφαλαίου και το επίπεδο της απόδοσης του κεφαλαίου (return on capital), που καθορίζονται σύμφωνα με τους κινδύνους που αξιολογούνται στο έργο (project). Στην ιδιωτική χρηματοδότηση, ο αναμενόμενος βαθμός απόδοσης (rate of return) για τον Ιδιωτικό Τομέα, λαμβάνει υπόψη τα κόστη που έχουν σχέση με την προμήθεια ιδιωτικού κεφαλαίου και επίσης αναζητά να εκτιμήσει τους ευρύτερους κινδύνους, ώστε να έχουν σχέση με τη χρηματοδότηση του έργου μέσα από δανεισμό.

## 5.6 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ

Εφόσον ληφθεί η πολιτική απόφαση για την κατασκευή ενός έργου με Παραχώρηση (Concession) και κατά το διενεργούμενο διαγωνισμό επιλεγεί ο υποψήφιος Ανάδοχος, μια ουσιαστική διαπραγμάτευση επί οικονομικών και νομικών θεμάτων ξεκινά, προκειμένου να διευκρινισθούν οι όροι της Σύμβασης Παραχώρησης.

Θεωρούμε σκόπιμο να κάνουμε μία επιλεκτική αναφορά των σημαντικότερων αρχών και εννοιών που διέπουν τις διαπραγματεύσεις και ένα σύντομο σχολιασμό.

### Θέματα χρηματοδότησης

Οι Ιδιωτικοί Φορείς που αναλαμβάνουν την εκτέλεση έργων ή / και την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο Συμπράξεων, οφείλουν να προσκομίζουν στους Δημόσιους Φορείς βεβαιώσεις από τις οποίες να προκύπτει η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης που επαρκεί για την εκπλήρωση του συνόλου των υποχρεώσεων που αναλαμβάνονται από τους Δημόσιους αυτούς Φορείς.

Στη χρηματοδότηση της εκτέλεσης των έργων και υπηρεσιών που υπάγονται στον παρόντα νόμο, μπορούν να συμμετέχουν και οι Δημόσιοι Φορείς. Η συμμετοχή αυτή, μπορεί να είναι σε χρήμα ή σε είδος. Στην τελευταία περίπτωση, μπορεί να έχει



τη μορφή ανταλλαγμάτων, όπως ενδεικτικά: παραχώρηση ακινήτων κατά χρήση, παραχώρηση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί ακινήτων, εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης έργων κλπ.

Οι Δημόσιοι Φορείς δύναται να συνάπτουν συμβάσεις με τους δανειστές των Ιδιωτικών Φορέων, με τις οποίες να αναλαμβάνουν και έναντι αυτών το σύνολο ή μέρος των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν με τις Συμβάσεις Σύμπραξης. Συμβάσεις Σύμπραξης που προβλέπουν λύση της σύμβασης σε περίπτωση που Ιδιωτικός Φορέας επιτύχει συγκεκριμένη μέγιστη απόδοση ιδίων κεφαλαίων.

### **Εγγυήσεις της περιόδου λειτουργίας του Έργου που καθιστούν δυνατή τη χρηματοδότησή του, με δάνεια**

Στα Έργα της Παραχώρησης, το Δημόσιο παραμένει γενικά ο ιδιοκτήτης του παραχωρηθέντος αγαθού, που ενσωματώνεται στον Δημόσιο Τομέα, όσο προχωρεί η κατασκευή του. Συνεπώς, οι μόνες εγγυήσεις που ο Ανάδοχος διαθέτει στους δανειστές του, είναι νομικές εγγυήσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση και αναφέρονται, φυσικά στην Περίοδο Λειτουργίας του Έργου. Αυτές οι εγγυήσεις είναι αναντικατάστατες, προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση από τις τράπεζες. Η φύση των εγγυήσεων αυτών είναι ποικίλη:

#### **➤ Καθαρά Τραπεζικές Εγγυήσεις**

Σε αυτή την περίπτωση ο Αναθέτων μπαίνει εγγυητής. Αυτό σημαίνει ότι υποχρεώνεται σε περίπτωση αδυναμίας του Αναδόχου, να αναλάβει την εξόφληση των δανείων του. Φυσικά μπορεί να αναφέρονται σε δικαίωμα των δανειστών για υποκατάσταση του Αναδόχου κατά την περίοδο της εκμετάλλευσης του Έργου. Αυτή η υποκατάσταση θα μπει σε πράξη σε περίπτωση αδυναμίας του Αναδόχου να εξοφλήσει τους δανειστές του.

#### **➤ Σημαντικές δεσμεύσεις του Αναθέτοντα**

Είναι γεγονός ότι η οικονομική και νομική σταθερότητα ενός κράτους είναι μία σημαντική εγγύηση για τον Ανάδοχο και φυσικά για τις τράπεζες που τον δανειοδοτούν.

### **Οικονομικές Εισφορές Αναδόχων**

Οι εισφορές αυτές δεν απαιτούνται εάν το έργο είναι ιδιαίτερα αποδοτικό ή εάν η νομοθεσία τις απαγορεύει. Έχουν σκοπό να ισορροπήσουν το λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσης του έργου, ελαφρώνοντας το κόστος της αρχικής επένδυσης που πρέπει να χρηματοδοτηθεί από τον ανάδοχο. Πράγματι τα μεγάλα έργα υποδομής αποτελούν επενδύσεις αποδοτικότητας σίγουρης, αλλά μακροπρόθεσμης

και η διάρκεια των τραπεζικών δανείων τους είναι πολύ μικρή σε σύγκριση με τη διάρκεια των οικονομικών τους αποσβέσεων.

Οι ελκυστικές εισφορές μπορεί να είναι μόνο οικονομικές όπως επιδοτήσεις, προκαταβολές εξοφλήσιμες αργότερα από τον Ανάδοχο ή ακόμα και συμμετοχές στο εταιρικό κεφάλαιο. Μπορεί επίσης να συνίστανται σε εισφορές σε είδος και αυτή η λύση είναι συχνά ωφέλιμη και για τους δύο.

## **5.7 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΣΤΙΣ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Ο ρόλος των τραπεζών στην εφαρμογή του νέου θεσμού είναι σημαντικός. Η υποχρέωση των ιδιωτών να εξασφαλίσουν, εν όλω ή εν μέρει, την απαραίτητη χρηματοδότηση των υποδομών ή των υπηρεσιών, αναπόφευκτα τους οδηγεί, όπως άλλωστε και η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει, στον τραπεζικό δανεισμό. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η συνήθης σχέση ιδίων προς δανειακά κεφάλαια για τη χρηματοδότηση έργων Σύμπραξης είναι 10 / 20 προς 90 / 80.

Η εμπλοκή των τραπεζών στα έργα συντελεί στην εμπρόθεσμη υλοποίηση των έργων καθώς η τραπεζική χρηματοδότηση, συνεπάγεται και στενό έλεγχο από τις δανείστριες τράπεζες προς τους ιδιωτικούς φορείς που έχουν αναλάβει την υλοποίηση κάποιου έργου Σ.Δ.Ι.Τ.. Ο έλεγχος αυτός συμβάλει στην διατήρηση του κόστους σε χαμηλά επίπεδα και στην τήρηση των συμβατικών προθεσμιών. Επιπρόσθετα ο έλεγχος αυτός συνεχίζεται καθ' όλη τη διάρκεια της Σύμβασης π.χ. 25 χρόνια εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την διατήρηση της ποιότητας στα αποδεκτά από το Δημόσιο επίπεδα. Άλλωστε ο ιδιώτης ανάδοχος του έργου οφείλει να τηρεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις γιατί μόνο τότε θα πληρωθεί από το Δημόσιο και βέβαια μόνο τότε θα αποπληρώσει με τη σειρά του τον τραπεζικό δανεισμό.

Οι τράπεζες έχουν πολύ σημαντική συνεισφορά στα Σ.Δ.Ι.Τ., καθώς:

- χρηματοδοτούν συγκεκριμένο έργο και όχι την ίδια την επιχείρηση
- εξασφαλίζονται από τα πάγια περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης και από εγγυήσεις των μετόχων
- η αποπληρωμή των δανείων γίνεται από λειτουργικά περισεύματα του έργου (εκχώρηση μελλοντικών απαιτήσεων).

Ο ρόλος των τραπεζών στα έργα Σ.Δ.Ι.Τ. είναι ο εξής:

- χορήγηση δανείων ή εγγυητικών επιστολών

- συντονισμός της χρηματοδότησης κλπ. (Arranging Bank, Modeling Bank, Security Agent)
- συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο του παραχωρησιούχου / αναδόχου
- παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε ιδιώτες και αναθέτουσες αρχές
- λειτουργία ως ανάδοχος του παραχωρησιούχου για εισαγωγή στο ΧΑΑ ή παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών για πώληση μετοχών.

### **Παγκόσμια Τράπεζα**

Η εμπειρία και η άποψη της Παγκόσμιας Τράπεζας (ως χρηματοδοτικός οργανισμός), εν ολίγοις είναι η εξής:

- Προτείνεται ένα πλαίσιο σχεδιασμού και οργάνωσης των Συμβάσεων Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων τεχνικών αξιολόγησης του έργου και πλαισίου σωστής κατανομής του ρίσκου.
- Προτείνεται πλαίσιο κατακύρωσής τους – πλαίσιο διαπραγματεύσεων, σύσταση σύμβασης και επιλογή αναδόχου.
- Αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης.
- Αναλύεται ο ρόλος της κυβέρνησης (δηλαδή του Δημοσίου Τομέα).

### **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank)**

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων κατέχει ένα σημαντικό ρόλο στη χρηματοδότηση Σ.Δ.Ι.Τ.. Η εμπειρία της αποδεικνύει ότι η συμμετοχή τραπεζών μπορεί να αποτελέσει ουσιαστική βοήθεια εφόσον εμπλακούν εξ' αρχής στη φάση αξιολόγησης του έργου και εφόσον διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους έναντι των συμφερόντων των υπολοίπων συμβαλλόμενων μερών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

#### **6.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μπορεί να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα και είναι τα εξής:

Για τον **Δημόσιο Τομέα**:

Βελτίωση υποδομών - ευελιξία (ύδρευση, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, οδικόί άξονες, μεταφορές, νοσοκομεία, σχολεία, φυλακές, στέγαση γραφείων και υπηρεσιών, μουσεία κλπ, καθώς και στους τομείς ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας του). Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να βελτιωθεί η καινοτομία, η ποιότητα και η ποσότητα των παραγόμενων αγαθών / υπηρεσιών / παγίων.

Υπηρεσίες υψηλής ποιότητας – Καλύτερη διοίκηση έργου (ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού, της καινοτομίας, του κινήτρου της αποδοτικότητας και την προσχεδιασμένη συντήρηση για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου).

Καινοτομία - Εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος (ως αποτέλεσμα της εξειδίκευσης και εμπειρίας που διαθέτει ο Ιδιωτικός Τομέας σε αντίστοιχα έργα, μείωσης του κόστους και του χρόνου παράδοσης των έργων, βελτίωσης του λειτουργικού σχεδιασμού, κατασκευής και διαχείρισης των διαδικασιών).

Παροχή υπηρεσιών με συνολικά χαμηλότερο κόστος (εφόσον το σχήμα και η σύμβαση έχουν δομηθεί και εφαρμοσθεί σωστά, παρότι υπάρχει επιπρόσθετο κόστος για τη χρηματοδότηση του έργου με ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς το κόστος δανεισμού του ιδιωτικού Τομέα είναι συνήθως υψηλότερο από το κόστος δανεισμού του Δημοσίου. Το κόστος αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από τις συνέργιες που αναπτύσσονται από το συνδυασμό σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του έργου από τον ίδιο προμηθευτή).

Μεταφορά κινδύνων (σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνολογικών αλλαγών, χρηματοδότησης, αγοράς, νομικούς, κλπ). Ο επιμερισμός των κινδύνων ανάμεσα στον Δημόσιο και τον Ιδιωτικό Τομέα, με βάση το ποιος μπορεί να τους χειριστεί και να τους ελέγξει καλύτερα, θεωρείται το σημαντικότερο όφελος από τις Σ.Δ.Ι.Τ..

Βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων υπηρεσιών (οι συμβάσεις Σ.Δ.Ι.Τ. μπορούν να αποτελέσουν ένα σαφές κίνητρο για την παράδοση των έργων εντός χρονοδιαγράμματος και χωρίς υπερβάσεις κόστους και τη διασφάλιση της τήρησης των επιθυμητών προδιαγραφών των υπηρεσιών για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Το Δημόσιο καταβάλλει ολόκληρο το ποσό των πληρωμών μόνο όταν οι παρεχόμενες υπηρεσίες καλύπτουν πλήρως το επιθυμητό επίπεδο και τις προδιαγραφές. Αντίθετα κατά τις Συμβάσεις του Δημοσίου, η συντήρηση και η λειτουργία του αγαθού εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων του προϋπολογισμού του δημοσίου για τη συντήρηση και τη λειτουργία του αγαθού και από την αποτελεσματική εφαρμογή σχετικών προγραμμάτων από φορείς που δεν έχουν πάντα την απαιτούμενη υποδομή).

Σαφής προσήλωση στον πελάτη / πολίτη (το Δημόσιο αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών και των απαιτήσεων του σε σχέση με τις ζητούμενες υπηρεσίες και όχι στη διαχείριση των υφιστάμενων διαδικασιών παροχής υπηρεσιών).

Διαφοροποίηση υπηρεσιών (επιτυγχάνεται αύξηση του ανταγωνισμού και καθίσταται δυνατή η σύγκριση της ποιότητας και του κόστους παραγωγής των παρεχόμενων υπηρεσιών με αντίστοιχες υπηρεσίες στην αγορά με την θεσμοθέτηση βάσεων σύγκρισης, γεγονός που συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποτελεσματικότητας).

Χρηματοδότηση - Ανάπτυξη περισσότερων έργων (με τη χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων για την κατασκευή και την ανάπτυξη έργων μπορεί να επιταχυνθεί το πρόγραμμα ανάπτυξης υποδομών τηρώντας τις δημόσιες δαπάνες στο κόστος που έχει προϋπολογισθεί, χωρίς υπερβάσεις και χωρίς ανάγκη για πρόσθετα κονδύλια).

Ευρύτερα οικονομικά οφέλη (με την ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σημαντικού αριθμού έργων σε περιόδους όπου υπάρχουν περιορισμοί στους κρατικούς προϋπολογισμούς, η ανάπτυξη τέτοιων συμβάσεων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τον Ιδιωτικό Τομέα να συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη της οικονομίας).

Τεχνογνωσία (με τις Σ.Δ.Ι.Τ. επιτυγχάνεται μεταφορά τεχνογνωσίας στο Δημόσιο Τομέα μέσω της συνεργασίας του με τον Ιδιωτικό Τομέα).

Για τον **Ιδιωτικό Τομέα**:

Συμμετοχή σε έργα Δημοσίου και κοινή «ιδιοκτησία» επί των παγίων

Ελκυστικά περιθώρια κέρδους

Μεγάλης διάρκειας Συμβάσεις

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, οι Δημόσιοι φορείς μπορούν να ολοκληρώσουν ταχύτερα περισσότερα έργα ξεπερνώντας το πρόβλημα των περιορισμένων οικονομικών διαθεσίμων που αντιμετωπίζουν ακολουθώντας την παραδοσιακή μέθοδο προκήρυξής τους. Σε ότι αφορά στην κατασκευή, το σύστημα των Σ.Δ.Ι.Τ. δίνει κίνητρα στους ιδιώτες να σχεδιάζουν εξ' αρχής το έργο, ώστε στο μέλλον να μπορούν να το συντηρήσουν αποδοτικότερα και οικονομικότερα, καθώς και να το παραδίνουν νωρίτερα προς χρήση. Η κύρια ωφέλεια βάσει της οποίας εκτιμάται η προσφορά των Σ.Δ.Ι.Τ. είναι η καλύτερη οικονομική αποδοτικότητα του έργου σε όλη τη διάρκεια της ζωής του.

## **6.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ Σ.Δ.Ι.Τ.**

Από τη συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μπορεί να προκύψουν μειονεκτήματα. Κάποια από αυτά είναι τα εξής:

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

Υψηλά κόστη δόμησης σύμπραξης (το κόστος που συνδέεται με την ανάπτυξη τέτοιων μορφών σύμπραξης κατά το στάδιο διαμόρφωσής τους, μπορεί λόγω πολυπλοκότητας να είναι αρκετά υψηλότερα από τα αντίστοιχα που προκύπτουν με το συμβατικό τρόπο προμήθειας των παγίων και υπηρεσιών).

Υψηλότερα κόστη δανεισμού (το κόστος δανεισμού του Ιδιωτικού Φορέα είναι κατά κανόνα υψηλότερο από αυτό του δημοσίου και δεδομένου ότι ο Ιδιωτικός Φορέας θα επιδιώξει υψηλό ποσοστό δανεισμού το χρηματοοικονομικό κόστος του έργου ενδέχεται να επιβαρυνθεί).

Αναποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης (ενδέχεται να μην υπάρχει η κατάλληλη παρακολούθηση και απαιτούμενος έλεγχος της σύμβασης με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνονται τα επιθυμητά αποτελέσματα).

Έλλειψη ανταγωνισμού (το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα από μια Σ.Δ.Ι.Τ. μπορεί να μην επιτευχθεί όταν δεν υπάρχουν συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού ή όταν ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος ή όταν ο αριθμός των ιδιωτών που μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές είναι μικρός).

### **6.3 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Οι Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) αποτελούν μια μεγάλη μεταρρύθμιση στον τομέα της δημιουργίας υποδομών και της παροχής υπηρεσιών του Δημοσίου τόσο σε ευρωπαϊκό, αλλά και πολύ περισσότερο σε ελληνικό επίπεδο. Μια μεταρρύθμιση, η υλοποίηση της οποίας θα συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και της κοινωνίας τα επόμενα χρόνια, προσφέροντας στο Δημόσιο τη δυνατότητα να αξιοποιήσει τα πλέον σύγχρονα μέσα για την παροχή δημόσιων αγαθών προς τους πολίτες. Με τις Σ.Δ.Ι.Τ. θα δοθεί μία νέα ώθηση στην ανάπτυξη και θα διασφαλισθεί η έγκαιρη και σωστή ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών, ενώ παράλληλα θα απελευθερωθούν πόροι για περισσότερες κοινωνικές και αναπτυξιακές προτεραιότητες. Τα οφέλη από τις Σ.Δ.Ι.Τ. θα είναι μεγάλα για όλους, για το Δημόσιο, για τους πολίτες, αλλά και για τον Ιδιωτικό Τομέα που αποκτά πρόσβαση σε μια νέα μεγάλη αγορά. Αυτός είναι και ο λόγος που μιλάμε για μια ουσιαστική μεταρρύθμιση και για ένα βασικό πυλώνα του νέου αναπτυξιακού υποδείγματος.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η μέθοδος των Σ.Δ.Ι.Τ. έχει καταδειχθεί διεθνώς βάσει εμπειριών, ότι αποτελεί ένα αποτελεσματικό μέσο υλοποίησης συγκεκριμένων στόχων όταν όμως τηρούνται ορισμένες βασικές προϋποθέσεις όπως:

- Προσεκτική επιλογή κατάλληλων έργων, τα οποία πρέπει να εντάσσονται σε ένα ευρύτερο στρατηγικό πλαίσιο ανάπτυξης
- Κατάλληλη προετοιμασία των Δημόσιων Φορέων:
  - Επαρκώς προσδιορισμένα έργα με σαφήνεια στις επιδιώξεις και τις ζητούμενες προδιαγραφές

- Διευρυμένη συμμετοχή των εμπλεκόμενων Φορέων στα αρχικά στάδια
- Οργανωμένη προσέγγιση της αγοράς
- Ορθολογική κατανομή των κινδύνων ανά περίπτωση και με βάση το ποιος μπορεί να τους χειριστεί και να τους ελέγξει καλύτερα
- Σωστή αξιολόγηση κόστους και ωφελειών ανά Φορέα
- Εξασφάλιση των απαραίτητων πηγών για την αναγκαία χρηματοδότηση από την πλευρά της αναθέτουσας αρχής
- Πολιτική βούληση και συνεπής πολιτική καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας - Κοινή στάση εμπλεκόμενων Φορέων του Δημοσίου
- Διαφάνεια στις διαδικασίες ανάθεσης – Τήρηση χρονοδιαγραμμάτων
- Επιλογή κατάλληλων και έμπειρων συμβούλων
- Δημιουργία κέντρου πληροφόρησης, ενημέρωσης και υποστήριξης των Σ.Δ.Ι.Τ., το οποίο να καθοδηγεί και να βοηθά με τις γνώσεις του τόσο τον Ιδιωτικό, όσο και το Δημόσιο Φορέα με τις νομικές διαδικασίες των έργων Παραχώρησης.
- Κατάρτιση του αρμόδιου ανθρώπινου δυναμικού στο Δημόσιο και Ιδιωτικό Τομέα, που θα φέρουν την ευθύνη διαχείρισης των έργων
- Δημιουργία πιλοτικών εφαρμογών, ώστε να υπάρχει η ευχέρεια της μάθησης από τα λάθη του παρελθόντος
- Διαφάνεια στις διαδικασίες αξιολόγησης και επιλογής αναδόχου, απονομής Σύμβασης, δικαιώματα συμβαλλομένων κτλ.

Η συνεπής ολοκλήρωση μεγάλων και πολύπλοκων δημόσιων έργων υποδομής δικαιώνει την πρωτοποριακή αυτή συνεργασία και την καθιερώνει ως ένα σύγχρονο μοντέλο συνεργασίας ανοίγοντας το δρόμο για την εφαρμογή μελλοντικών έργων, που θα εξασφαλίσουν το αναγκαίο υπόστρωμα, στο οποίο θα εδράζονται στο μέλλον όλες οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν, ώστε να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη της χώρας και μάλιστα κατά τρόπο βιώσιμο στο διεθνοποιημένο οικονομικό περιβάλλον.

Παρ' όλα αυτά αν και οι Σ.Δ.Ι.Τ. μπορεί να αποτελέσουν ευκαιρία για την εναλλακτική χρηματοδότηση και υλοποίηση ποιοτικότερων έργων και υπηρεσιών, ταυτόχρονα εμφανίζεται έντονη ανάγκη για οργάνωση και συστηματική δουλειά από την πλευρά του Δημόσιου Τομέα και ιδιαίτερα των Ο.Τ.Α. καθώς και αυστηρότερη τήρηση χρονοδιαγραμμάτων από την πλευρά του Ιδιωτικού Τομέα, ώστε ο πολύπλοκος μηχανισμός των Συμπράξεων να λειτουργήσει αποδοτικά.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α. ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- [http://www.ppp.mnec.gr/el/press\\_office/PPPCCommittee/decisions/decision0001.html](http://www.ppp.mnec.gr/el/press_office/PPPCCommittee/decisions/decision0001.html)
- [http://www.agoraideon.gr/site/index.php?option=com\\_content&task=view&id=96&Itemid=30](http://www.agoraideon.gr/site/index.php?option=com_content&task=view&id=96&Itemid=30)
- <http://www.sdit.mnec.gr/el>
- <http://www.sdit.mnec.gr/el/infopoint/implementation/egxeiridio.html>
- [http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT\\_er\\_.pdf](http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDIT_er_.pdf)
- <http://www.sdit.mnec.gr/el/sectors/>
- <http://www.sdit.mnec.gr/el/projects/>
- <http://www.sdit.mnec.gr/el/projects/projects/project0002.html>
- [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_economyepix\\_638206\\_07/04/2006\\_179909](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_638206_07/04/2006_179909)
- <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l22012.htm>
- <http://www.hellenicdefense.gr/eidiseis/e080204a.html>
- [www.epem.gr/pdfs/paper-sdit%20teliko.pdf](http://www.epem.gr/pdfs/paper-sdit%20teliko.pdf)
- [www.cityandfinancial.com/assets/documents/](http://www.cityandfinancial.com/assets/documents/)
- [www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=6601](http://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=6601)
- [www.enthesis.net/index.php?news=59](http://www.enthesis.net/index.php?news=59)
- [http://www.ppp.mnec.gr/el/press\\_office/PPPCCommittee/decisions/decision0001.html](http://www.ppp.mnec.gr/el/press_office/PPPCCommittee/decisions/decision0001.html)
- <http://www.enthesis.net/index.php?news=59>
- [www.presspoint.gr](http://www.presspoint.gr)
- <http://www.daniilidis.gr/>
- <http://www.epr.gr/>
- [http://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής\\_Αερολιμένας\\_Αθηνών\\_«Ελευθέριος\\_Βενιζέλος»](http://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Αερολιμένας_Αθηνών_«Ελευθέριος_Βενιζέλος»)
- [http://www.eurocharity.eu/article.php?article\\_id=668](http://www.eurocharity.eu/article.php?article_id=668)
- <http://building.dow.com/europe/el/case/cs01.htm>
- [www.airport-technology.com/projects/](http://www.airport-technology.com/projects/)
- <http://www.minenv.gr/4/45/4503/g450301.html>
- [www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

## **B. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

- Νόμος 3389/05 (Συμπράξεις Δημοσίου / Ιδιωτικού Τομέα)
- Νόμος 3483/2006-ΦΕΚ Α' 169 (Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων σχετικά με τη χρηματοδοτική μίσθωση, τις διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις)
- Νόμος 2445/96 (Για τη μελέτη, κατασκευή, αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων καθώς και της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού)
- Νόμος 2395/1996 (Για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου)
- Νόμος 2338/1995 (Για τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος)