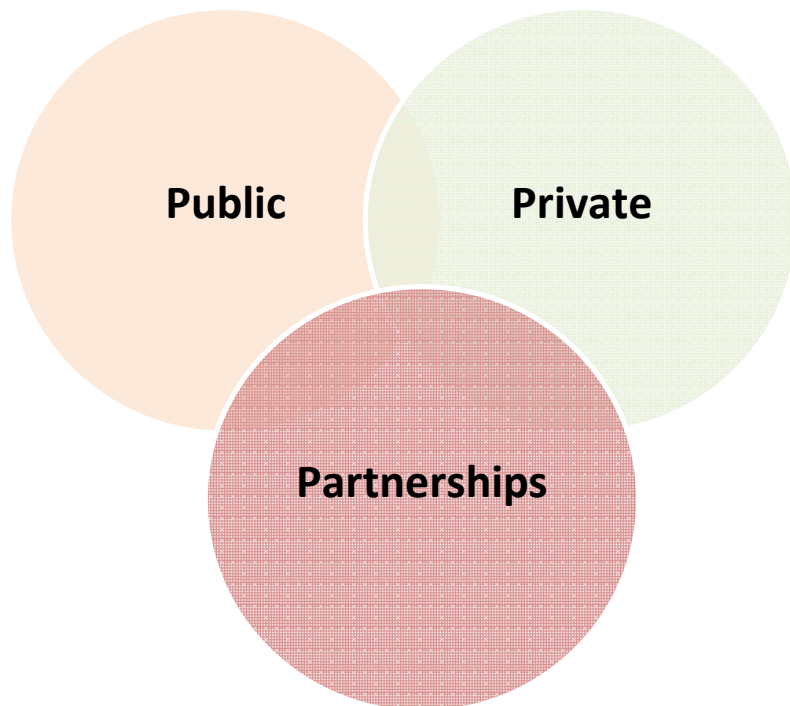


«Οι Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα ως αναπτυξιακό εργαλείο της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης: Μια εμπειρική διερεύνηση στις Ελληνικές Περιφέρειες»



**Επιβλέποντες Καθηγητές:**

**Δέφνερ Αλέξιος**

**Μεταξάς Θεόδωρος**

**Ελισάβετ Πρέζα**

**Βόλος, Ιούνιος 2013**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα τα κράτη και κατ' επέκταση οι πόλεις στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, της στενότητας των δημοσιονομικών πόρων, του αυξανόμενου ανταγωνισμού και γενικότερα των νέων κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί είναι πολλές. Οι τοπικοί φορείς καλούνται να ασκήσουν συγκεκριμένες πολιτικές ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας, αξιοποιώντας εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης και χρηματοδοτικά εργαλεία αντίστοιχα, για την βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων τους. Έναν από αυτούς τους τρόπους αποτελούν και οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), που υιοθετούνται όλο και περισσότερο τόσο από τα κράτη, όσο και από τις τοπικές κυβερνήσεις για την παροχή δημόσιων έργων υποδομής αλλά και υπηρεσιών, παρά την κριτική που έχουν δεχθεί. Η δυνατότητα αξιοποίησης του εργαλείου των ΣΔΙΤ από τους φορείς της Τοπικής αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και συγκεκριμένα από τους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ αποτελεί το κεντρικό ζήτημα της παρούσας εργασίας, ζήτημα το οποίο θα επιχειρηθεί να διερευνηθεί εκτός των άλλων και με τη συλλογή και επεξεργασία πρωτογενών δεδομένων από τους παραπάνω ΟΤΑ.

### **Λέξεις Κλειδιά**

*Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), Αγορά ΣΔΙΤ, "Καλλικράτης", Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Εμπειρικές Προσεγγίσεις, Έρευνα Πεδίου, SWOT Ανάλυση.*

## ABSTRACT

There are many challenges that states – and by extension cities – face today in context of globalization, lack of financial resources, increased competition and new socio-economic conditions, in general. Local authorities are asked to practice specific development and competitiveness policies, by leveraging alternative ways of funding and funding tools respectively, aiming at the sustainable development of their sites. One of these ways are Public-Private Partnerships (PPPs), which are increasingly adopted both by states and local governments as well, in order to provide public infrastructure projects and services as well, despite the fact that they have been criticized. The present thesis' main issue is the utilization possibility of the PPPs tool by local governments in Greece and by primary organizations of local authorities, in specific. This issue is going to be investigated and presented, among others, through the collection and processing of primary data from the above local authorities.

### **Key Words:**

*Public – Private Partnerships, PPP's Market, "Kallikratis", Local Authorities, Empirical survey, Field survey, SWOT Analysis.*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
ABSTRACT	2
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ	8
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10

### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ:

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)</b>	15
1.1. <u>Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΩΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</u>	15
1.2. <u>ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	17
1.3. <u>ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΔΙΤ</u>	20
1.4. <u>ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	21
1.5. <u>ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	23
1.6. <u>ΛΟΓΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	24
1.7. <u>ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Ο ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΔΙΤ;</u>	25
1.7.1. <u>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	25
1.7.2. <u>Ο ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ ΣΤΙΣ ΣΔΙΤ</u>	27
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ</b>	30
2.1. <u>Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ</u>	31
2.2. <u>Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ</u>	35
2.3. <u>ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ</u>	36
2.4. <u>Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ</u>	41
2.4.1. <u>ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ Ν. 3389/2005</u>	41
2.4.2. <u>ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΔΙΤ</u>	44
2.4.3. <u>Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ</u>	45
2.4.4. <u>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	49

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΟΙ ΣΔΙΤ ΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ- ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ</b>	<b>52</b>
3.1. <u>Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ</u>	52
3.2. <u>ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ</u>	52
3.3. <u>ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</u>	55
3.4. <u>ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ</u>	57
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ</b>	<b>68</b>
4.1. <u>Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ</u>	68
4.2. <u>ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΩΝ ΟΤΑ- ΝΕΟΙ ΡΟΛΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ</u>	70
4.3. <u>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΤΑ</u>	71
4.4. <u>Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΟΥΣ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΟΥΣ ΟΤΑ</u>	73
4.5. <u>ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΘΗΣΕΑΣ</u>	75
4.6. <u>ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ</u>	79
4.7. <u>SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΑ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ</u>	82

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Η ΕΡΕΥΝΑ.....</b>	<b>87</b>
5.1. <u>ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	87
5.2. <u>ΟΙ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	88
5.3. <u>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ</u>	91
5.3.1. <u>ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ</u>	91
5.3.2. <u>ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ</u>	92
5.3.3. <u>ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</u>	93
5.3.4. <u>ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ</u>	94
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</b>	<b>96</b>
6.1. <u>[Α. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]</u>	96
6.1.1. <u>[Α.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]</u>	96
6.1.2. <u>[Α.2. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ]</u>	96

6.1.3. [A.3. ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ]	97
6.1.4. [A.4. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]	98
6.2. [B. ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ]	99
6.3 [Γ. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ]	103
6.4 [Δ. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ / ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ]	106
6.5 [E. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ]	109
6.6 [Z. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΔΙΤ]	111
6.7 [H. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ]	113
6.8 [Θ. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΣ]	115
6.9 [I. ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ ΜΣΩ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΑΣ/ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ]	118
6.10 [ΙΑ. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΣΑΣ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΕΣ]	121
6.11 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ :	122
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>125</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ</b>	
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι. ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ</b>	<b>132</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ. Ν. 3389/2005 ‘ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ’</b>	<b>133</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ. ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΤΑ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ‘‘ΘΗΣΕΑΣ’’</b>	<b>134</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>135</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>Πίνακας 1</b> Ποσοστό χρήσης των ΣΔΙΤ στο σύνολο των δημοσίων επενδύσεων στις χώρες του ΟΟΣΑ	33
<b>Πίνακας 2:</b> Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ την περίοδο 1990-2009	37
<b>Πίνακας 3:</b> Εμπειρικές προσεγγίσεις για τις ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση	63
<b>Πίνακας 4:</b> Κατάσταση των προτάσεων των ΟΤΑ μέσω του προγράμματος “Θησέα”	76
<b>Πίνακας 5:</b> SWOT Ανάλυση για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ της Ελλάδας	83
<b>Πίνακας 6:</b> Κατηγοριοποίηση των εξεταζόμενων δήμων	92
<b>Πίνακας 7:</b> Χαρακτήρας Φορέα	96
<b>Πίνακας 8:</b> Επίπεδο Ενημέρωσης του Φορέα συνολική εκτίμηση και ανά κατηγορία δήμων	99
<b>Πίνακας 9:</b> Συμμετοχή του Φορέα σε έργο ΣΔΙΤ	103
<b>Πίνακας 10:</b> Επίπεδο συμμετοχής του Φορέα σε έργο ΣΔΙΤ	104
<b>Πίνακας 11:</b> Αναγκαιότητα υλοποίησης έργων που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ	107
<b>Πίνακας 12:</b> Εκτίμηση του βαθμού συμβολής των ΣΔΙΤ στην Αστική και Περιφερειακή ανάπτυξη	110
<b>Πίνακας 13:</b> Αξιολόγηση του Φορέα για τον θεσμό και τη σημαντικότητα των ΣΔΙΤ	112
<b>Πίνακας 14:</b> Αξιολόγηση πλεονεκτημάτων – μειονεκτημάτων των ΣΔΙΤ	114
<b>Πίνακας 15:</b> Πλεονεκτήματα- Μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ	115
<b>Πίνακας 16:</b> Εκτίμηση αναγκαιότητας υλοποίησης έργων μέσω ΣΔΙΤ ανά τομέα ανάπτυξης	116
<b>Πίνακας 17:</b> Ιεράρχηση των τομέων ανάπτυξης σύμφωνα με τις προτεραιότητές σας	118
<b>Πίνακας 18:</b> Υλοποιηθέντα έργα μέσω ΣΔΙΤ στην Περιφέρειά σας/ στο Δήμο σας	119
<b>Πίνακας 19:</b> Συγκριτική ανάλυση των δεδομένων σε όλες τις ομάδες ερωτήσεων για κάθε κατηγορία δήμων και στο σύνολο αυτών	122

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

<b>Γράφημα 1:</b> Παγκόσμια Αγορά ΣΔΙΤ κατά περιοχή την περίοδο 1985-2012	32
<b>Γράφημα 2:</b> Παγκόσμια Αγορά ΣΔΙΤ κατά τομέα την περίοδο 1985-2012	33
<b>Γράφημα 3:</b> Ποσοστό χρήσης των ΣΔΙΤ στο σύνολο των δημοσίων επενδύσεων στις χώρες του ΟΟΣΑ	34
<b>Γράφημα 4:</b> Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ την περίοδο 2003-2012	38
<b>Γράφημα 5:</b> Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ ΤΟ 2012 (συνολική αξία ανά χώρα, αριθμός έργων ανά χώρα)	39
<b>Γράφημα 6:</b> Η Ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ το 2012- Τομεακή κατανομή ανά αριθμό έργων	40
<b>Γράφημα 7:</b> Η Ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ το 2012- Τομεακή κατανομή ανά αξία έργων	40
<b>Γράφημα 8:</b> Κατανομή των εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ ανά τομέα στα πλαίσια το Ν 3389/2005	46
<b>Γράφημα 9:</b> Η αρχιτεκτονική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης βάσει του “Καλλικράτη”	69

<b>Γράφημα 10:</b> Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ στο πρόγραμμα “Θησέα” ανά τομέα έργου	77
<b>Γράφημα 11:</b> Κατανομή εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ του προγράμματος “Θησέας” ανά περιφέρεια	78
<b>Γράφημα 12:</b> Κατηγοριοποίηση εγκριθέντων προτάσεων ΣΔΙΤ βάσει τους προϋπολογισμού τους	79
<b>Γράφημα 13:</b> Διάρθρωση εργαζομένων των φορέων	97
<b>Γράφημα 14:</b> Μορφωτικό επίπεδο των εργαζομένων των φορέων	97
<b>Γράφημα15:</b> Διοικητικός έλεγχος του Φορέα	98
<b>Γράφημα 16:</b> Επίπεδο ενημέρωσης του Φορέα σας για τις ΣΔΙΤ	100
<b>Γράφημα 17:</b> Συμμετοχή του Φορέα σε ΣΔΙΤ	103
<b>Γράφημα 18:</b> Επίπεδο συμμετοχής του Φορέα σε έργο ΣΔΙΤ	105
<b>Γράφημα 19 :</b> Βαθμός ανάγκης υλοποίησης έργων στην περιοχή σας που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ	108
<b>Γράφημα 20:</b> Εκτίμηση του βαθμού συμβολής των ΣΔΙΤ στην Αστική και Περιφερειακή ανάπτυξη	110
<b>Γράφημα 21:</b> Αξιολόγηση του Φορέα για τον θεσμό και τη σημαντικότητα των ΣΔΙΤ	113
<b>Γράφημα 22:</b> Τομείς στους οποίους ο Δήμος σας χρειάζεται τη συνεισφορά των ΣΔΙΤ	117
<b>Γράφημα 23:</b> Συνεργασία του φορέα σας με άλλους οργανισμούς και ιδιώτες	121

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ**

<b>Χάρτης 1:</b> Περιοχή Μελέτης	91
----------------------------------	----

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

<b>Σχήμα 1:</b> Μοντέλα- Τύποι ΣΔΙΤ	22
<b>Σχήμα 2:</b> Τυπική δομή μιας ΣΔΙΤ ανταποδοτικών έργων	42
<b>Σχήμα 3:</b> Τυπική δομή μιας ΣΔΙΤ μη ανταποδοτικών έργων	43
<b>Σχήμα 4:</b> Διαδικασία υπαγωγής ενός έργου ΣΔΙΤ	45

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**

<b>Εικόνα 1:</b> Καμπύλη ωρίμανσης της παγκόσμιας αγοράς ΣΔΙΤ	32
<b>Εικόνα 2:</b> Αριθμός και αξία έργων ΣΔΙΤ στην Ευρώπη κατά τομέα (% επί του συνόλου), μέση τιμή ανά πενταετία	39
<b>Εικόνα 3:</b> Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ στον τομέα διαχείρισης απορριμμάτων και στάδιο εξέλιξής τους	49

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ΔΕΣΔΙΤ	Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα
ΕΓΣΔΙΤ	Ειδική Γραμματεία Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα
ΕΕΣ	Εταιρία Ειδικού Σκοπού
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΚΑΠ	Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι
ΚΕΔΕ	Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας
ΚΕΔΚΕ	Κεντρική Ένωση Δήμων – Κοινοτήτων Ελλάδας
ΜΤ	Μέση Τιμή
ΠΔΕ	Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΟΤΑ	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα
ΤΑ	Τυπική Απόκλιση
ΤΠΕ	Τεχνολογίας Πληροφορικής και Επικοινωνιών
ΥΠΕΣ	Υπουργείο Εσωτερικών
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης
ΧΑΔΑ	Χώροι Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
BOO	Build –Own- Operate
BOT	Build –Own- Transfer
DBFO	Design – Build- Finance- Operate
DBO	Design- Build- Operate
EC	European Commission
EPEC	European PPP Expertise Centre
JESSICA	Joint European Support for Sustainable Investment in City Area
NPM	New Public Management
OM	Operation- Maintenance
PPP	Public Private Partnerships
PFI	Private Finance Initiative
SWOT ANALYSIS	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats Analysis
VfM	Value for Money



## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία σηματοδοτεί την ολοκλήρωση της φοίτησής μου στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Πολοδομία- Χωροταξία».

Με την ολοκλήρωσή της αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τους καθηγητές του τμήματος για τη δυνατότητα που μου έδωσαν να εξερευνήσω νέα πεδία γνώσης και να ανακαλύψω νέες έννοιες κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου.

Ειδικότερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον αναπληρωτή καθηγητή κ. Αλέξιο Δέφνερ, για τον συστηματικό τρόπο στην προσέγγιση των θεμάτων που μου δίδαξε, τον λέκτορα Θεόδωρο Μεταξά, για την εμπιστοσύνη που μου έχει δείξει όλα αυτά τα χρόνια αλλά και την υπομονή και κατανόηση που είχε μαζί μου.

Να ευχαριστήσω όλους τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, γνωστούς και αγνώστους, που συμμετείχαν στην έρευνα και βοήθησαν να ολοκληρωθεί η εργασία. Η βοήθεια τους ήταν καταλυτική.

Τέλος, θα ήθελα ολόψυχα να ευχαριστήσω το σύζυγό μου Θωμά και τα τρία μου παιδιά Βασιλική, Δήμητρα και Μαρία, χωρίς την υποστήριξη και υπομονή των οποίων δεν θα ήταν δυνατή η φοίτησή μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα και η ολοκλήρωσή της εργασίας μου και την οποία τους αφιερώνω.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Τα τελευταία 20 χρόνια με δεδομένες τις αλλαγές στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον, σε πολλές αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες σε όλο τον κόσμο οι ΣΔΙΤ θεωρούνται ως μια σημαντική προσέγγιση, ως ένα εναλλακτικό μέσο ικανοποίησης των αυξανόμενων απαιτήσεων για την ανάπτυξη και την παράδοση σύγχρονων έργων υποδομών και υπηρεσιών, που μέχρι πρόσφατα παρέχονταν από το δημόσιο τομέα και που κατά γενική ομολογία αποτελούν στοιχεία απαραίτητα για την επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης.

Πρόσθετοι λόγοι όπως η ανάγκη αντιμετώπισης της χρηματοπιστωτικής κρίσης του κράτους και οι δημοσιονομικοί περιορισμοί που δημιουργήθηκαν, η αντίληψη για τη μη αποτελεσματικότητα του δημοσίου τομέα αλλά και του ιδιωτικού σε αρκετές περιπτώσεις, η έλλειψη εξειδικευμένης τεχνογνωσίας του δημοσίου τομέα οδήγησαν, σύμφωνα με μελετητές και φορείς χάραξης πολιτικής, στην υιοθέτηση των ΣΔΙΤ ως τρόπου παροχής δημοσίων έργων υποδομής και υπηρεσιών, η αποτελεσματική διαμόρφωση των οποίων μπορεί να προσφέρει μια σειρά από οφέλη για τον δημόσιο τομέα, καθώς και στον ιδιωτικό τομέα.

Ανάλογα με την αντίληψη και τις συνθήκες της κάθε χώρας που εφαρμόζονται οι ΣΔΙΤ αποτελούν μορφές συνεργασίας μεταξύ των δύο τομέων, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της συντήρησης ή και της λειτουργίας μιας υποδομής ή στη παροχή μιας υπηρεσίας σε διάφορους τομείς της οικονομίας και στις οποίες συνεργασίες οι ρόλοι των δύο εταίρων είναι προκαθορισμένοι.

Αν και η πλειονότητα των έργων που έχουν υλοποιηθεί μέσω ΣΔΙΤ αναφέρονται σε κεντρικό επίπεδο και σε μεγάλης κλίμακας έργα, γρήγορα και παρά τα ενδεχόμενα προβλήματα που προέκυψαν, αποτέλεσαν μια πρακτική και για τις τοπικές κυβερνήσεις για την υλοποίηση των αναπτυξιακών τους έργων, δεδομένου ότι τα έργα αυτά περιλαμβάνουν πτυχές της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και μπορεί να οδηγήσουν σε υψηλότερη κοινωνικοοικονομική πρόοδο.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση της δυνατότητας αξιοποίησης των ΣΔΙΤ ως αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής

Αυτοδιοίκησης και ειδικότερα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Ελλάδας, όπως αυτοί προσδιορίστηκαν από το Νόμο του ‘‘Καλλικράτη’’. Η διερεύνηση αυτή επιχειρείται τόσο μέσα από εμπειρικές μελέτες και έρευνες, όσο και με τη συλλογή και επεξεργασία πρωτογενών δεδομένων από τους παραπάνω ΟΤΑ, η εμπειρία των οποίων όσον αφορά τις ΣΔΙΤ, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, θεωρείται περιορισμένη. Επομένως το κεντρικό ερώτημα που θα επιχειρηθεί να απαντηθεί στα πλαίσια της εργασίας είναι αν, με τους περιορισμούς που τίθενται από το σύστημα αποκέντρωσης της χώρας μας και τους χρηματοοικονομικούς περιορισμούς που αντιμετωπίζουν οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ, έχουν την άποψη ότι οι ΣΔΙΤ δύναται να αποτελέσουν αναπτυξιακό εργαλείο που θα συμβάλλει στην περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη.

Οι επιμέρους στόχοι που τίθενται και που αποτελούν τις βασικές υποθέσεις της έρευνας αναφέρονται:

- Στην ανάδειξη των ΣΔΙΤ ως κρίσιμο εργαλείο για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, όχι μόνο λόγω των οικονομικών περιορισμών, απόρροια και της σημερινής κρίσης, αλλά και της αλλαγής της φιλοσοφίας όσον αφορά τη λειτουργία των ΟΤΑ, η οποία απαιτεί απεξάρτηση από κρατική χρηματοδότηση και στροφή σε ένα πιο επιχειρηματικό πνεύμα.
- Στη διερεύνηση του βαθμού και του επιπέδου ενημέρωσης των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για τις ΣΔΙΤ (σκοπός, θεσμικό πλαίσιο, διαδικασίες), παράγοντας ιδιαίτερα σημαντικός για την ορθή αξιοποίηση τους προς όφελος της τοπικής κοινωνίας.
- Στη διερεύνηση του βαθμού ανάγκης υλοποίησης έργων που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ σε διάφορους τομείς, έργα που ιεραρχούνται ανάλογα με τις ελλείψεις και προτεραιότητες του κάθε ΟΤΑ αλλά και η καταγραφή των έργων που έχουν υλοποιηθεί μέσω κάποιας μορφής ΣΔΙΤ, η εμπειρία που αποκτήθηκε και τα αποτελέσματα που καταγράφηκαν.
- Η αξιολόγηση του θεσμού των ΣΔΙΤ από τους φορείς των ΟΤΑ (σημαντικότητα, πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα) που με βάση τις εκτιμήσεις των ΟΤΑ έχουν επίδραση στην απόφαση των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την επιλογή των ΣΔΙΤ ως εναλλακτικός τρόπο χρηματοδότησης .

Στα πλαίσια αυτά η εργασία, η οποία φιλοδοξεί να ανοίξει τη συζήτηση για την αξιοποίηση των ΣΔΙΤ από τους ΟΤΑ και να παρέχει προκαταρκτικές παρατηρήσεις οι οποίες θα αποτελέσουν αφετηρία μελλοντικών δράσεων και ερευνών, διαρθρώνεται σε τρία μέρη.

Στο *πρώτο μέρος* που αποτελείται από τα *κεφάλαια 1 και 2* γίνεται ουσιαστικά η θεωρητική προσέγγιση του θέματος που συμβάλλει στην βασική κατανόηση της έννοιας και εξέλιξης των ΣΔΙΤ. Έτσι στο *πρώτο κεφάλαιο* καταγράφονται οι κυριότερες επιστημονικές προσεγγίσεις που προσπαθούν να ερμηνεύσουν το θεσμό των ΣΔΙΤ, παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά τους, συμπεριλαμβανομένης μια σύντομης επεξήγηση των διαφόρων τύπων των ΣΔΙΤ, τα κύρια πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα και οι λόγοι ανάπτυξης τους. Στο *δεύτερο κεφάλαιο* παρουσιάζεται μέσα από πίνακες και διαγράμματα η κατάσταση στην αγορά των ΣΔΙΤ σε Παγκόσμιο επίπεδο, σε Ευρωπαϊκό παραθέτοντας και τις θέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις ΣΔΙΤ. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην εμφάνιση των ΣΔΙΤ στον Ελληνικό χώρο και στην εξέλιξή τους.

Στο *δεύτερο μέρος* τίθενται τα θεμέλια του βασικού στόχου της εργασίας: στο *κεφάλαιο 3* παρουσιάζονται οι εμπειρικές προσεγγίσεις που αναφέρονται στις ΣΔΙΤ ως αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ενώ στο *κεφάλαιο 4* παρουσιάζεται η κατάσταση που επικρατεί στους ΟΤΑ της χώρας μας και ειδικότερα στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ όσον αφορά την εισαγωγή των ΣΔΙΤ στον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό.

Τέλος, στο *τρίτο μέρος* και συγκεκριμένα στο *κεφάλαιο 5* περιγράφεται η έρευνα πεδίου που διενεργήθηκε προκειμένου να απαντηθούν τα ερωτήματα οι υποθέσεις της έρευνας. Ειδικότερα παρατίθενται τα βασικά ερωτήματα της έρευνας, η ταυτότητα της έρευνας (περιοχή μελέτης, προφίλ, η διάρθρωση του ερωτηματολογίου, η μεθοδολογία της έρευνας ενώ στο *κεφάλαιο 6* παρουσιάζονται και συζητούνται μέσα από μια σειρά πινάκων και γραφημάτων τα αποτελέσματα της έρευνας, όπως προέκυψαν από την περιγραφική στατιστική.

Η εργασία κλείνει με το *κεφάλαιο 7* στο οποίο παρουσιάζονται τόσο τα γενικά συμπεράσματα όσο και τα συμπεράσματα σε σχέση με τα ερευνητικά ερωτήματα και υποθέσεις που έχουν τεθεί, προβάλλοντας ορισμένες διαπιστώσεις και επιμέρους

θέματα που θεωρούνται σημαντικά για την περαιτέρω εξέταση από τους ερευνητές και τους φορείς χάραξης πολιτικής σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο.

## ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

#### **ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ- ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)**

*Η εμφάνιση των ΣΔΙΤ ως εναλλακτικός τρόπος χρηματοδότησης των δημοσίων έργων υποδομών και παροχής υπηρεσιών εξετάζεται στο κεφάλαιο αυτό και επιχειρείται ο εννοιολογικός προσδιορισμός των ΣΔΙΤ. Παρουσιάζονται τόσο τα επιχειρήματα υπέρ της χρήσης τους αλλά και ο αντίλογος που διατυπώνεται αντίστοιχα.*

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ- ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ (ΣΔΙΤ)

### 1.1. Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΩΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η ανάπτυξη των δημοσίων υποδομών (δρόμοι, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, λιμάνια, κλπ.) και δημόσιων υπηρεσιών (υγεία - πρόνοια, παιδεία, ασφάλεια, κ.λπ.) είναι ένα βασικό συστατικό κάθε προσπάθειας για την ανάπτυξη και ένα σημαντικό μέτρο μιας χώρας ή μιας περιοχής να είναι ελκυστική, αλλά και μια από τις κύριες δραστηριότητες της κυβέρνησης. (IFM, 2004 ΟΟΣΑ, 2008 Posner κ.α., 2009 Grimsey και Lewis, 2004 Akitoby κ.α., 2007 Vining και Boardman, 2008). Επομένως, η συνδυασμένη ανάπτυξη υποδομών και υπηρεσιών, ως απαραίτητο μέσο για τη λειτουργία και εξέλιξη μιας κοινωνίας, πρέπει να είναι η ύψιστη προτεραιότητα για τις κυβερνήσεις καθώς η απουσία τους μπορεί να δημιουργήσει τεράστιο κόστος για την κοινωνία και λόγω της χαμηλότερης παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα (Posner κ.α., 2009).

Παραδοσιακά η πλειονότητα των έργων υποδομής και υπηρεσιών αντιμετωπίζονταν ως δημόσιο αγαθό και η ευθύνη χρηματοδότησης, κατασκευής και λειτουργίας τους ανήκε στο δημόσιο (Siemiatycki & Farooqi, 2012). Όμως τα τελευταία χρόνια ο δημόσιος τομέας έχει βρεθεί τα στο σταυροδρόμι πολλαπλών και αντικρουόμενων πιέσεων που απορρέουν από την παγκοσμιοποίηση, τα προβλήματα του δημόσιου χρέους, την άνοδο της τεχνολογίας των πληροφοριών, την εκλεπτυσμένη και απαιτητική καταναλωτική βάση και την ζήτηση για αύξηση του βιοτικού επιπέδου. Στο πλαίσιο αυτό ο δημόσιος τομέας και όντας αντιμετώπος με μεγάλες επενδυτικές ανάγκες αλλά ταυτόχρονα και με δημοσιονομικούς περιορισμούς<sup>1</sup> που τίθενται, καλούνται να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους και μέσω της χρήσης της αγοράς αλλά και της αποκέντρωσης της διαχείρισης (Kelly, 2005 στο Jamali, 2007), ώστε να αντλήσουν ιδιωτικά κεφάλαια και να κλείσουν κενά υποδομών γρηγορότερα ή να βελτιώσουν την

---

<sup>1</sup> Χαρακτηριστική είναι η μελέτη που δημοσίευσε το 2007 η Deloitte, με τίτλο «Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships», όπου αναδεικνύεται πολύ έντονα το έλλειμμα των δημοσίων υποδομών (από δρόμους και γέφυρες έως σχολεία και νοσοκομεία) ανά τον κόσμο καθώς και η αδυναμία των κυβερνήσεων να καλύψουν τις διαρκώς διογκούμενες ανάγκες τους για την κατασκευή νέων υποδομών και τη συντήρηση των υφιστάμενων με τις παραδοσιακές μεθόδους (αποκλειστικά δημόσιας) χρηματοδότησης. Στην ίδια μελέτη τονίζεται και η ανάγκη για στροφή στον ιδιωτικό τομέα προκειμένου να καλυφθεί το έλλειμμα αυτό.

αποτελεσματικότητα της παροχής υποδομών και υπηρεσιών (McQuaid και Scherrer, 2010).

Έτσι τα τελευταία χρόνια η παγκόσμια πρακτική δείχνει ότι κυρίως κάτω από το μόνιμο έλλειμμα των οικονομικών πόρων μια εναλλακτική προσέγγιση της δημόσιας διαχείρισης, μια εναλλακτική θεσμική ρύθμιση και ένας νέος τρόπος παροχής δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών (Meidute και Paliulis, 2011) που παραδοσιακά ελέγχονταν από το δημόσιο τομέα, είναι η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα<sup>2</sup> (ιδιαίτερα με οικονομικούς αλλά και ανθρώπινους πόρους του) μέσω των ΣΔΙΤ (Broadbent και Laughlin, 2003 Jamali, 2007), οι οποίες έλαβαν των προσοχή των υπευθύνων χάραξης πολιτικής.

Η εμφάνιση των ΣΔΙΤ προαναγγέλλει μια νέα εποχή στη συνεργασία μεταξύ των δημόσιων-ιδιωτικών φορέων σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης (τοπικό, εθνικό, διεθνές) και σε διάφορους τομείς πολιτικής (Mohr, 2004) και απεικονίζει μια αλλαγή στο ρόλο της κυβέρνησης από παρόχου σε αγοραστή των υπηρεσιών που παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα, καταδεικνύοντας έτσι την αυξανόμενη επιρροή των δυνάμεων της αγοράς στην παροχή δημοσίων υπηρεσιών (Jamali, 2007 Siemiatycki & Farooqi, 2012).

Ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1990 ένας αυξανόμενος αριθμός των χωρών ανά τον κόσμο χρησιμοποιούν τις ΣΔΙΤ (OECD 2010), με συνέπεια να έχουν γίνει από τις κυβερνήσεις ένας ευρέως αποδεκτός τρόπος υλοποίησης δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών, μια σχετικά νέα αλλά πανταχού παρούσα οργανωτική συμφωνία με διεθνή αποδοχή, όπως τονίζει ο Wettenhall, 2003, ένα συχνές κεφάλαιο στην ημερήσια διάταξη των κεντρικών, περιφερειακών και τοπικών κυβερνήσεων (Codecasa και Ponzini, 2011), τόσο σε αναπτυγμένες χώρες όπως των Ηνωμένων Πολιτειών, του Ηνωμένου Βασιλείου, όσο και σε αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπως η Λατινική Αμερική, η Ανατολική Ευρώπη και η Κίνα.

Εκτός από την χρήση των ΣΔΙΤ στο σχεδιασμό, χρηματοδότηση, κατασκευή, και συντήρηση / λειτουργία σε έργα μεγάλης κλίμακας συμπεριλαμβανομένων των έργων μεταφοράς (κυρίως δημιουργία και συντήρηση δρόμων, σιδηροδρόμων), των

---

<sup>2</sup> Το επίπεδο της ιδιωτικής συμμετοχής στα έργα του δημόσιου τομέα μπορεί να κυμαίνεται από την απλή παροχή υπηρεσίας χωρίς χρήση των δημοσίων εγκαταστάσεων, στην παροχή υπηρεσιών που βασίζονται στη χρήση των δημοσίων εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους ιδιωτικής ιδιοκτησίας των δημοσίων εγκαταστάσεων και λειτουργία των συναφών υπηρεσιών τους. (Li κ.ά, 2005).



έργων ύδρευσης και αποχέτευσης, της διάθεσης στερεών αποβλήτων και κοινωνικών υποδομών όπως σχολεία, νοσοκομεία και άλλα δημόσια κτίρια (Maskin και Tirole, 2007 Little, 2011 Boardman και Vining, 2012), από το 1950 διάφορες μορφές ΣΔΙΤ έχουν χρησιμοποιηθεί σε τοπικό επίπεδο αρχικά για την ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών.

Παγκόσμιοι Οργανισμοί όπως η Παγκόσμια Τράπεζα<sup>3</sup>, ο ΟΟΣΑ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, μαζί με πολυεθνικές επαγγελματικές εταιρίες όπως η PWC 2005, Deloitte 2006, DLA Piper, Ernst & Young κ.λ.π. παίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην διεθνή διάδοση στην ΣΔΙΤ τόσο ως υποστηρικτές όσο και ως φορείς τεχνογνωσίας. Στην Ευρώπη ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει δώσει μια δυνατή ώθηση σε παρόμοια σχήματα δρομολογώντας το 2004 το πράσινο βιβλίο (Hammerschmid και Ysa, 2010).

## 1.2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

Οι ΣΔΙΤ αποτελούν μια σημαντική στρατηγική όσον αφορά την παροχή δημόσιων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών σε πολλές χώρες. Ωστόσο, ακόμη και με αυτή την ευρεία υιοθέτηση, ο όρος «ΣΔΙΤ» δεν έχει ακόμη καθοριστεί με σαφήνεια και δεν υπάρχει ακριβής και ευρέως αποδεκτός ορισμός των ΣΔΙΤ (OECD, 2008). Δεδομένου ότι οι μηχανισμοί που χρησιμοποιούνται στις ΣΔΙΤ διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό σε ολόκληρο τον κόσμο δεν υπάρχει σχεδόν καμία ομοφωνία σχετικά την έννοια του όρου (Sidiquee, 2011) και η έννοια των ΣΔΙΤ εξακολουθεί να αμφισβητείται (Khamon, 2010), ενώ όπως σημειώνεται από τους Linder (1999), Wettenhall (2003) και Bloomfield (2006), ο όρος δημόσιου-ιδιωτικού τομέα μπορεί να σημαίνει πολλά διαφορετικά πράγματα. Έτσι, άλλοτε προσεγγίζεται στη διεθνή βιβλιογραφία ως εργαλείο διακυβέρνησης και διαχείρισης, άλλοτε ως εργαλείο για την οικονομική ρύθμιση, άλλοτε πάλι ως μια στρατηγική ανάπτυξης αλλά και ως ένα γλωσσικό παιχνίδι, μια έκφραση της γλώσσας της Νέας Δημόσιας Διοίκησης<sup>4</sup>. (Khamon, 2010)<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Η Παγκόσμια Τράπεζα με εταίρους περιφερειακές τράπεζες ανάπτυξης, και άλλα διεθνή ινστιτούτα έχουν δημιουργήσει το συμβουλευτικό όργανο PPIAF (<http://ppi.worldbank.org>), με σκοπό την παροχή τεχνικής βοήθειας στις κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών να βελτιώσουν ή και να αναπτύξουν τις υποδομές τους μέσα από τη σύναψη ΣΔΙΤ, ενώ έχει δημιουργήσει και την αντίστοιχη βάση δεδομένων των έργων αυτών στο <http://www.ppiaf.org/>.

<sup>4</sup> Ο Linder (1999), αναφέρει χαρακτηριστικά ότι ο όρος ΣΔΙΤ έχει πλέον εξελιχθεί σε μια ετικέτα catchall για όλες τις πιθανές μορφές συνεργασίας μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα.

Τέλος, υπάρχουν επίσης μια σειρά μελετητών που φαίνονται να χρησιμοποιούν τους όρους «Σύμβαση» και «ΣΔΙΤ» σχεδόν αδιακρίτως. (Hodge και Greve, 2007).

Δεδομένου ότι δεν υπάρχει επί του παρόντος ένας ορισμός ΣΔΙΤ σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, ο όρος είναι ένα είδος «έννοιας ομπρέλα» που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα των συμφωνιών μεταξύ των δημόσιων φορέων και του ιδιωτικού τομέα με στόχο τη λειτουργία των δημόσιων υποδομών και παροχής δημόσιων υπηρεσιών (Renda και Schrefler, 2006). Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο πρώτο επίσημο κείμενό της για τις ΣΔΙΤ το Πράσινο Βιβλίο το 2004 τονίζει στο άρθρο 1 παρ. 1 για τις ΣΔΙΤ «ο όρος αυτός αναφέρεται γενικά σε μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας» (EC, 2004).

Σε μια πρόσφατη έκθεση του ΟΟΣΑ ορίζει τις ΣΔΙΤ ως «μια συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης και ενός ή περισσότερων ιδιωτικών εταίρων, σύμφωνα με την οποία οι εταίροι του ιδιωτικού τομέα συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι στόχοι του δημοσίου τομέα, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, να ευθυγραμμίζονται με τους στόχους του κέρδους των ιδιωτικών εταίρων και όπου η αποτελεσματικότητα της εναρμόνισης εξαρτάται από την επαρκή μεταβίβαση των κινδύνων στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα» (OECD, 2008).

Από μια πιο τεχνικοοικονομική οπτική οι ΣΔΙΤ αποτελούν συμβατικές συμφωνίες μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, όπου ο ιδιωτικός τομέας με αντάλλαγμα αποζημίωση, συμφωνεί με το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία και/ή τη διατήρηση των υποδομών και την παροχή υπηρεσιών που θα μπορούσαν να παρέχονται από τον δημόσιο τομέα (Grimsey και Lewis, 2005 Little, 2011 Siddique, 2011). Μπορεί δε να αφορούν από βραχυπρόθεσμες συμβάσεις που αναφέρονται σε ένα μόνο μέρος της παρεχόμενης υπηρεσίας (π.χ. λειτουργία και συντήρηση) μέχρι τις πιο φιλόδοξες που αφορούν μακροπρόθεσμες συμβάσεις (πχ παραχώρηση, χρηματοδοτική μίσθωση) (Jamali, 2005 Grimsey, 2005). Σε γενικές γραμμές, οι ΣΔΙΤ καλύπτουν ένα κενό μεταξύ της αντίληψης για την αμιγώς δημόσια χρηματοδότηση της παραγωγής, συντήρησης και λειτουργίας των έργων και

---

<sup>5</sup> Όπως τονίζει ο Khanom 2010, πράγματι οι περισσότεροι ορισμοί και προσεγγίσεις των ΣΔΙΤ παραμένουν με πολλά κενά και αυξάνουν τις ερωτήσεις σχετικά με το σχεδιασμό της διακυβέρνησης, τη διαχείριση και την πολιτική των ΣΔΙΤ.

υπηρεσιών που παραδοσιακά παρέχονταν από τον δημόσιο τομέα και της πλήρους ιδιωτικοποίησης (Grimsey, 2005) παρόλο που πολύ συμφωνούν σήμερα ότι δεν πρόκειται για ιδιωτικοποίηση (Jamali<sup>6</sup>, 2005/2007).

Ωστόσο, παρά τον διαφορετικούς ορισμούς που μπορεί να δοθούν για τις ΣΔΙΤ, υπάρχουν ορισμένα κοινά κρίσιμα στοιχεία που μπορεί να χαρακτηρίσουν τις μορφές αυτές συνεργασίας δημόσιου ιδιωτικού τομέα: οι ΣΔΙΤ είναι μια συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στην οποία ο δημόσιος και ιδιωτικός τομέας εργάζονται συνεργατικά για την επίτευξη κοινών ή συμβατών στόχων (π.χ. παροχή υποδομών και υπηρεσιών) και περιλαμβάνει την κατανομή των κινδύνων και ευθυνών μεταξύ των δύο τομέων (Khanom, 2010 Siddiquee, 2011, Meidute και Paliulis, 2011).

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας θα υιοθετηθεί ο παρακάτω ορισμός σύμφωνα και με το άρθρο 1 του Νόμου. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, ο οποίος ορίζει τις ΣΔΙΤ *«έγγραφες συμβάσεις συνεργασίας από επαχθή αιτία<sup>7</sup> που συνάπτουν οι Δημόσιοι Φορείς σε τομείς της αρμοδιότητάς τους με νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα («Ιδιωτικοί Φορείς») για την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών (Ν.3389/2005, αρ.1 παρ.2)*

Υπό αυτή την έννοια οι ρόλοι των δύο τομέων σε μια ΣΔΙΤ είναι ξεκάθαροι: ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σύνολο ή μέρος του κόστους υλοποίησης του έργου και ένα σημαντικό μέρος των κινδύνων που σχετίζονται με την κατασκευή και λειτουργία του. Ο δημόσιος τομέας από την πλευρά του επικεντρώνεται στον καθορισμό των σχεδιαστικών, τεχνικών και λειτουργικών απαιτήσεων του έργου και αποπληρώνει τους ιδιώτες είτε με τμηματικές καταβολές από την πλευρά του δημοσίου συνδεδεμένες με τη διαθεσιμότητα του έργου και την τήρηση των προδιαγραφών λειτουργίας του, κυρίως σε έργα κοινωνικού χαρακτήρα (σχολεία, φυλακές κ.λ.π), είτε με απευθείας καταβολές από τους τελικούς χρήστες, κυρίως σε έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα, στα έργα δηλ τα οποία μπορεί το προϊόν τους να τιμολογηθεί και να

---

<sup>6</sup> Σύμφωνα με τον Jamali 2007 ενώ οι ΣΔΙΤ αρχικά αντιμετωπίστηκαν ως ιδιωτικοποίηση σήμερα όλο και περισσότεροι συμφωνούν ότι δεν πρόκειται για ιδιωτικοποίηση αλλά ως ένα είδος συνεργασίας μεταξύ δημόσιων –ιδιωτικών φορέων για τη επίδιωξη κοινών στόχων, μέσω της μόχλευσης κοινών πόρων και αξιοποίησης καλών επιτυχημένων παραδειγμάτων συνεργασίας.

<sup>7</sup> Η Σύμβαση Σύμπραξης δεν είναι, δηλαδή, ούτε θα πρέπει να εκλαμβάνεται από τους Δημόσιους Φορείς ως, «χαριστική» σύμβαση, με την οποία μόνον το ένα συμβαλλόμενο μέρος (και δη ο Ιδιωτικός Τομέας) αναλαμβάνει υποχρεώσεις. Αντίθετα, πρόκειται για σύμβαση αμφοτεροβαρή με την οποία ο Ιδιωτικός Τομέας επιδιώκει αντάλλαγμα (ΕΣΔΙΤ 2006).

αποφέρει έσοδα. Η διάρκεια των συμβάσεων αυτών κυμαίνεται από 25 ως 35 χρόνια, ίσως και μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, μετά το πέρας του οποίου το έργο περιέχεται στο Δημόσιο (ΕΣΔΙΤ 2006).

### 1.3 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΔΙΤ

Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους οι κυβερνήσεις καταφεύγουν στη μέθοδο των ΣΔΙΤ ως τρόπο υλοποίησης δημοσίων υποδομών και παροχής δημοσίων υπηρεσιών, παρόλο που υψίστης σημασίας είναι ο στόχος της επίτευξης καλύτερης Value for Money (VfM), που στην απλούστερη μορφή της ορίζεται ως ο βαθμός εξοικονόμησης κόστους κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής ενός έργου μέσω ΣΔΙΤ σε σύγκριση με άλλες μεθόδους χρηματοδότησης και σύναψης συμβάσεων (Hood & McGarvey, 2002 Grimsey & Lewis, 2004/2005 Bovis, 2010 Wall & Connolly (2009) στο Siemiatycki & Farooqi, 2012). Άλλωστε υπάρχει μια μακρά ιστορία των δημοσίων συμβάσεων έργων και υπηρεσιών που έχουν καθυστερήσει και έχουν υπερβεί τον αρχικό προϋπολογισμό τους.

Η επίτευξη VfM μέσω ΣΔΙΤ είναι δυνατή με τη θέσπιση κινήτρων για την καινοτομία στο σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη διαχείριση των υποδομών και την καλύτερη κατανομή και διαχείριση των κινδύνων<sup>8</sup> καθόλη η διάρκεια του κύκλου ζωής τους, κατά τρόπο ώστε οι κυβερνήσεις να προστατεύονται στην περίπτωση των μεγάλων υπερβάσεων κόστους και ελλειμμάτων εσόδων (Garvin & Bosso, 2008 Nisar, 2007 στο Siemiatycki & Farooqi, 2012).

Οι δύο βασικές αρχές των ΣΔΙΤ, δηλ. η εξασφάλιση της αποδοτικότητας των οικονομικών πόρων (Value for Money) του Δημοσίου Τομέα και η μεταβίβαση-κατανομή του επιχειρηματικού κινδύνου (Risk Allocation) αποτελούν επομένως ουσιώδη στοιχεία των έργων ΣΔΙΤ. Εάν δεν μπορούν να επιτευχθούν τότε θα πρέπει να εφαρμοστούν οι παραδοσιακές μέθοδοι των δημοσίων συμβάσεων.

Ωστόσο οι δύο αυτές βασικές αρχές των ΣΔΙΤ έχουν αποτελέσει αντικείμενο κριτικής και στη διεθνή βιβλιογραφία διαφορετικές απόψεις καταγράφονται και τελικά, δεν είναι σαφές αν οι ΣΔΙΤ μπορούν να επιτύχουν VfM και αν ο επιμερισμός των κινδύνων που προβλέπεται στην πραγματικότητα βασίζεται στην ικανότητα του

---

<sup>8</sup> Οι βασικότερες κατηγορίες κινδύνων που αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε ένα έργο μέσω ΣΔΙΤ είναι ο κατασκευαστικός κίνδυνος, ο κίνδυνος διαθεσιμότητας, ο κίνδυνος ζήτησης (Eurostat STAT/04/18).

καθενός από τους εταίρους να διαχειριστεί καλύτερα τους κινδύνους. Στη βάση αυτή ενδιαφέρον παρουσιάζει η έρευνα των Hodge και Grave το 2007<sup>9</sup>, οι οποίοι σε άρθρο τους κάνουν μια ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με την αποτελεσματικότητα των ΣΔΙΤ και καταγράφουν αντιφατικά συμπεράσματα για τις ΣΔΙΤ και τη δυνατότητά τους να επιτύχουν VfM.

Ανάμεσα σε αυτούς που αξιολογούν τις ΣΔΙΤ θετικά και αποδεικνύουν με έρευνές τους, κυρίως μέσω μελέτης περιπτώσεων ότι μπορούν να δημιουργήσουν καλύτερη VfM, ξεχωρίζει η μελέτη της Arthur Andersen & LSE η οποία αποδεικνύει ότι η εξοικονόμηση κόστους είναι 17%. Μια ανασκόπηση των κατασκευαστικών έργων από το National Audit Office (2000) του Ηνωμένου Βασιλείου έδειξε ότι κατά μέσο όρο οι ΣΔΙΤ ήταν υπεύθυνες μόνο για το 22% των υπερβάσεων κόστους για τον δημόσιο τομέα, σε αντίθεση με το 73% κάτω από το παραδοσιακό σύστημα προμηθειών. Την ίδια άποψη διατυπώνουν και οι Savas, Macdonald, Pollit, Grimsey and Lewis, υποστηρίζοντας επιπλέον ότι τα έργα μέσω ΣΔΙΤ παραδίδονται πιο γρήγορα, είναι εντός χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και εντός προϋπολογισμού (Hodge & Grave, 2007).

Από την άλλη πλευρά στο ίδιο άρθρο παρουσιάζονται τεκμηριωμένες απόψεις ερευνητών (Bloomfield, κ.ά. Pollock, κ.ά. Audit Commission, Greve, Edwards κ.ά. Boardman κ.α. Leviakangas) που ισχυρίζονται ότι οι ΣΔΙΤ δεν επιτυγχάνουν VfM και είναι ένας δαπανηρός τρόπος για τη χρηματοδότηση και την παροχή δημοσίων υπηρεσιών σε σύγκριση με τις παραδοσιακές μεθόδους χρηματοδότησης. (Hodge & Grave, 2007).

#### 1.4 ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

Ανεξάρτητα από τον ορισμό που τελικά θα επιλεγεί για τις ΣΔΙΤ, υπάρχουν διάφοροι τύποι και παραλλαγές των εταιρικών αυτών σχέσεων που μπορούν να εφαρμοστούν και αντικατοπτρίζουν τους διαφορετικούς στόχους της κυβέρνησης αλλά και τις απαιτήσεις του έργου. Οι ΣΔΙΤ μπορεί να ταξινομούνται με βάση το βαθμό συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, δηλ ως προς τους κινδύνους και τις υποχρεώσεις που αυτός αναλαμβάνει, την διάρθρωση της χρηματοδότησης και το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Για να περιγραφούν οι συμβατικές ρυθμίσεις ενός έργου, χρησιμοποιούνται πιο ακριβείς όροι, με χαρακτηριστικές λέξεις που αφορούν το σχεδιασμό (Design),

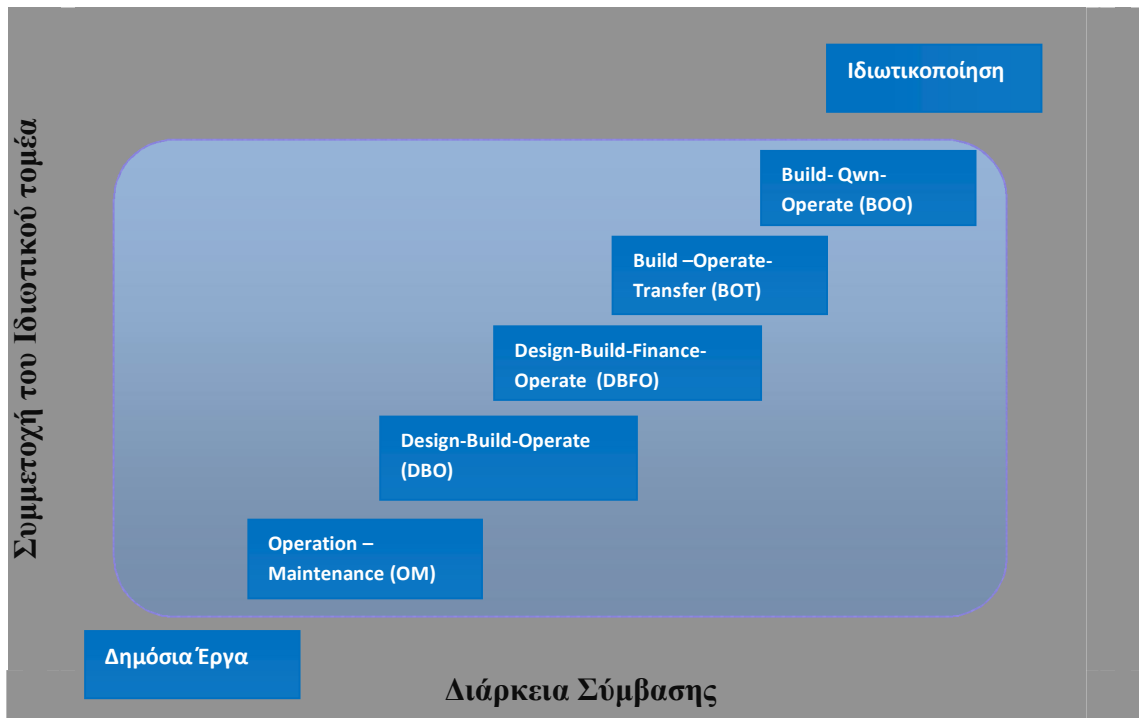
---

<sup>9</sup> “Public-Private Partnerships: An International Performance Review”, *Public Administration Review*, 67(3): 545-558.

κατασκευή (Built), χρηματοδότηση (Finance), λειτουργία (Operate), συντήρηση, ιδιοκτησία - κυριότητα (Own) κλπ., οι οποίες παραπέμπουν σε συντομογραφίες που όμως δεν μπορούν να διαφοροποιηθούν ιδιαίτερα εύκολα.

Οι πιο διαδεδομένοι τύποι ΣΔΙΤ<sup>10</sup>, μεταξύ της πλήρους δημόσιας παροχής, όπου ο δημόσιος τομέας είναι πλήρως υπεύθυνος για όλες τις πτυχές της παροχής δημόσιων υπηρεσιών και της πλήρους ιδιωτικοποίησης, ο ιδιώτης αναλαμβάνει τον πλήρη κίνδυνο του εγχειρήματος, είναι: Operation-Maintenance (OM), Design-Build-Operate (DBO), Design-Build-Finance-Operate (DBFO), Build-Operate-Transfer (BOT), Build-Own-Operate (BOO) (Kwak κ.α. 2009), Bovis 2010, Little 2011, Grimsey 2004, Siddiquee 2011) (Σχήμα 1).

**Σχήμα 1:** Μοντέλα- Τύποι ΣΔΙΤ



Πηγή: Kwak 2009, Σαραγιώτης 2010, *Ιδία Επεξεργασία*

<sup>10</sup> Ορισμένοι μελετητές τείνουν να προσεγγίζουν τις ΣΔΙΤ σαν μια πιο γενική έννοια που περιλαμβάνει τους τρόπους με τους οποίους ο δημόσιος και ιδιωτικός τομέας συνεργάζονται για την επίτευξη των κοινωνικών στόχων. Θεωρούν ακόμη και τις συμβάσεις ανάθεσης έργου / outsourcing και franchising ως μορφές των ΣΔΙΤ (Skelcher, 2005 Grimsey και Lewis, 2005 στο Siddiquee, 2011)

## 1.5 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΔΙΤ

Η συμμετοχή των ιδιωτικών επιχειρήσεων στην παροχή των δημόσιων υπηρεσιών δεν είναι κάτι καινούργιο: Ο δημόσιος και ιδιωτικός τομέας έχουν μια μακρά ιστορία συνεργασίας (Wettenhall, 2003, 2005 Parker και Saal, 2003:14 στο Binza, 2008 Siddiquee, 2011). Ορισμένοι εντοπίζουν την πρακτική αυτή σε προηγούμενους αιώνες (Garvin, 2007), ακόμη και αρχαίους χρόνους (Ghobadian κ.ά., 2004 στο Jooste κ.α, 2011) τονίζοντας ότι οι δημόσιες αρχές από πολύ νωρίς προέβλεψαν και ζήτησαν από τον ιδιωτικό τομέα την εκτέλεση δημοσίων δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών για λογαριασμό τους και κάτω από τον έλεγχό τους. Η σημασία και οι μορφές της συνεργασίας αυτής αναπτύχθηκαν σύμφωνα με τις μεταβαλλόμενες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες των αντιστοιχών κοινωνιών (Scarle, 2002).

Ειδικότερα αν και οι ΣΔΙΤ έχουν ευρέως εφαρμοστεί από τη δεκαετία του 1990, οι ιστορικές ρίζες τους βρίσκονται στα συστήματα παραχώρησης που είναι κοινά στην Ευρώπη μεταξύ του δέκατου όγδοου και στις αρχές του εικοστού αιώνα, ενώ παραδείγματα παρατίθενται από τον δέκατο έβδομο ίσως και τον δέκατο έκτο αιώνα.

Στη Γαλλία<sup>11</sup>, για παράδειγμα, τον 16<sup>ο</sup> αιώνα η κυβέρνηση υπέγραψε την πρώτη της σύμβαση με την Adam de Craponne για την κατασκευή του καναλιού της Προβηγκίας (Provence) το 1554. Το 1568 η πόλη του Λονδίνου αποφάσισε να παραχωρήσει την ύδρευση της σε ιδιωτικές εταιρίες. Τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα επίσης παρατηρήθηκε ο πολλαπλασιασμός των προγραμμάτων ΣΔΙΤ για την ανάπτυξη των βασικών υποδομών όπως γέφυρες και κανάλια, τυνηρικές, σιδηρόδρομοι (Noumba-Um 2010), (π.χ., η διώρυγα του Σουέζ, η κατασκευή της οποίας ολοκληρώθηκε το 1869 με συμφωνία δικαιώματος εκμετάλλευσης από τους ιδιώτες για 99 χρόνια), αλλά και στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων (Grimsey & Lewis, 2004:3–6) τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική και Ασία. (π.χ., Ηνωμένες Πολιτείες, Κίνα και Ιαπωνία) (Kumaraswamy και Morris, 2002) στο Tang κ.α 2009.

Σε νεότερες προσεγγίσεις (Bovaird, 2010 Wettenhall, 2010 Hodge κ.ά, 2010) αναφέρεται ότι οι ΣΔΙΤ εμφανίστηκαν για πρώτη φορά στις Ηνωμένες Πολιτείες

---

<sup>11</sup> Για την Γαλλική προσέγγιση των ΣΔΙΤ βλέπε Grimsey και Lewis 2004: 47-48.

(ΗΠΑ) στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και στις αρχές της δεκαετίας του 1980 κυρίως για την ανάπτυξη και αναζωογόνηση των προβληματικών αστικών περιοχών.

Αν και οι ΣΔΙΤ εισήχθησαν στις διάφορες χώρες με διαφορετική ένταση πριν από το 1992, δεκαετία κατά την οποία οι ρόλοι των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων επαναπροσδιορίστηκαν (ΟΟΣΑ, 2008:11), η εγκαθίδρυση της Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (Private Finance Initiative- PFI), θεωρείται ευρέως ως η ημερομηνία γέννησης της έννοιας των ΣΔΙΤ (Hellowell, 2010 Jooste κ.α., 2011). Πολλές χώρες ακολούθησαν το παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου σε όλο τον κόσμο: χώρες όπως η Βουλγαρία, η Κροατία, η Τσεχία, τη Φινλανδία, τη Γαλλία τη Γερμανία, την Ελλάδα, την Ουγγαρία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβενία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο άρχισαν τη βελτίωση των τοπικών οικονομιών τους και την καταπολέμηση της φτώχειας μέσω ΣΔΙΤ (Grimsey και Lewis, 2004:3-6 Bovis 2010).

#### 1.6 ΛΟΓΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

Σύμφωνα με τους Linder 1999, Jooste κ.α. 2011 σημαντικό παράγοντα για την εμφάνιση των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες αποτέλεσε η αναβίωση και υπεροχή της φιλελεύθερης ιδεολογίας της αγοράς και κατά συνέπεια της κρατικής απορρύθμισης, οδηγώντας σε εκτεταμένες και ριζικές μεταρρυθμίσεις στον τρόπο που οι δημόσιες υπηρεσίες παρέχονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Μεταρρυθμίσεις οι οποίες οδηγούνται από την αντίληψη της αναποτελεσματικότητας του δημόσιου τομέα και την στροφή προς η "Νέα Δημόσια Διαχείριση" «New Public Management (NPM)»<sup>12</sup> (Girard κ.α., 2009), στα πλαίσια της οποίας οι συνεργασίες δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, η αποκέντρωση, οι ιδιωτικοποιήσεις, η απορρύθμιση και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου της κυβέρνησης, αποτελούν τις λέξεις-κλειδιά, και ενθαρρύνουν τις ΣΔΙΤ ως ένα νέο εργαλείο διαχείρισης ως νέα μορφή διακυβέρνησης και δημόσιας τάξης σε όλο τον κόσμο (Khanom, 2010 McQuaid και Scherrer<sup>13</sup>, 2010). Οι ΣΔΙΤ αποτελούν μια

<sup>12</sup> Όπως αναφέρουν οι Girard κ.α, 2009: 371 η λογική πίσω από τη Νέα Δημόσια Διαχείριση (NPM) είναι απλή και άμεση: υπάρχει ελάχιστη ή και καμία διαφορά μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα όσον αφορά τη διαχείριση των πόρων, με την έννοια ότι τα στελέχη της κυβέρνησης πρέπει να είναι επιχειρηματικό πνεύμα στην προσέγγισή τους όσον στην παραγωγή των υπηρεσιών τους.

<sup>13</sup> Οι McQuaid και Scherrer, 2010:29, τονίζουν ότι στα πλαίσια της NPM, οι ΣΔΙΤ δεν είναι απλώς ένα εργαλείο για την παροχή και τη χρηματοδότηση των δημοσίων υπηρεσιών, αλλά



καθυστερημένη ενσάρκωση αυτών των μεταρρυθμιστικών κινήσεων (Jooste κ.α., 2011).

Ιδιαίτερα σημαντικός λόγος για την εξάπλωση των ΣΔΙΤ θεωρείται και η δυσκολία χρηματοδότησης των δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών από τον δημόσιο τομέα αποκλειστικά, εξαιτίας των δημοσιονομικών περιορισμών που αντιμετωπίζει. Έτσι οι ΣΔΙΤ θεωρούνται ως μια βιώσιμη μακροπρόθεσμη στρατηγική για την αντιμετώπιση των βραχυπρόθεσμων δημοσιονομικών περιορισμών (Johnson και Walzer, 1998 στο Girard κ.ά, 2009), ως ένα εργαλείο για την αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής κρίσης των κρατών αλλά και ως εργαλείο για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας, των χαμηλών επιδόσεων του δημόσιου τομέα, στην παροχή υποδομών και υπηρεσιών, της μείωσης τους κόστους αλλά και αύξησης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, (Grimsey και Lewis, 2004 Quaid και Scherrer, 2008 Vining και Boardman, 2008 Codecasa και Ponzini, 2011 Little, 2011 Meidute και Paliulis, 2011), αποφεύγοντας την πλήρη ιδιωτικοποίηση (Jamali 2005, 2007).

## 1.7 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Ο ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΔΙΤ

### *1.7.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ*

Η παγκόσμια εμπειρία έχει δείξει ότι η επιλογή υλοποίησης ενός έργου μέσω ΣΔΙΤ, εφόσον βέβαια η επιλογή αυτή θα έχει ΣΔΙΤ έχει αποδειχθεί η πλέον πρόσφορη<sup>14</sup> για την οικοδόμηση της ζητούμενης υποδομής ή την παροχή στους πολίτες της ζητούμενης υπηρεσίας και υπό την προϋπόθεση της αμοιβαίας εμπιστοσύνης των δύο εταίρων και της διαφάνειας στις διμερείς τους συμβάσεις, μπορεί να προσδώσει στον δημόσιο φορέα αρκετά πλεονεκτήματα, τα οποία προκύπτουν από το γεγονός ότι φέρνουν μαζί τις αλληλοσυμπληρούμενες ικανότητες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στην ολοκλήρωση ενός έργου σε διαφορετικά επίπεδα συμμετοχής και ευθύνης. (Leung και Hui, 2005).

Ειδικότερα ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα της προσέγγισης είναι ότι μέσω των ΣΔΙΤ ο δημόσιος τομέας μπορεί να εξοικονομήσει πόρους, με την αξιοποίηση των

---

επίσης και μια γενική πολιτική για την προώθηση της εφαρμογής των αρχών της διαχείρισης του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας και των οικονομικών εννοιών στο δημόσιο τομέα.

<sup>14</sup> Πρόσφορες και επιτυχείς ΣΔΙΤ προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στους πολίτες και στην κυβέρνηση ενώ το κόστος τους είναι σημαντικά χαμηλότερο από ό, τι εκείνες που είναι διαθέσιμες μέσω των δημοσίων συμβάσεων (OECD, 2010).

ιδιωτικών κεφαλαίων για μερική ή ολική χρηματοδότηση, και δεν χρειάζεται να δεσμεύει δικούς του κεφαλαιακούς πόρους για τη χρηματοδότηση δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών (Korpenjan και Enserink, 2009 Tang, 2010 Bovis, 2010). Αυτό επιτρέπει στις κυβερνήσεις την άμεση υλοποίηση των επενδυτικών τους σχεδίων παρέχοντας την δυνατότητα στους πολίτες να επωφεληθούν από τη χρήση των υποδομών νωρίτερα από ότι με τις διαδικασίες της παραδοσιακής χρηματοδότησης αφού το κόστος του έργου επιμερίζεται καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, την ικανοποίηση των επιπλέον αιτημάτων ή την παροχή μεγαλύτερης επιλογής υπηρεσιών πιο συχνά και σε μεγαλύτερη κλίμακα (Gidman κ.ά, 1995 στο Kyvelou κ.α., 2011).

Ταυτόχρονα δεν επιβαρύνεται ο δημόσιος προϋπολογισμός- γεγονός ιδιαίτερα θετικό κατά τη διάρκεια μιας περιόδου δημοσιονομικής κρίσης- εφόσον το κόστος των έργων μέσω ΣΔΙΤ δεν εγγράφεται στον προϋπολογισμό του δημοσίου<sup>15</sup>.

Οι ΣΔΙΤ, που θεωρείται ότι είναι η απάντηση στις ανεπάρκειες τόσο της κυβέρνησης όσο και της αγοράς, συνδυάζει τα πλεονεκτήματα του ιδιωτικού τομέα: την καινοτομία<sup>16</sup> τόσο κατά το σχεδιασμό, λειτουργία και συντήρηση του έργου, την γνώση των τεχνολογιών, την εμπειρογνομosύνη, τη διοικητική αποτελεσματικότητα, και το επιχειρηματικό πνεύμα και λογική (Broadbent και Laughlin, 2003 Kyvelou και Karaiskou 2006 Bovis, 2010) στοιχεία που διέπουν συχνά την ιδιωτική επιχειρηματικότητα και ιδιαίτερα σημαντικά για την εξοικονόμηση κόστους, την επίσπευση υλοποίησης και ολοκλήρωση εντός χρονοδιαγράμματος και εντός προϋπολογισμού και τη βελτίωση της ποιότητας των δημόσιων εγκαταστάσεων και

---

<sup>15</sup> Η Eurostat με απόφασή της στις 11 Φεβρουαρίου 2004 (ανακοινωθέν τύπου STAT/04/18) σχετικά με λογιστική αντιμετώπιση, στους εθνικούς λογαριασμούς των συμβάσεων ΣΔΙΤ τονίζει ότι: «τα στοιχεία του ενεργητικού που συνδέονται με μια σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα δύναται να ταξινομούνται ως μη δημόσια στοιχεία του ενεργητικού και επομένως να μην εγγράφονται στον ισολογισμό των δημοσίων διοικητικών αρχών, εφόσον α) ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα αναλαμβάνει τον κίνδυνο της κατασκευής, και β) ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα αναλαμβάνει τον έναν τουλάχιστον από τους ακόλουθους δύο κινδύνους: τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας ή τον κίνδυνο που συνδέεται με τη ζήτηση.

<sup>16</sup> Όπως τονίζουν οι Girard κ.α.(2009), δεδομένου ότι ο δημόσιος τομέας δεν έχει κίνητρα κέρδους υπάρχουν ελάχιστα κίνητρα για την κυβέρνηση να επενδύσει στην έρευνα και την ανάπτυξη, με συνέπεια η καινοτομία στο δημόσιο τομέα να υστερεί σε σχέση με τον ιδιωτικό τομέα, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχει ελάχιστη ή καθόλου αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας στον δημόσιο τομέα, ο οποίος οποίο με τη σειρά του αντιμετωπίζει τους μειωμένους πόρους, ενώ από την άλλη η ζήτηση για τις δημόσιες υπηρεσίες επεκτείνεται.

υπηρεσιών<sup>17</sup> (Li κ.ά, 2005 Bloomfield, 2006 Korpenjan και Enserink, 2009 Kwak, 2010 Meidute και Paliulis, 2011).

Επιπλέον, ο δημόσιος τομέας μπορεί να μεταφέρει τους κινδύνους που συνδέονται με την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, και λειτουργία των έργων στον ιδιωτικό τομέα, όπως αναφέρθηκε. Συνεπώς θα μπορούσε να επιτύχει Value-for-Money στην παροχή δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, ενώ θα μπορούσε επίσης να υποστηριχθεί ότι μέσω αυτής της διαδικασίας, το κράτος διαχειρίζεται σε μια καλύτερη, πιο στρατηγικό τρόπο τα δημόσια οικονομικά. (Bovis, 2010).

Τέλος οι ΣΔΙΤ μπορούν να συνδράμουν στην προώθηση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης και ευκαιριών απασχόλησης, αφού οι συμφωνίες αυτές εξασφαλίζουν ροές ιδιωτικών κεφαλαίων, παρέχουν επενδυτικές ευκαιρίες και συνεπώς συμβάλλουν στην τόνωση της τοπικής βιομηχανίας και των αγορών εργασίας, ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής κρίσης (Kwak, 2009 Meidute και Paliulis, 2011).

### 1.7.2 Ο ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ ΣΤΙΣ ΣΔΙΤ

Μολονότι οι ΣΔΙΤ θεωρούνται ως ένας τρόπος για τη δημιουργία δημόσιων υποδομών με μικρό ή καθόλου κόστος για το δημόσιο τομέα, εντούτοις εξακολουθεί να κυριαρχεί η αντίληψη ότι «δεν υπάρχει δωρεάν γεύμα» όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν οι Kumaraswamy και Zhang, 2001 στο Tang, 2010, οι οποίοι παρουσιάζουν αρκετές περιπτώσεις έργων που υλοποιήθηκαν κυρίως μέσω της μεθόδου BOT και στις οποίες παρατηρήθηκαν προβλήματα που αφορούν σε υπερβάσεις κόστους<sup>18</sup>, καθυστερήσεις στην υλοποίηση, που συσχετίζονται με ασαφείς ή αρνητικές εκτιμήσεις οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών κινδύνων, αλλά και της δυσκολίας του ιδιωτικού τομέα να δανειστεί κεφάλαια για τη χρηματοδότηση των έργων πιο φθηνά από τον δημόσιο τομέα και τέλος νομικές διαφορές μεταξύ ιδιωτών φορέων και της

---

<sup>17</sup> Βελτίωση της παροχής υπηρεσιών μπορεί να προέλθει από το γεγονός ότι οι ΣΔΙΤ επιτρέπουν στους δύο τομείς να λειτουργούν εντός της σφαιρας της ειδικότητάς τους, η κυβέρνηση στην πολιτική και τη διακυβέρνηση, ο ιδιωτικός τομέας στις τεχνικές πτυχές του σχεδιασμού, της κατασκευής, τη λειτουργία και τη διαχείριση των έργων (Meidute και Paliulis, 2011).

<sup>18</sup> Το υψηλό κόστος των προσφορών και διαπραγμάτευσης της διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένων των υψηλότερων δαπανών πράξης σύμβασης που καταβλήθηκαν σε νομικούς και λογιστικές εταιρείες, μπορεί να εξουδετερώσει οποιεσδήποτε εξοικονομήσεις σε φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής.

κυβέρνησης, Προβλήματα τα οποία ανακύπτουν επίσης είτε από την ίδια τη φύση και την πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει τις ΣΔΙΤ, η οποία απαιτεί ιδιαίτερη νομοθεσία, είτε από πολιτικά εμπόδια, αλλά και λόγω αντίστασης ορισμένων κυβερνητικών υπηρεσιών (Tang, 2010).

Επιπλέον, οι ΣΔΙΤ μπορεί να οδηγήσουν σε μια μονοπωλιακή κατάσταση, εξαιτίας της μείωσης της ανταγωνιστικότητας καθώς λίγες είναι οι επιχειρήσεις που καλύπτουν τις προϋποθέσεις συμμετοχής στην ανταγωνιστική διαδικασία επιλογής αναδόχου, με αποτέλεσμα την αδυναμία αξιοποίησης του ελεύθερου ανταγωνισμού, ενώ σε περίπτωση αστοχίας και κατά συνέπεια αδυναμίας υλοποίησης ή διακοπής της λειτουργίας των έργων επιβαρύνεται ο δημόσιος τομέας (Kwak, 2009), αφού το πολιτικό κόστος από την αποτυχία μιας τέτοιας σύμβασης είναι μεγάλο και έτσι πολλές φορές οι κυβερνήσεις καταλήγουν στην διάσωση του ιδιωτικού τομέα. Συνεπώς απαιτείται κυβερνητική ικανότητα στη διαχείριση των ΣΔΙΤ, στις διαπραγματεύσεις στην σύνταξη και στην εκτέλεση των συμβάσεων (Siddiquee, 2011).

Οι ΣΔΙΤ, που γενικά αφορούν περίπλοκες συμβάσεις, είναι σχετικά νέες έννοιες που δεν είναι πλήρως κατανοητές σε ορισμένες χώρες, ενώ η έλλειψη ικανότητας τόσο στο δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο αλλά και η έλλειψη στελεχών που να διαθέτουν κατάλληλες γνώσεις και δεξιότητες για την εφαρμογή και διαχείριση αυτών των μακροπρόθεσμων σχεδίων (Kwak, 2010) δύναται να οδηγήσουν σε αποτυχία του εγχειρήματος.

Επιπλέον, οι συμβάσεις αυτές χαρακτηρίζονται άκαμπτες και είναι δύσκολο να προσαρμοστεί και να αλλάξει το πλαίσιο τους με αποτέλεσμα οι μελλοντικές γενιές να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις ιδιαίτερες συνθήκες τους, αλλά αντίθετα θα πρέπει να συμμορφώνονται με ξεπερασμένες επιχειρήσεις και τεχνικές των προηγούμενων δεκαετιών (Siddiquee, 2011). Έτσι, όπως αναφέρει η Bloomfield σε μελέτη της, αν και οι ΣΔΙΤ προωθούνται ως χαμηλού κινδύνου, και ως τρόπος εξοικονόμησης πόρων οι φορολογούμενοι επιβαρύνονται με διάφορες υποχρεώσεις για τις επόμενες δεκαετίες, και είναι σημαντικό οι φορολογούμενοι πολίτες να λαμβάνουν σωστή ενημέρωση και όχι ελλείψεις, ανακρίβειες ή παραπλανητικές πληροφορίες σχετικά με τις σημαντικές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις. (Bloomfield, 2006).

Τέλος, οι ΣΔΙΤ δημιουργούν στο ευρύ κοινό την αίσθηση της "Διπλής φορολόγησης, ιδιαίτερα στα έργα που αποπληρώνονται με τέλη χρήσης (π.χ. περίπτωση διοδίων), θεωρώντας τα ουσιαστικά ως μια μορφή «διπλής φορολογίας», με την έννοια ότι πληρώνουν για τις υπηρεσίες που έχουν πληρωθεί ήδη μέσω των φόρων.

Τα τελευταία χρόνια έχει αναθεωρηθεί ο ρόλος του δημοσίου τομέα ως παρόχου δημοσίων έργων υποδομής και υπηρεσιών μέσα στο πλαίσιο των αυξανόμενων επενδυτικών αναγκών από τη μια αλλά και της στενότητας δημοσιονομικών πόρων από την άλλη, ενώ γίνεται λόγος και για την αποτελεσματικότητα του και την στροφή προς τη Νέα Δημόσια Διαχείριση (NPM). Η παγκόσμια πρακτική δείχνει ότι κάτω από την πίεση των παραπάνω παραγόντων οι ΣΔΙΤ, ως μορφή συνεργασίας την δημοσίων αρχών με τον ιδιωτικό τομέα με διάφορους τύπους έχουν γίνει ευρέως αποδεκτός τρόπος παροχής δημοσίων έργων και υπηρεσιών τόσο σε αναπτυγμένες όσο και σε αναπτυσσόμενες χώρες σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις προσδοκίες της για ένα καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών και την επίτευξη καλύτερης Value for Money (VFM), που επιτυγχάνεται συνδυάζοντας τα πλεονεκτήματα του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, χωρίς όμως να παραβλέπει κανείς τον αντίλογο που διατυπώνεται για τις μορφές αυτές συνεργασίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### ***Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ***

*Αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου αποτελεί η συνοπτική επισκόπηση της εξέλιξης της Παγκόσμιας, της Ευρωπαϊκής και της Ελληνικής Αγοράς ΣΔΙΤ, όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα. Παρουσιάζεται επίσης η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις ΣΔΙΤ, καθώς και οι πρωτοβουλίες που έχει αναπτύξει για την περαιτέρω διάδοση τους.*

## 2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ

### 2.1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ

Παρά τις αντίθετες απόψεις που διατυπώνονται κατά καιρούς για τις ΣΔΙΤ ως εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, το ενδιαφέρον και η συχνότητα της χρήσης τους έχει αυξηθεί σε όλο τον κόσμο, ιδιαίτερα από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και ακόμη περισσότερο από τις αρχές της δεκαετίας του 2000. Έτσι σήμερα αναφέρονται μια σειρά επιτυχημένων και μερικές φορές ανεπιτυχών παραδειγμάτων έργων ΣΔΙΤ σε διάφορους τομείς, τόσο σε αναπτυγμένες όσο και σε αναπτυσσόμενες χώρες, ανάλογα με την αντίληψη που επικρατεί στο εσωτερικό της κάθε χώρας γι' αυτή τη νέα μορφή της συνεργασίας καθώς και των συνθηκών που επικρατούν σε αυτή<sup>19</sup>.

Με βάση τη μελέτη της Deloitte<sup>20</sup> (2006), οι χώρες ανά τον κόσμο κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό χρήσης των ΣΔΙΤ, σε τρία επίπεδα και δημιουργούν την καμπύλη ωρίμανσης της αγοράς ΣΔΙΤ, όπως αποτυπώνεται στην εικόνα 1. Στο επίπεδο 3 κατατάσσονται οι χώρες που χρησιμοποιούν ευρέως πλέον τις ΣΔΙΤ με διάφορες μορφές, με πρωτοπόρο το Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά και την Αυστραλία. Ακολουθούν στο δεύτερο επίπεδο ο Καναδάς, η Ιαπωνία αλλά και χώρες της Ευρώπης. Στο επίπεδο 1 βρίσκονται αρκετές χώρες των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης, ενώ σε νεότερη μελέτη της Deloitte<sup>21</sup> για την Παγκόσμια αγορά ΣΔΙΤ το 2012, ο Καναδάς για τη χρονιά αυτή κατέχει την πρώτη θέση.

<sup>19</sup> Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ότι εξαιτίας των διαφορετικών προσεγγίσεων για τις ΣΔΙΤ στις διάφορες χώρες του κόσμου και του γεγονότος ότι δεν υπάρχει συγκεκριμένος ορισμός ΣΔΙΤ -παρατηρούνται αποκλίσεις σχετικά με το τι συνιστά ΣΔΙΤ-, είναι αρκετά δύσκολη η σύγκριση μεταξύ των χωρών, όσον αφορά τον αριθμό και την αξία των έργων που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ. Έτσι τα στοιχεία που παρουσιάζονται δίνουν μια ένδειξη της δραστηριότητας, της έκτασης στην οποία οι χώρες κάνουν χρήση των ΣΔΙΤ.

<sup>20</sup> Deloitte «Closing the Infrastructure Gap: The role of Public- Private Partnerships»

<sup>21</sup> Deloitte 2012. Partnerships Bulletin. "The Global PPP Market 2012"

<http://www.deloitte.com/assets/Dcom-UnitedKingdom/Local%20Assets/Documents/Industries/uk-icp-global-ppp-market-2012-report.pdf>

**Εικόνα 1:** Καμπύλη ωρίμανσης της παγκόσμιας αγοράς ΣΔΙΤ

Πηγή: Deloitte (2006)

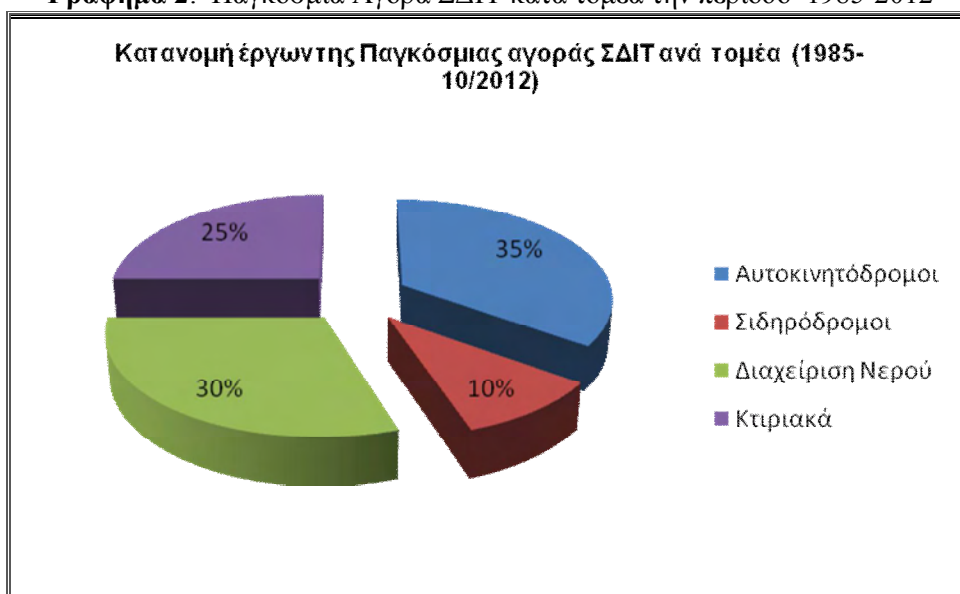
Σύμφωνα δε και με έρευνα του περιοδικού Public Works Financing<sup>22</sup>, η οποία αναφέρεται στον αριθμό των έργων ΣΔΙΤ σε παγκόσμιο επίπεδο, την αξία τους αλλά και την κατανομή αυτών σε τομείς για την περίοδο 1985-2012, παρατηρούμε ότι η Ευρώπη παρουσιάζει τον μεγαλύτερο αριθμό έργων, ενώ οι τομείς των οδικών έργων, τα έργα που αφορούν τη διαχείριση υδάτων και τα κτιριακά έργα παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ποσοστό στο σύνολο των χωρών.

**Γράφημα 1:** Παγκόσμια Αγορά ΣΔΙΤ κατά περιοχή την περίοδο 1985-2012

Πηγή: Public Works Financing (2012), Ιδία επεξεργασία

<sup>22</sup> [http://www.pwfinance.net/document/research\\_reprints/chart%20%20World%20P3.pdf](http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/chart%20%20World%20P3.pdf)



**Γράφημα 2:** Παγκόσμια Αγορά ΣΔΙΤ κατά τομέα την περίοδο 1985-2012

Πηγή: Public Works Financing (2012), Ιδία επεξεργασία

Παρόλο όμως την σημαντική αύξηση των ΣΔΙΤ σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με μελέτη του ΟΟΣΑ (2010)<sup>23</sup> στις χώρες- μέλη του για το ποσοστό των επενδύσεων του δημόσιου τομέα που λαμβάνει χώρα μέσω των ΣΔΙΤ, αυτές εξακολουθούν να αποτελούν ένα σχετικά μικρό ποσοστό των συνολικών επενδύσεων του δημόσιου τομέα, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 1 και στο γράφημα 3.

**Πίνακας 1** Ποσοστό χρήσης των ΣΔΙΤ στο σύνολο των δημοσίων επενδύσεων στις χώρες του ΟΟΣΑ.

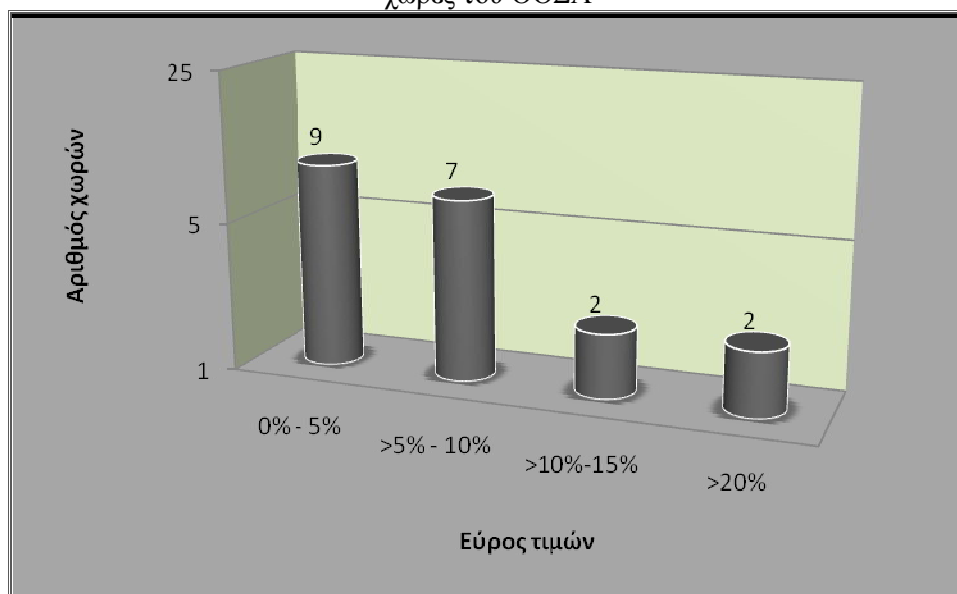
Εύρος τιμών	Αριθμός χωρών	Χώρα/ Οικονομία
0% - 5%	9	Αυστρία, Γερμανία, Καναδάς, Δανία, Γαλλία, Ολλανδία, Ουγγαρία, Νορβηγία, Ισπανία
>5% - 10%	7	Ηνωμένο Βασίλειο, Τσεχική Δημοκρατία., Δημοκρατία της Σλοβακίας, Ελλάδα, Ιταλία, Νότια Αφρική, Ιρλανδία
>10%-15%	2	Κορέα, Νέα Νότια Ουαλία,
>20%	2	Μεξικό, Χιλή
<b>Σύνολο<sup>24</sup></b>	<b>20</b>	

Πηγή: OECD 2010

<sup>23</sup> Σημαντική είναι και η μελέτη του OECD (2010) *"Dedicated Public-Private Partnership Units-A Survey of Institutional and Governance Structures"* όπου παρουσιάζονται οι ειδικές μονάδες ΣΔΙΤ που έχουν εγκαθιδρυθεί στις χώρες του ΟΟΣΑ, και που στόχο έχουν την προώθηση των ΣΔΙΤ. Οι αρμοδιότητες, οι λειτουργίες και η χωροθέτηση των μονάδων αυτών διαφέρουν από χώρα σε χώρα.

<sup>24</sup> Για το εύρος τιμών 15%-20%, δεν δόθηκαν απαντήσεις, σύμφωνα με τη μελέτη.

**Γράφημα 3:** Ποσοστό χρήσης των ΣΔΙΤ στο σύνολο των δημοσίων επενδύσεων στις χώρες του ΟΟΣΑ



Πηγή: OECD 2010, Ιδία επεξεργασία

## 2.2. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ

Παρόλο που στο Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο ο όρος ΣΔΙΤ δεν ορίζεται ακόμα νομικά και συνεχίζει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης (Hodge and Grave 2007), ωστόσο οι κανόνες, νόμοι και πολιτικές της ΕΕ έχουν σημαντική επίδραση στη χρήση των ΣΔΙΤ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήδη από το 2003<sup>25</sup> υποστήριξε ότι οι ΣΔΙΤ θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων (EC 2003). Το 2004, η Επιτροπή παρουσίασε την Πράσινη Βίβλο<sup>26</sup> για ΣΔΙΤ, εξετάζοντας κατά πόσον οι υπάρχουσες δομές ήταν επαρκείς και κατάλληλη για την αντιμετώπιση των ειδικών προκλήσεων των ΣΔΙΤ στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς (EC, 2004). Την δημοσίευση της έκθεσης σχετικά με τις διαβουλεύσεις Μάιο του 2005 (EC, 2005a) γρήγορα ακολούθησε μια ανακοίνωση για το ίδιο θέμα το Νοέμβριο του 2005, σχετικά με τις «Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημόσιων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης» (EC, 2005b). Το 2008, η Επιτροπή εξέδωσε επίσης την ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου των δημόσιων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης στις Θεσμοθετημένες Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (ΘΣΔΙΤ) (EC, 2008). Ακολούθησε πρόσφατη ανακοίνωση σχετικά με τις ΣΔΙΤ τον Νοέμβριο του 2009 επιχειρώντας να δώσει νέα ώθηση στις ΣΔΙΤ προκειμένου «να ενθαρρύνει την μεγαλύτερη και καλύτερη χρήση ΣΔΙΤ σε μια εποχή που απαιτεί καινοτόμες λύσεις δημόσιας χρηματοδότησης για τη διαχείριση των προκλήσεων που δημιουργούν τα περιορισμένα μέσα που διατίθενται μέσω των εθνικών προϋπολογισμών» (EC, 2009).

Για την περίοδο 2007-2013, τα διαρθρωτικά ταμεία περιλαμβάνουν πρωτοβουλίες και πρόσθετους οικονομικούς πόρους που προσπαθούν να δημιουργήσουν μόχλευση ιδιωτικών πόρων μέσω ΣΔΙΤ. Χαρακτηριστική περίπτωση η

---

<sup>25</sup> Στα πλαίσια αυτά εξέδωσε το "Guidelines for Successful Public –Private Partnerships", ενώ η συμπλήρωσή τους με συγκεκριμένα παραδείγματα από τη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη για την καλύτερη κατανόηση των θεμάτων εφαρμογής κατέληξε στο Resource Book.

<sup>26</sup> Το πράσινο Βιβλίο αναγνωρίζει δύο τύπους ΣΔΙΤ : ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου, στις οποίες η σύμπραξη μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς, και τις ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου, στις οποίες υπάρχει συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα.

πρωτοβουλία JESSICA<sup>27</sup>, που σκοπό έχει την ανάπτυξη βιώσιμων αστικών περιοχών και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής μέσω της ανάπτυξης συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Τα Κράτη Μέλη χρησιμοποιούν μέρος της κοινοτικής επιχορήγησης για επενδύσεις επιστρεπτέας χρηματοδότησης σε έργα αστικής ανάπλασης που περιλαμβάνονται σε ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα νέο τρόπο αξιοποίησης των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων με κύριο χαρακτηριστικό του την ανταποδοτικότητα των κεφαλαίων και όχι για μια διαφορετική πηγή χρηματοδότησης.

Αλλά και για την προγραμματική περίοδο 2014-2020, η Στρατηγική ‘ΕΥΡΩΠΗ 2020’ έχει επίσης ως στόχο την προώθηση των ΣΔΙΤ αφού η ιδέα της μόχλευσης των επιχορηγήσεων με την χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα μέσω ΣΔΙΤ είναι ελκυστική για πολλά κράτη μέλη, ιδιαίτερα κατά την τρέχουσα δημοσιονομική κατάσταση. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την στρατηγική ‘Ευρώπη 2020’, αλλά και σε όλους τους κανονισμούς των διαρθρωτικών ταμείων για την επόμενη προγραμματική περίοδο ‘*η Ευρώπη πρέπει να κάνει ό, τι μπορεί για την κινητοποίηση χρηματοδοτικών μέσων της, να ακολουθήσει νέους δρόμους χρησιμοποιώντας ένα συνδυασμό<sup>28</sup> ιδιωτικών και δημοσίων οικονομικών, καθώς και στη δημιουργία καινοτόμων μέσων για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένων των ΣΔΙΤ*’ (EC, 2011). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη δημιουργία ΣΔΙΤ στους τομείς της έρευνας και καινοτομίας, της ενέργειας, των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των μεταφορών, των υποδομών.

### 2.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημόσιου —Ιδιωτικού Τομέα έχουν αποκτήσει μεγάλη σημασία ως όχημα για τη χρηματοδότηση των δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών σε όλη την Ευρώπη. Στις Χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι ΣΔΙΤ έχουν αυξηθεί σημαντικά,

<sup>27</sup> JESSICA είναι το Αγγλικό ακρωνύμιο της πρωτοβουλίας “Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas” (Κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές). Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB) <http://jessicafund.gr/>

<sup>28</sup> Το EPEC το Μάιο του 2011 δημοσίευσε δύο εκθέσεις για το θέμα αυτό (“State guarantees in PPPs” and “Using EU funds in PPPs” και το EU Funds in PPPs Project June 2012 οι οποίες είναι καλές πηγές για όσους επιθυμούν να εξετάσουν περαιτέρω τις σχέσεις μεταξύ των Ταμείων και των ΣΔΙΤ πέρα από τα ζητήματα που τέθηκαν εδώ.

γεγονός που οφείλεται κυρίως στις πολιτικές συγκυρίες και στους δημοσιονομικούς περιορισμούς που αντιμετωπίζουν πλέον τα κράτη μέλη της Ένωσης (EC, 2009).

Σύμφωνα με μελέτη των Kappeler & Nemoz<sup>29</sup> (2010), συνολικά περισσότερες από 1300 συμβάσεις ΣΔΙΤ έχουν υπογραφεί στην ΕΕ, κατά την περίοδο 1990-2009, που αντιστοιχεί σε αξία κεφαλαίου άνω των 250 δισ. ευρώ. Το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ισπανία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Γαλλία και η Πορτογαλία είναι οι κύριοι υποστηρικτές των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη, που από κοινού αντιπροσωπεύουν το 92% του συνόλου των ΣΔΙΤ μεταξύ της περιόδου 1990-2009. Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι ο μεγαλύτερος χρήστης των ΣΔΙΤ με 67% περίπου του συνόλου της ΕΕ, με την Ισπανία να ακολουθεί αλλά σε πιο μακρινή θέση με ποσοστό 10%. Το ίδιο αποτέλεσμα διαπιστώνεται εξετάζοντας τα στοιχεία από την σκοπιά της συνολικής αξίας των έργων ΣΔΙΤ: η αξία των συνολικών έργων ΣΔΙΤ στο Ηνωμένο Βασίλειο ανέρχεται σε 52,7%, ακολουθούμενη από την Ισπανία κ.λ.π. Αυτό που παρατηρεί κανείς είναι ότι ενώ οι ώριμες αγορές ΣΔΙΤ (Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία) επιβραδύνονται, στις ανδύομενες αγορές (Γερμανία, Γαλλία, Πορτογαλία) τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί σημαντικά (Kappeler & Nemoz, 2010:9) (Πίνακας 2).

**Πίνακας 2:** Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ την περίοδο 1990-2009

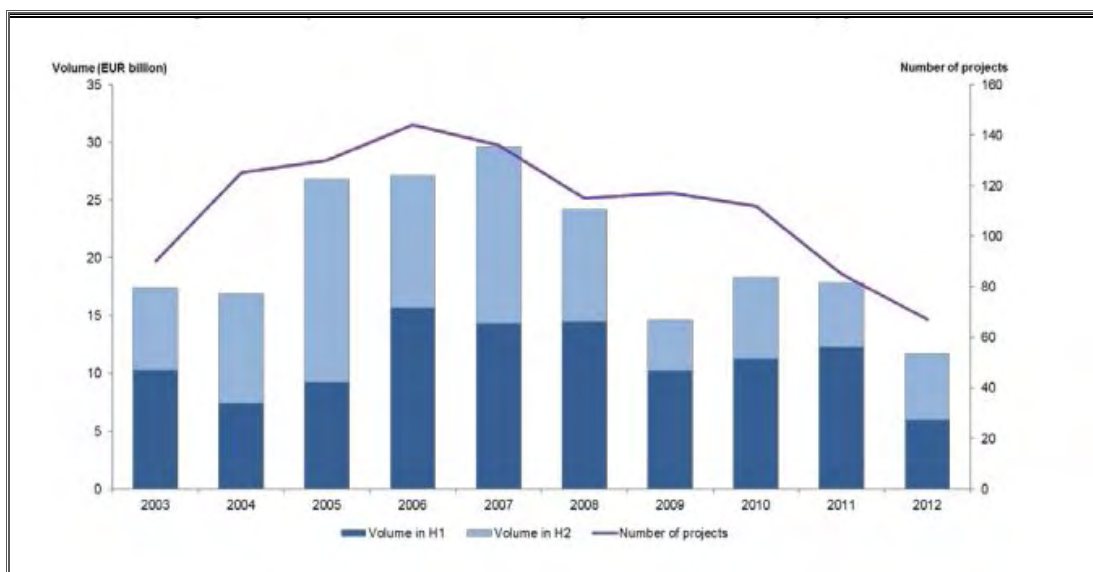
Year	Number of projects	Value of projects (in € millions)	% of No. of projects		% of value of projects	
			2009 update	Blanc-Brude et al. (2007)	2009 update	Blanc-Brude et al. (2007)
1990	2	1386.6				
1991	1	73.0				
1992	3	610.0				
1993	1	454.0				
1994	3	1148.4				
1995	12	3264.9				
1996	26	8488.2				
1997	33	5278.0				
1998	66	19972.4				
1999	77	9602.6				
2000	97	15018.5				
2001	79	13315.3				
2002	82	17436.2				
2003	90	17357.1				
2004	125	16879.9				
2005	130	26794.3				
2006	144	27129.2				
2007	136	29597.9				
2008	115	24198.0				
2009	118	15740.4				
<b>Total</b>	<b>1340</b>	<b>253744.9</b>				
			% of No. of projects		% of value of projects	
			2009 update	Blanc-Brude et al. (2007)	2009 update	Blanc-Brude et al. (2007)
AT			0.2	0.2	0.5	0.6
BE			0.9	0.7	1.3	1.1
BG			0.1		0.1	
CY			0.2	0.3	0.3	0.4
CZ			0.2	0.2	0.3	0.4
DE			4.9	2.4	4.1	2.9
DK			0.1	0.0	0.0	0.0
EL			1.0	0.6	5.5	3.9
ES			10.1	8.6	11.4	12.8
FI			0.1	0.2	0.2	0.2
FR			5.4	2.8	5.3	3.9
HU			0.7	0.8	2.3	2.7
IE			1.3	0.7	1.6	0.7
IT			2.4	2.1	3.3	3.7
LV			0.1	0.1	0.0	0.0
MA			0.0	0.1	0.0	0.1
NL			1.2	1.0	1.8	1.7
PL			0.4	0.4	1.7	0.9
PT			3.1	2.3	7.0	5.8
RO			0.1	0.3	0.0	0.1
SE			0.1	0.1	0.2	0.2
SK			0.1	0.1	0.5	0.0
SI			0.1	0.1	0.0	0.0
UK			67.1	76.2	52.5	57.7
<b>Total</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Πηγή: EPEC, Kappeler & Nemoz, 2010

<sup>29</sup> [http://www.eib.org/epec/resources/efr\\_epec\\_ppp\\_report.pdf](http://www.eib.org/epec/resources/efr_epec_ppp_report.pdf)

Χαρακτηριστική είναι και η εικόνα για την αγορά ΣΔΙΤ για το χρονικό διάστημα 2003-2012 όπως παρουσιάζεται μέσα από στοιχεία του EPEC<sup>30</sup>, το οποίο περιλαμβάνει και την περίοδο της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Το διάστημα 2005-2008 μπορεί να θεωρηθεί ως η περίοδος ακμής των ΣΔΙΤ στην Ευρώπη, η οποία ακολουθήθηκε από μια κάμψη στον αριθμό των έργων που υλοποιήθηκαν μέσω ΣΔΙΤ, με την αγορά των έργων ΣΔΙΤ στην Ευρωπαϊκή Ένωση να αρχίζει να επανακάμπτει το 2010 και συνεχίζει δυναμικά και το πρώτο εξάμηνο του 2011, έπειτα από μία μακρά περίοδο ύφεσης, όπως αποτυπώνεται στο γράφημα 4.

**Γράφημα 4:** Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ την περίοδο 2003-2012

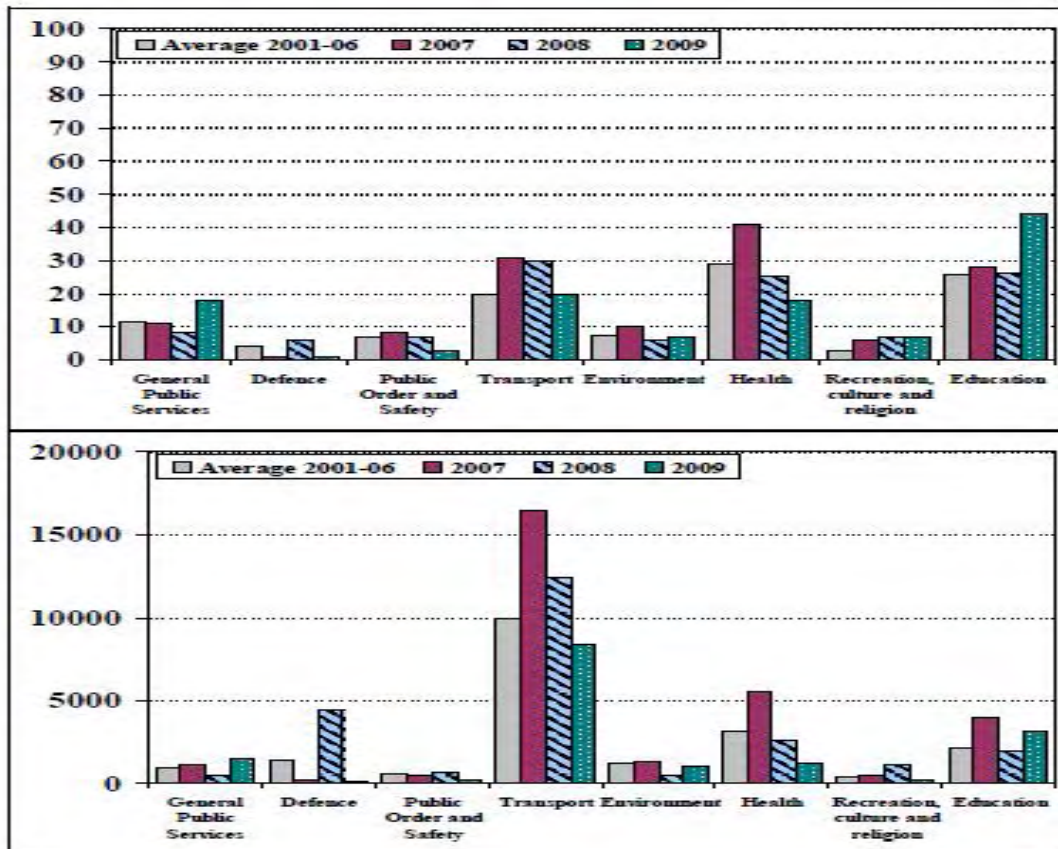


Πηγή: EPEC 2012

Όσον αφορά την κατανομή σε τομείς (Εικόνα 2), ο τομέας των μεταφορών κυριαρχεί σε ολόκληρη την ηπειρωτική Ευρώπη, όπου από το 2005-2009 αντιπροσώπευε το 41% του αριθμού των έργων ΣΔΙΤ και το 76% της αξίας τους. Η εκπαίδευση και η υγεία είναι οι επόμενοι σημαντικοί τομείς, συνεισφέροντας το 26% του συνολικού αριθμού ΣΔΙΤ και το 11% της συνολικής τους αξίας. (Kappeler & Nemoz, 2010).

<sup>30</sup> Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Τεχνογνωσίας σε θέματα ΣΔΙΤ (EPEC) είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στην οποία συμμετέχουν οι κεντρικοί κυβερνητικοί φορείς διαχείρισης έργων ΣΔΙΤ ευρωπαϊκών χωρών.

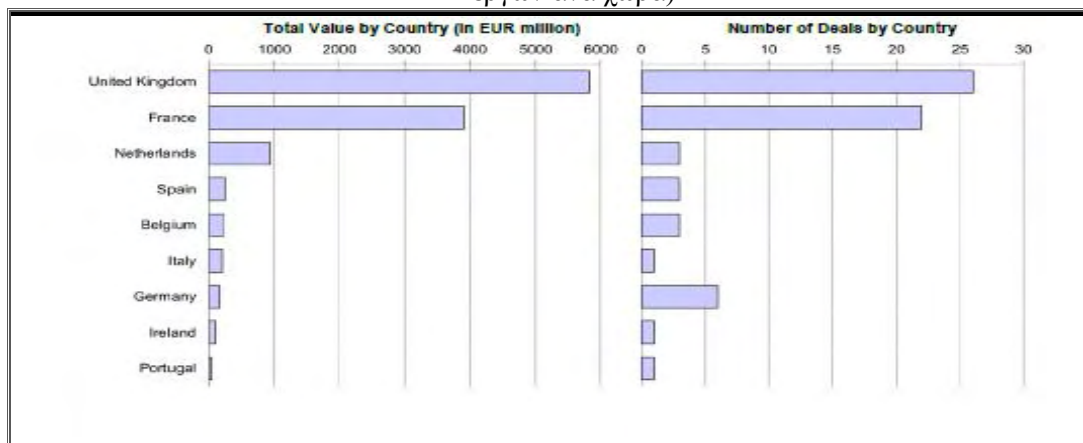
**Εικόνα 2:** Αριθμός και αξία έργων ΣΔΙΤ στην Ευρώπη κατά τομέα (% επί του συνόλου), μέση τιμή ανά πενταετία



Πηγή: EPEC, Kappeler & Nemoz, 2010

Τέλος, σύμφωνα με έκθεση – ανασκόπηση του EPEC για την Ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ για το 2012, διαπιστώνεται ότι το Ηνωμένο Βασίλειο παρέμεινε η πιο ενεργή αγορά ΣΔΙΤ τόσο σε αριθμό έργων, όσο και σε όρους συνολικής αξίας. Ακολουθούν η Γαλλία, η Γερμανία, το Βέλγιο, οι Κάτω χώρες και η Ισπανία, όσον αφορά τον αριθμό έργων ΣΔΙΤ που έκλεισαν (γράφημα 5).

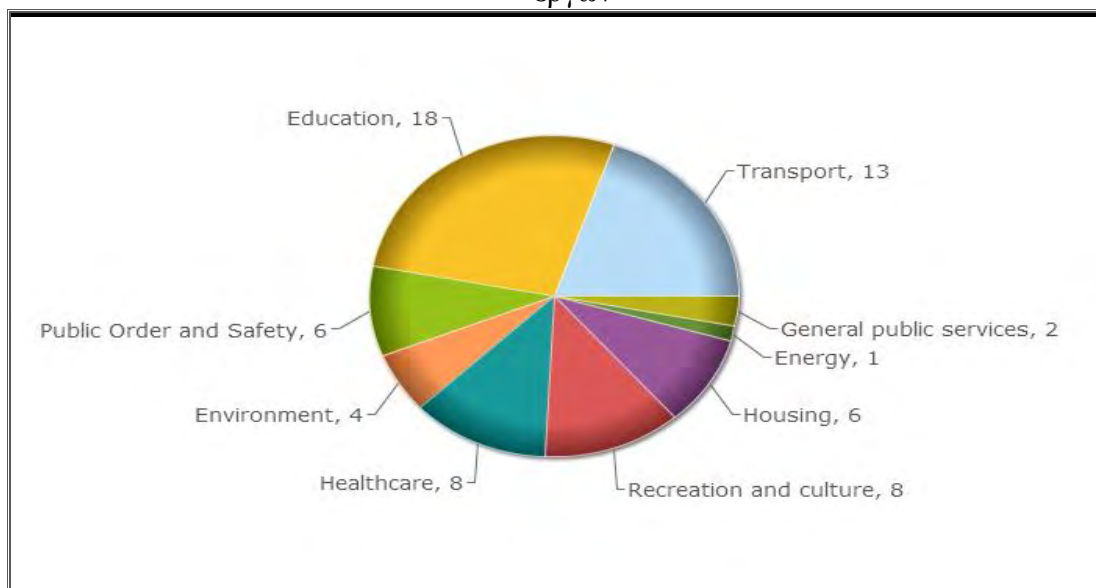
**Γράφημα 5:** Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ το 2012 (συνολική αξία ανά χώρα, αριθμός έργων ανά χώρα)



Πηγή: EPEC 2013

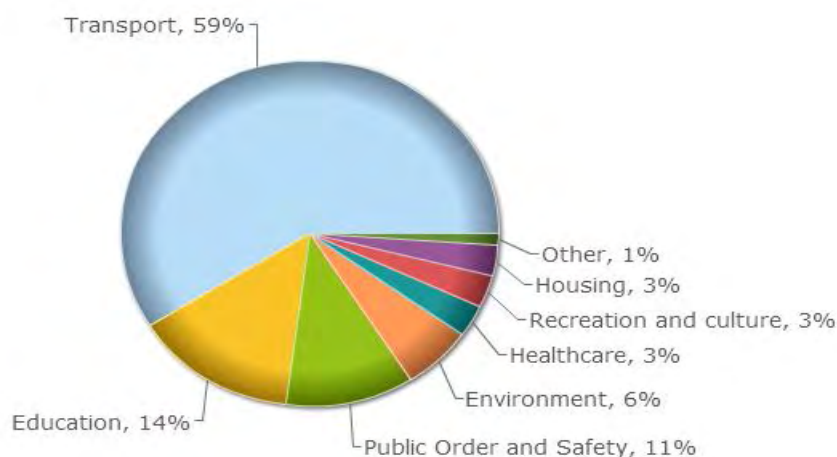
Η τομεακή κατανομή των έργων ΣΔΙΤ αντίστοιχα κατέδειξε ως πιο ενεργό τομέα τον τομέα της εκπαίδευσης σε αριθμό έργων, αλλά ακριβώς επειδή τα έργα αυτά είναι μικρής αξίας τομέας αντιπροσωπεύουν μόλις το 14% της αγοράς της ΕΕ στο σύνολό της, με κυρίαρχο σε αξία τον τομέα των μεταφορών (59%). Πολύ χαμηλό παραμένει το ποσοστό των έργων στον τομέα του περιβάλλοντος (6%) και ενέργειας (1 έργο)..

**Γράφημα 6:** Η Ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ το 2012- Τομεακή κατανομή ανά αριθμό έργων



Πηγή: EPEC 2013

**Γράφημα 7:** Η Ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ το 2012- Τομεακή κατανομή ανά αξία έργων



Πηγή: EPEC 2013



## 2.4 Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι ΣΔΙΤ δεν είναι μια πρόσφατη εξέλιξη στην ελληνική αγορά. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων υποδομής εισήγαγε τις ΣΔΙΤ στην ελληνική οικονομία με τη μορφή των συμβάσεων παραχώρησης. Η Αττική Οδός, η γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου, το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και το Αττικό μετρό αποτελούν έργα ΣΔΙΤ με την μορφή παραχωρήσεων<sup>31</sup>, τα οποία κατασκευάστηκαν στο πλαίσιο της προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (Grant Thornton 2006, Σαραγιώτης 2010). Βασικά χαρακτηριστικά των πρώτων αυτών έργων είναι ότι η προκήρυξή τους αλλά και η εποπτεία τους έγινε από το τότε Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων- σήμερα Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, συγχρηματοδοτήθηκαν από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ η επικύρωσή τους έγινε με αντίστοιχους Νόμους<sup>32</sup> από το Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Οι χρονικές καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν στη διαδικασία ανάθεσης, η απουσία ενός ξεκάθਾਰου και διαφανούς νομικού και θεσμικού πλαισίου, που θα επιτρέψει την εφαρμογή ΣΔΙΤ σε μια ευρύτερη κλίμακα συμπεριλαμβάνοντας και έργα μικρότερης κλίμακας αλλά και η ανάγκη να δοθεί η δυνατότητα υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ και στις ΟΤΑ, οδήγησε στην ψήφιση του Νόμου Ν 3389/2005 «Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα» (ΦΕΚ Α' 232/22.9.2005) (Παράρτημα ΙΙ) αφαιρώντας ταυτόχρονα την υποχρέωση για επικύρωση των συμβολαίων από το Κοινοβούλιο.

### 2.4.1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 3389/2005

Σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 1 παράγραφος 2 του Ν3389/2005 «*Συμβάσεις Σύμπραξης είναι οι έγγραφες συμβάσεις συνεργασίας από επαχθή αιτία που συνάπτουν οι Δημόσιοι Φορείς σε τομείς αρμοδιότητάς τους με νομικά πρόσωπα του Ιδιωτικού Τομέα(Ιδιωτικοί Φορείς)για την εκτέλεση έργων<sup>33</sup> ή και την παροχή υπηρεσιών.<sup>34</sup>*».

<sup>31</sup> Τα έργα αυτά υλοποιήθηκαν με τη με τη μέθοδο Build/Operate / Transfer (B.O.T.), ενώ η περίπτωση του αεροδρομίου είναι συγχρόνως και joint venture.

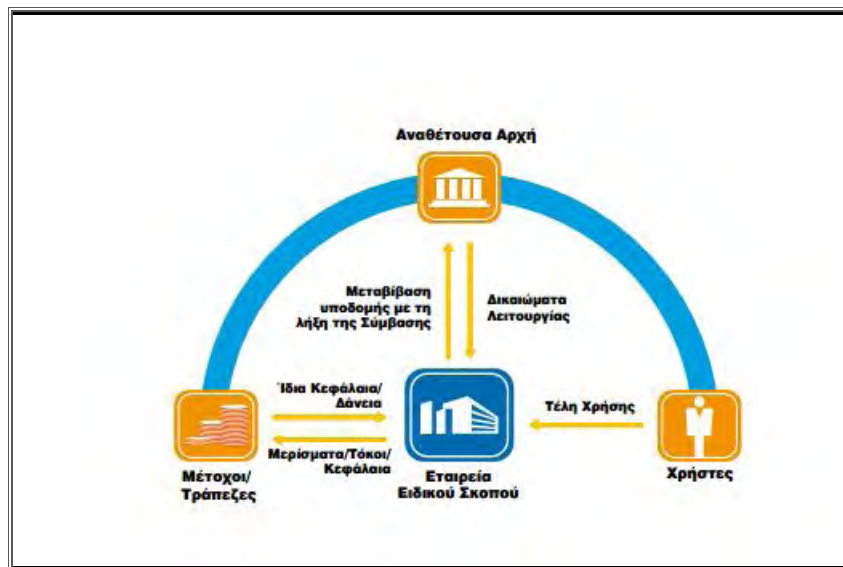
<sup>32</sup> Αερολιμένας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" Ν. 2385/1996 (ΦΕΚ Α 71/24-04-1996), Αυτοκινητόδρομος "ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ" Ν. 2445/1996 (ΦΕΚ Α274/16-12-1996) ΚΑΙ Γέφυρα "ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ" Ν. 2338/1995 ΦΕΚ Α 302/14-09-1995)

<sup>33</sup> Ως «εκτέλεση έργων» θα πρέπει να εννοηθεί η κατασκευή και εγκατάσταση των απαιτούμενων υποδομών για την αναβάθμιση των παρεχόμενων στους πολίτες υπηρεσιών και

Ειδικότερα ορίζονται οι δημόσιοι φορείς (Υπουργεία, ΟΤΑ, ΝΠΔΔ, ΝΠΙΔ) που μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις σύμπραξης με Ιδιωτικούς Φορείς σε τομείς αρμοδιότητάς τους ή δραστηριοτήτάς τους.

Προβλέπεται ότι οι ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν ουσιαδώς μέρος των κινδύνων που συνδέονται με την χρηματοδότηση, τη διαθεσιμότητα και την κατασκευή των αναγκαίων υποδομών, ή την παροχή της υπηρεσίας έναντι ανταλλάγματος, που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους δημόσιους φορείς ή τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών ανάλογα με το χαρακτήρα του έργου και ειδικότερα αν πρόκειται για ανταποδοτικό έργο η αποπληρωμή γίνεται με την καταβολή σχετικού αντίτιμου άμεσα από τον χρήστη (π.χ. λιμάνια, σταθμοί αυτοκινήτων, διαχείριση αποβλήτων, έργα τουριστικής υποδομής κ.λ.π.) (Σχήμα 3).

**Σχήμα 2:** Τυπική δομή μιας ΣΔΙΤ ανταποδοτικών έργων



Πηγή: ΕΣΔΙΤ 2006

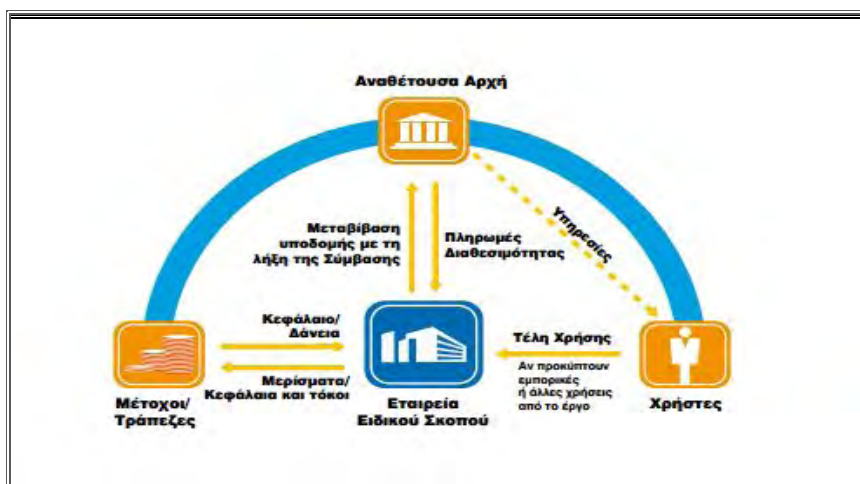
Στην περίπτωση του μη ανταποδοτικού έργου το κόστος λειτουργίας επιβαρύνει το κράτος, το οποίο καταβάλλει τις πληρωμές διαθεσιμότητας (π.χ. σχολεία, νοσοκομεία, κ.λπ. δηλ έργα/ υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα (Σχήμα 4). Επίσης η χρηματοδότηση συνολικά ή εν μέρει της υλοποίησης των υποδομών για την παροχή υπηρεσιών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς, οι

δύναται να περιλαμβάνει ενδεικτικά την ανέγερση κτιρίων, την κατασκευή εγκαταστάσεων, την ανακαίνιση υφισταμένων υποδομών, την παροχή αναγκαίου εξοπλισμού.

<sup>34</sup> Ως «παροχή υπηρεσιών» θα πρέπει να εννοηθεί παροχή κάθε είδους υπηρεσιών όπως η συντήρηση των ανωτέρω έργων, η φύλαξη, η διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία και εκμετάλλευσή τους.

οποίοι στις συμβάσεις σύμπραξης συμβάλλονται μέσω *Ανωνύμων Εταιριών Ειδικού Σκοπού(ΕΕΣ)*<sup>35</sup>

**Σχήμα 3:** Τυπική δομή μιας ΣΔΙΤ μη ανταποδοτικών έργων



Πηγή: ΕΣΔΙΤ 2006

Το συνολικό προϋπολογιζόμενο κόστος εκτέλεσης του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσόν των 200 εκατομμυρίων ευρώ, εκτός αν η Διυπουργική Επιτροπή αποφασίσει ομόφωνα να εντάξει και μια σύμπραξη μεγαλύτερου προϋπολογισμού.

Δεν δύναται να αποτελέσει αντικείμενο ΣΔΙΤ η άσκηση δημόσιας εξουσίας και γενικά οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν αποκλειστικά και άμεσα στο κράτος (π.χ. έννομη τάξη, εθνική άμυνα, απονομή δικαιοσύνης, ευθύνη σωφρονισμού).

Περαιτέρω ο Νόμος προσδιορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων σύμπραξης, όπου περιλαμβάνεται σαφής και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλομένων σε σχέση με το αντικείμενο της σύμπραξης. Καθορίζονται θέματα που αναφέρονται στη χρηματοδότηση και συμμετοχή των δημοσίων φορέων σε αυτή, στις διαδικασίες είσπραξης συμβατικών ανταλλαγμάτων, έκδοσης αδειών, προστασίας περιβάλλοντος, αντιμετώπισης περιπτώσεων αρχαιολογικών ευρημάτων, απαλλοτριώσεων, εμπλοκής δημοσίων υπηρεσιών και ΔΕΚΟ. Επίσης ο νόμος με σαφήνεια ορίζει τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις συμπράξεις, όπως είναι η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος των

<sup>35</sup> Ανώνυμες Εταιρίες Ειδικού Σκοπού νοούνται οι ανώνυμες εταιρίες οποίες συνιστώνται από τους συμβαλλόμενους Ιδιωτικούς Φορείς αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της Σύμπραξης. Οι Εταιρίες Ειδικού Σκοπού εδρεύουν στην Ελλάδα και λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν 2190/1920. Μέτοχοι Εταιρίας Ειδικού Σκοπού δύναται να είναι μόνο οι Ιδιωτικοί Φορείς, κατά την έννοια του εν λόγω Νόμου, καθώς επίσης και τρίτοι οι οποίοι δύναται να αποκτήσουν μετοχές σύμφωνα με το Νόμο 3389/2005.

εμπραγμάτων ασφαλειών, οι εταιρικοί μετασχηματισμοί, τα φορολογικά ζητήματα και η επίλυση διαφορών(διαιτησία).

Τέλος με το Νόμο 3389/2005 δημιουργούνται δύο διοικητικά όργανα με σκοπό την υποστήριξη του Δημοσίου Τομέα για την καλύτερη προετοιμασία και διαχείριση των έργων ΣΔΙΤ: Η Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα (ΔΕΣΔΙΤ)<sup>36</sup> και η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ (ΕΓΣΔΙΤ)<sup>37</sup>,

#### 2.4.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΠΑΓΩΓΗΣ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΔΙΤ

Ο Δημόσιος Φορέας υποβάλλει πρόταση σύμπραξης στην ΕΣΔΙΤ, προκειμένου η τελευταία να αξιολογήσει<sup>38</sup> και να κρίνει εάν η εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου ή η παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας μπορεί να υλοποιηθεί μέσω σύμπραξης και να υπαχθεί στις διατάξεις του Ν. 3389/2005. Αν η πρόταση αξιολογηθεί θετικά η ΕΣΔΙΤ την εντάσσει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων» και καλεί το Φορέα εντός διμήνου να υποβάλλει στην Διυπουργική Επιτροπή «Αίτηση Υπαγωγής», η οποία με τη σειρά της εγκρίνει ή απορρίπτει, εν όλω ή εν μέρει την «Αίτηση Υπαγωγής» εκδίδοντας αντίστοιχη απόφαση (σχήμα 4).

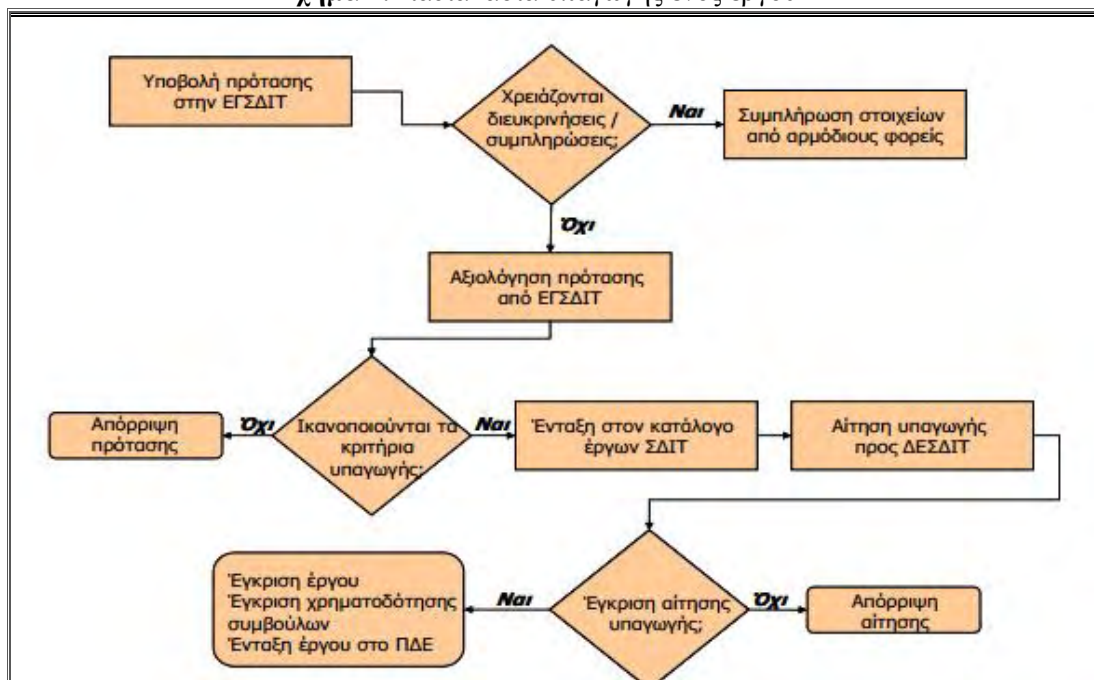
---

<sup>36</sup> ΔΕΣΔΙΤ: συλλογικό κυβερνητικό όργανο που χαράσσει και εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για τη δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, ελέγχει την υπαγωγή στο Ν 3389/2005, συντονίζει και παρακολουθεί τη διαδικασία υλοποίησης των ΣΔΙΤ. Με το Ν 3840/2010(ΦΕΚ 53/Α/31-3-2010) ανασυστάθηκε η Διυπουργική Επιτροπή έργων ΣΔΙΤ που αποτελείται από τους: Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υπουργό Οικονομικών, Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ως τακτικά μέλη και τον εκάστοτε αρμόδιο ανά τομέα Υπουργό.

<sup>37</sup> ΕΓΣΔΙΤ: συστήθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με σκοπό τον εντοπισμό των υπηρεσιών και των αναγκαίων υποδομών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ και να υπαχθούν στις διατάξεις του Νόμου, την προώθηση της ανάπτυξής τους και τη διευκόλυνση και υποστήριξη των δημοσίων φορέων, στο πλαίσιο των διαδικασιών ανάθεσης για την επιλογή των ιδιωτικών φορέων που θα αναλάβουν την υλοποίησή τους.

<sup>38</sup> Η ΕΣΔΙΤ μεταξύ άλλων συνεκτιμά την αρμοδιότητα του προτεινόμενου τη Σύμπραξη Δημοσίου Φορέα, την ωριμότητα ή τη δυνατότητα ωρίμανσης του προτεινόμενου έργου ή των υπηρεσιών, την βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα του έργου και τέλος τα τεχνικά κριτήρια δηλ αν η υλοποίηση του προτεινόμενου έργου ή η παροχή της προτεινόμενης υπηρεσίας από τον Ιδιωτικό Φορέα μπορεί να καταλήξει σε βελτιωμένη ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους τελικούς χρήστες.

Σχήμα 4: Διαδικασία υπαγωγής ενός έργου ΣΔΙΤ



Πηγή: ΕΣΔΙΤ 2006

Στη συνέχεια η ΕΣΔΙΤ αναλαμβάνει τον συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης που ορίζονται στο Νόμο 3389/2005 για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στην Σύμπραξη, ενώ ακολουθεί τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 11 του Νόμου και συγκεκριμένα τις διαδικασίες του Ανοικτού διαγωνισμού ή του κλειστού διαγωνισμού ή του Ανταγωνιστικού διαλόγου ή τέλος της διαδικασίας με διαπραγμάτευση.

Η ανάθεση των συμβάσεων Σύμπραξης από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή γίνεται με κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς είτε της χαμηλότερης τιμής.

#### 2.4.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΔΙΤ

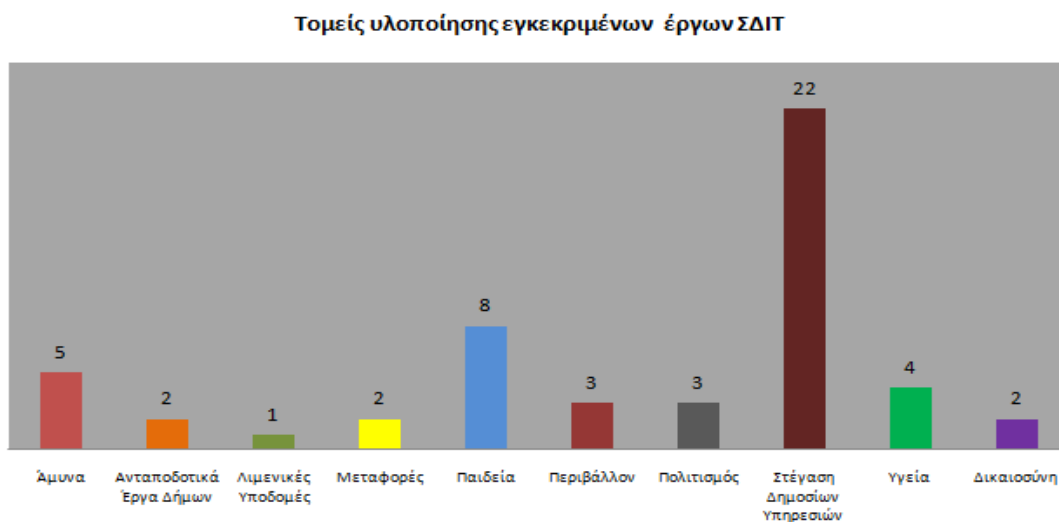
Η Ελληνική πλευρά ουσιαστικά ακολούθησε το παράδειγμα της Μεγάλης Βρετανίας και το μοντέλο της Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (Private Finance Initiative), περιλαμβάνοντας έργα μη ανταποδοτικά σχετικά μικρού κόστους (Σαραγιώτης 2010).

Μετά την ψήφιση του Νόμου και κατά την περίοδο 2005-2008 εντάχθηκαν στον κατάλογο των εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ της ΕΣΔΙΤ συνολικά 52 έργα συνολικού κόστους €5,7 δις. Από αυτό το σύνολο, 16 έργα αξίας €1,5 δις δημοπρατήθηκαν και η πρώτη σύμβαση ΣΔΙΤ υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2009 και αφορούσε την

χρηματοδότηση, μελέτη, κατασκευή, συντήρηση και τεχνική διαχείριση έξι πυροσβεστικών σταθμών και μιας πυροσβεστικής υπηρεσίας.

Όσον αφορά την κατανομή των εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ, όπως αποτυπώνεται και στο γράφημα 8, η πλειονότητα τους αφορά προγράμματα στέγασης δημοσίων υπηρεσιών και υποδομές εκπαίδευσης, έργα τα οποία χαρακτηρίζονται μη ανταποδοτικά, δηλαδή αποπληρώνονται σταδιακά από το Δημόσιο<sup>39</sup> χωρίς να επιβαρύνεται ο τελικός χρήστης. Χαρακτηριστικό στοιχείο επίσης είναι ότι στον τομέα του περιβάλλοντος προτάθηκαν μόνο 2 έργα, τα οποία χαρακτηρίζονται ως ανταποδοτικά. Η μη ανταποδοτικότητα των προτεινόμενων έργων συγκέντρωσε την κριτική από φορείς όπως το ΤΕΕ, η ΚΕΔΚΕ, το ΙΟΚ, στη βάση ότι αφού συνιστούν πληρωμές που δεσμεύουν το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, επιβαρύνουν τις μελλοντικές γενιές και συνεπώς αντικείμενο των ΣΔΙΤ πρέπει να αποτελούν μόνο τα ανταποδοτικά έργα. Στο πλαίσιο αυτό αλλά και της εύρυθμης δημοσιονομικής λειτουργίας η Διυπουργική Επιτροπή καθόρισε με απόφασή της<sup>40</sup> ότι το σύνολο των αμοιβών διαθεσιμότητας σε έργα ΣΔΙΤ του νόμου 3389/2005 δεν θα υπερβαίνει ετησίως το δέκα τοις εκατό (10%) του συνόλου του ΠΔΕ.

**Γράφημα 8:** Κατανομή των εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ ανά τομέα στα πλαίσια το Ν 3389/2005



Πηγή: ΕΣΔΙΤ, Ιδία επεξεργασία

Αρκετά βέβαια από τα έργα που αρχικά εντάχθηκαν στον κατάλογο της ΕΣΔΙΤ δεν προχώρησαν ή αν προχώρησαν σε διαδικασίες διαγωνισμού δεν είχαν την

<sup>39</sup> Η αποπληρωμή των κτιριακών έργων θα γίνεται με την καταβολή από το Ελληνικό Δημόσιο ετήσιου ενοικίου- πληρωμές διαθεσιμότητας στον ανάδοχο ιδιώτη για χρονικό διάστημα 25 περίπου χρόνων. Το ύψος των πληρωμών θα εξαρτάται από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης, με βάση κριτήρια που καθορίζονται στη σύμβαση.

<sup>40</sup> [http://www.sdit.mnec.gr/el/press\\_office/DeltiaTypou/articles/article0237.html](http://www.sdit.mnec.gr/el/press_office/DeltiaTypou/articles/article0237.html)

κατάλληλη αντιμετώπιση, ιδιαίτερα τα έργα που αναφέρονται στην κατασκευή κτηρίων κοινωνικού χαρακτήρα όπως διοικητήρια, αθλητικές εγκαταστάσεις, αστυνομικοί σταθμοί κ.ά, γεγονός που υποδηλώνει την απουσία αναπτυξιακής στόχευσης στην ένταξη των έργων αυτών, τα οποία στην πλειονότητά τους χαρακτηρίζονται από τεχνική και νομική ανωριμότητα, και ακατάλληλα να προσελκύσουν το ενδιαφέρον επενδυτών. Σύμφωνα με την ΕΣΔΙΤ πολλά από τα έργα που προτάθηκαν οδηγήθηκαν σε αποτυχία λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως η ελλιπής προετοιμασία της Αναθέτουσας Αρχής, η ανεπαρκής επιχειρηματική αιτιολόγηση ή η υπεραισιόδοξη εκτίμηση της βιωσιμότητάς τους (ΕΣΔΙΤ, 2006). Σημαντικό παράγοντα αποτέλεσε και η έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ συναρμόδιων υπουργείων, χαρακτηριστικό της ελληνικής πραγματικότητας. Όλα αυτά ανάγκασαν την ΕΣΔΙΤ να προχωρήσει στην επιλογή νέων έργων και στην ανασύσταση της ΔΕΣΔΙΤ όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

Έτσι σε ένα δεύτερο κύμα υπαγωγής έργων μετά το 2010 εντάχθηκαν έργα που αφορούν την ψηφιακή σύγκλιση (π.χ. «Ανάπτυξη ευρυζωνικών υποδομών σε αγροτικές περιοχές της χώρας») αλλά και έργα υψηλής αναπτυξιακής προτεραιότητας και κοινωνικής ωφελιμότητας σε τομείς όπως: τουρισμός, πολιτισμός, υποδομές και δίκτυα, αξιοποίηση δημόσιας περιουσίας, και φυσικά έργα περιβάλλοντος όπως η διαχείριση απορριμμάτων, με αναθέτουσες αρχές τους ΟΤΑ Α και Β΄ βαθμού καθώς και επιχειρήσεις αυτών, έργα τα οποία χαρακτηρίζονται ανταποδοτικά

Από τον κατάλογο των παραπάνω έργων έχουν ήδη παραδοθεί 3 πυροσβεστικοί σταθμοί στη Βέροια, στα Γιαννιτσά και η Πυροσβεστική υπηρεσία στην Αλεξανδρούπολη, ενώ έχουν επιλεγεί ανάδοχοι σε τρεις διαγωνισμούς με αναθέτουσα αρχή τον ΟΣΚ για την υλοποίηση 40 νέων σχολικών μονάδων στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, αλλά και για τα δικαστικά μέγαρα της Πάτρας και του Ηρακλείου Κρήτης.

Ολοκληρώθηκε ο διαγωνισμός για την ανάδειξη αναδόχου για το έργο της Τηλεματικής Αστικών Συγκοινωνιών που αφορά τη "μελέτη, χρηματοδότηση, εγκατάσταση, υποστήριξη λειτουργίας, συντήρηση και τεχνική διαχείριση του ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης επιβατών και διαχείρισης στόλου για τις Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ" μέσω ΣΔΙΤ<sup>41</sup>, με το οποίο για πρώτη φορά ενεργοποιείται πλαίσιο μόχλευσης κοινοτικής χρηματοδότησης και ιδιωτικής χρηματοδότησης σε έργα

<sup>41</sup> [http://www.sdit.mnec.gr/el/press\\_office/DeltiaTypou/articles/article0264.html](http://www.sdit.mnec.gr/el/press_office/DeltiaTypou/articles/article0264.html)

ΣΔΙΤ (στην προκειμένη περίπτωση μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ψηφιακή Σύγκλιση του ΕΣΠΑ) με χρηματοδότηση κατά 40% από πόρους του ΕΣΠΑ και 60% ιδιωτικούς πόρους, ενώ αποτελεί και το πρώτο έργο ΣΔΙΤ στον Τομέα Τεχνολογίας Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ). Επίσης ξεκινά η τελική φάση του διαγωνισμού ΣΔΙΤ του ΟΑΣΑ για το έργο που αφορά στην εισαγωγή του «Ηλεκτρονικού Εισιτηρίου» σε όλα τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ, στην Αττική (ΕΣΔΙΤ 2012). Περαιτέρω, αναμένεται η επιλογή του αναδόχου που αφορά στην υλοποίηση συστήματος τηλεματικής στα μέσα της Οδικές Συγκοινωνίες (ΟΣΥ) ΑΕ με ΣΔΙΤ, ενώ προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός για την υλοποίηση του έργου της ψηφιακής καταγραφής των πρακτικών των συνεδριάσεων δικαστηρίων με ΣΔΙΤ.

Επίσης μέσα στο 2012 εντάχθηκαν στις διαδικασίες του Ν. 3389/2005 τα έργα που αφορούν τη διαχείριση απορριμμάτων, στα οποία δίδεται ειδικό βάρος και λόγω των δεσμεύσεων της χώρας μας για συμμόρφωση τις Κοινοτικές Οδηγίες διαχείρισης αποβλήτων και εναρμόνισης με το κανονιστικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αποφεύγοντας με τον τρόπο αυτό τις δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις από τη μη ολοκλήρωση του εθνικού σχεδιασμού διαχείρισης απορριμμάτων και την επιβολή προστίμων. Τα έργα αυτά, με αναθέτουσες αρχές Δήμους και Περιφέρειες αλλά και αναπτυξιακές εταιρίες αυτών, χαρακτηρίζονται ανταποδοτικά, θα είναι διάρκειας περίπου 27 έτη, το δε χρηματοδοτικό σχήμα τους περιλαμβάνει εκτός από ίδια κεφάλαια και κοινοτικούς πόρους. Η εικόνα 3 αποτυπώνει τα εγκεκριμένα έργα, στον τομέα της διαχείρισης απορριμμάτων καθώς και το στάδιο εξέλιξής τους, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της ΕΣΔΙΤ.

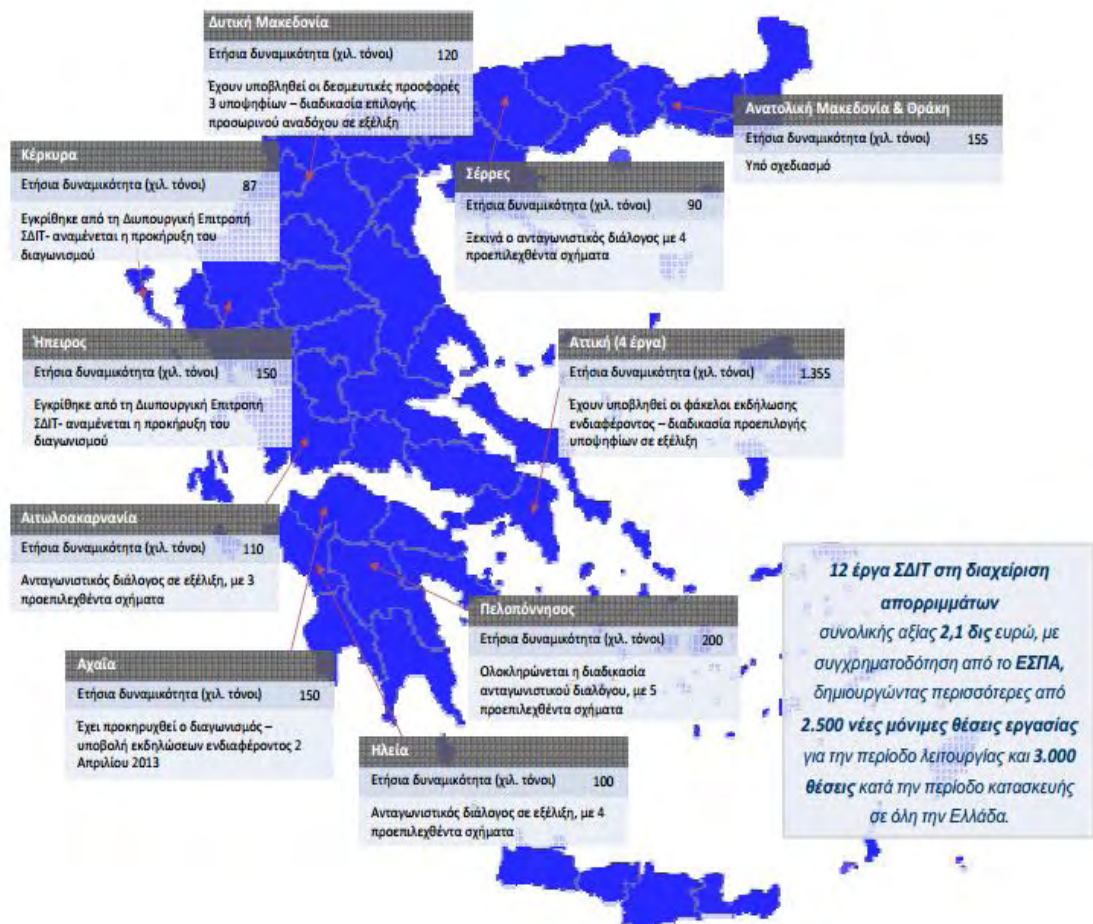
Ανταποδοτικό είναι και το έργο «Έργο αναβάθμισης του χιονοδρομικού κέντρου «3-5 Πηγάδια» και δημιουργίας νέων τουριστικών και αθλητικών εγκαταστάσεων στην περιοχή Ντορντόπολη της Νάουσας<sup>42</sup>» με ΣΔΙΤ και αναθέτουσα Αρχή το Δήμο Νάουσας, που υπάγεται στην κατηγορία αξιοποίησης δημόσιας περιουσίας.

---

<sup>42</sup> Ο παραχωρησιούχος που θα επιλεγεί θα αναλάβει τον εκσυγχρονισμό, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση και την επέκταση του χιονοδρομικού κέντρου για 40 χρόνια, ενώ θα πρέπει να επενδύσει 25-30 εκ ευρώ. Ένα από τα βασικά κριτήρια του διαγωνισμού θα είναι το ποσοστό που θα λαμβάνει ο δήμος από τον κύκλο των εργασιών. Σημαντικό στοιχείο επίσης είναι η δημιουργία 130 θέσεων εργασίας, η βελτίωση της τοπικής οικονομίας και οι ευρύτερες συνέργειες για τον τουρισμό και το φυσικό περιβάλλον <http://www.naoussa.gr/news/2013/1/article1895>



**Εικόνα 3:** Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ στον τομέα διαχείρισης απορριμμάτων και στάδιο εξέλιξης τους:



Πηγή: ΕΣΔΙΤ 2013

#### 2.4.4. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

Προς την κατεύθυνση περαιτέρω προώθησης των ΣΔΙΤ ως τρόπος υλοποίησης δημοσίων έργων, υποδομών και υπηρεσιών, ιδιαίτερη ώθηση δόθηκε με την ψήφιση του Νόμου 3894/(ΦΕΚ204Α/2-12-2010) «*Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων*», ο οποίος τροποποιήθηκε με το Νόμο 4072/ (ΦΕΚ86Α/11-4-2012) «*Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος – Νέα εταιρική μορφή – Σήματα – Μεσίτες Ακινήτων – Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις*» και μεταγενέστερα με το Νόμο 4146 (ΦΕΚ Α90/18-04-2013) «*Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις του άρθρου Επιπλέον, σημαντικό βήμα αποτέλεσε και η ψήφιση της τροπολογίας στο Νόμο 4013/2011 (ΦΕΚ 204/Α’), και συγκεκριμένα οι διατάξεις του άρθρου 18 «Ρυθμίσεις για Σ.Δ.Ι.Τ. και επενδυτικά σχέδια» του νόμου σχετικά με την εφαρμογή του φορολογικού καθεστώτος που διέπει την υλοποίηση έργων Σύμπραξης*

Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, καθώς και η επεξηγηματική εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών, προκειμένου οι ΣΔΙΤ να καταστούν ένα ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό εργαλείο ενεργοποίησης της ιδιωτικής επενδυτικής πρωτοβουλίας, προσέλκυσης επενδύσεων και ενίσχυσης της ανάπτυξης (ΕΣΔΙΤ 2011)

Μια σειρά επιτυχημένων αλλά και ανεπιτυχών παραδειγμάτων έργων ΣΔΙΤ καταγράφονται σε παγκόσμιο επίπεδο και σε διάφορους τομείς ανάλογα με την αντίληψη της κάθε χώρας για τις ΣΔΙΤ και τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε αυτές. Η Ευρώπη, οι ΗΠΑ, η Αυστραλία θεωρούνται οι πιο ώριμες αγορές ΣΔΙΤ, με το μεγαλύτερο ποσοστό έργων να αφορά στον τομέα των μεταφορών (αυτοκινητοδρόμοι, σιδηρόδρομοι κ.λπ.) αλλά και στην διαχείριση νερού και κτιριακών υποδομών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στηρίζει τις ΣΔΙΤ μέσω οδηγιών, πρωτοβουλιών αλλά και των ιδιαίτερων πολιτικών που εφαρμόζει ως καινοτόμες λύσεις στο πρόβλημα των δημοσιονομικών περιορισμών, δίνοντας έμφαση εκτός από τους κλασσικούς τομείς παρέμβασης στους τομείς έρευνας, καινοτομίας, της ενέργειας και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αν και η κρίση του 2008 επηρέασε τον αριθμό έργων μέσω ΣΔΙΤ, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σταδιακή ανάκαμψη της ευρωπαϊκής αγοράς ΣΔΙΤ, οι οποίοι χρησιμοποιούνται πλέον και ως ανακυκλικό μέτρο.

Στην Ελλάδα οι ΣΔΙΤ, εμφανίστηκαν τη δεκαετία του '90, μέσω των συμβάσεων παραχώρησης για τα μεγάλα έργα υποδομών, ενώ μετά την ψήφιση του Ν. 3389/2005 μια σειρά έργων ΣΔΙΤ εντάχθηκαν στις διαδικασίες του παραπάνω Νόμου. Η πλειοψηφία των έργων αυτών δεν προχώρησε, αναθεωρήθηκαν εξαιτίας προβλημάτων που διαπιστώθηκαν και αφορούσαν κυρίως την ανωριμότητα και μη σκοπιμότητα πολλών από αυτά, δίνοντας τη θέση τους σε έργα υψηλής αναπτυξιακής προτεραιότητας και κυρίως στην κατηγορία των ανταποδοτικών έργων.

## **ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **ΟΙ ΣΔΙΤ ΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ- ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ**

*Μπορούν οι ΣΔΙΤ να αποτελέσουν αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης; Το ερώτημα αυτό, που αποτελεί το βασικό αντικείμενο του παρόντος κεφαλαίου, επιχειρείται να δοθούν απαντήσεις μέσα από την εμπειρική διερεύνηση του ζητήματος και την καταγραφή αντίστοιχων ερευνών.*

### **3. ΟΙ ΣΔΙΤ ΩΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ- ΕΜΠΕΙΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ**

#### **3.1. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ:**

Παρόλο που οι ΣΔΙΤ εφαρμόζονται κυρίως για την παροχή έργων μεγάλης κλίμακας και εθνικής σημασίας, έχουν μακρά ιστορία στην δημιουργία δημοτικών υποδομών και των αστικών υπηρεσιών – δεν είναι λίγα τα παραδείγματα έργων ΣΔΙΤ σε τοπικό επίπεδο με πρωτοβουλία των τοπικών κυβερνήσεων, και εξετάζονται από ένα σημαντικό τμήμα της διεθνούς βιβλιογραφίας (Newman και Verpaet, 1999 Mohr, 2004 Leung & Hui, 2005 Kyvelou και Karaiskou, 2006 Grimsey και Lewis, 2007 Metaxas, 2010 Kyvelou κ.α. 2011).

Σε τοπικό επίπεδο οι ρίζες των ΣΔΙΤ προέρχονται από τις πολιτικές διαχείρισης των αστικών κέντρων και συνδέονται με τις αλλαγές που βίωσαν οι μεγάλες πόλεις κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών και την ανάγκη για την προώθηση των πολιτικών αστικής αναγέννησης. Εφαρμόστηκαν αρχικά στις ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο για την ανακαίνιση του αστικού ιστού και το τέλος του μαρασμού των κέντρων της πόλης (Ysa 2007), έτσι ώστε να συντελέσουν στην προσέλκυση επενδύσεων και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα οδηγούσε στην αστική ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

Ειδικότερα η περίοδος της δεκαετίας 1980 και 1990 θεωρείται μια περίοδο κατά την οποία η αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος για συνεργασία είχε γίνει αισθητή σχεδόν σε κάθε πόλη και οι νέες μορφές δημοσίων- ιδιωτικών συνεργασιών πόλεις άρχισαν να συζητούνται ως ένας από τους τρόπους υλοποίησης οικονομικών αναπτυξιακών έργων που δίνουν στις μεγάλες πόλεις ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθιστώντας τις ΣΔΙΤ μέρος της αστικής πολιτικής για πολλές ευρωπαϊκές κυβερνήσεις ιδιαίτερα για μεγάλης κλίμακας έργα σε αστικές περιοχές (Newman και Verpaet, 1999). Έτσι τα έργα αστικής ανάπτυξης και οι αστικές πρωτοβουλίες θεωρούνται ως τυπικές ενδείξεις της αλληλεπίδρασης μεταξύ των τοπικών κυβερνήσεων και του ιδιωτικού τομέα (Singaravello, 2010 Codecasa και Ponzini 2011).

#### **3.2. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ**

Οι πιέσεις της παγκόσμιας οικονομικής αναδιάρθρωσης, κυρίως τα τελευταία 20 χρόνια και ο συνακόλουθος ανταγωνισμός που έχει καλλιεργηθεί μεταξύ των πόλεων, των οποίων ο ρόλος ως οικονομικές και διοικητικές οντότητες στο σύγχρονο

οικονομικό γίνεσθαι καθίσταται ολοένα και πιο σημαντικός (Nijkamp κ.α.) αλλά και η οικονομική ανάπτυξη που έλαβε χώρα σε πολλές πόλεις δημιούργησαν ταυτόχρονα και τεράστιες απαιτήσεις για την δημιουργία υποδομών και την παροχή υπηρεσιών στους πολίτες. Έτσι οι προσπάθειες των κυβερνήσεων εθνικών και τοπικών να ανταποκριθούν στις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης, της διεθνούς ανταγωνιστικότητας και της τεχνολογικής αλλαγής εντάθηκαν και στράφηκαν στην αναζήτηση των τρόπων εκείνων και των εργαλείων που θα εξασφάλιζαν, μεταξύ των άλλων, των παροχή έργων υποδομής και υπηρεσιών με σκοπό την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και της μεγιστοποίησης της ωφέλειας του κοινωνικού συνόλου. Ένα περιβάλλον που θα ενθαρρύνει τις συνεργασίες δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, θεωρήθηκε κατάλληλο υπόβαθρο για τους στόχους αυτούς.

Παράλληλα, στη δεκαετία του 1980 η διαδικασία της αποκέντρωσης<sup>43</sup> άλλαξε τις δομές και την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταφέροντας αρμοδιότητες από την κεντρική διοίκηση προς τις τοπικές κυβερνήσεις (δήμους και περιφέρειες) (Torres, Pina, Acerete, 2004). Η αποκεντρωμένη λήψη αποφάσεων θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι παρέχει ένα κοινό πλαίσιο για την ανάπτυξη των εταιρικών σχέσεων (Newman, Verpaet, 1999), ενώ ο Mohr 2004 θεωρεί τις ΣΔΙΤ ως χαρακτηριστικό παράδειγμα της αποκέντρωσης.

Επιπλέον οι δημοσιονομικές πιέσεις που υπάρχουν σήμερα σε όλα τα επίπεδα της κυβέρνησης, αλλά ιδιαίτερα στις τοπικές κυβερνήσεις, είναι ιδιαίτερα εμφανείς, αναγκάζοντας τις να χρησιμοποιήσουν τους οικονομικούς τους πόρους πιο αποτελεσματικά και να υιοθετήσουν μια πιο επιχειρηματική προσέγγιση στην καθημερινή τους πρακτική, οδηγώντας έτσι σε πιο διαφοροποιημένες μορφές διακυβέρνησης (Elander, 2002).

Είναι προφανές ότι στις μέρες μας η Τοπική Αυτοδιοίκηση η οποία βρίσκεται αντιμέτωπη με μάλλον πολύπλοκα θεσμικά προβλήματα, περισσότερες αρμοδιότητες

---

<sup>43</sup> Οι Torres, Pina & Acerete (2004) τονίζουν ότι κατά τη διαδικασία της αποκέντρωσης η κεντρική κυβέρνηση διατηρεί τον έλεγχο χάραξης πολιτικής και την εφαρμογή σε ένα λίγες περιοχές όπως η εξωτερική πολιτική, η ασφάλεια φορολογικές και νομισματικής πολιτικής, της εργασίας, τις υποδομές, ενώ σε πολλούς άλλους τομείς, όπως η υγεία και εκπαιδευτικά συστήματα, τα δημόσια έργα, τη γεωργία, την προστασία του περιβάλλοντος, την περιφερειακή ανάπτυξη, την κοινωνική πρόνοια, κλπ., η κεντρική κυβέρνηση παραμένει μόνο ως γενική πολιτική-maker, θέτοντας τις βάσεις για τη δράση των άλλων αρχών και τη διασφάλιση ότι πληρούνται ορισμένα ελάχιστα πρότυπα.

και αυξημένες προκλήσεις σε ένα σαφώς στενότερο δημοσιονομικό πλαίσιο (Newman και Verpaet, 1999).

Στο πλαίσιο των νέων κοινωνικοοικονομικών αλλαγών και προκλήσεων, οι πόλεις υποχρεώνονται να αποκτήσουν επιχειρηματικό πνεύμα, περισσότερο προσανατολισμένο στην αγορά, να αναπτύξουν πρότυπα, να αξιοποιήσουν προκλήσεις και ευκαιρίες, να ασκήσουν συγκεκριμένες πολιτικές ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας, αξιοποιώντας εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης και χρηματοδοτικά εργαλεία αντίστοιχα για την βιώσιμη ανάπτυξη των τόπων τους. Έναν από αυτούς τους τρόπους αποτελούν και οι (ΣΔΙΤ), που υιοθετούνται όλο και περισσότερο τόσο από τα κράτη, όσο και από τις τοπικές κυβερνήσεις για την υλοποίηση των αναπτυξιακών τους έργων δεδομένου ότι αυτά περιλαμβάνουν πτυχές της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης (Metaxas, 2010) και μπορεί να οδηγήσουν σε υψηλότερη κοινωνικοοικονομική πρόοδο.

Ταυτόχρονα ο αναδυόμενος νέος ρόλος των αστικών κυβερνήσεων οδηγεί σε μια συζήτηση σχετικά με την επάρκεια του δημόσιου τομέα αλλά και την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις δραστηριότητες και υπηρεσίες που μέχρι πρότινος αποτελούσαν αποκλειστική αρμοδιότητα του δημόσιου τομέα. Συνεπώς αρκετές τοπικές κυβερνήσεις έχουν αναλάβει την ευθύνη για την στήριξη των τοπικών οικονομιών τους μέσω ΣΔΙΤ, οι οποίες έχουν γίνει μια αρκετά δημοφιλής θεσμική ρύθμιση στις πολιτικές αστικής ανάπτυξης καθώς μπορεί να δημιουργήσει μια win-win κατάσταση με μεγάλη προστιθέμενη αξία προς όφελος των πολιτών.

Υπάρχει επομένως μια παγκόσμια τάση οι τοπικές κυβερνήσεις να συμμετάσχουν σε συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) για την παροχή υποδομών και των δημόσιων υπηρεσιών (Cruz and Marques, 2013) και έτσι σήμερα ο αριθμός των πεδίων σε τοπικό επίπεδο όπου εφαρμόζονται διάφορα μοντέλα ΣΔΙΤ αυξάνεται ραγδαία (Hodge κ.ά, 2010) με τις ΣΔΙΤ να αποτελούν ιδιαίτερα δημοφιλείς λύσεις σε τομείς όπως παροχή υποδομών (π.χ. παρκινγκ), έργα εξοικονόμησης ενέργειας και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, έργα αναζωογόνησης και αστικής ανάπτυξης, μεταφορές, περιβάλλον – διαχείριση αποβλήτων, τεχνολογικές καινοτομίες εφαρμοζόμενες στην παροχή υπηρεσιών ενώ και στην παροχή δημοσίων υπηρεσιών φαίνεται να αποτελούν ιδιαίτερα αποδοτική λύση (Codecasa και Ponzini, 2011:650 Cruz & Marques, 2013).

### 3.3. ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ

Σε τοπικό επίπεδο οι ΣΔΙΤ, όπως αναφέρει η Bloomfield (2006), υπάγονται ξεκάθαρα στην κατηγορία των επιχειρηματικών πράξεων: είναι πολύπλοκες, μακροχρόνιες συμβάσεις του δήμου με ιδιωτικές εταιρείες με σκοπό την παροχή υπηρεσιών και την κατασκευή υποδομών από τον ιδιωτικό τομέα σε αντάλλαγμα κάποιο συνδυασμό των δημοσίων κεφαλαίων, περιουσιακών στοιχείων του δημοσίου, ή τελών χρήσης, ενώ οι Boxmeer και Beckhoven 2005 θεωρούν τις ΣΔΙΤ ως στοιχείο των σύγχρονων μορφών διακυβέρνησης και ειδικότερα από το 1990 της αστικής διακυβέρνησης.

Όπως αναφέρθηκε, στο πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων οι τοπικές κυβερνήσεις υιοθέτησαν τις ΣΔΙΤ ως ένα νέο εργαλείο, ως εναλλακτικό τρόπο για τη χρηματοδότηση των έργων της. Οι ΣΔΙΤ σηματοδοτούν την "αύξηση των νέων εργαλείων» για τις τοπικές κυβερνήσεις, την ανακάλυψη εναλλακτικών τρόπων για την τοπική αυτοδιοίκηση να επωφεληθούν από έναν «εταίρο», είτε στον καθορισμό των στρατηγικών προγραμμάτων τους ή την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής (Pierre, 1998 στο Codecasa και Ponzini, 2011). Έτσι αναμένεται οι ΣΔΙΤ-ωστόσο ακριβά- να δημιουργήσουν καινοτόμες λύσεις για τα αναδυόμενα θέματα της σύγχρονης κοινωνίας, λύσεις που δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν με κανένα άλλο συνήθη τρόπο (Codecasa και Ponzini, 2011:650), συμβάλλοντας στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των δημοσίων υπηρεσιών, μέσα από τη μεταφορά του χρηματοδοτικού κινδύνου στον ιδιωτικό τομέα και την εισαγωγή του εκ των προτέρων ανταγωνισμού (Torres και Pina, 2001).

Ουσιαστικά οι ΣΔΙΤ εκλαμβάνονται ως ένα εργαλείο για τη συνεργασία μεταξύ της τοπικής κυβέρνησης και του ιδιωτικού τομέα, μέσω του οποίου η τοπική κυβέρνηση δύναται να αναπτύξει τις ικανότητές της ως παρόχου υποδομών και υπηρεσιών προς τους πολίτες της χωρίς κανένα κόστος, που διαφορετικά δεν θα μπορούσε να τους παρέχει λόγω έλλειψης οικονομικής, τεχνικής ή και επιχειρησιακής ικανότητας (Bel κ.ά., 2013). Αντιθέτως, μέσω της συνεργασίας αυτής η τοπική αυτοδιοίκηση θα είναι σε θέση να αντλήσει κάποια έσοδα, ενώ θα επιτρέψει στους ιδιώτες εταίρους τη διεξαγωγή κερδοφόρων εμπορικών δραστηριοτήτων επενδύοντας σε δυνητικά επικερδή έργα με χαμηλότερο κίνδυνο από ό, τι αν ήταν ο αποκλειστικός επενδυτής (Bel κ.ά., 2013). Αυτό είναι εφικτό με ΣΔΙΤ, όπως υποστηρίζει ο Singaravello, 2010, ενώ όπως τονίζει ο Ysa, 2007 δίνοντας ένα πιο ευρύ νόημα στην

εταιρική σχέση, η συνεργασία μεταξύ της τοπικής αυτοδιοίκησης, των ιδιωτικών φορέων και των μη κερδοσκοπικών οργανώσεων είναι απαραίτητη για την προώθηση της καλύτερης διακυβέρνησης και της πιο αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών (Ysa, 2007).

Η ίδια άποψη εκφράζεται και από την βρετανική κυβέρνηση, κατά τους Hood και McGarvey, 2002 σύμφωνα με την οποία υποστηρίζεται ότι η χρήση της PFI δίνει στις τοπικές αρχές την δυνατότητα πρόσβασης σε νέες πηγές κεφαλαίου, την πραγματοποίηση των επενδύσεων και απόκτηση των δεξιοτήτων διαχείρισης που οδηγεί σε νέες ή βελτιωμένες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, ενώ δημιουργεί νέες ευκαιρίες για τον ιδιωτικό τομέα με το συνδυασμό της κατασκευής, διαχείρισης των εγκαταστάσεων, συντήρησης και χρήσης των δεξιοτήτων λειτουργίας.



### 3.4. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Η αξιοποίηση των ΣΔΙΤ από τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχει μεν αποτελέσει αντικείμενο μελέτης στη διεθνή βιβλιογραφία, η οποία όμως είναι περιορισμένη και τα όποια συμπεράσματα προκύπτουν από εμπειρική ανάλυση και εστιασμένες μελέτες περιπτώσεων. Αν εξαιρεθούν οι περιπτώσεις έργων ΣΔΙΤ που αναφέρονται σε μεγάλες πόλεις κυρίως για έργα αστικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα περιορισμένη εμφανίζεται η βιβλιογραφία για τους μικρότερους δήμους, σημαντική όμως για την εκτίμηση του εύρους της χρήσης των ΣΔΙΤ από την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Στα πλαίσια αυτά οι Girard κ.α., 2009 παρουσιάζουν έρευνα -μελέτη η οποία βασίζεται σε στοιχεία ποσοτικά και ποιοτικά σχετικά με τη χρήση των ΣΔΙΤ στην παροχή και την παραγωγή των δημόσιων υπηρεσιών από τους δήμους σε κατ'εξοχήν αγροτικές του New Hampshire (USA). Αρχικά κάνουν μια ανασκόπηση αντίστοιχων μελετών, που αφορούν μικρότερους δήμους και αγροτικές τοπικές κυβερνήσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ειδικότερα, όπως περιγράφει ο Deller, 1998 η ικανότητα των μικρότερων δήμων να θεσπίσουν ΣΔΙΤ, οι οποίες θεωρούνται σαφώς οριοθετημένες και εκτελεστές συμβάσεις μεταξύ των τοπικών κυβερνήσεων και των ιδιωτικών φορέων παροχής υπηρεσιών, είναι περιορισμένη επειδή για ορισμένες υπηρεσίες όπως η συλλογή των απορριμμάτων και τη διάθεση ή ακόμα και η κατασκευή και συντήρηση οδικών έργων, ο σχεδιασμός των συμβάσεων αυτών και η παρακολούθησή τους είναι αρκετά απλή. Για άλλες υπηρεσίες, ωστόσο, είναι πολύ πιο δύσκολο να οριστεί η σαφής απόδοση μιας υπηρεσίας και κατά συνέπεια να συνταχθεί μια σύμβαση και να παρακολουθηθεί στη συνέχεια, δυσκολία η οποία έχει ιδιαίτερη σημασία και συνιστά σοβαρό περιορισμό για τη σύναψη ΣΔΙΤ σε μικρότερους δήμους, εξαιτίας της έλλειψης προσωπικού και της μικρής διαχειριστικής ικανότητας των δήμων αυτών, όπως υποστηρίζει ο Honadle, 2001 στο Girard κ.α., 2009.

Τις ίδιες ανησυχίες εκφράζουν και οι Terry, 2005, Brown, Potoski και Van Syke, 2006 σε αντίστοιχες έρευνές τους, τονίζοντας ότι πολλές φορές και μεγαλύτερες κυβερνητικές μονάδες έχουν δυσκολία διαπραγμάτευσης, παρακολούθησης και εκτέλεσης των συμβάσεων ΣΔΙΤ, άρα η πιθανότητα οι μικρότερες τοπικές κυβερνήσεις

να μην επωφεληθούν πλήρως από τις ΣΔΙΤ λόγω έλλειψης αντίστοιχων ικανοτήτων είναι πολύ υψηλή.

Μετά την εισαγωγή με την παράθεση των αποτελεσμάτων των παραπάνω ερευνών, που σημειωτέον ακολουθούν όλες περιγραφική ανάλυση, οι Girard κ.α. (2009) διενήργησαν τη δική τους έρευνα<sup>44</sup> με ερωτηματολόγιο, σε 234 τοπικές κυβερνήσεις του New Hampshire (USA). Τεκμηριώνεται λοιπόν, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνάς τους ότι ακόμη και οι μικρότεροι δήμοι έχουν μια σειρά από εμπειρίες με διάφορες μορφές εταιρικών σχέσεων, κυρίως για υπηρεσίες των οποίων οι συμβάσεις ήταν εύκολο να επεξεργαστούν και να παρακολουθηθούν, ενώ οι ερωτηθέντες εξέφρασαν την άποψη ότι διερευνούν την πιθανότητα να συνάψουν και άλλες ΣΔΙΤ. Ένα σημαντικό στοιχείο της έρευνάς τους είναι ότι οι συμμετέχοντες – ερωτηθέντες ήταν λιγότερο ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που παρέχονταν μέσω ΣΔΙΤ, αποτέλεσμα κάπως απροσδόκητο, επειδή έρχεται σε αντίθεση με την βασική παραδοχή ότι μέσω ΣΔΙΤ παρέχονται καλύτερες υπηρεσίες σε χαμηλότερη τιμή.

Η εξήγηση που διατυπώνεται αναφέρεται στη λήψη ανεπαρκών προσφορών, έλλειψη ενός αρκετά ικανοποιητικού αριθμού φορέων που ανταγωνίζονται για τη σύμβαση. πράγμα που συμβαίνει σε μεγαλύτερους δήμους και όχι σε μικρότερους<sup>45</sup>, προϋπόθεση για να είναι αποτελεσματική μια ΣΔΙΤ. Μάλιστα, σύμφωνα με τους Girard κ.α., τα στοιχεία της έρευνας υποστηρίζουν τον ισχυρισμό του Deller (1998) ότι οι μικρές και αγροτικές πόλεις μπορεί να στερούνται την κρίσιμη μάζα να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των ιδιωτών στην ανταγωνιστική διαδικασία και έτσι η δυνατότητα που έχουν οι μικρές και αγροτικές πόλεις που επιθυμούν να αναπτύξουν ΣΔΙΤ μπορεί να είναι περιορισμένη λόγω της έλλειψης των οικονομιών κλίμακας.

Στη συνέχεια αναπτύσσουν ένα απλό μοντέλο πρόβλεψης προκειμένου να προσπαθήσουν να κατανοήσουν καλύτερα τους παράγοντες πίσω από την απόφαση για την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ στους δήμους της περιοχής μελέτης τους. Καταλήγουν λοιπόν

---

<sup>44</sup> Η Έρευνα διενεργήθηκε στα τέλη της άνοιξης και στις αρχές του καλοκαιριού του 2004 στις 234 τοπικές κυβερνήσεις πόλη στην πολιτεία του New Hampshire και απευθυνόταν σε δημοτικούς φορείς λήψης αποφάσεων. Απάντησαν τελικά 138 από τις 234 πόλεις, ποσοστό ανταπόκρισης 59%, που αντιπροσωπεύουν πάνω από το 60% του πληθυσμού της εξεταζόμενης περιοχής. Το Κέντρο Τοπικής Αυτοδιοίκησης του New Hampshire (NHGLC) παρείχε πληροφορίες και μια λίστα επαφών των δημοτικών υπαλλήλων για κάθε μία από τις 234 τοπικές κυβερνήσεις

<sup>45</sup> Οι Ερευνητές έθεσαν τα εξής όρια για τις πόλεις με βάση τον πληθυσμό τους: “Small” (pop. <1000), “Medium” (pop. 1000–5000), “Large” (pop. >5000);

ότι υπάρχει σαφής σχέση μεταξύ των δημοσιονομικών πιέσεων, του πληθυσμού, του μεγέθους του προϋπολογισμού και της ιδεολογίας των περιοχών μελέτης. Ειδικότερα οι μικροί δήμοι καταφεύγουν σε ΣΔΙΤ κυρίως για πρακτικούς λόγους και όχι ως μέρος ενός στρατηγικού σχεδίου εξοικονόμησης κόστους ενώ κυρίως η ιδεολογία και οι δημοσιονομικές πιέσεις είναι αυτές που οδηγούν σε ΣΔΙΤ.

Προκειμένου να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα που προκύπτει από την έλλειψη κρίσιμης μάζας των έργων και για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας οι Bel, Fageda και Mur (2013) βασιζόμενοι στις αποφάσεις των δήμων για παροχή υπηρεσιών στην περιφέρεια της Αραγονίας στην Ισπανία, τονίζουν ότι οι μικρότεροι δήμοι συχνά προτιμούν να συνεργάζονται και να συνενώνουν τα έργα που αφορούν παροχή υπηρεσιών και τα οποία μπορεί να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ, ώστε να πάνε σε διαδικασίες διαγωνισμού για την προσέλκυση ιδιωτών με μεγαλύτερη διαπραγματευτική ισχύ και χαμηλότερο κόστος συναλλαγών από ό, τι εάν μεμονωμένα αναλάμβαναν τη διαδικασία ανάθεσης (Bel κ.ά, 2013).

Οι Klijn και Teisman, 2003, μελέτησαν τους παράγοντες που σχετίζονται με την αποτυχία των ΣΔΙΤ μέσα από την ανάλυση 3 έργων που υλοποιήθηκαν μέσω ΣΔΙΤ στην Ολλανδία και αφορούσαν έργα αστικής ανασυγκρότησης. Τονίζουν λοιπόν, ότι παρόλο που οι ΣΔΙΤ γίνονται δημοφιλείς στην Ευρώπη, δεν αποτελούν πρακτική λύση και έτσι οι δημόσιοι φορείς τείνουν να επανέλθουν σε παραδοσιακές μορφές, δηλαδή ανάθεση με τον διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων. Θεωρούν καταρχήν ότι καλλιεργούνται μεγάλες προσδοκίες από την προσφυγή στις ΣΔΙΤ ως εργαλείου ανάπτυξης, ενώ η δυσκολία για την ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων βρίσκεται στο συνδυασμό τριών παραγόντων: στην πολυπλοκότητα της σύνθεσης των φορέων πράγμα που οδηγεί σε δυσκολίες στην κοινή λήψη αποφάσεων και την οργάνωση μεταξύ των εταίρων, σε θεσμικούς παράγοντες, αλλά και στις διαφορετικές στρατηγικές επιλογές των δημοσίων και ιδιωτικών φορέων.

Αναζητώντας να κατανοήσουν τους κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας ή αποτυχίας των έργων που υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ και τα οποία αναφέρονται κυρίως σε αναπτυξιακά έργα των πόλεων, οι Nijkamp, Burch και Vindigni (2002), αναπτύσσουν μια μεθοδολογία για μια συστηματική ανάλυση των παραγόντων αυτών, η οποία βασίζεται σε εκτενή ανάλυση εννέα περιπτώσιολογικών μελετών έργων ΣΔΙΤ στην Ολλανδία. Καταλήγουν ότι μια σαφής, διαφανής και έγκαιρη χαρτογράφηση όλων των οικονομικών παραμέτρων ενός έργου ΣΔΙΤ (έσοδα, δαπάνες, κερδοφορία) είναι εκ

των ων ουκ άνευ. Η αβεβαιότητα στον τομέα αυτό είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσει σε αποτυχία του έργου. Ζωτικής σημασίας για την εκτέλεση ενός έργου ΣΔΙΤ κυρίως στην αστική ανάπτυξη είναι και μια σαφής εικόνα για το σχεδιασμό των τμημάτων του έργου, τα χαρακτηριστικά των κινδύνων αλλά και ο τρόπος που ο κάθε εταίρος εμπλέκεται στην υλοποίηση του έργου

Πιο πρόσφατα, οι Russo & Zampino (2012) αξιοποιώντας δεδομένα από τα τοπικά σχέδια των ιταλικών Δήμων για τα έργα που έχουν υλοποιηθεί ή υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ, αλλά και δεδομένα του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους προκειμένου για την αξιολόγηση της οικονομικής κατάστασης των δήμων<sup>46</sup>, μέσα από την εμπειρική ανάλυση και τη χρήση οικονομετρικών μοντέλων, διερευνούν τους παράγοντες που επηρεάζουν περισσότερο την πιθανότητα οι τοπικές αρχές να καταφεύγουν σε διαδικασίες ΣΔΙΤ για την παροχή δημόσιων έργων και υπηρεσιών και όχι σε άλλες παραδοσιακές συμβάσεις. Οι εκτιμήσεις δείχνουν μια ισχυρή σχέση μεταξύ του βαθμού του δημόσιου χρέους της τοπικής αυτοδιοίκησης και της χρήσης των συμβάσεων ΣΔΙΤ. Το αποτέλεσμα αυτό ενισχύεται από τα δομικά χαρακτηριστικά του κρατικού προϋπολογισμού (δηλαδή τις δαπάνες και δείκτες εισοδήματος). Επιπλέον, γεωγραφικές και δημογραφικές πτυχές καθώς και το μέγεθος των δήμων επηρεάζουν θετικά αυτή η σχέση, ενώ είναι σημαντικό η μελλοντική έρευνα να διερευνήσει τις πιθανές επιπτώσεις του πολιτικού κύκλου για τη στρατηγική συμπεριφορά των τοπικών κοινοτήτων σε σχέση με αυτό το θέμα.

Ο Singaravello (2010), σε έρευνά του βασιζόμενη σε πρωτογενή και δευτερογενή στοιχεία, εστιάζει στις ΣΔΙΤ με ειδική αναφορά σε τρία παραδείγματα από τις δύο τοπικές κυβερνήσεις στη χερσόνησο της Μαλαισίας. Χρησιμοποιώντας 2 επιτυχημένα και 1 αποτυχημένο παράδειγμα έργων ΣΔΙΤ στην παραπάνω περιοχή, τονίζει τον θετικό αντίκτυπο των επιτυχημένων ΣΔΙΤ στην τοπική αυτοδιοίκηση και περιγράφει τις προϋποθέσεις εκείνες που οδηγούν σε επιτυχημένες ΣΔΙΤ.

Έτσι, κατά τον Singaravello (2010), η εκτέλεση και η εφαρμογή επιτυχημένων ΣΔΙΤ προϋποθέτει τη διατήρηση της ηγεσίας του δήμου σε μακροπρόθεσμη βάση, ειδάλλως θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι η διάδοχη κατάσταση θα ακολουθήσει την ίδια πολιτική όσον αφορά τη στρατηγική ΣΔΙΤ, ενώ και η σαφής υποστήριξη της ηγεσίας

---

<sup>46</sup> Τα στοιχεία αφορούν την περίοδο 2003-2008 και αναφέρονται σε 7.740. προκηρύξεις έργων αξίας 30 δις ευρώ από 2.355. Δήμους, το δε συνολικό ποσό των έργων αυτών ανέρχεται περίπου σε 30 δις.€.

της τοπικής κυβέρνησης είναι αναγκαία. Απουσία σαφούς υποστήριξης από την ηγεσία θα οδηγήσει στην εντύπωση ότι οι ΣΔΙΤ είναι μάταιες και οδηγούν σε σπατάλη πόρων. Επίσης η κατανόηση και η ανεκτικότητα μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι απαραίτητη: κανένα μέρος δεν θα πρέπει να συμμετέχει σε μια ΣΔΙΤ με όρους κυριαρχίας. Τέλος, είναι σημαντικό οι τοπικές κυβερνήσεις να κατανοήσουν τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ιδιώτες εταίροι ΣΔΙΤ, να τους παρέχουν τη βοήθειά τους και να είναι προετοιμασμένοι να διαπραγματευτούν οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της περιόδου της ΣΔΙΤ Αυτό δεν θα μειώσει μόνο τις δυσκολίες του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, αλλά θα αυξήσει την εμπιστοσύνη και το πνεύμα της «εταιρικής σχέσης» (Singaravello, 2010).

Οι Torres & Pina (2001) σε έρευνά τους εστιάζουν σε μεγάλες πόλεις με πληθυσμό άνω των 500.000 κατοίκων από 12 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να διαπιστώσουν σε τι βαθμό οι πόλεις αυτές υιοθετούν τις ΣΔΙΤ ως εργαλείο παροχής υπηρεσιών και υποδομών και το είδος των υπηρεσιών που προσφέρονται<sup>47</sup>. Τα αποτελέσματα της έρευνας μας δείχνουν υψηλό βαθμό πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ στις πόλεις του δείγματος, καθώς και το γεγονός ότι χρησιμοποιούνται οι ΣΔΙΤ σε υπηρεσίες οι οποίες δεν αποτελούν τον πυρήνα της δημόσιας διοίκησης. Έτσι, προηγούνται οι οικονομικές δραστηριότητες, ακολουθούμενες από τις κοινωνικές, των δημοσίων έργων στο αστικό περιβάλλον, τις υπηρεσίες πολιτισμού, υγείας, τις γενικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες στέγασης και εκπαίδευσης. Σαν λόγους υιοθέτησης των ΣΔΙΤ θεωρούν τις πιέσεις για μείωση του δανεισμού και των ελλειμμάτων του δημοσίου τομέα, την αναζήτηση αποτελεσματικών τεχνικών και καινοτόμων μεθόδων διαχείρισης στην παροχή υπηρεσιών από το δημόσιο τομέα. Ωστόσο, και προκειμένου να αξιολογηθεί η απόδοση των όλων των τοπικών υπηρεσιών που παρέχονται μέσω ΣΔΙΤ οι τοπικές κυβερνήσεις θα πρέπει να χρησιμοποιούν εργαλεία για τον έλεγχο και την παρακολούθηση, όπως οι έλεγχοι Value-for-Money, προκειμένου να αποφευχθούν μονοπωλιακές καταχρήσεις.

---

<sup>47</sup>Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση των Torres & Pina (2001) στις οικονομικές δραστηριότητες περιλαμβάνονται: δημόσια πάρκινγκ, κεντρικές αγορές, στις κοινωνικές: αθλητισμός, υπηρεσίες για ηλικιωμένους, γυναίκες, άτομα με ειδικές ανάγκες και παιδιά. Στις υπηρεσίες δημοσίων έργων και πολεοδομίας περιλαμβάνονται: η διαχείριση του νερού, η συλλογή και διάθεση απορριμμάτων, και ο καθαρισμός των οδών. Ενώ στις άλλες υπηρεσίες περιλαμβάνονται: συναυλίες, θέατρα, υπηρεσίες πολιτικής προστασίας έκτακτης ανάγκης, κέντρα οικογενειακού προγραμματισμού και τα κέντρα υγείας

Σε ένα δεύτερο στάδιο, η έρευνα εστιάστηκε ιδιαίτερα στις τοπικές κυβερνήσεις της Ισπανίας και σε 2 κατηγορίες πόλεων με βάση τον πληθυσμό: από 20.000 ες 100.000 και από 100.000 έως 500.000 κατοίκους. Τα αποτελέσματά της δείχνουν υψηλό βαθμό πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ στις μεσαίου μεγέθους πόλεις της Ισπανίας παρά σε μεγαλύτερου μεγέθους. Η συμπεριφορά αυτή θα μπορούσε να εξηγηθεί από έναν χαμηλότερο βαθμό ικανότητας της διαχείρισης των δημοσίων φορέων των περιοχών αυτών να παρέχουν υπηρεσίες οι ίδιοι από ότι στις μεγαλύτερες πόλεις οι οποίες ενθαρρύνουν τη στροφή προς τον ιδιωτικό τομέα για παροχή των υπηρεσιών που χρηματοδοτούνται με τις πληρωμές των χρηστών, ιδιαίτερα εκείνες τις υπηρεσίες που οι χρήστες τους θα μπορούσαν μεμονωμένα να προσδιοριστούν.

Τέλος, ο Martínez-Lacambra (2013) παρέχει σε άρθρο μια βιωματική άποψη ως επαγγελματίας που ασχολείται με τις ΣΔΙΤ και δίνει μια διάσταση τόσο από την πλευρά του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα για τις ΣΔΙΤ, αφού υπηρέτησε ως υπάλληλος στο δημόσιο τομέα (Δημόσια Υπηρεσία Περιβάλλοντος στην μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης) και ως διευθυντής στον ιδιωτικό τομέα (Aguas de Βαρκελώνη) στην παροχή των τοπικών δημόσιων υπηρεσιών. Ο Martínez-Lacambra λοιπόν αναδεικνύει ότι η χρηματοοικονομική αποδοτικότητα δεν είναι ο μοναδικός στόχος των ΣΔΙΤ, αλλά η εμπλοκή ιδιωτών εταίρων μπορεί να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία και δυνατότητες που δεν είναι διαθέσιμες στο δημόσιο τομέα (Bel, κ.ά 2013).

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά οι παραπάνω εμπειρικές προσεγγίσεις

Πίνακας 3: Εμπειρικές προσεγγίσεις για την εισαγωγή ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Συγγραφέας	Πεδίο/ Αντικείμενο Έρευνας	Βασικά Συμπεράσματα
Girard P. κ.α. (2009)	234 Δήμοι σε κατ'εξοχήν μικρές και αγροτικές περιοχές του New Hampshire (USA). Η έρευνα απευθυνόταν άμεσα σε δημοτικούς φορείς λήψης αποφάσεων.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Και οι μικρότεροι δήμοι έχουν μια σειρά από εμπειρίες στην δημιουργία ΣΔΙΤ</li> <li>➤ Ωστόσο έχουν περιορισμένη δυνατότητα να θεσπίζουν ΣΔΙΤ εξαιτίας: της πολυπλοκότητας των συμβάσεων αυτών αλλά και της έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού των δήμων</li> <li>➤ Οι συμμετέχοντες αξιωματούχοι των δήμων δηλώνουν λιγότερο ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που παρέχονται μέσω ΣΔΙΤ, κυρίως λόγω τους ανεπαρκούς ανταγωνισμού.</li> <li>➤ Οι μικρές και αγροτικές πόλεις αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην προσέλκυση ιδιωτών, λόγω έλλειψης κρίσιμης μάζας και οικονομιών κλίμακας</li> <li>➤ Οι μικρές και αγροτικές πόλεις έρχονται σε συμφωνία μέσω ΣΔΙΤ κυρίως για λόγους πρακτικούς και κυρίως λόγω στενότητας δημοσιονομικών πόρων και όχι ως μέρος ενός σχεδίου στρατηγικής ανάπτυξης του δήμου</li> </ul>
Bel, Fageda και Mur (2013)	Οι αποφάσεις για παροχή υπηρεσιών έσω ΣΔΙΤ των δήμων στην περιφέρεια της Αραγονίας στην Ισπανία	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Συνεργασία μεταξύ των μικρότερων δήμων και κοινές αποφάσεις για συνένωση - ομαδοποίηση των έργων τους που αφορούν στην παροχή δημοσίων υπηρεσιών ώστε επιτύχουν την κρίσιμη μάζα και οικονομίες κλίμακας που θα τους επιτρέψει να συμμετέχουν σε διαδικασίες διαγωνισμού για την προσέλκυση ιδιωτών, με μεγαλύτερη διαπραγματευτική ισχύ και χαμηλότερο κόστος συναλλαγών από ό, τι εάν μεμονωμένα αναλάμβαναν τη διαδικασία ανάθεσης</li> </ul>
Klijn και Teisman (2003)	<p>Η μελέτη περιλαμβάνει τρία έργα αστικής ανασυγκρότησης στην Ολλανδία και συγκεκριμένα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Τον κεντρικό σταθμό της Ουτρέχτης: <i>''The Utrecht Central Station (UCP) Project''</i></li> <li>➤ Την περιοχή στο νότιο τμήμα του</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Οι ΣΔΙΤ δεν αποτελούν πρακτική λύση</li> <li>➤ Δημιουργούνται μεγάλες προσδοκίες για τα αποτελέσματα των ΣΔΙΤ</li> <li>➤ Δυσκολίες στην ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων και στην κοινή λήψη αποφάσεων εξαιτίας τριών παραγόντων:</li> <li>➤ πολυπλοκότητα της σύνθεσης των φορέων, θεσμικών παραγόντων και διαφορετικών</li> </ul>

	<p>Άμσטרνταμ , συμπεριλαμβανομένου και του σιδηροδρομικού σταθμού: <i>''The 'South Axis' project''</i></p> <p>➤ Την περιοχή γύρω από τον κεντρικό σταθμό της Χάγης: <i>''Hoog Hage, the Central Station Project in The Hague''</i></p>	<p>στρατηγικών επιλογών των δημοσίων και ιδιωτικών φορέων</p>
Nijkamp P., Burch van der M and. Vindigni G (2002)	<p>Έρευνα και συγκριτική αξιολόγηση διαφόρων περιπτώσιολογικών μελετών έργων ΣΔΙΤ που έχουν υλοποιηθεί σε 9 πόλεις της Ολλανδίας και αναφέρονται κυρίως σε έργα αστικής αναζωογόνησης</p>	<p>➤ Απαιτείται μια σαφής, διαφανής και έγκαιρη χαρτογράφηση όλων των οικονομικών παραμέτρων ενός έργου ΣΔΙΤ, αλλά και μια σαφής εικόνα για το σχεδιασμό των τμημάτων του έργου, τα χαρακτηριστικά των κινδύνων αλλά και τον τρόπο που ο κάθε εταίρος εμπλέκεται στην υλοποίηση του έργου, στοιχείων ζωτικής σημασίας για την εκτέλεση ενός έργου ΣΔΙΤ.</p>
Russo & Zampino (2012)	<p>Στοιχεία από τοπικά σχέδια των Ιταλικών Δήμων για τα έργα που έχουν υλοποιηθεί ή υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ, δεδομένα του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους αλλά και του Εθνικού Παρατηρητηρίου ΣΔΙΤ</p>	<p>➤ Υφίσταται ισχυρή σχέση μεταξύ του βαθμού του δημόσιου χρέους της τοπικής αυτοδιοίκησης και της χρήσης των συμβάσεων ΣΔΙΤ.</p> <p>➤ Επιπλέον, γεωγραφικές, δημογραφικές πτυχές, όπως το μέγεθος των δήμων επηρεάζουν θετικά αυτή η σχέση.</p> <p>➤ Η μελλοντική έρευνα θα διερευνήσει τις πιθανές επιπτώσεις του πολιτικού κύκλου στη στρατηγική συμπεριφορά των τοπικών κυβερνήσεων για την χρήση των ΣΔΙΤ.</p>
Singaravelloo K. (2010)	<p>Η εργασία, βασιζόμενη σε πρωτογενή και δευτερογενή στοιχεία, επικεντρώνεται στις ΣΔΙΤ με ειδική αναφορά σε τρία παραδείγματα από τις δύο τοπικές αρχές στη χερσόνησο της Μαλαισίας.</p>	<p>➤ Οι ΣΔΙΤ επιτρέπουν στην τοπική αυτοδιοίκηση να αντλήσει έσοδα, και τη διεξαγωγή κερδοφόρων εμπορικές δραστηριοτήτων στους ιδιώτες εταίρους.</p> <p>➤ Η εφαρμογή επιτυχημένων ΣΔΙΤ προϋποθέτει τη διατήρηση της ηγεσίας του δήμου σε μακροπρόθεσμη βάση, ή την εξασφάλιση ότι η διάδοχη κατάσταση θα ακολουθήσει την ίδια πολιτική όσον αφορά τη στρατηγική ΣΔΙΤ.</p> <p>➤ Απαιτείται επιπλέον η σαφής υποστήριξη της ηγεσίας της τοπικής κυβέρνησης και κατανόηση των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι εταίροι ΣΔΙΤ.</p> <p>➤ Κανένα μέρος μιας ΣΔΙΤ δεν θα πρέπει να συμπεριφέρονται με τέτοιο τρόπο ώστε να δείξει το ένα είναι πιο κυρίαρχο από ό, τι το άλλο, ώστε να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη και</p>



		το πνεύμα της εταιρικής σχέσης ε
Torres & Pinna (2001)	<p>Σε πόλεις με πληθυσμό άνω των 500.000 κατοίκων σε 12 πόλεις της ΕΕ.</p> <p>Σε δευτερο στάδιο εστίαση σε τοπικές κυβερνήσεις της Ισπανίας και σε 2 κατηγορίες πόλεων με βάση τον πληθυσμό: από 20.000 ες 100.000 και από 100.000 έως 500.000 κατοίκους.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Οι μεγάλες πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης υιοθετούν τις ΣΔΙΤ ως εργαλείο παροχής υπηρεσιών, ιδιαίτερα σε υπηρεσίες που δεν αποτελούν τον πυρήνα της δημόσιας διοίκησης.</li> <li>➤ Οι οικονομικές δραστηριότητες, ακολουθούμενες από τις κοινωνικές, των δημοσίων έργων στο αστικό περιβάλλον, τις υπηρεσίες πολιτισμού, υγείας, τις γενικές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες στέγασης και εκπαίδευσης παρουσιάζουν το υψηλότερο επίπεδο των πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης</li> <li>➤ Υψηλός βαθμός πρωτοβουλιών ΣΔΙΤ σε μεσαίου μεγέθους πόλεις της Ισπανίας παρά σε μεγαλύτερου μεγέθους.</li> </ul>
Martínez-Lacambra (2013)	Παραθέτει τη βιωματική του άποψη για τις ΣΔΙΤ στην μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Η χρηματοοικονομική αποδοτικότητα δεν είναι ο μοναδικός στόχος των ΣΔΙΤ, αλλά η εμπλοκή ιδιωτών εταίρων μπορεί να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία και δυνατότητες που δεν είναι διαθέσιμες στο δημόσιο τομέα</li> </ul>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Από την παράθεση των παραπάνω εμπειρικών ερευνών προκύπτει αβίαστα ότι η τακτική των ΣΔΙΤ χρησιμοποιείται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση για την υλοποίηση έργων υποδομής και παροχής υπηρεσιών και καταγράφονται πολλά παραδείγματα επιτυχημένων αλλά και αποτυχημένων έργων ενώ και οι απόψεις δίστανται σχετικά με την αποτελεσματικότητά τους. Δυσκολίες προκύπτουν από την ίδια τη φύση των συμβάσεων αυτών, δεδομένου ότι χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα τόσο στη θέσπισή τους όσο και στην παρακολούθησή τους. Οι δυσκολίες αυτές εμφανίζονται πιο έντονες σε μικρότερης κλίμακας δήμους, οι οποίοι αντιμετωπίζουν έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και στελεχών καθώς και εμπειρίας. Επιπλέον στους μικρότερους δήμους τίθεται και το ζήτημα της κρίσιμης μάζας για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, προκειμένου να προσελκύσει το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα, με αποτέλεσμα τον ανεπαρκή ανταγωνισμό με ότι αυτό συνεπάγεται ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων έργων και υπηρεσιών.

Κοινή θέση πάντως είναι ότι οι δήμοι προσφεύγουν στην πρακτική των ΣΔΙΤ για πρακτικούς κυρίως λόγους με βασικότερο την έλλειψη δημοσιονομικών πόρων, πρακτική που θα τους επιτρέψει να αντλήσουν πόρους ώστε να μπορέσουν να υλοποιήσουν το αναπτυξιακό τους πρόγραμμα και όχι ως μέρος μιας αναπτυξιακής στρατηγικής.

Πάντως, αν υπάρξει ένα ξεκάθαρο πλαίσιο και σωστή εκτίμηση όλων των παραγόντων που μπορούν να δημιουργήσουν δυσκολίες και των κινδύνων που μπορεί να προκύψουν κατά την υλοποίηση ενός έργου μέσω ΣΔΙΤ, σαφής καθορισμός των ρόλων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα, ώστε να δημιουργηθεί μια σωστή εταιρική σχέση, αλλά και στήριξη της τοπικής ηγεσίας, τότε οι ΣΔΙΤ πράγματι μπορούν να οδηγήσουν σε μια κατάσταση αμοιβαίου οφέλους που εν τέλει θα αποβεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τους πολίτες παρέχοντας τους υπηρεσίες που θα τους επιτρέψουν να έχουν ένα καλύτερο επίπεδο ζωής.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**  
**ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ**  
**ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ**

*Το παρόν κεφάλαιο αναφέρεται αρχικά στην αρχιτεκτονική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα, με βάση το Νόμο του "Καλλικράτη" και τις νέες αρμοδιότητες που αυτός ορίζει για τους ΟΤΑ. Περαιτέρω γίνεται λόγος για την εισαγωγή των ΣΔΙΤ στους ΟΤΑ, παρουσιάζεται το πρόγραμμα "Θησέας" και αξιολογείται η μέχρι τώρα εξέλιξη του ζητήματος των ΣΔΙΤ στους ΟΤΑ. Το κεφάλαιο κλείνει με την ανάλυση SWOT για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση*

## 4 ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

### 4.1. Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ

Είναι γεγονός ότι το Ελληνικό κράτος έχει τον τίτλο του πιο συγκεντρωτικού στην Ευρώπη (Metaxas, 2010 Kyvelou κ.ά, 2011) και από την άλλη πλευρά οι όποιες προσπάθειες έγιναν από τη σύστασή του για την υπέρβαση του συγκεντρωτισμού και την μεταφορά αρμοδιοτήτων προς την Αυτοδιοίκηση και τις περιφερειακές υπηρεσίες, κάποιες φορές μάλιστα με σημαντικές τομές, δεν κατάφεραν να καταστήσουν την αυτοδιοίκηση ισχυρή και αποτελεσματική. Έτσι με αφετηρία τη δεκαετία του '80 και έχοντας συνειδητοποιήσει ότι η διάσπαση της τοπικής αυτοδιοίκησης ήταν ένα σοβαρό εμπόδιο για την αποτελεσματική διαχείριση και την εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή προοπτική (Lalenis & Liorgas 2002) το τότε Υπουργείο Εσωτερικών εισήγαγε κατά σειρά τους Νόμους 1461/84, 1622/86 και 2218/94 και το Νόμο 2539/98 γνωστός και ως "Πρόγραμμα Ιωάννης Καποδίστριας". Όλες αυτές οι μεταρρυθμίσεις αναβάθμισαν μεν τη θέση της Αυτοδιοίκησης χωρίς όμως ενθαρρυντικά αποτελέσματα τόσο στην κατεύθυνση ανάπτυξης της χώρας όσο και στην εναρμόνιση με το ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Στην ακολουθία των προσπαθειών για τον εκσυγχρονισμό της τοπικής αυτοδιοίκησης (Lalenis & Liorgas 2002) έρχεται να προστεθεί το "Πρόγραμμα Καλλικράτης" με την Ψήφιση του Νόμου 3852/2010 "Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης (ΦΕΚ 87/7-6-2010 και ως απάντηση στην πολύπλευρη κρίση που αντιμετώπιζε η χώρα.

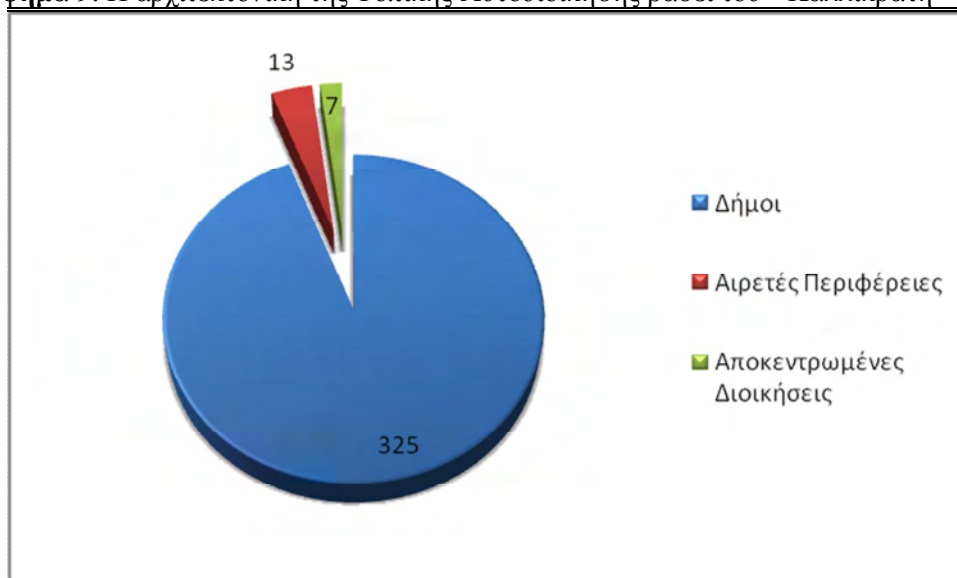
Στο Πλαίσιο της νέας Αρχιτεκτονικής της Αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης οι υφιστάμενοι δήμοι συνενώνονται περαιτέρω, συγκροτούν τον πρώτο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης, ως αυτοδιοικούμενα κατά το νόμο πρόσωπα δημοσίου δικαίου. Αυτοδιοικούμενα κατά το νόμο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου είναι και οι περιφέρειες οι οποίες σημειωτέον αφορούν τις υφιστάμενες 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας, μετατρέπονται σε αυτοδιοικούμενες περιφέρειες, με αιρετά όργανα, νέες αρμοδιότητες και πόρους, ενώ σχεδιάζουν και υλοποιούν πολιτικές σε περιφερειακό επίπεδο στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής της χώρας,

λαμβάνοντας υπόψη και τις εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές, όπως αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση του Νόμου.

Τέλος οι Αποκεντρωμένες διοικήσεις<sup>48</sup> συγκροτούνται ως ενιαίες μονάδες για τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες του κράτους και ασκούν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα στις κρατικές υποθέσεις της περιφέρειά τους σύμφωνα με το άρθρο 1010 του Συντάγματος (Ν. 3852/2010).

Έτσι ο σημερινός χάρτης της αυτοδιοίκησης διαμορφώνεται τελικά ως εξής: 325 Δήμοι, 13 Αιρετές Περιφέρειες<sup>49</sup> και 7 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, όπως παρουσιάζεται στο γράφημα 9.

**Γράφημα 9:** Η αρχιτεκτονική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης βάσει του “Καλλικράτη”



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

<sup>48</sup> Συνιστούνται ως ενιαίες αποκεντρωμένες μονάδες διοίκησης του κράτους οι εξής Αποκεντρωμένες Διοικήσεις:

- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής με έδρα την Αθήνα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας, με έδρα τη Λάρισα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου - Δυτικής Μακεδονίας, με έδρα τα Ιωάννινα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου, με έδρα την Πάτρα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου, με έδρα τον Πειραιά.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης, με έδρα το Ηράκλειο.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας – Θράκης, με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

<sup>49</sup> Μεταξύ των δύο βαθμών τοπικής αυτοδιοίκησης δεν υφίστανται σχέσεις ελέγχου και ιεραρχίας, αλλά συνεργασίας και συναλληλίας, οι οποίες αναπτύσσονται βάσει του νόμου, κοινών συμφωνιών, καθώς και με το συντονισμό κοινών δράσεων (Ν. 3852/2010).

#### 4.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΩΝ ΟΤΑ- ΝΕΟΙ ΡΟΛΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Ιδιαίτερος είναι ο ρόλος που αποδίδεται στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ. Ήδη από το Προοίμιο του ο νόμος 3852/2010 αναφέρεται στους δήμους ως “θεμελιώδη θεσμό του δημόσιου βίου των Ελλήνων”, με αναφορά στο άρθρο 102 του Συντάγματος αλλά και του Ευρωπαϊκού Χάρτη Τοπικής Αυτονομίας που κυρώθηκε με το ν. 1850/1989 (ΦΕΚ 144 Α’). Στην εισηγητική έκθεση του ανωτέρω Νόμου ενδυναμώνεται ο ρόλος των νέων δήμων στον τοπικό αναπτυξιακό προγραμματισμό και στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες σε καίριους τομείς ενώ ταυτόχρονα τονίζεται η ανάδειξη των ΟΤΑ ως βασικό συντελεστή της τοπικής ανάπτυξης η οποία θα βασίζεται στην αξιοποίηση των τοπικών και περιφερειακών συγκριτικών πλεονεκτημάτων, στο σεβασμό στο περιβάλλον και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής (Υπουργείο Εσωτερικών 2010).

Στα πλαίσια αυτά με το Νόμο 3852/2010 μεταβιβάζονται στους δήμους πλήθος αρμοδιοτήτων<sup>50</sup>, πέραν αυτών που ασκούνται ήδη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων και συγκεκριμένα αρμοδιότητες στους τομείς του Περιβάλλοντος, της Κοινωνικής Προστασίας και Αλληλεγγύης, της Ποιότητας Ζωής και Εύρυθμης Λειτουργίας των Πόλεων, της Παιδείας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, της Αγροτικής Ανάπτυξη Κτηνοτροφίας αι Αλιείας (άρθρο 94 του Ν. 3852/2010).

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι η πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση με τις ιδιαιτερότητες της και τα προβλήματα της, όπως η γραφειοκρατία, η έλλειψη των απαραίτητων υποδομών και η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού (Φώτης και Κοτσόπουλος 1996 στο Metaxas 2010) καλείται να αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις που θέτει και το Ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, να ξεπεράσει τον παραδοσιακό της ρόλο και να δραστηριοποιηθεί σε νέους τομείς δραστηριοποίησης όπως η οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση, η προστασία του περιβάλλοντος, η βελτίωση των υποδομών, η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών αι η αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου των πολιτών (ο αθλητισμός, πολιτιστικές δραστηριότητες κ.α).

---

<sup>50</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 204 του Ν. 3852/2010: “ Στους Δήμους των περιφερειών Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίου μεταφέρονται, πλέον των αρμοδιοτήτων που προβλέπονται στο άρθρο 94 και αρμοδιότητες των καταργούμενων οικείων νομαρχιακών υποδιοικήσεων”.

Είναι προφανές όμως ότι προκειμένου οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ, ως πολιτικές, διοικητικές και οικονομικές μονάδες να επιτελέσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους, να ανταποκριθούν στους νέους ρόλους τους και να διεκδικήσουν ενεργό ρόλο στην ανάπτυξη απαιτούνται και οι αναγκαίοι πόροι<sup>51</sup>, νέοι πρόσθετοι πόροι και προσφυγή σε άλλες πηγές χρηματοδότησης ή χρηματοοικονομικά εργαλεία πέραν των παραδοσιακών τρόπων.

#### 4.3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΤΑ

Βασική πηγή πόρων για την Τοπική Αυτοδιοίκηση ανέκαθεν αποτελούσε το μοντέλο της άμεσης χρηματοδότησης της από θεσμοθετημένους υπέρ αυτής πόρους του Κρατικού Προϋπολογισμού<sup>52</sup>, το οποίο εισήχθη με το Ν. 1828/89. Έτσι η Τοπική αυτοδιοίκηση προκειμένου να ανταπεξέλθει στις λειτουργικές της δαπάνες αλλά και να υλοποιήσει το αναπτυξιακό της πρόγραμμα έχει στη διάθεσή της πόρους που προέρχονται κυρίως από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους (Κ.Α.Π)<sup>53</sup>.

Η κατανομή των Κ.Α.Π. στους δήμους γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Οικονομικών ύστερα από γνώμη της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας, επί τη βάση ιδίως των δημογραφικών, γεωμορφολογικών, διοικητικών, οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών τους, περιλαμβανομένου και του στοιχείου της διοικητικής υποστήριξης που παρέχεται από δήμο προς εξυπηρέτηση

---

<sup>51</sup> Το άρθρο 9 του Ν. 1850/89 ορίζει ότι : «Οι οικονομικοί πόροι των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρέπει να είναι ανάλογοι με τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από το Σύνταγμα ή το Νόμο»

<sup>52</sup> Σύμφωνα με τους Lalenis & Liorgas 2002 η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα παίρνει το 58% των οικονομικών της από την κεντρική κυβέρνηση, αλλά και η κυβέρνηση ξοδεύει μόνο το 2,5% από τον κρατικό προϋπολογισμό της για την τοπική αυτοδιοίκηση.

<sup>53</sup> Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 259 του Νόμου οι Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι (Κ.Α.Π.) των δήμων προέρχονται από τις παρακάτω πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού:

α) το Φόρο Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων (Φ.Ε.Φ.Ν.Π.) σε ποσοστό 20% των συνολικών ετήσιων εισπράξεων του φόρου αυτού, εκ των οποίων τα δύο τρίτα (2/3) των εσόδων εγγράφονται στον Τακτικό Προϋπολογισμό και κατατίθενται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, σε λογαριασμό με τίτλο «Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι των Δήμων για κάλυψη λειτουργικών και λοιπών γενικών δαπανών» και το υπόλοιπο ένα τρίτο (1/3) των εσόδων εγγράφεται στον Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων και κατατίθεται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων σε λογαριασμό με τίτλο «Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι των Δήμων για κάλυψη επενδυτικών δαπανών

β) το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) σε ποσοστό 12% των συνολικών ετήσιων εισπράξεων του φόρου αυτού,

γ) το Φόρο Ακίνητης Περιουσίας σε ποσοστό 50% των συνολικών ετήσιων εισπράξεων του φόρου αυτού.

λειτουργικών αναγκών άλλων Δήμων (Υπουργείο Εσωτερικών 2010). Το ύψος των πόρων αυτών, που αποτελούν την κύρια πηγή χρηματοδότησης των Δήμων εξαρτάται κάθε φορά από τις διακυμάνσεις της οικονομικής συγκυρίας. Έτσι σε περιόδους δύσκολης δημοσιονομικής κατάστασης όπως την περίοδο αυτή που διανύει η χώρα μας, οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ στερούνται πολύτιμων πόρων, σε σημείο που σε πολλές περιπτώσεις δεν μπορούν να καλύψουν λειτουργικές δαπάνες, πόσο μάλλον να χρηματοδοτήσουν αναπτυξιακές τους πρωτοβουλίες.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΚΕΔΚΕ<sup>54</sup> διαπιστώνεται τεράστια απόκλιση ύψους 1.738 εκ. ευρώ μεταξύ των οριζόμενων από την ισχύουσα νομοθεσία πόρων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των προβλέψεων του Κρατικού Προϋπολογισμού 2013. Ειδικότερα, με βάση την ανάλυση των οικονομικών δεδομένων του Προϋπολογισμού, την οποία παρουσίασε ο πρόεδρος της ΚΕΔΕ Κώστας Ασκούνης, οι Κεντρικοί Αυτοτελείς Πόροι των Δήμων ανέρχονται στα 2.355,1 εκ. ευρώ, ενώ για το 2012 οι πόροι προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση ανέρχονται σε 3.221.6 εκ, το 2013 υπάρχει μείωση των αποδιδόμενων πόρων κατά 340 εκ ευρώ, που θα οδηγήσει σε αδυναμία κάλυψης των λειτουργικών δαπανών των δήμων, αν όχι στην πλήρη κατάρρευση τους σύμφωνα με τον Ασκούνη, αλλά και σε περιορισμό αν όχι αναστολή των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

Οι αναπτυξιακές δραστηριότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης δύναται επίσης να χρηματοδοτηθούν με προσφυγή των Δήμων σε δανεισμό. Σύμφωνα με το άρθρο 176 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων αλλά και του άρθρου 264 του Ν 3852/2010, ΟΙ Δήμοι μπορούν να συνομολογούν δάνεια με αναγνωρισμένα πιστωτικά ιδρύματα ή χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς της Ελλάδας και του εξωτερικού, αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση επενδύσεων και για τη χρηματοδότηση χρεών τους, όχι όμως για την κάλυψη λειτουργικών τους αναγκών. Επίσης μπορούν να εκδίδουν ομολογιακά δάνεια, για την πραγματοποίηση των σκοπών της αρμοδιότητά τους, ύστερα από την έγκριση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

Σημαντική πηγή εσόδων που με τη σειρά της μπορεί να χρηματοδοτήσει το αναπτυξιακό πρόγραμμα των Δήμων αποτελεί η πολυσυζητημένη ιδιαίτερα το τελευταίο διάστημα αξιοποίηση της δημοτικής περιουσίας, μέσω της δημιουργίας από

<sup>54</sup> <http://www.kedke.gr/?p=4824>



τους ΟΤΑ Δημοτικών Α.Ε. (άρθρο 266 του ΚΔΚ) αλλά και η επιχειρηματική αξιοποίηση τοπικών πόρων και συγκριτικών πλεονεκτημάτων, που όμως προσκρούει στην έλλειψη κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση των αναγκών για την αξιοποίηση επενδύσεων αλλά και η έλλειψη σχετικής τεχνογνωσίας και επιχειρηματικής εμπειρίας στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Οι αναπτυξιακές δραστηριότητες της Αυτοδιοίκησης δύναται επίσης να χρηματοδοτηθούν από τους Κοινοτικούς πόρους, ΕΣΠΑ, κυρίως μέσω των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων 2007-2013 (Περιφερειακά, Τομεακά, Κοινοτικές Πρωτοβουλίες), αλλά και άλλων χρηματοδοτούμενων απευθείας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Προγραμμάτων ή και από εθνικά προγράμματα όπως το αναπτυξιακό πρόγραμμα "Θησέας".

Η εμφανής μείωση των διατιθέμενων χρημάτων, η μείωση του ΠΔΕ, η βέλτιστη διαχείριση των διατιθέμενων πόρων, αλλά και η αναμενόμενη μείωση των κοινοτικών κονδυλίων για την προγραμματική περίοδο 2014-2020, οδηγεί τους ΟΤΑ στην αναζήτηση νέων τρόπων, εναλλακτικών μεθόδων χρηματοδότησης με στόχο την δημιουργία νέων υποδομών τοπικής ανάπτυξης, τον εκσυγχρονισμό και την αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών και η παροχή νέων ή και η βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος των τοπικών κοινωνιών.

Μια από τις εναλλακτικές μεθόδους χρηματοδότησης των έργων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αποτελούν οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού τομέα, που τουλάχιστον στον Ευρωπαϊκό Χώρο θεωρείται μια πρακτική που έχει εφαρμοστεί πολλά χρόνια πριν, αλλά τελευταία φαίνεται να κερδίζει έδαφος και στην Ελληνική πραγματικότητα, εκμεταλλευόμενη τους λόγους που οδηγούν στην υιοθέτηση ΣΔΙΤ, όπως αναφέρθηκαν στην ενότητα 1.7.1.

#### 4.4. Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΟΥΣ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΟΥΣ ΟΤΑ

Για τη σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα οι ΟΤΑ Α' βαθμού μπορούν να κάνουν χρήση εναλλακτικά του υφιστάμενου πλαισίου που αποτυπώνεται κυρίως στο Νόμο 1418/1984<sup>55</sup>, αξιοποιώντας τις σχετικές διατάξεις περί παραχωρήσεων ή αντιπαροχής. Επίσης μπορεί να γίνει χρήση των διατάξεων για τις διαδικασίες μισθώσεων του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα (άρθρο 192 του Νόμου 3463/2006), των διατάξεων των Π.Δ. 60/2007 & Π.Δ. 50/2007, περί παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών και του Νόμου 3389/2005 «Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα», ο οποίος έδωσε

<sup>55</sup> Ν.1418/84 (ΦΕΚ-23 Α'): "Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων"

ιδιαίτερη ώθηση αφού δίνει, ήδη από το άρθρο 1, την δυνατότητα στους ΟΤΑ να προχωρούν σε συμβάσεις σύμπραξης με ιδιωτικούς φορείς για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών, δυνατότητα που κατοχυρώνεται θεσμικά και στον Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (Ν. 3463/2006) στο άρθρο 224.

Πέρα από την πρόβλεψη αυτή, το σημαντικότερο ενδεχομένως στο νέο κώδικα το οποίο μπορεί να υπηρετήσει θετικά την προώθηση των συμπράξεων είναι η θέσπιση των «Επιχειρησιακών Σχεδίων» των ΟΤΑ. Διαμορφώνει με αυτά, εφόσον είναι αξιόπιστα, μια βάση επιχειρησιακού σχεδιασμού για τους φορείς της Αυτοδιοίκησης, η οποία θα είναι χρήσιμη και στις επιλογές για τις ΣΔΙΤ<sup>56</sup> (Βασαρδάνης Γιώργος 2006). Ιδιαίτερη ώθηση όμως στην προώθηση των ΣΔΙΤ στους ΟΤΑ έδωσε το αναπτυξιακό πρόγραμμα Θησέας το οποίο περιγράφεται παρακάτω.

Αρχικά οι ΣΔΙΤ στους ΟΤΑ εμφανίστηκαν μέσω του συστήματος παραχώρησης στα πλαίσια του Νόμου 1418/84 (ΦΕΚ 23<sup>Α'</sup>) με τη μορφή κλασσικών παραχωρήσεων κυρίως για τη δημιουργία υπόγειων παρκινγκ, με χαρακτηριστικές περιπτώσεις των Δήμων Αμαρουσίου, Λάρισας, Κοζάνης (Kyvelou και Karaiskou, 2006 Metaxas 2010), Αράχωβα κ.λ.π.. Οι συμφωνίες αυτές εμφανίζονται τις περισσότερες φορές ως αποτέλεσμα είτε διορατικής ηγεσίας, (όπως συνέβη στην περίπτωση του Αμαρουσίου ή ως προϋποθέσεις χρήσης των κοινοτικών κονδυλίων (Kyvelou κ.α 2011).

Τελευταία και σε εφαρμογή του Ευρωπαϊκού και Εθνικού Δικαίου για την αποκατάσταση των Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Αποβλήτων (ΧΑΔΑ), καθώς και τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, αρκετοί δήμοι μέσω του Ν. 3389/2005, έχουν εντάξει τα αντίστοιχα έργα για την περιοχή τους και ήδη έχουν προχωρήσει τις διαδικασίες για την ανάθεση των έργων αυτών μέσω της υιοθέτησης του μοντέλου των ΣΔΙΤ, όπως αναφέρθηκε ήδη στο κεφάλαιο 2. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις μέχρι σήμερα αποτελούν οι Δήμοι: Αγρινίου, Πατρέων, Σερρών και Ήλιδας.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης και τα ανταποδοτικά έργα των Δήμων που αφορούν την αξιοποίηση της Δημοτικής περιουσίας, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το Δήμο Νάουσας, με δυνατότητα αξιοποίησης της πρωτοβουλίας JESSICA, που επίσης περιλαμβάνει έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα. Ήδη όλες οι Περιφέρειες έχουν

---

<sup>56</sup> Βασαρδάνης Γιώργος, Άρθρο 2.11.2006, Σ.Δ.Ι.Τ. στην Αυτοδιοίκηση . [www.info-peta.gr/peta-2006-06/Sdit.pdf](http://www.info-peta.gr/peta-2006-06/Sdit.pdf)

προχωρήσει στις διαδικασίες για τη σύσταση των Ταμείων Αστικής Ανάπτυξης, τα περισσότερα εκ των οποίων έχουν δημοσιεύσει Ανοιχτές Προσκλήσεις για την επιλογή έργων αστικής ανάπτυξης. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να υποβάλλουν προτάσεις για την χρηματοδότηση έργων που συμβάλλουν στην ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη και είναι επιλέξιμα στο πλαίσιο των σχετικών αξόνων προτεραιότητας των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων που έχουν συνεισφέρει πόρους στο Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης<sup>57</sup>. Εκτίμηση υπάρχει ότι με την ενεργοποίηση του μηχανισμού JESSICA<sup>58</sup>, που χρηματοδοτεί έργα αστικής ανάπλασης, θα υπάρξουν και άλλοι δήμοι που θα ακολουθήσουν τον δρόμο της Νάουσας. Ορισμένοι ΟΤΑ εξετάζουν για παράδειγμα έργα πεζοδρομήσεων με ιδιωτικά κεφάλαια και ταυτόχρονη παραχώρηση υπόγειων πάρκινγκ, δηλαδή οι ιδιώτες να πεζοδρομήσουν τμήματα της πόλης με δικά τους έξοδα και θα εκμεταλλεύονται τους χώρους στάθμευσης. Συζητήσεις γίνονται επίσης για την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου, με τα έργα ανάπλασης να υλοποιούνται μέσω ΣΔΙΤ, καθώς και για την αστική αναζωογόνηση της περιοχής Κεραμικού – Μεταξουργείου<sup>59</sup> μέσω ΣΔΙΤ, σε πρόσφατη συνάντηση στο Υπουργείο Ανάπτυξης του Δημάρχου Αθηναίων και του υφυπουργού Ανάπτυξης εκμεταλλεόμενοι και το πρόγραμμα JESSICA, ενώ έντονα συζητείται και το ΣΔΙΤ Κρουαζιέρας, όπως αναφέρεται.

#### 4.5. ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΘΗΣΕΑΣ

Το πενταετές πρόγραμμα “Θησέας” του ΥΠΕΣΔΑ που συστάθηκε με το Νόμο 3274 /2004 είχε ως κύριο στόχο την αύξηση των πόρων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ώστε να έχουν τη δυνατότητα υλοποίησης του αναπτυξιακού τους προγραμματισμού, υλοποίησης έργων υποδομών και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας. Συσχετίστηκε με τις ΣΔΙΤ, καθώς αποτέλεσε μια προσπάθεια αξιοποίησης του θεσμού των ΣΔΙΤ από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, χρηματοδοτώντας τους Δήμους για τη διενέργεια της προσυμβατικής διαδικασίας έργων (πρόσληψη συμβούλων) για την ωρίμανση και την ολοκλήρωση κάθε πρότασης που αρχικά φαίνεται βιώσιμη και που πρόκειται να υλοποιηθεί με τη μέθοδο ΣΔΙΤ με σειρά ενεργειών όπως προκαταρκτικές μελέτες

<sup>57</sup> Στην ιστοσελίδα <http://jessicafund.gr/>, εκτός από τα στοιχεία των Ταμείων Αστικής Ανάπτυξης που έχουν δημιουργηθεί για όλες τις Περιφέρειες, δημοσιεύονται και οι Ανοιχτές προσκλήσεις ενδιαφερομένων φορέων.

<sup>58</sup> Για την Ελλάδα 258 εκ ευρώ

<sup>59</sup> <http://www.mindev.gov.gr/?p=10566>

σκοπιμότητας χρήσης της μεθόδου, έξοδα διαγωνιστικής διαδικασίας, επιλογής και κατάρτισης συμβάσεων με τους ιδιώτες επενδυτές, καθώς και την πιθανή ίδια συμμετοχή του δήμου στη σύμπραξη., δράσεις για τη διερεύνηση της δυνατότητας υλοποίησης υποδομών (χρηματοδότηση, κατασκευή και λειτουργία), αξιοποίηση της δημοτικής ακίνητης περιουσίας και παροχής υπηρεσιών, με τη μέθοδο των συμπράξεων μεταξύ των ΟΤΑ Α΄ βαθμού και επενδυτών από τον Ιδιωτικό τομέα.

Φιλοδοξούσε δε να δημιουργήσει, σύμφωνα με το ΥΠΕΣ, μια νέα κουλτούρα στη διαχείριση αι αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων των δήμων και να θέσει τις βάσεις για ένα σωστό προγραμματισμό στη διαχείριση των πόρων, διασφαλίζοντας πολλαπλασιαστικά οφέλη τόσο για τους Ο.Τ.Α. και την τοπική κοινωνία, όσο και για το Πρόγραμμα, αφού εκτός από την άμεση εξοικονόμηση δημοτικών πόρων μέσω της προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων στην περιοχή, οι ΣΔΙΤ θα οδηγούσαν σε μείωση του κόστους κατασκευής, εξοικονόμηση λειτουργικών δαπανών, ποιότητα υπηρεσιών, αποτελέσματος, απόκτησης τεχνογνωσίας, ταχύτητα ολοκλήρωσης του έργου.

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης (Παράρτημα ΙΙΙ) από τις 311 προτάσεις που υποβλήθηκαν κατόπιν πρόσκλησης στο ΥΠΕΣ από ΟΤΑ, εγκρίθηκαν μετά από αξιολόγηση 171 προτάσεις. Από τις εγκεκριμένες προτάσεις 135 ΟΤΑ ολοκλήρωσαν την Α΄ φάση (προετοιμασία του master plan και των σεναρίων βιωσιμότητας) για 24 προτάσεις ολοκληρώθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης της Β΄ φάσης και δημοσιεύτηκε ο διαγωνισμός για το κυρίως έργο, ο οποίος όμως κηρύχτηκε άγονος λόγω μη προσέλευσης ενδιαφερομένων επενδυτών από τον ιδιωτικό τομέα.

**Πίνακας 4:** Κατάσταση των προτάσεων των ΟΤΑ μέσω του προγράμματος “Θησέα”

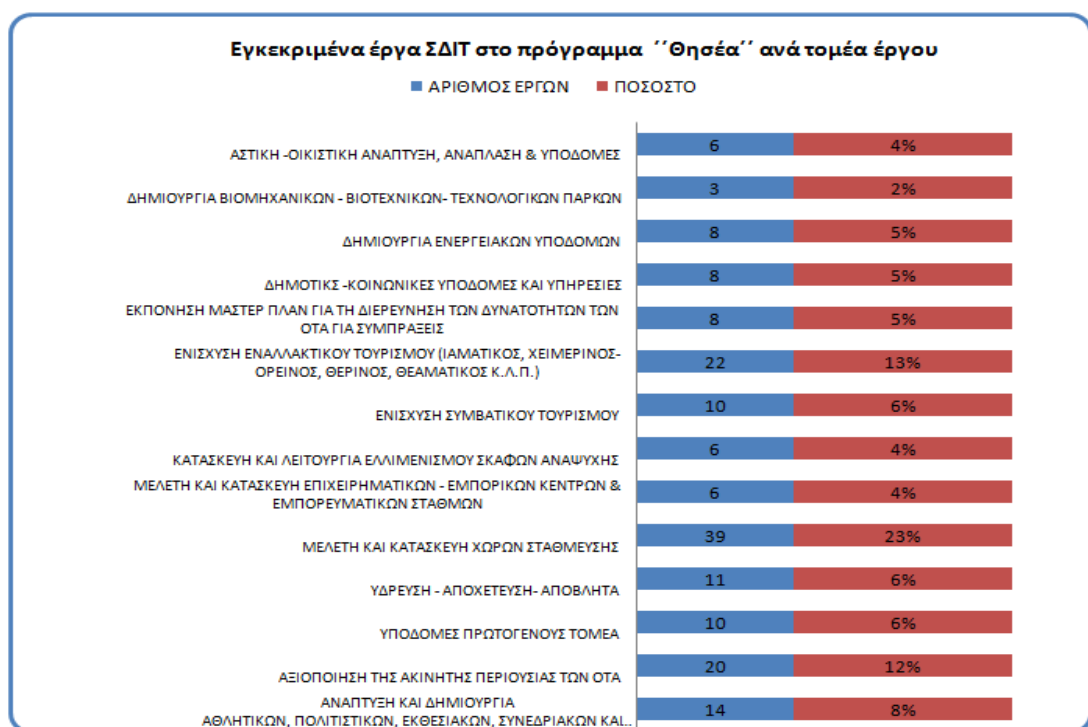
Υποβληθείσες προτάσεις από ΟΤΑ	311
Εγκεκριμένες προτάσεις μετά από αξιολόγηση	171
Ολοκλήρωση Α΄ Φάσης	135
Ολοκλήρωση Τευχών Δημοπράτησης Β΄ Φάσης	24
Δημοσίευση διαγωνισμού για το κυρίως έργο	24
Διενέργεια διαγωνισμού για το κυρίως έργο	23
Ένταξη στο Νόμο 3389/2005	9

Πηγή: ΥΠΕΣΔΑ. Τμήμα ΣΔΙΤ, Σεπτέμβριος 2012 Ιδία επεξεργασία

Από την επεξεργασία των στοιχείων του τμήματος ΣΔΙΤ του ΥΠΕΣΔΑ και τα οποία αναφέρονται στις προτάσεις που τελικά εγκρίθηκαν και την κατανομή τους ανά

τομέα έργου, προκύπτει ότι οι τομείς των χώρων στάθμευσης, των ακινήτων, του τουρισμού, και της αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας των δήμων είναι αυτοί που χαρακτηρίζουν τα ενταγμένα έργα προετοιμασίας ΣΔΙΤ στο πρόγραμμα "ΘΗΣΕΑΣ". Ειδικότερα 34 από τα εγκεκριμένα έργα (ποσοστό 23%) αφορούν τη μελέτη και κατασκευή χώρων στάθμευσης, 22 έργα (ποσοστό 13%) αναφέρονται στην ενίσχυση εναλλακτικού τουρισμού (Ιαματικός, χειμερινός- ορεινός, θερινός, θεματικός κ.λ.π.) και 20 έργα αφορούν την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας των ΟΤΑ (ποσοστό 12%), έργα δηλαδή που παρόλο που θεωρούνται «παραδοσιακά» χαρακτηρίζονται από ανταποδοτικότητα, δημιουργία κερδών που είναι απαραίτητα, Στο σημείο αυτό όμως πρέπει να επισημανθεί η χαμηλή παρουσία έργων που αφορούν τη διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων καθώς και έργων υποδομών σε Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, παρότι οι συγκριμένοι τομείς βρίσκονται σε υψηλή προτεραιότητα με βάση τον σχεδιασμό της κεντρικής διοίκησης (Γράφημα 10).

**Γράφημα 10:** Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ στο πρόγραμμα "Θησέα" ανά τομέα έργου

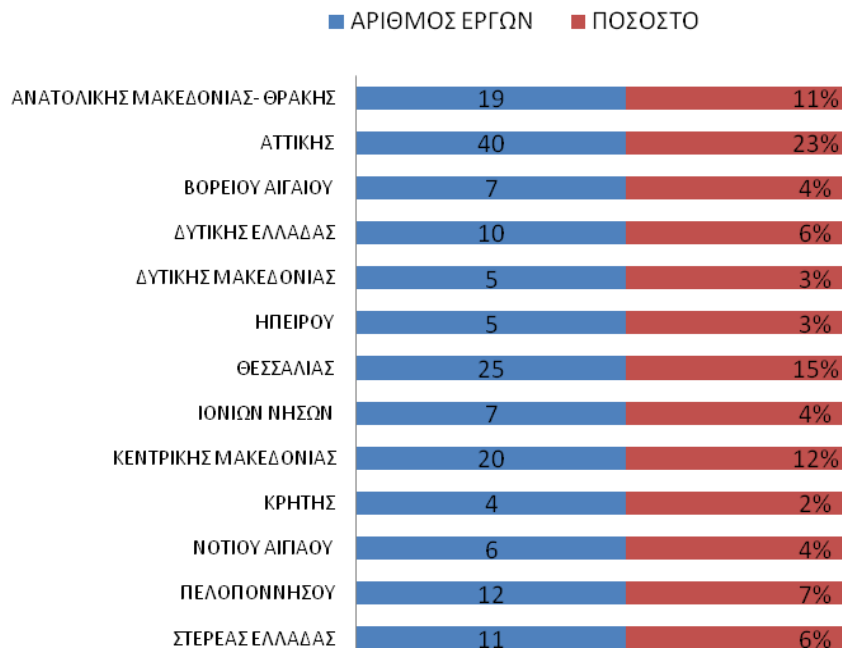


Πηγή: ΥΠΕΣΔΑ. Τμήμα ΣΔΙΤ, Σεπτέμβριος 2012 Ιδία επεξεργασία

Όσον αφορά την κατανομή των εγκεκριμένων προτάσεων, οι περισσότερες προέρχονται από την Περιφέρεια Αττικής (40), την Περιφέρεια Θεσσαλίας (25), την

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (20) και την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης (19), όπως αποτυπώνεται στο γράφημα 11.

**Γράφημα 11:** Κατανομή εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ του προγράμματος "Θησέας" ανά περιφέρεια



Πηγή: ΥΠΕΣΔΑ. Τμήμα ΣΔΙΤ, Σεπτέμβριος 2012 Ιδία επεξεργασία

Από τα διαθέσιμα στοιχεία επίσης παρατηρούμε ότι το 46% των έργων έχουν προϋπολογισμό από 50- 100.000 € (γράφημα 12). Δηλαδή τα εγκεκριμένα έργα των Δήμων δεν αφορούν μεγάλης κλίμακας άλλα έργα σχετικά μικρής κλίμακας. Και ίσως είναι ένας από τους λόγους που τα έργα αυτά δεν είναι ελκυστικά για τον Ιδιωτικό Τομέα.

**Γράφημα 12:** Κατηγοριοποίηση εγκριθέντων προτάσεων ΣΔΙΤ βάσει τους προϋπολογισμού τους



Πηγή: ΥΠΕΣΔΑ. Τμήμα ΣΔΙΤ, Σεπτέμβριος 2012. Ίδια επεξεργασία

#### 4.6. ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Αν και υπήρξε πολύ έντονο ενδιαφέρον για τη χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ από τους ΟΤΑ ως τρόπο υλοποίησης έργων υποδομής αλλά και παροχής υπηρεσιών στους πολίτες, εντούτοις μέχρι σήμερα κανένα από τα εγκεκριμένα έργα των ΟΤΑ δεν προχώρησε σε υπογραφή σύμβασης με ανάδοχο. Διάφορες υποθέσεις και λόγοι μπορούν να αναζητηθούν για την κατάσταση που εν τέλει δημιουργήθηκε. Αρκετά από τα έργα που προτάθηκαν δεν αποτέλεσαν μέρος ενός αναπτυξιακού σχεδιασμού της περιοχής, προτάθηκαν δηλαδή χωρίς την απαραίτητη τεκμηρίωση, «σε πολλές περιπτώσεις κάτω από την πίεση της πολιτικής συγκυρίας και την προτροπή ανεπαρκών συμβούλων» όπως χαρακτηριστικά τονίζει ο Παλαιολόγος (2006). Γι' αυτό άλλωστε και από τις 311 προτάσεις τελικά εγκρίθηκε το 50 % περίπου.

Η Kyvelou κ.ά 2011 επισημαίνουν ότι εκτός ότι τα έργα που προτάθηκαν ήταν ανώριμα, ένας άλλος προφανής αρνητικός παράγοντας είναι ο υψηλός πολιτικός κίνδυνος που ενσωματώνεται στις ΣΔΙΤ, ιδιαίτερα σε έργα στον τομέα του περιβάλλοντος, και ειδικά όταν δεν έχουν ακολουθηθεί ανοιχτές διαδικασίες για την υλοποίηση ενός έργου μέσω ΣΔΙΤ. Η αρνητική γενικά στάση των πολιτών απέναντι σε οτιδήποτε είναι ιδιωτικό και η εντύπωση ότι η συνεργασία με τον Ιδιωτικό τομέα συνεπάγεται νόθευση του δημοσίου χαρακτήρα των δημοτικών υπηρεσιών αλλά και πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση τους επηρεάζει ανασταλτικά τους ΟΤΑ να προχωρήσουν στην υλοποίηση προγραμμάτων τους μέσω Συμπράξεων.

Μειωμένο επίσης υπήρξε και το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα λόγω του μικρού κατά κανόνα μεγέθους των έργων, όπως αναφέρθηκε, ως προς το τεχνικό και οικονομικό τους αντικείμενο και συνεπώς χαμηλού κέρδους αλλά αυξημένων κινδύνων δεν επέτρεψαν να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις εκείνες που θα οδηγούσαν στην εφαρμογή των ΣΔΙΤ σε έργα τα οποία εντάσσονται σε ένα αρκετά ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων και θα οδηγούσαν τους ΟΤΑ στην υλοποίηση έργων ή υπηρεσιών για τα οποία λόγω και των δημοσιονομικών περιορισμών δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθούν από τους διατιθέμενους πόρους.

Η παθογένεια του συστήματος διοίκησης με την έλλειψη προσωπικού, και ειδικότερα εξειδικευμένου προσωπικού στους ΟΤΑ, αλλά και η έλλειψη τεχνογνωσίας και πόρων μπορεί να θεωρηθούν επιπλέον λόγοι για την κατάσταση που διαμορφώθηκε στους ΟΤΑ σε σχέση με τις ΣΔΙΤ, κατάσταση που δείχνει να μεταβάλλεται σήμερα. Τα προβλήματα αυτά έρχονται να αντιμετωπιστούν κεντρικά με δομές όπως η Ομάδα ΣΔΙΤ<sup>60</sup>, που λειτουργεί στην Διεύθυνση Αναπτυξιακών Προγραμμάτων του Υπουργείου, που σκοπό έχει να παρέχει διαρκή υποστήριξη και πληροφόρηση τόσο στους Δήμους και τους συνεργάτες τους, για την υλοποίηση της προσυμβατικής διαδικασίας όσο και στην αγορά και τα ενδιαφερόμενα επενδυτικά σχήματα. Επιπλέον και η δημιουργία της Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΕΓΣΔΙΤ), που συνεστήθη στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών με την ψήφιση του Νόμου 3389/2005, παρέχει εκτός των άλλων, την διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημοσίων Φορέων (μεταξύ των οποίων και των ΟΤΑ), στο πλαίσιο των Διαδικασιών Ανάθεσης που προβλέπονται στο Ν. 3389/2005 για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων. Η ένταξη άλλωστε, των προτάσεων των ΟΤΑ στις διαδικασίες του Ν 3389/2005 αποπλέκει τους φορείς από διαδικασίες ιδιαίτερα χρονοβόρες και περίπλοκες, που θεωρούνται γενικά ανασταλτικός παράγοντας στην ανάπτυξη αυτών των πρωτοβουλιών.

Πάντως η κατάθεση πληθώρας προτάσεων από τους ΟΤΑ και για διάφορες κατηγορίες υπηρεσιών που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ, δείχνει το καταρχήν μεγάλο ενδιαφέρον, τη διάθεση των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ για την υιοθέτηση του εργαλείου των ΣΔΙΤ ως τρόπου, υλοποίησης έργων υποδομής αλλά και υπηρεσιών, αξιοποιώντας την επιχειρηματική και διαχειριστική τεχνογνωσία του Ιδιωτικού Τομέα.

---

<sup>60</sup>

[http://websdit.ypes.gr/index.php?id=51&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=4&tx\\_ttnews\[backPid\]=1&cHash=61a8fc66b0](http://websdit.ypes.gr/index.php?id=51&tx_ttnews[tt_news]=4&tx_ttnews[backPid]=1&cHash=61a8fc66b0)



Αυτό όμως που απαιτείται για την ορθή αξιοποίηση του εργαλείου των ΣΔΙΤ από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, είναι η αναλυτική καταγραφή των αναγκών της σε υποδομές και υπηρεσίες αλλά και της δημοτικής περιουσίας, η αποτύπωση της κατάστασης σε ένα Επιχειρησιακό Σχέδιο, και τέλος η αξιολόγηση των έργων που αποτελούν άμεση προτεραιότητα.

Οι δήμοι μέσα από τον αναπτυξιακό τους προγραμματισμό θα πρέπει να αναδείξουν τα δικά τους νέα αναπτυξιακά, ανταποδοτικά έργα τοπικού χαρακτήρα, και να αξιοποιήσουν ανεκμετάλλευτες δημόσιες υποδομές, να ενισχύσουν την τοπική οικονομία και να συμβάλλουν στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Οι ΣΔΙΤ μπορούν να χρησιμοποιηθούν όχι μόνο ως μέσο για την αντιμετώπιση των δημοσιονομικών περιορισμών- με μείωση τόσο των εθνικών αλλά και των κοινοτικών πόρων, μείωση που αναμένεται ιδιαίτερα σημαντική για την προγραμματική περίοδο 2014-2020- αλλά και της αλλαγής της νοοτροπίας της ΤΑ και του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση έργων αναπτυξιακού χαρακτήρα. Αποτελούν έτσι σημαντική ευκαιρία να δείξουν ότι υπάρχουν και άλλοι δρόμοι για τους ΟΤΑ και να αρχίσει έτσι να λειτουργεί το αίσθημα απεξάρτησης από την κρατική χρηματοδότηση.

Είναι ενθαρρυντικό ότι την περίοδο αυτή τρέχουν έργα με αναθέτουσες αρχές πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, κυρίως στον τομέα της διαχείρισης απορριμμάτων, αλλά και στην αξιοποίηση δημόσιας περιουσίας (Δήμος Νάουσας) με την υλοποίηση αναπτυξιακών έργων ανταποδοτικού χαρακτήρα, όπως αναφέρθηκε.

Συνεπώς, η δραστηριότητα της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη χώρα μας, όσον αφορά τις ΣΔΙΤ είναι περιορισμένη, όμως είναι θετικό ότι υπάρχει αυξημένο πλέον ενδιαφέρον για συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα για τη χρηματοδότηση με σκοπό τη δημιουργία και λειτουργία σημαντικών έργων αναπτυξιακού χαρακτήρα και απαραίτητα στην τοπική κοινωνία, γεγονός που θα ενισχύσει τη συμμετοχή των ΟΤΑ στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης της ελληνικής περιφέρειας. Αποτελούν συνεπώς μια μεγάλη πρόκληση για τους ΟΤΑ, μια πραγματικότητα που καλούνται να αντιμετωπίσουν στα πλαίσια τόσο των ιδιαίτερων απαιτήσεων των ΣΔΙΤ, όσο και των ιδιαίτερων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ΟΤΑ.

#### 4.7. SWOT Ανάλυση για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση

Βασιζόμενοι στην ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας για τις ΣΔΙΤ, την εξέλιξη του φαινομένου στο παγκόσμιο και ειδικότερα στο ευρωπαϊκό πεδίο αλλά και την αναλυτική περιγραφή της μέχρι σήμερα εξέλιξης των ΣΔΙΤ στην ελληνική πραγματικότητα και ιδιαίτερα στην πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση, οδηγούμαστε στην SWOT ανάλυση, προκειμένου να διαπιστώσουμε ποια τα δυνατά σημεία και οι ευκαιρίες για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ αλλά ταυτόχρονα και ποιοι είναι οι ανασταλτικοί παράγοντες που τίθενται εμπόδιο στην αξιοποίηση των ΣΔΙΤ από την ΤΑ και την καθιέρωσή τους ως αναπτυξιακού εργαλείου των ΟΤΑ.

**Πίνακας 5:** SWOT Ανάλυση για την εφαρμογή των ΣΔΙΤ στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ της Ελλάδας

Δυνατά σημεία	Αδύνατα σημεία	Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Μεγάλο ενδιαφέρον των ΟΤΑ για υιοθέτηση ΣΔΙΤ και αξιοποίηση Ιδιωτικών κεφαλαίων για την υλοποίηση υποδομών και παροχής υπηρεσιών στους ΟΤΑ</li> <li>◇ Ενεργοποίηση ΟΤΑ για παροχή υποδομών και υπηρεσιών προς όφελος των πολιτών</li> <li>◇ Πολιτική ενθάρρυνσης από την Κεντρική Διοίκηση για αξιοποίηση των ΣΔΙΤ</li> <li>◇ Ύπαρξη θεσμικού πλαισίου για ΣΔΙΤ στους ΟΤΑ</li> <li>◇ Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μόχλευση ιδιωτικών πόρων μέσω ΣΔΙΤ (π.χ. Jessica)</li> <li>◇ Απόφαση της ΕΕ για συνδυασμό Κοινοτικών κεφαλαίων και ΣΔΙΤ</li> <li>◇ Οι Οδηγίες της ΕΕ για διαχείριση π.χ. απορριμμάτων</li> <li>◇ Μεταφορά του περιουσιακού στοιχείου στους ΟΤΑ με τη λήξη της συμφωνίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Έλλειψη συνολικού αναπτυξιακού σχεδιασμού των ΟΤΑ</li> <li>◇ Στενό δημοσιονομικό πλαίσιο</li> <li>◇ Έλλειψη κρίσιμης μάζας των έργων, για εξοικονόμηση οικονομιών κλίμακας και συνεπώς χαμηλό κέρδος</li> <li>◇ ΟΤΑ αντιμέτωποι με θεσμικά προβλήματα, περισσότερες αρμοδιότητες, νέες προκλήσεις</li> <li>◇ Απόφαση για υιοθέτηση ΣΔΙΤ κάτω από την πίεση της πολιτικής και οικονομικής συγκυρίας</li> <li>◇ Έλλειψη σωστής ενημέρωσης των στελεχών των ΟΤΑ από υπεύθυνους φορείς πληροφόρησης και ενημέρωσης</li> <li>◇ Έλλειψη σωστής ενημέρωσης των πολιτών και ευαισθητοποίησή τους με αποτέλεσμα λανθασμένη εντύπωση για τις ΣΔΙΤ</li> <li>◇ Παθογένεια του συστήματος διοίκησης</li> <li>◇ Έλλειψη τεχνογνωσίας και εξειδικευμένου στελεχιακού δυναμικού στους ΟΤΑ</li> <li>◇ Αδυναμία των ΟΤΑ στη διαδικασία ωρίμανσης των</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε έργα αναπτυξιακής προτεραιότητας και σε τομείς όπως η ενέργεια, η διαχείριση απορριμμάτων, το περιβάλλον που δημιουργούν θετικό αναπτυξιακό κλίμα</li> <li>◇ Ανάπτυξη επιχειρηματικού πνεύματος των ΟΤΑ με προσανατολισμό στην αγορά</li> <li>◇ Δημιουργία αισθήματος απεξάρτησης από την κρατική χρηματοδότηση</li> <li>◇ Αξιοποίηση τεχνογνωσίας και επιχειρηματικού πνεύματος του Ιδιωτικού Τομέα</li> <li>◇ Υλοποίηση αναπτυξιακών έργων των ΟΤΑ, που σε διαφορετική περίπτωση δεν θα μπορούσαν να υλοποιηθούν</li> <li>◇ Αξιοποίηση ανεκμετάλλευτης δημόσιας περιουσίας</li> <li>◇ Εξοικονόμηση πόρων και χρησιμοποίηση αυτών σε άλλα έργα</li> <li>◇ Χρησιμοποίηση οικονομικών πόρων από τους ΟΤΑ πιο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Πολυπλοκότητα συμβάσεων ΣΔΙΤ</li> <li>◇ Χρονοβόρες διαδικασίες μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ΣΔΙΤ</li> <li>◇ Αρνητική στάση των πολιτών στην έννοια του «Ιδιωτικού»</li> <li>◇ Αλλαγή ηγεσίας των ΟΤΑ κάθε 5 χρόνια που ενδεχομένως δεν δεσμεύει τον επόμενο ηγέτη</li> <li>◇ Αυξημένες προσδοκίες από την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ στην παροχή έργων και υπηρεσιών</li> <li>◇ Διαφορετικές επιλογές Δημοσίου- Ιδιωτικού τομέα</li> <li>◇ Τάση κυριαρχίας του Ιδιωτικού στο Δημόσιο Τομέα</li> <li>◇ Κατάχρηση της χρήσης ΣΔΙΤ σε έργα μη αναπτυξιακού χαρακτήρα χωρίς να εξετάζονται βασικές παράμετροι και χωρίς αξιολόγηση των τοπικών αναγκών καθώς και μη ιεράρχηση τους.</li> <li>◇ Υψηλός πολιτικός κίνδυνος σε περίπτωση αποτυχίας</li> </ul>

	<p>έργων ΣΔΙΤ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Αυξημένη γραφειοκρατία και αγκυλώσεις ΤΟΥ Δημόσιου Τομέα σε θέματα κρίσιμα για την επιτυχή υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ (χρήσεις γης, ζητήματα περιβάλλοντος κ.λ.π.)</li> </ul>	<p>αποτελεσματικά</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Επικέντρωση των ΟΤΑ σε άλλες σημαντικές δραστηριότητες</li> <li>◇ Βελτίωση αποτελεσματικότητας και ποιότητας υπηρεσιών</li> <li>◇ Νέα κουλτούρα στη διαχείριση και αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων των ΟΤΑ</li> <li>◇ Αντληση εσόδων για τους ΟΤΑ χωρίς κανένα κόστος</li> <li>◇ Βελτίωση του επιπέδου αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας στην παροχή έργων και υπηρεσιών προς όφελος των πολιτών</li> <li>◇ Εξοικονόμηση χρόνου</li> <li>◇ Δημιουργία τοπικής ανάπτυξης και κατ' επέκταση περιφερειακής και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας</li> <li>◇ Ανάδειξη των ιδιαίτερων τοπικών χαρακτηριστικών των ΟΤΑ.</li> </ul>	<p>μιας ΣΔΙΤ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ Κίνδυνος δημιουργίας μονοπωλιακών καταστάσεων εξαιτίας του περιορισμένου ανταγωνισμού</li> <li>◇ Μεταφορά και επιβάρυνση μελλοντικών γενεών τόσο σε κόστος όσο και είδος συμβάσεων</li> </ul>
--	--	--	---

Είναι γεγονός ότι στο πλαίσιο της νέας αρχιτεκτονικής για την Αυτοδιοίκηση με βάση το Νόμο του ‘Καλλικράτη’, αποδίδεται στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ, ιδιαίτερος ρόλος, με την μεταβίβαση σε αυτούς πλήθους αρμοδιοτήτων σε νέους τομείς. Η τοπική Αυτοδιοίκηση επομένως με τις ιδιαιτερότητες της κι τα προβλήματά της καλείται να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις σε ένα σαφώς περιορισμένο δημοσιονομικό πλαίσιο. Η αναζήτηση εναλλακτικών τρόπων χρηματοδότησης των αναπτυξιακών τους προγραμμάτων αποτελεί ή θα έπρεπε να αποτελεί πρωταρχικό στόχο για τους ΟΤΑ. Οι ΣΔΙΤ φαίνεται να κερδίζουν έδαφος ως ένας τέτοιος εναλλακτικός τρόπος χρηματοδότησης έργων και υπηρεσιών, με την πρώτη απόπειρα στο πενταετές αναπτυξιακό πρόγραμμα Θησέας, το οποίο αποτέλεσε την πρώτη σημαντική προσπάθεια για την αξιοποίηση των ΣΔΙΤ από την Τ.Α., και το οποίο φιλοδοξούσε να δημιουργήσει μια νέα κουλτούρα στην αξιοποίηση και διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων των δήμων. Αν και οι ΟΤΑ έδειξαν μεγάλο ενδιαφέρον για την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ, ωστόσο αναδείχτηκε το γεγονός ότι δεν υπήρξε τελικά η κατάλληλη ωριμότητα ενώ πολλά ήταν και τα εμπόδια που παρουσιάστηκαν.

Σήμερα επιχειρείται μια νέα αρχή με την ένταξη νέων αναπτυξιακών, ανταποδοτικών έργων τοπικού χαρακτήρα, και ώριμων έργων, έργα τα οποία, υπό ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν να συμβάλλουν στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Το έντονο ενδιαφέρον των ΟΤΑ για την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ, σε συνδυασμό με την ύπαρξη του θεσμικού πλαισίου αλλά και η πολιτική ενθάρρυνση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από την Κεντρική Διοίκηση για τη μόχλευση ιδιωτικών πόρων μέσω ΣΔΙΤ, αποτελούν μερικά από τα σημαντικότερα δυνατά σημεία για την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ, δημιουργώντας έτσι ευκαιρίες τη δυνατότητα στους ΟΤΑ για υλοποίηση αναπτυξιακών έργων που σε διαφορετική περίπτωση δεν θα μπορούσαν να υλοποιήσουν, να αντλήσουν έσοδα χωρίς κανένα κόστος, αλλά και το σημαντικότερο να αναπτύξουν το αίσθημα ανεξάρτησης από τη κρατική χρηματοδότηση και την ανάπτυξη του επιχειρηματικού τους πνεύματος.

Όμως η έλλειψη ενός συνολικού αναπτυξιακού σχεδιασμού, η έλλειψη κρίσιμης μάζας που χαρακτηρίζει αρκετά έργων των ΟΤΑ, θεσμικά και οργανωτικά προβλήματα των δήμων και το βασικότερο η το στενό δημοσιονομικό πλαίσιο χαρακτηρίζονται ως αδύνατα σημεία, ενώ η ίδια η φύση των συμβάσεων ΣΔΙΤ που χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα, οι διαφορετικές επιλογές δημοσίου και ιδιωτικού τομέα πολλές φορές, και η αρνητική πολλές φορές στάση των πολιτών στην έννοια του ιδιωτικού είναι απειλές.

## **ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5** **Η ΕΡΕΥΝΑ.....**

*Το βασικό ερώτημα της παρούσας εργασίας αποτελεί η διερεύνηση του βαθμού στον οποίο υφίσταται η σχέση*

#### **“ΣΔΙΤ- ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ”.**

*Σε συνέχεια της εμπειρικής προσέγγισης που παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, εξετάζεται η σχέση αυτή πλέον στα δεδομένα της Ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης, με εργαλείο την έρευνα πεδίου που διενεργήθηκε σε πρωτοβάθμιους ΟΤΑ των περιφερειών.*

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΈΡΕΥΝΑ.....****5.1. ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Λαμβάνοντας υπόψη την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, την εμπειρική έρευνα, αλλά και την ανάλυση SWOT που προηγήθηκε, διαπιστώνεται ότι οι ΣΔΙΤ είναι πλέον μια «τυπική έννοια» στην ημερήσια διάταξη των κρατικών και τοπικών κυβερνητικών κύκλων καθώς και του ιδιωτικού τομέα, ειδικά στις συζητήσεις για την οικονομική ανάπτυξη, ενώ και η διεθνής εμπειρία κατέδειξε ότι τα έργα ΣΔΙΤ μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο, σε έργα μεγάλης αλλά και μικρότερης κλίμακας. Ορισμένοι θεωρούν τις ΣΔΙΤ ως απάντηση στα προβλήματα οικονομικής ανάπτυξης που αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές εθνικές και τοπικές κυβερνήσεις, ενώ άλλοι εκφράζουν κάποιο βαθμό σκεπτικισμού σχετικά τις δυνατότητές τους αλλά και στο βαθμό που εμφανίζονται ως "πανάκεια". Παρ' όλα αυτά, οι περισσότεροι φαίνεται να συμφωνούν ότι οι ΣΔΙΤ κατά πάσα πιθανότητα θα παραμείνουν μια σημαντική προσέγγιση για το σχεδιασμό και την εφαρμογή στρατηγικών οικονομικής ανάπτυξης και ως η ιδανική λύση του χάσματος της ζήτησης των έργων υποδομών και υπηρεσιών από τη μια και των δημοσιονομικών περιορισμών από την άλλη.

Αυτό επίσης που αποδεικνύεται είναι ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, ένα κρίσιμο εργαλείο για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό των ΟΤΑ, παρέχοντας τους τη δυνατότητα να έχουν στην διάθεσή τους ένα ακόμα χρηματοδοτικό εργαλείο που θα τους επιτρέψει να υλοποιήσουν τα αναπτυξιακά τους έργα ιδιαίτερα στην περίοδο που διανύουμε, όπου οι δημοσιονομικοί περιορισμοί αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια στην υλοποίηση αναπτυξιακών έργων των ΟΤΑ, αλλά τη δυνατότητα να παράσχουν στους πολίτες τους ποιοτικές υπηρεσίες και καλύτερο επίπεδο διαβίωσης, εκμεταλλευόμενοι και την τεχνογνωσία του ιδιωτικού τομέα.

Όμως μπορεί η πρακτική αυτή να μεταφερθεί στην ελληνική πραγματικότητα, να χρησιμοποιηθεί ώστε να αποτελέσει αναπτυξιακό εργαλείο των ΟΤΑ της χώρας μας, των οποίων ο ρόλος καθίσταται όλο και πιο σημαντικός στο σύγχρονο κοινωνικοοικονομικό γίγνεσθαι; Σε ποιο βαθμό τελικά οι ΣΔΙΤ αφορούν τους ΟΤΑ, στο πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί σήμερα για την Τοπική αυτοδιοίκηση, η οποία πλέον αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις όπως αναφέρθηκε και

ταυτόχρονα σημαντικούς περιορισμούς; (στενότητα δημοσιονομικών πόρων, έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και στελεχών). Ήδη υπήρξε η εμπειρία του αναπτυξιακού προγράμματος του Θησέα που ανέδειξε πλήθος αδυναμιών αλλά και ευκαιριών στην υιοθέτηση του εργαλείου των ΣΔΙΤ. Μήπως όμως σήμερα υπάρχει άλλη ωριμότητα στην προσέγγιση των ΣΔΙΤ από τους φορείς της ΤΑ και συνεπώς δημιουργούνται νέα δεδομένα ως προς την αξιοποίηση των ΣΔΙΤ από τους ΟΤΑ; Ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν σήμερα τις όποιες αποφάσεις των φορέων της ΤΑ για προσφυγή σε ΣΔΙΤ και πόσο πιστεύουν ότι συμβάλλουν στην τοπική/ περιφερειακή ανάπτυξη; Ποιες οι ανάγκες για υλοποίηση έργων υποδομής και παροχής υπηρεσιών, όπως ιεραρχούνται από τους ΟΤΑ;

Οι απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα και προβληματισμούς, επιχειρείται να δοθούν μέσα από έρευνα πεδίου που διενεργήθηκε σε πρωτοβάθμιους ΟΤΑ της Ελληνικής Περιφέρειας και αναπτυξιακές εταιρίες αυτών, με τη συλλογή και διερεύνηση πρωτογενών δεδομένων, ώστε να εξεταστεί σε τι βαθμό υφίσταται η σχέση:

#### **ΣΔΙΤ –ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

Ας σημειωθεί ότι οι εμπειρικές έρευνες που παρουσιάστηκαν, αν και περιορισμένες, έδιναν ένα βαθμό αξιοποίησης των ΣΔΙΤ. Όμως οι περισσότερες αφορούσαν δήμους σε μεγάλης τάξης πληθυσμιακά μεγέθη και περιοχές όπου ο θεσμός της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένος εδώ και πολλά χρόνια, παρουσιάζει δηλ άλλη ωριμότητα σε σχέση με τα ελληνικά δεδομένα. Παρόλα αυτά τα αποτελέσματα των μελετών αυτών θεωρούνται αξιοποιήσιμα και συγκρίσιμα με τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας.

#### **5.2 ΟΙ ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Βάση για την έρευνα πεδίου που διεξήχθη αποτέλεσαν οι παρακάτω 5 υποθέσεις εργασίας, οι οποίες θα επιχειρηθεί να διερευνηθούν και να επαληθευτούν στα πλαίσια της ανάλυσης τόσο της περιγραφικής όσο και της στατιστικής που θα ακολουθήσει.



*Υπόθεση 1<sup>η</sup>*

Οι ΣΔΙΤ δύναται να αποτελέσουν κρίσιμο εργαλείο για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, όχι μόνο λόγω των οικονομικών περιορισμών, απόρροια και της σημερινής κρίσης, αλλά και της αλλαγής της φιλοσοφίας όσον αφορά τη λειτουργία των ΟΤΑ, η οποία απαιτεί απεξάρτηση από κρατική χρηματοδότηση και στροφή σε ένα πιο επιχειρηματικό πνεύμα ( Girard κ.α. 2009 Singaravello, 2010 Russo & Zampino, 2012).

*Υπόθεση 2<sup>η</sup>*

Το επίπεδο ενημέρωσης και εμπειρίας του πολιτικού προσωπικού και των στελεχών των ΟΤΑ σχετικά με τις ΣΔΙΤ, αλλά και γενικότερα η διαθεσιμότητα εξειδικευμένου προσωπικού στους φορείς αυτούς, είναι καθοριστικής σημασίας παράγοντας στην επιλογή των ΣΔΙΤ ως εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης έργων υποδομής και παροχής υπηρεσιών, αλλά και αξιοποίησης των ιδιαίτερων πλεονεκτημάτων μιας περιοχής και κατά συνέπεια ενίσχυση της τοπικής ανάπτυξης (Girard κ.α. 2009).

*Υπόθεση 3<sup>η</sup>*

Η χρήση των ΣΔΙΤ προσφέρει αρκετά πλεονεκτήματα, έχει όμως και μειονεκτήματα και δυσκολίες που ανακύπτουν και μπορεί να λειτουργήσουν ανασταλτικά στην απόφαση των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την επιλογή των ΣΔΙΤ στην παροχή έργων υποδομών και υπηρεσιών, ιδιαίτερα επειδή τα έργα των δήμων είναι γενικά έργα μικρής κλίμακας και συνεπώς στερούνται κρίσιμης μάζας για την προσέλκυση των ιδιωτών (Nijkamp κ.α., 2002 Girard κ.α., 2009 Bel, κ.α 2013).

*Υπόθεση 4<sup>η</sup>*

Υπάρχουν πραγματικά μεγάλες ανάγκες για υλοποίηση έργων και παροχή υπηρεσιών στους ΟΤΑ και σε διάφορους τομείς, έργα που ιεραρχούνται ανάλογα με τις ελλείψεις και προτεραιότητες του κάθε ΟΤΑ (Torres & Pina, 2001).

*Υπόθεση 5<sup>η</sup>*

Τα έργα που έχουν υλοποιηθεί στους ΟΤΑ μέσω ΣΔΙΤ δικαιώνουν σε μεγάλο βαθμό την επιλογή της χρήσης των ΣΔΙΤ, από την άποψη της παράδοσης ποιοτικότερων έργων τα οποία παραδίδονται στο συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και στα πλαίσια του αρχικού προϋπολογισμού (Girard κ.α., 2009 Singaravello, 2010 Martínez-Lacambra, A., 2013).

### 5.3 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ

#### 5.3.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης εργασίας επιχειρείται η διερεύνηση του φαινομένου ΣΔΙΤ ως αναπτυξιακού εργαλείου στην Ελληνική πραγματικότητα με εστίαση στους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ (όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί στο πρόγραμμα Καλλικράτης) των 11 από τις 13 περιφέρειες της χώρας μας, εξαιρουμένων δηλ των περιφερειών της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας. Ο λόγος της εξαίρεσης των περιφερειών αυτών έγκειται στο γεγονός ότι στην παρούσα εργασία ιδιαίτερο βάρος δόθηκε σε δήμους μικρότερου πληθυσμιακού μεγέθους και δυνατοτήτων, ώστε να καταγραφούν οι απόψεις τους και να διαπιστωθεί κατά πόσο μέχρι σήμερα έχουν αξιοποιήσει τις ΣΔΙΤ ως εναλλακτικό τρόπο χρηματοδότησης των αναπτυξιακών τους έργων, προς χάριν της ανάπτυξης της περιοχής τους, ιδιαίτερα σε μια δύσκολη για τους ΟΤΑ περίοδο εξαιτίας και των δημοσιονομικών περιορισμών. Άρα περιοχή μελέτης αποτελούν οι 220 από τους 325 δήμους όλης της χώρας, όπως αποτυπώνεται στο χάρτη 1.

**Χάρτης 1: Περιοχή Μελέτης**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι δήμοι αυτοί κατηγοριοποιήθηκαν με βάση το πληθυσμιακό τους μέγεθος και για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας σε 4 ομάδες, για να διαπιστωθεί η διαφορετικότητα ή η ταύτιση των απόψεων των εκπροσώπων των δήμων ως προς τα επιμέρους ερωτήματα που τίθενται (πίνακας 6).

**Πίνακας 6:** Κατηγοριοποίηση των εξεταζόμενων δήμων

Κατηγορία δήμων	ΕΥΡΟΣ	N	%
1η	0-10.000	14	12,3
2η	10.001-50.000	67	58,8
3η	50.001-100.000	21	18,4
4η	100.001 και άνω	12	10,5
		114	100

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

### 5.3.2 ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΠΕΔΙΟΥ

Η έρευνα πεδίου αφορούσε την συλλογή πρωτογενών δεδομένων από τους πρωτοβάθμιους ΟΤΑ αλλά και αναπτυξιακές εταιρίες αυτών. Η έρευνα έλαβε χώρα από τον Ιούλιο του 2012 μέχρι τον Μάρτιο του 2013 με τη χρήση ερωτηματολογίων. Τα ερωτηματολόγια στάλθηκαν με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στους δήμους, συγκεκριμένα στο ιδιαίτερο γραφείο των Δημάρχων ώστε να λάβουν γνώση οι δήμαρχοι. Τα ερωτηματολόγια απαντήθηκαν από αιρετούς εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης: δημάρχους, αντιδημάρχους αλλά και στελέχη των ΟΤΑ κυρίως προϊστάμενους των Διευθύνσεων Αναπτυξιακού Προγραμματισμού ή Τεχνικών Έργων των Δήμων, ενώ για λογαριασμό των αναπτυξιακών εταιριών απάντησαν είτε ο πρόεδρος τους, που στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι Δήμαρχος αντίστοιχου δήμου- μετόχου στην αναπτυξιακή εταιρία, είτε ο διευθυντής της αναπτυξιακής. Η επικύρωση της συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου έγινε με υπογραφή του στελέχους που συμπλήρωσε το ερωτηματολόγιο και με σφραγίδα του φορέα.

Συνολικά μοιραστήκαν 187 ερωτηματολόγια σε ΟΤΑ και αναπτυξιακές εταιρίες των 11 περιφερειών και απαντήθηκαν τελικά 114 ερωτηματολόγια, ποσοστό 60,7%.

Όμως η έρευνα που διενεργήθηκε δεν στερήθηκε προβλημάτων τόσο κατά την αποστολή των ερωτηματολογίων όσο και κατά τη συμπλήρωσή τους. Ειδικότερα, κάποιοι από τους δήμους, ιδιαίτερα οι πολύ μικροί και απομακρυσμένοι δήμοι, δεν διέθεταν e-mail και έτσι δεν ήταν δυνατή η αποστολή του ερωτηματολογίου. Για κάποιους άλλους δήμους η λέξη "ΣΔΙΤ" δεν θύμιζε κάτι, ενώ ένας αριθμός δήμων δεν δέχθηκε να του αποσταλεί το ερωτηματολόγιο για συμπλήρωση. Οι κινητοποιήσεις των δημοτικών υπαλλήλων και οι καταλήψεις των δήμων το διάστημα Αύγουστο έως Νοέμβριο του 2012, αποτέλεσε έναν ακόμη περιοριστικό παράγοντα.

Παρά τις δυσκολίες, επιδιώχθηκε να συγκεντρωθεί από την κάθε περιφέρεια ένας αριθμός ερωτηματολογίων ώστε να υπάρχει γεωγραφική αντιπροσωπευτικότητα στις απαντήσεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Το ποσοστό 60,9% των ερωτηματολογίων που τελικά συγκεντρώθηκαν θεωρείται ικανοποιητικό και ικανό να δώσει το στίγμα και να οδηγήσει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σε σχέση με το κεντρικό ερώτημα της εργασίας, συμπεράσματα που μπορεί να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω έρευνας και προβληματισμού.

### 5.3.3. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στόχος της έρευνας πεδίου ήταν η καταγραφή των απόψεων των εκπροσώπων των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για τις ΣΔΙΤ και κατά πόσο αυτές δύναται να αποτελέσουν αναπτυξιακό εργαλείο των ΟΤΑ, που θα συμβάλλει στην περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που τίθενται από το σύστημα αποκέντρωσης της χώρας μας και τους χρηματοοικονομικούς περιορισμούς που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα σήμερα οι πρωτοβάθμιοι ΟΤΑ. Οι διαπιστώσεις τους και τα συμπεράσματα τους προκύπτουν τόσο από την εμπειρία που αποκόμισαν από την εμπλοκή τους με κάποιο έργο ΣΔΙΤ, όσο και από την γενικότερη ενημέρωσή τους σχετικά με τις ΣΔΙΤ.

#### 5.3.4. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Το ερωτηματολόγιο με τίτλο *''Συνεργασίες Δημοσίου- Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ): Μια εμπειρική διερεύνηση στις Ελληνικές Περιφέρειες''*, που συντάχθηκε σε συνεργασία με τον κο Θεόδωρο Μεταξά, Λέκτορα του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, και επισυνάπτεται στο παράρτημα Ι, έχει την ακόλουθη διάρθρωση:

- Προτάσσεται επιστολή που απευθύνεται στους ερωτηθέντες, στην οποία αναφέρεται ο στόχος της έρευνας πεδίου και η παράκληση για τη συμπλήρωση του από τους αρμόδιους φορείς με όσο το δυνατόν πιο αντικειμενικές και ειλικρινείς απαντήσεις.
- Στο Α μέρος του ερωτηματολογίου ζητούνται στοιχεία που αφορούν το Προφίλ του Φορέα. Στη συνέχεια ακολουθούν 7 ομάδες ερωτημάτων (Β, Γ, Δ, Ε, Ζ, Η, Θ) μέσω των οποίων καταγράφονται οι απόψεις των φορέων για τις ΣΔΙΤ, αναλυτικά στοιχεία των οποίων θα παρουσιαστούν στην επόμενη ενότητα. Οι παραπάνω ομάδες περιλαμβάνουν *''κλειστές ερωτήσεις''*, ενώ οι επιλογές των απαντήσεων ακολουθούν την κλίμακα Likert και τιμές από 1=ελάχιστο ως 9=μέγιστο, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στους φορείς να απαντήσουν με ένα αρκετά μεγάλο εύρος επιλογών.
- Στις υπόλοιπες ομάδες του ερωτηματολογίου ζητήθηκε για την ομάδα Ι. η καταγραφή των υλοποιημένων έργων ΣΔΙΤ των ΟΤΑ, στη δε ομάδα ΙΑ. ζητήθηκε να αποτυπώσουν με απαντήσεις ΝΑΙ/ΟΧΙ το βαθμό συνεργασίας του φορέα με άλλους οργανισμούς/ φορείς καθώς και ιδιώτες, ως ένδειξη ης εξωστρέφειάς τους.
- Το ερωτηματολόγιο κλίνει με το όνομα του φορέα, το ονοματεπώνυμο του συνεντευξιαζόμενου, τη θέση στο φορέα, ενώ προς επικύρωση των απαντήσεων του ερωτηματολογίου ζητήθηκε να υπάρχει η σφραγίδα του φορέα.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**  
**ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....**

*Με δεδομένα τα βασικά ερωτήματα και υποθέσεις της έρευνας, όπως διατυπώθηκαν στο κεφάλαιο 5, στόχος του κεφαλαίου είναι η αναλυτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της επεξεργασίας των δεδομένων με τη χρήση στατιστικής ανάλυσης, ώστε να διερευνηθούν οι υποθέσεις της έρευνας.*

## 6. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της περιγραφικής στατιστικής ανάλυσης των δεδομένων της έρευνας. Στόχος αποτελεί η εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με τις απόψεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για τη δυνατότητα αξιοποίησης των ΣΔΙΤ στον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό. Η επεξεργασία των δεδομένων έγινε με το πρόγραμμα Excel, ενώ βασικά εργαλεία της στατιστικής επεξεργασίας αποτέλεσαν ο υπολογισμός της Μέσης Τιμής (Μ.Τ.) και η Τυπική Απόκλιση (Τ.Α.). Τα αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάζονται σε πίνακες και αντίστοιχα γραφήματα για κάθε ομάδα του ερωτηματολογίου.

### 6.1. [Α. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]

#### 6.1.1. [Α.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]

Από το σύνολο των απαντημένων ερωτηματολογίων προκύπτει ότι ποσοστό 84,21% προέρχεται από τους Δήμους και οι αναπτυξιακές εταιρίες των ΟΤΑ, απαντούν σε ποσοστό 15,79% (πίνακας 7)

**Πίνακας 7:** Χαρακτήρας Φορέα

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΦΟΡΕΑ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΔΗΜΟΣ	96	84,21
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	18	15,79
ΣΥΝΟΛΟ	114	100

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

#### 6.1.2. [Α.2. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ]

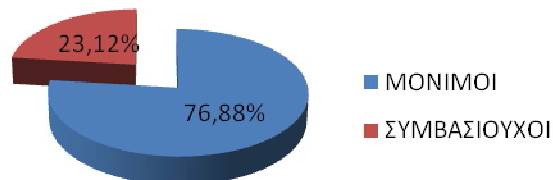
Αν και ζητήθηκε από τους εκπροσώπους των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να παραθέσουν στοιχεία των εργαζομένων για την τριετία 2010-2012, σε μεγάλο ποσοστό ερωτηματολογίων το συγκεκριμένο τμήμα συμπληρώθηκε μόνο για το έτος 2012, υποστηρίζοντας ότι με την συνένωση των δήμων λόγω "Καλλικράτη" δεν τους ήταν ιδιαίτερα εύκολο να έχουν



διαθέσιμα στοιχεία. Έτσι, η διάρθρωση των εργαζομένων για το έτος 2012 παρουσιάζεται στο γράφημα 13.

**Γράφημα 13:** Διάρθρωση εργαζομένων των φορέων

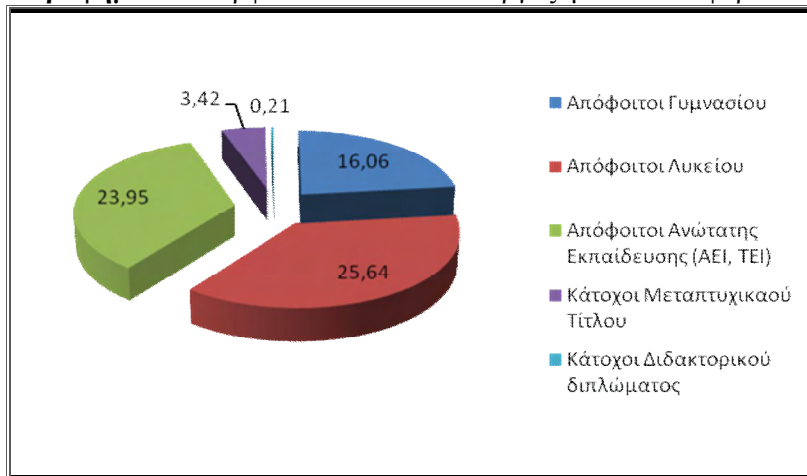
**A.2. Αριθμός εργαζομένων**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**6.1.3. [A.3. ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ]**

**Γράφημα 14:**Μορφωτικό επίπεδο των εργαζομένων των φορέων



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

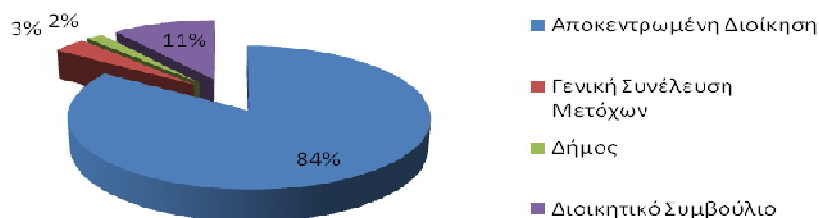
Όσον αφορά τη διάρθρωση του προσωπικού με βάση το μορφωτικό τους επίπεδο (γράφημα 14) το μεγαλύτερο ποσοστό (26%) είναι απόφοιτοι Λυκείου, το 23% περίπου απόφοιτοι Ανώτατης εκπαίδευσης, το 15,72% απόφοιτοι γυμνασίου, ενώ από αυτούς μόνο το 3,4% είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου και ακόμα μικρότερο ποσοστό αυτών (0,21%) εμφανίζονται ως κάτοχοι διδακτορικού διπλώματος.

Συνεπώς επεληθεύεται αυτό που υποστηρίζουν και απαιτούν οι εκπρόσωποι της Αυτοδιοίκησης ότι δεν διαθέτουν εξειδικευμένο προσωπικό που θα τους βοηθήσει στην υλοποίηση του αναπτυξιακού τους προγράμματος.

#### 6.1.4. [Α.4. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ]

Τέλος, όσον αφορά την άμεση προϊσταμένη αρχή τους οι δήμοι απάντησαν ότι ελέγχονται διοικητικά από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση, σύμφωνα άλλωστε και με τον "Καλλικράτη", ενώ οι Αναπτυξιακές εταιρίες από το Δήμο, τη γενική Συνέλευση των μετόχων, ή το Διοικητικό Συμβούλιο καθώς από τους Δήμους, όπως παρουσιάζεται και στο γράφημα 15.

**Γράφημα 15:** Διοικητικός έλεγχος του Φορέα



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

## 6.2. [B. ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ]

Στόχος της ομάδας ερωτήσεων B είναι η εξαγωγή αρχικών συμπερασμάτων για το επίπεδο ενημέρωσης των ερωτηθέντων φορέων σχετικά με την ύπαρξη και το σκοπό των ΣΔΙΤ. Ειδικότερα καταγράφεται η οποιαδήποτε εμπειρία έχουν αποκομίσει από την εμπλοκή τους σε αντίστοιχα έργα μέσω ΣΔΙΤ, αλλά και αν τόσο οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όσο και τα στελέχη τους γνωρίζουν βασικά θέματα για τις ΣΔΙΤ. Για την επεξεργασία των δεδομένων της συγκεκριμένης ομάδας χρησιμοποιήθηκαν ως εργαλεία η Μέση Τιμή (ΜΤ) και η Τυπικής Απόκλιση (ΤΑ) (πίνακας 8) που υπολογίστηκαν για κάθε μεταβλητή και για κάθε μια από τις τέσσερις ομάδες δήμων όπως αυτές προσδιορίστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, ενώ τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν και στο γράφημα 16.

**Πίνακας 8:** Επίπεδο Ενημέρωσης του Φορέα συνολική εκτίμηση και ανά κατηγορία δήμων

B. Επίπεδο Ενημέρωσης του Φορέα			1 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		2 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		3 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		4 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων	
	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ
<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ</b>										
B1. Έχετε μέχρι σήμερα εμπειρία από οποιοδήποτε τύπο ΣΔΙΤ;	3,5	3,0	3,1	2,8	3,4	3	3,4	3,1	3,8	3,1
B2. Ο Φορέας σας είναι πλήρως ενημερωμένος για την ύπαρξη των ΣΔΙΤ και τον σκοπό τους	5,4	2,4	5,1	2,4	5,1	2,4	5,4	2,4	5,4	2,5
B3. Ο Φορέας σας είναι ενήμερος σχετικά με το νομικό/ θεσμικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ;	4,7	2,3	4,4	2,3	4,4	2,3	4,6	2,3	4,7	2,5
B4. Πιστεύετε ότι οι ΣΔΙΤ είναι ένας τρόπος να καλύψει τα κενά που έχουν δημιουργηθεί από την έλλειψη πόρων;	6,5	1,8	6,5	2	6,5	1,8	6,5	1,8	6,5	1,7
B5. Γνωρίζετε σχετικά με έργα ανά την Ελλάδα που να έχουν υλοποιηθεί μέσω ΣΔΙΤ;	5,3	2,3	5,3	2,3	5,4	2,3	5,4	2,3	5,2	2,3
B6. Σε τι βαθμό πιστεύετε τα στελέχη του φορέα σας είναι ενήμερα για την ύπαρξη και τον σκοπό των ΣΔΙΤ;	4,2	2,3	3,9	2,2	4,2	2,2	4,2	2,2	4,3	2,3
B7. Συμμετείχε ο Φορέας σας με στελέχη του, σε κάποιο συνέδριο, ημερίδα σχετικά με τις ΣΔΙΤ;	3,5	2,7	3,1	2,6	3,5	2,7	3,5	2,7	3,4	2,7
B8. Έχετε ακούσει για τα προγράμματα 'ΘΗΣΕΑΣ' και 'JESSICA'	7,7	1,8	7,7	2	7,7	1,8	7,7	1,8	7,5	2
<b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>	<b>5,1</b>	<b>2,3</b>	<b>4,9</b>	<b>2,3</b>	<b>5,0</b>	<b>2,3</b>	<b>5,1</b>	<b>2,3</b>	<b>5,1</b>	<b>2,4</b>

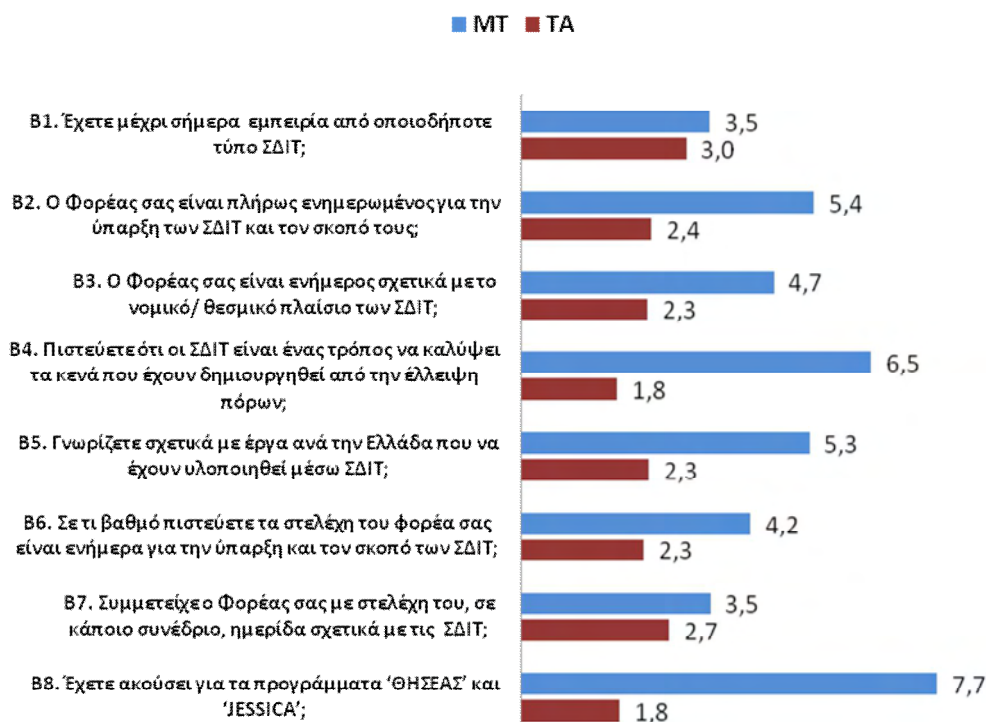
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχολιάζοντας τις τιμές που λαμβάνει τόσο η ΜΤ όσο και η ΤΑ για κάθε ερώτημα της ομάδας, αρχικά διαπιστώνουμε ότι οι ερωτηθέντες φορείς έχουν πολύ μικρή εμπειρία από τη συμμετοχή τους σε κάποια μορφή ΣΔΙΤ (ΜΤ 3,5), με τους μικρότερους πληθυσμιακά δήμους (1<sup>η</sup> κατηγορία) να παρουσιάζουν την χαμηλότερη ΜΤ και τους μεγαλύτερους δήμους την υψηλότερη, σε χαμηλά

όμως επίπεδα (ΜΤ:3.8). Ωστόσο εμφανίζεται αρκετά μεγάλη ανομοιογένεια στις απαντήσεις γι' αυτό το ερώτημα (ΤΑ:3), που θα μπορούσε να ερμηνευτεί από το γεγονός ότι οι κάποιοι από τους δήμους που είχαν υποβάλλει προτάσεις για ΣΔΙΤ μέσω του Προγράμματος "Θησέα" τις συμπεριέλαβαν ως έργα σε αντίθεση με κάποιους δήμους που δεν θεώρησαν απλά και μόνο την κατάθεση της πρότασης ως υλοποιημένο έργο. Η ανομοιογένεια των απαντήσεων επομένως προέκυψε από τη διαφορετική προσέγγιση του ερωτήματος από τους ερωτηθέντες δήμοι δεν υπήρξε ενιαία αντιμετώπιση από τους Δήμους και τις αναπτυξιακές εταιρίες των δήμων που είχαν εμπλακεί ως σύμβουλοι, συντάκτες των προτάσεων αυτών όπως θα δούμε σε επόμενη ενότητα.

**Γράφημα 16:** Επίπεδο ενημέρωσης του Φορέα σας για τις ΣΔΙΤ

**Β. Επίπεδο ενημέρωσης του Φορέα σας για τις ΣΔΙΤ**



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στο ερώτημα B2 οι φορείς αν και εμφανίζονται γενικά ενημερωμένοι για την ύπαρξη και τον σκοπό των ΣΔΙΤ (ΜΤ:5.4), ωστόσο διαπιστώνεται το χαμηλό επίπεδο ενημέρωσης των ερωτηθέντων για πιο σύνθετα ζητήματα που αφορούν τις ΣΔΙΤ (ερώτημα B3), όπως το θεσμικό και νομικό πλαίσιο, θέματα τα οποία δεν είναι ιδιαίτερα οικεία στους εκπροσώπους των φορέων, ιδιαίτερα των πιο μικρών δήμων. Ελλιπή εκτιμούν οι εκπρόσωποι της Τοπικής

Αυτοδιοίκησης ότι είναι και η ενημέρωση που έχουν τα στελέχη τους (MT: 4.2), που ενισχύεται και από το γεγονός ότι η παρουσία τους σε κάποια ενημερωτική εκδήλωση / ημερίδα σε σχέση με τις ΣΔΙΤ είναι πολύ περιορισμένη. Η χαμηλή MT 3.5 επιβεβαιώνει την άποψη αυτή.

Το ερώτημα που θα μπορούσε να δημιουργηθεί είναι αν όντως υπάρχουν δυνατότητες και ευκαιρίες ενημέρωσης τόσο των εκπροσώπων όσο και των στελεχών των φορέων, που θα τους επιτρέψει να διαμορφώσουν την άποψή τους για τις ΣΔΙΤ, αν υπάρχει δηλαδή έλλειμμα ενημέρωσης, ή απροθυμία ίσως των στελεχών ή των αυτοδιοικητικών να συμμετάσχουν σε αντίστοιχες εκδηλώσεις/ ενημερώσεις.

Όσον αφορά την πληροφόρηση των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σχετικά με άλλα έργα ΣΔΙΤ που έχουν υλοποιηθεί στην Ελλάδα, το επίπεδο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικό (MT:5.3) με αρκετή βέβαια ανομοιογένεια στις απαντήσεις τους (TA:2.3), ενώ σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό γνωρίζουν τόσο το αναπτυξιακό πρόγραμμα "Θησέας", όσο και την πρωτοβουλία "JESSICA" (MT:7.7), χωρίς έντονες διαφοροποιήσεις στις απαντήσεις τους σε όλες τις κατηγορίες των δήμων.

Τέλος ενδιαφέρον παρουσιάζει η άποψη που διατυπώνεται για την χρήση των ΣΔΙΤ ως τρόπου κάλυψης των κενών στη χρηματοδότηση έργων υποδομών κυρίως, κενά που έχουν διαμορφωθεί εξαιτίας των δημοσιονομικών περιορισμών: η MT: 6.5, η οποία μάλιστα απαντάται σε όλες τις κατηγορίες δήμων, και η χαμηλή TA:1.8 ενισχύουν την άποψη αυτή. Η αναγκαιότητα για προσφυγή σε τέτοιες μορφές χρηματοδότησης έργων λόγω έλλειψης πόρων, που δεν επιτρέπει στους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να υλοποιήσουν το οποιοδήποτε αναπτυξιακό τους πρόγραμμα, αποτελεί θέση που κυριαρχεί άλλωστε και στη διεθνή βιβλιογραφία σύμφωνα με την οποία ο σημαντικότερος λόγος προσφυγής του δημοσίου τομέα στις ΣΔΙΤ ως τρόπου παροχής έργων υποδομής και υπηρεσιών είναι η ανεπάρκεια των δημοσιονομικών πόρων, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια.

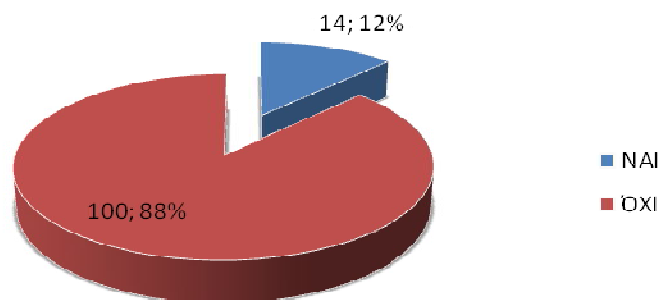
Ολοκληρώνοντας την επεξεργασία των δεδομένων της Β' ομάδας θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει τόσο την περιορισμένη εμπειρία των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε έργα ΣΔΙΤ, όσο και το έλλειμμα ενημέρωσης των ίδιων όσο και των στελεχών τους, ιδιαίτερα για πιο εξειδικευμένα ζητήματα των ΣΔΙΤ, αν και πιστεύουν ότι μέσω της πρακτικής αυτής δύναται να καλυφτούν κενά στη χρηματοδότηση έργων που έχουν δημιουργηθεί εξαιτίας των δημοσιονομικών περιορισμών. Προκύπτει συνεπώς η αναγκαιότητα για μια ουσιαστική ενημέρωση των φορέων αυτών μέσω δράσεων και ενεργειών, ώστε να αποκρυσταλλώσουν την άποψη τους για τις ΣΔΙΤ και να εξετάσουν το ενδεχόμενο προσφυγής τους σε αυτές, ως μέσο για την υλοποίηση των αναπτυξιακών τους σχεδίων.

### 6.3 [Γ. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ]

Στην Γ' ομάδα ερωτήσεων ζητήθηκε καταρχήν από τους ερωτηθέντες να απαντήσουν αν ο φορέας τους συμμετείχε στην υλοποίηση έργου στην περιοχή του μέσω ΣΔΙΤ. Από το σύνολο των ερωτηθέντων μόνο 14 απάντησαν ότι είχαν οποιαδήποτε εμπλοκή σε έργο ΣΔΙΤ (12%), ενώ ένα πολύ μεγάλο ποσοστό 88% δεν είχε καμία συμμετοχή. Συγκρίνοντας τα δεδομένα ανά κατηγορία Δήμων, όπως τις έχουμε ορίσει, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής σε ΣΔΙΤ σημειώνεται στην 4<sup>η</sup> κατηγορία και ανέρχεται σε 33%, ενώ στην 1<sup>η</sup> ομάδα το ποσοστό θετικών απαντήσεων ανέρχεται σε 7,1%, με ακόμη όμως μικρότερο το ποσοστό την 3<sup>η</sup> ομάδα δήμων (4,8%) (πίνακας 9).

**Γράφημα 17:** Συμμετοχή του Φορέα σε ΣΔΙΤ

Γ. Συμμετείχε ο φορέας σας σε κάποιο έργο ΣΔΙΤ;



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

**Πίνακας 9:** Συμμετοχή του Φορέα σε έργο ΣΔΙΤ

Συμμετείχε ο Φορέας σας σε κάποιο έργο ΣΔΙΤ της περιοχής σας;	1η ομάδα Δήμων			2η ομάδα Δήμων			3η ομάδα Δήμων			4η ομάδα Δήμων		
	N	ΤΙΜΗ	%	N	ΤΙΜΗ	%	N	ΤΙΜΗ	%	N	ΤΙΜΗ	%
ΝΑΙ	14	12,28	7,14	67	8	11,9	21	1	4,8	12	4	33,3
ΌΧΙ	100	87,72	92,9	67	59	88,1	21	20	95,2	12	8	66,7
ΣΥΝΟΛΟ	114	100	100	67	100		21	100		12	100	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Για όσους απάντησαν θετικά ζητήθηκε να δώσουν στοιχεία για τα έργα τα οποία συμμετείχαν και ιδιαίτερα αν εντασσόταν στο αναπτυξιακό πρόγραμμα 'Θησέας' ή στην πρωτοβουλία Jessica) ή αν αφορούσε σύμβαση παραχώρησης.

Έτσι, σύμφωνα και με τον πίνακα 10 η πλειονότητα των έργων αυτών αναφέρεται στο "Θησέα" καθώς και σε συμβάσεις παραχώρησης, ενώ ένα μικρότερος αριθμός έργων εντάσσεται στην πρωτοβουλία Jessica. Να σημειωθεί βέβαια ότι οι φορείς στις απαντήσεις τους στις ερωτήσεις Γ.1 και Γ.2 δεν αναφέρονται μόνο σε υλοποιηθέντα έργα αλλά και σε προτεινόμενα, αφού στην κατηγορία του Θησέα τελικά δεν υλοποιήθηκε κανένα, στη δε κατηγορία Jessica, έχουν υποβληθεί αντίστοιχες προτάσεις για αξιολόγηση στα αντίστοιχα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης. Ουσιαστικά υλοποιηθέντα θεωρούνται τα έργα μέσω συμβάσεων παραχώρησης, ως τύπος ΣΔΙΤ, όπως αποτυπώνονται στον πίνακα 18.

Συγκριτικά ανά κατηγορία δήμων διαπιστώνεται ότι τα έργα ΣΔΙΤ των μικρών δήμων εντάσσονται στο πρόγραμμα Θησέας (ΜΤ: 7), σε αντίθεση με τις μικρότερες τιμές της ΜΤ για την 2<sup>η</sup> και 4<sup>η</sup> κατηγορία<sup>61</sup>. Αντίθετα έργα που εντάσσονται στην πρωτοβουλία Jessica, αλλά και έργα που υλοποιούνται μέσω συμβάσεων παραχώρησης απαντώνται λιγότερο στους μικρούς Δήμους, και περισσότερο στους μεγαλύτερους κυρίως για έργα που αφορούν την κατασκευή και λειτουργία παρκινγκ.

**Πίνακας 10:** Επίπεδο συμμετοχής του Φορέα σε έργο ΣΔΙΤ

Γ. Υλοποίηση Έργων ΣΔΙΤ	1 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		2 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		3 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		4 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων			
	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ		
<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ</b>										
Γ1. Το έργο στο οποίο συμμετείχε ο Φορέας σας εντασσόταν στο πρόγραμμα "ΘΗΣΕΑΣ";	4,1	3,7	7	3,5	3,3	3,5	0	0	3	3,7
Γ2. Το έργο στο οποίο συμμετείχε ο Φορέας σας εντασσόταν στην πρωτοβουλία JESSICA;	2,4	2,8	1	2,4	2,6	3,1	0	0	2,6	3
Γ3. Το έργο στο οποίο συμμετείχε ο Φορέας σας υλοποιήθηκε μέσω κάποιας μορφής "συμβάσεων παραχώρησης";	4,0	3,4	2	3,4	4,5	3,6	0	0	4,4	3,8
Γ4. Το έργο αυτό παραδόθηκε στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα;	5,9	3,0	5	3,1	6	2,9	0	0	7,3	2,9
Γ5. Υπήρχε ωριμότητα των έργων αυτών;	5,9	2,9	6	3,1	6,6	2,6	0	0	5,9	3,6
Γ6. Όσον αφορά τον προϋπολογισμό του έργου θεωρείται ότι ήταν μεγαλύτερος σε σχέση με την υλοποίηση με τις παραδοσιακές συμβάσεις υλοποίησης δημοσίων έργων ή υπηρεσιών;	3,8	2,0	5	1,5	3,8	2,2	0	0	3	1,3
Γ7. Υπάρχει μεταφορά τεχνογνωσίας στο προσωπικό του φορέα σας μετά την υλοποίηση αντιστοίχου έργου ΣΔΙΤ;	4,8	2,9	3	3	4,6	3,1	0	0	5,8	3,3
<b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>	<b>4,4</b>	<b>3,0</b>	<b>4,1</b>	<b>2,9</b>	<b>4,5</b>	<b>3,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,6</b>	<b>3,1</b>

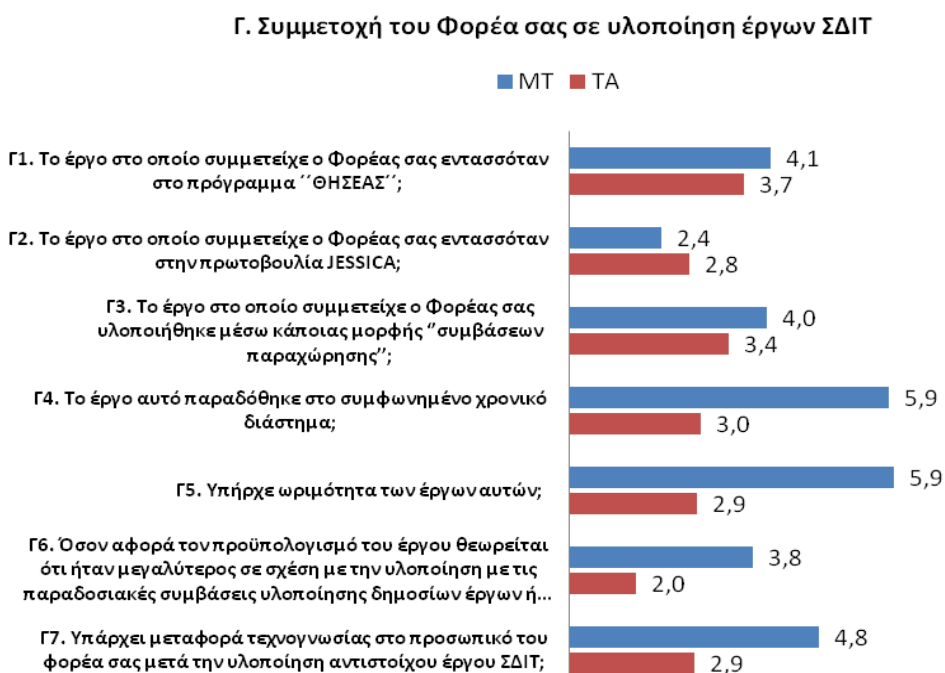
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

<sup>61</sup> Η 3<sup>η</sup> κατηγορία δήμων περιλαμβάνει το έργο του Δήμου Ήλιδας που αφορά έργο μέσω ΣΔΙΤ, το οποίο βρίσκεται στο στάδιο ανάθεσης και για το οποίο ο εκπρόσωπος του Δήμου δεν έδωσε περαιτέρω στοιχεία .



Οι φορείς που απάντησαν ότι είχαν οποιαδήποτε σχέση με έργο ΣΔΙΤ, θεωρούν ότι τα έργα αυτά ήταν αρκετά ώριμα, παραδόθηκαν στο συμφωνημένο χρονικό διάστημα, ενώ σε γενικές γραμμές δεν θεωρούν ότι ο προϋπολογισμός τους είναι μεγαλύτερος σε σχέση με τις παραδοσιακές μεθόδους υλοποίησης δημοσίων έργων (MT: 3.8). Συγκριτικά μεταξύ των κατηγοριών των δήμων διαπιστώνεται συμφωνία απόψεων όσον αφορά την ωριμότητα των έργων, αλλά διαφοροποιήσεις στις απαντήσεις των ερωτημάτων σχετικά με το συμφωνημένο χρόνο παράδοσης του έργου, με τους μεγάλους Δήμους να υποστηρίζουν ότι τηρούνται σε πολύ μεγάλο βαθμό οι συμφωνημένοι χρόνοι υλοποίησης των έργων και ο προϋπολογισμός δεν είναι μεγαλύτερος των παραδοσιακών μεθόδων και τους μικρότερους δήμους να διαφοροποιούνται και να εκφράζουν σχετικές επιφυλάξεις για τα αντίστοιχα ερωτήματα.

### Γράφημα 18: Επίπεδο συμμετοχής του Φορέα σε έργο ΣΔΙΤ



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τέλος, όσον αφορά τη μεταφορά τεχνογνωσίας στο προσωπικό του φορέα κατά την εμπλοκή του σε οποιαδήποτε φάση των έργων διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχει σε μεγάλο βαθμό (MT 4.8), ιδιαίτερα για τους δήμους της 1<sup>ης</sup> και 2<sup>ης</sup> κατηγορίας γεγονός που μπορεί να οφείλεται στο ότι τα έργα αυτά προετοιμάζονται κατά ένα μεγάλο μέρος από εταιρίες συμβούλων, ενώ η εμπλοκή των στελεχών του φορέα αφορά περισσότερο τις διοικητικές διαδικασίες του. Αντίθετα στους

μεγάλους δήμους φαίνεται τα στελέχη να εμπλέκονται πολύ περισσότερο και να αποκομίζουν αντίστοιχες εμπειρίες. Το ζήτημα που μπορεί να τεθεί εδώ και σε συνέχεια των παραπάνω διαπιστώσεων, αφορά την ύπαρξη ή μη εξειδικευμένου προσωπικού στους δήμους που να μπορούν να διεκπεραιώσουν τις διαδικασίες που προβλέπονται στα πλαίσια μια ΣΔΙΤ, διαδικασίες που κατά γενική ομολογία είναι ιδιαίτερα απαιτητικές.

Τα έργα που έχουν υλοποιήσει ή έχουν προτείνει οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσω ΣΔΙΤ εντάσσονται στο πρόγραμμα Θησέας, την πρωτοβουλία Jessica, ή αφορούν συμβάσεις παραχώρησης. Τα αποτελέσματα των υλοποιηθέντων έργων καταγράφουν θετικά στοιχεία ως προς την τήρηση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, του συμφωνημένου χρόνου παράδοσης του έργου αλλά και του αρχικού προϋπολογισμού, όμως περιορισμένο βαθμό μεταφοράς τεχνογνωσίας στο προσωπικό του φορέα.

#### 6.4 [Δ. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ / ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ]

Στην επόμενη ομάδα ερωτήσεων Δ ζητήθηκε να καταγράψουν οι εκπρόσωποι των ΟΤΑ την άποψή τους για την αναγκαιότητα υλοποίησης έργων στην περιοχή τους που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ. Και επειδή κατά γενική ομολογία ένα από τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά την πρώτη εισαγωγή των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση μέσω του “Θησέα” ήταν η αποσπασματικότητα και η χωρίς αναπτυξιακό σχεδιασμό και προσανατολισμό υποβολή προτάσεων, ζητήθηκε ιδιαίτερα να αξιολογηθεί ο βαθμός στον οποίο οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης πιστεύουν ότι υπάρχει αναπτυξιακός σχεδιασμός για την περιοχή τους. Άλλωστε και μέσω του Νόμου του “Καλλικράτη” προβλεπόταν η σύνταξη επιχειρησιακών σχεδίων για κάθε δήμο το οποίο αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια τους.

Η άποψή τους λοιπόν δεν είναι ιδιαίτερα αισιόδοξη αφού η ΜΤ: 5.2 στην ερώτηση Δ1. είναι λίγο πάνω από το μέσο των τιμών της κλίμακας χωρίς έντονες διαφοροποιήσεις (ΤΑ: 2). Ιδιαίτερα χαρακτηριστικό στοιχείο αποτελεί και το γεγονός της ταύτισης των απόψεων για τους δήμους των τριών πρώτων κατηγοριών με ελαφρά διαφοροποίηση για την τέταρτη κατηγορία (ΜΤ: 5.4). Η

περιορισμένη ύπαρξη ενός αναπτυξιακού σχεδιασμού στους ΟΤΑ δεν συνάδει με τον ρόλο που καλούνται να παίζουν οι ΟΤΑ στην ανάπτυξη τόσο του τόπου τους όσο και της χώρας, παρόλο που από τις απαντήσεις του προκύπτει η άποψη ότι υπάρχει ιδιαίτερη ανάγκη για υλοποίηση έργων που δύναται όπως αναφέρθηκε να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ (ΜΤ: 6.8) με πολύ χαμηλή τιμή ΤΑ:1.7, εικόνα η οποία ταυτίζεται και στις 4 κατηγορίες δήμων. Παράλληλα, εκτιμούν ότι γενικά οι συνεργασίες με τον ιδιωτικό τομέα μπορούν να φανούν χρήσιμες προς την κατεύθυνση ανάπτυξης της περιοχής τους (αρκετά υψηλές ΜΤ και αντίστοιχα πολύ χαμηλή ΤΑ 1.7, τόσο στο σύνολο των δήμων, όσο και στις επιμέρους κατηγορίες των δήμων, εμφανίζοντας πλήρη ταύτιση. Άλλωστε η υγιής και ειλικρινής συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσδώσει ιδιαίτερα θετικά αποτελέσματα σύμφωνα και με τη διεθνή βιβλιογραφία και εμπειρία.

**Πίνακας 11:** Αναγκαιότητα υλοποίησης έργων που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ

Δ. Αναγκαιότητα υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ στο δήμο σας	1η κατηγορία δήμων		2η κατηγορία δήμων		3η κατηγορία δήμων		4η κατηγορία δήμων			
	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ		
<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ</b>										
Δ1. Σε τι βαθμό υπάρχει για την περιοχή σας ένας δημόσιος αναπτυξιακός σχεδιασμός;	5,2	2,0	4,9	2,1	5,1	2	5,1	2	5,4	1,9
Δ2. Πόσο πιστεύετε ότι υπάρχει ανάγκη έργων ΣΔΙΤ για την ενίσχυση της ανάπτυξης της περιοχής σας;	6,7	1,7	6,6	1,7	6,7	1,7	6,7	1,7	6,8	1,6
Δ3. Πόσο πιστεύετε ότι θα βοηθήσει (ή βοήθησε) την ανάπτυξη της περιοχής σας οι συνεργασίες σας με τον ιδιωτικό τομέα;	6,9	1,7	6,9	1,8	6,8	1,7	6,8	1,7	6,9	1,6
Δ4. Κατά πόσο θεωρείται ότι ο κεντρικός σχεδιασμός (π.χ. χωροταξικός – πολεοδομικός) μπορεί να επηρεάσει την υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ στην περιοχή σας;	7,0	1,5	7	1,3	7	1,5	7	1,3	7,2	1,3
Δ5. Σε τι βαθμό υπήρξε κοινωνική αποδοχή των έργων που υλοποιήθηκαν ή πρόκειται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ;	5,6	2,1	5,4	2,3	5,6	2,1	5,6	2,3	5,6	2,2
Δ6. Οι προτάσεις – έργα που υλοποιήθηκαν με ΣΔΙΤ ή που πρόκειται να υλοποιηθούν στην Περιφέρεια / στον Δήμο έγιναν λόγω στενότητας πόρων ή άλλων λόγων;	6,9	1,9	6,7	2,1	6,9	1,9	6,9	2	6,7	2,1
<b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>	<b>6,3</b>	<b>1,9</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

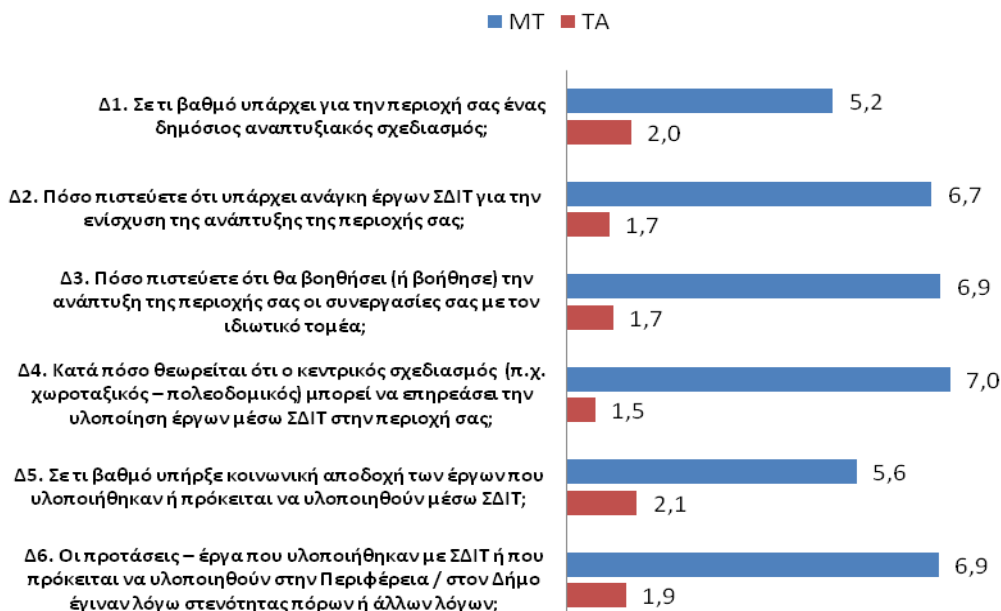
Σημαντικός παράγοντας στην υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ (ερώτημα Δ.4) μπορεί να αποτελέσει ο κεντρικός σχεδιασμός (πολεοδομικός ή χωροταξικός) με

MT:7 και TA 1.5), προς τη θετική ή αρνητική κατεύθυνση που συγκριτικά μεταξύ των δήμων εκφράζεται με καθολική συμφωνία. Επίσης σημαντικός παράγοντας επιτυχούς υλοποίησης έργων μέσω ΣΔΙΤ είναι και η κοινωνική αποδοχή των έργων που προτείνονται για υλοποίηση σε μια περιοχή και η σωστή πληροφόρηση του πληθυσμού για την αναγκαιότητα των σχεδιαζόμενων έργων και τα οφέλη που αναμένονται. Οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης όλων των κατηγοριών απαντούν ότι γενικά υπάρχει αποδοχή των έργων (MT: 5.6), με εξαίρεση ίσως τα έργα που αναφέρονται στη διαχείριση των απορριμμάτων, αν κρίνει κανείς από τις αντιδράσεις των κατοίκων στην υλοποίηση αντίστοιχων έργων.

Τέλος, για άλλη μια φορά επιβεβαιώνεται, μέσω των απαντήσεων στο ερώτημα Δ6 ότι βασικός παράγοντας προσφυγής των φορέων στη μέθοδο ΣΔΙΤ για υλοποίηση έργων και παροχή υπηρεσιών αποτελεί η στενότητα των δημοσιονομικών πόρων, όπως διαπιστώνεται από την MT: 6.9 και την αντίστοιχη χαμηλή τιμή της TA: 1.9.

#### Γράφημα 19 :Βαθμός ανάγκης υλοποίησης έργων στην περιοχή σας που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ

##### Δ. Αναγκαιότητα υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ στο δήμο σας



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

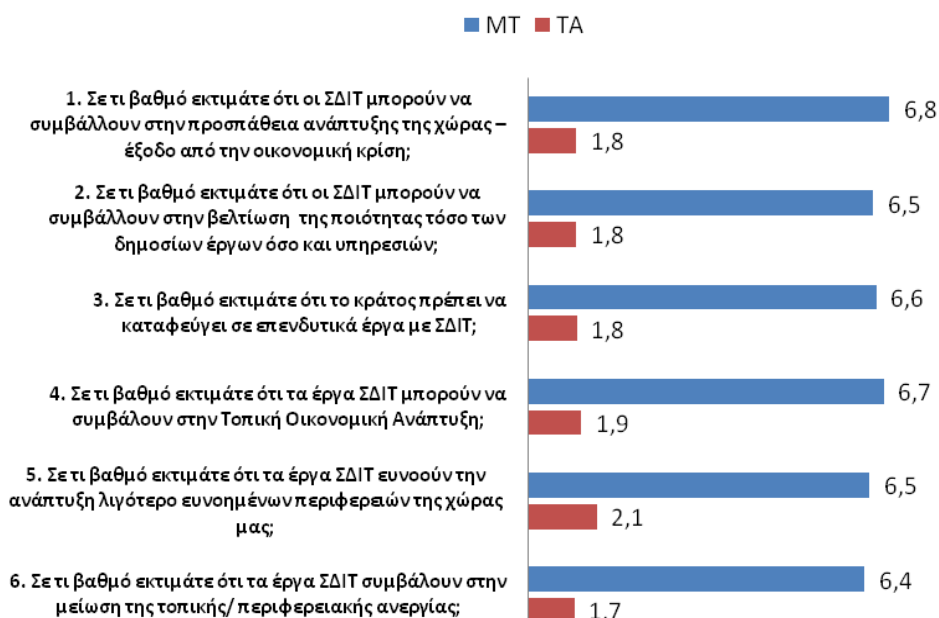
Χαρακτηριστικό των απαντήσεων στις ερωτήσεις της ομάδας Δ αποτελεί η ομοιογένεια των απαντήσεων μεταξύ των 4 κατηγοριών δήμων που συμφωνούν στον ελλιπή αναπτυξιακό σχεδιασμό για την περιοχή τους αλλά και στις επιπτώσεις που μπορεί να έχει ο κεντρικός σχεδιασμός στην υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ. Τονίζουν την ανάγκη υλοποίησης έργων τα οποία θα βοηθήσουν στην κατεύθυνση ανάπτυξης της περιοχής τους και τα οποία δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ. Τέλος, υποστηρίζουν ότι τα έργα τα οποία υλοποιήθηκαν ή σχεδιάζεται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ, τα οποία σε γενικές γραμμές ήταν αποδεκτά από την τοπική κοινωνία, έγιναν λόγω στενότητας των δημοσιονομικών πόρων.

#### 6.5 [Ε. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ]

Στην ομάδα ερωτήσεων Ε οι εκπρόσωποι της ΤΑ μέσα από 6 επιμέρους ερωτήσεις καλούνται να εκφράσουν την άποψή τους και να αξιολογήσουν τη συμβολή των ΣΔΙΤ στην αστική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας μας. Ειδικότερα κι όπως προκύπτει από τον πίνακα 12 και το γράφημα 20 είναι γενικά θετική η άποψή τους για τον αναπτυξιακό χαρακτήρα των ΣΔΙΤ, τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο, αφού θεωρούν ότι οι ΣΔΙΤ μπορεί να συμβάλλουν στην προσπάθεια ανάπτυξης της χώρας (ΜΤ: 6.8), στην ανάπτυξη των λιγότερο ευνοημένων περιφερειών της χώρας μας (ΜΤ: 6.5) αλλά και στη μείωση της τοπικής και εν γένει περιφερειακής ανεργίας (ΜΤ: 6.4), με τη δημιουργία θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής των έργων αλλά και κατά την φάση συντήρησης και λειτουργίας τους ανάλογα με το τον τύπο ΣΔΙΤ που έχει επιλεγεί.

## Γράφημα 20: Εκτίμηση του βαθμού συμβολής των ΣΔΙΤ στην Αστική και Περιφερειακή ανάπτυξη

### Ε. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συνεπώς εκτιμούν ότι το κράτος πρέπει να καταφεύγει σε επενδυτικά προγράμματα μέσω ΣΔΙΤ, που δύναται να συμβάλουν στην ανάπτυξη της χώρας μας, αλλά και να βελτιώσουν την ποιότητα των παρεχόμενων έργων και υπηρεσιών (MT: 6.5). Οι απόψεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όπως αυτές προκύπτουν από την επεξεργασία των απαντήσεών τους παρουσιάζουν μεγάλη ταύτιση και συμπίπτουν σε όλες τις επιμέρους κατηγορίες των δήμων, με χαμηλές τιμές TA σε όλα τα ερωτήματα.

**Πίνακας 12:** Εκτίμηση του βαθμού συμβολής των ΣΔΙΤ στην Αστική και Περιφερειακή ανάπτυξη

Ε. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	1η κατηγορία δήμων		2η κατηγορία δήμων		3η κατηγορία δήμων		4η κατηγορία δήμων			
	MT	TA	MT	TA	MT	TA	MT	TA		
<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ</b>										
1. Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν να συμβάλουν στην προσπάθεια ανάπτυξης της χώρας – έξοδο από την οικονομική κρίση;	6,8	1,8	6,8	1,8	6,8	1,8	6,8	1,8	6,9	1,6
2. Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν να συμβάλουν στην βελτίωση της ποιότητας τόσο των δημοσίων έργων όσο και υπηρεσιών;	6,5	1,8	6,5	1,8	6,5	1,8	6,5	1,8	6,7	1,6

3. Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι το κράτος πρέπει να καταφεύγει σε επενδυτικά έργα με ΣΔΙΤ;	6,6	1,8	6,6	1,8	6,6	1,8	6,6	1,8	6,7	1,6
4. Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι τα έργα ΣΔΙΤ μπορούν να συμβάλουν στην Τοπική Οικονομική Ανάπτυξη;	6,7	1,9	6,8	1,9	6,7	1,9	6,7	1,9	6,7	1,8
5. Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι τα έργα ΣΔΙΤ ευνοούν την ανάπτυξη λιγότερο ευνοημένων περιφερειών της χώρας μας;	6,5	2,1	6,5	2,1	6,5	2,1	6,5	2,2	6,6	2,1
6. Σε τι βαθμό εκτιμάτε ότι τα έργα ΣΔΙΤ συμβάλουν στην μείωση της τοπικής/περιφερειακής ανεργίας;	6,4	1,7	6,7	1,8	6,4	1,8	6,4	1,8	6,3	1,7
<b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>	6,6	1,8	6,7	1,9	6,6	1,9	6,6	1,9	6,7	1,7

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αποτιμάται θετικά, σύμφωνα με τους εκπροσώπους των ΟΤΑ του δείγματος, ο ρόλος των ΣΔΙΤ στην προσπάθεια ανάπτυξης της χώρας, στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη του τόπου και συνεπώς θα πρέπει το κράτος να καταφεύγει σε επενδυτικά έργα με ΣΔΙΤ, που οδηγούν στην παροχή ποιοτικών έργων και υπηρεσιών.

#### 6.6 [Ζ.ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΔΙΤ]

Στην επόμενη ομάδα Ζ αξιολογείται στη βάση 6 ερωτήσεων η σημαντικότητα των ΣΔΙΤ αλλά και τα ιδιαίτερα προβλήματα που κατά την άποψη των εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης δεν επιτρέπουν την προώθηση τους ως αναπτυξιακό εργαλείο που μπορεί να εντάξουν στο σχεδιασμό τους (γράφημα 21). Έτσι ενώ θεωρούν σε αρκετά μεγάλο βαθμό ότι οι ΣΔΙΤ μπορεί να συμβάλλουν στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη (ΜΤ: 6.3), αλλά είναι και σημαντικός θεσμός γιατί βασίζεται σε συνεργασία δημοσίου ιδιωτικού τομέα (ΜΤ:6.8), γεγονός που αναδείχθηκε και από την προηγούμενη ομάδα ερωτήσεων, ωστόσο οι μέχρι σήμερα προσπάθειες έδειξαν ότι ο θεσμός δεν είναι ακόμα ιδιαίτερα ώριμος στη χώρα μας (ΜΤ:6.2), ενώ και η υποστήριξή του από την κεντρική εξουσία αφήνει αρκετά περιθώρια για συζήτηση (ΜΤ:6.3). Οι απόψεις των φορέων του δείγματος για αυτή την ομάδα ερωτήσεων παρουσιάζουν μεγάλη ομοιογένεια και για τις 4 ομάδες Δήμων, σύμφωνα με τον πίνακα 13.

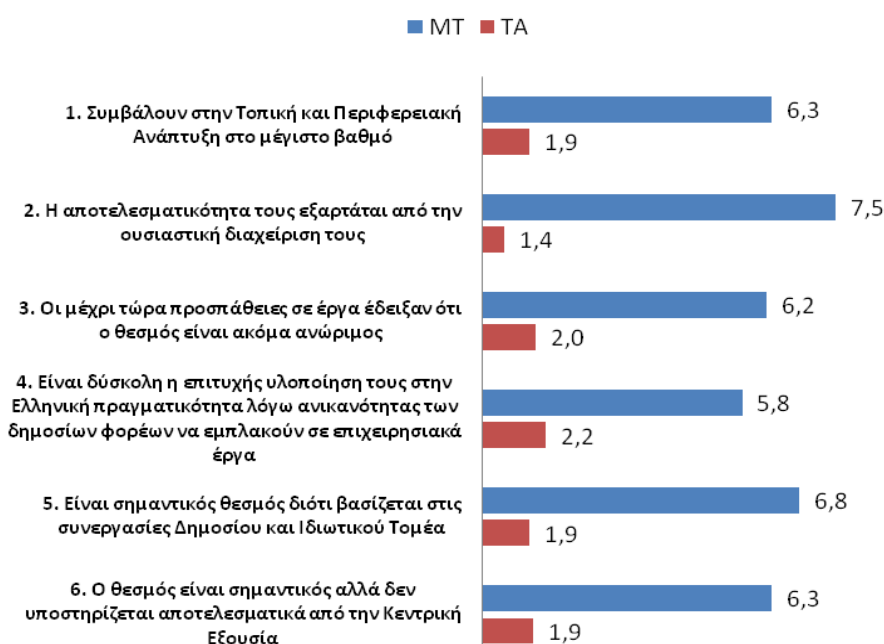
**Πίνακας 13:** Αξιολόγηση του Φορέα για τον θεσμό και τη σημαντικότητα των ΣΔΙΤ

Ζ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΔΙΤ	1η κατηγορία δήμων		2 <sup>η</sup> κατηγορία δήμων		3η κατηγορία δήμων		4η κατηγορία δήμων			
	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ		
<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ</b>										
1. Συμβάλουν στην Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη στο μέγιστο βαθμό	6,3	1,9	6,2	1,9	6,3	1,9	6,3	1,9	6,5	1,7
2. Η αποτελεσματικότητα τους εξαρτάται από την ουσιαστική διαχείριση τους	7,5	1,4	7,4	1,5	7,5	1,4	7,5	1,4	7,5	1,2
3. Οι μέχρι τώρα προσπάθειες σε έργα έδειξαν ότι ο θεσμός είναι ακόμα ανώριμος	6,2	2,0	6	1,9	6,2	2	6,2	2	6	2
4. Είναι δύσκολη η επιτυχή υλοποίηση τους στην Ελληνική πραγματικότητα λόγω ανικανότητας των δημοσίων φορέων να εμπλακούν σε επιχειρησιακά έργα	5,8	2,2	5,7	2	5,8	2,2	5,9	2,1	5,8	2,2
5. Είναι σημαντικός θεσμός διότι βασίζεται στις συνεργασίες Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα	6,8	1,9	6,9	1,8	6,8	1,9	6,8	1,9	6,9	1,7
6. Ο θεσμός είναι σημαντικός αλλά δεν υποστηρίζεται αποτελεσματικά από την Κεντρική Εξουσία	6,3	1,9	6,2	2	6,3	2	6,3	2	6,3	1,9
<b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>	6,5	1,9	6,4	1,9	6,5	1,9	6,5	1,9	6,5	1,8

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Θέματα και ζητήματα προκύπτουν και από την ανικανότητα των δημοσίων φορέων να εμπλακούν σε τέτοια έργα κυρίως θα υποστηρίξουμε της παθογένειας του ελληνικού συστήματος αποκέντρωσης αλλά και των προβλημάτων των ΟΤΑ όπως για παράδειγμα η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού αλλά και η έλλειψη εμπειρίας, στοιχεία ιδιαίτερα σημαντικά στην ουσιαστική διαχείριση των έργων αυτών. Μάλιστα, η υψηλή ΜΤ:7.6 με πολύ χαμηλή αντίστοιχα ΤΑ:1, ενισχύει την άποψη της ουσιαστικής διαχείρισης των ΣΔΙΤ, ως σημαντικό παράγοντα της αποτελεσματικότητας τους, διαπίστωση η οποία προέκυψε και από τις αντίστοιχες εμπειρικές έρευνες που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 3.



**Γράφημα 21:** Αξιολόγηση του Φορέα για τον θεσμό και τη σημαντικότητα των ΣΔΙΤ**Ζ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΔΙΤ**

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

**6.7 [Η. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ]**

Πρόκειται όμως για ένα εργαλείο χρηματοδότησης το αποτελεί «πανάκεια» ή υπάρχουν και μειονεκτήματα που πρέπει να σταθμίζονται πριν την οριστική απόφαση των φορέων της Αυτοδιοίκησης για προσφυγή σε αυτό τον τρόπο χρηματοδότησης των έργων και υπηρεσιών που απευθύνονται στους πολίτες; Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρθηκαν τα πλεονεκτήματα αλλά και ο αντίλογος για την υιοθέτηση των ΣΔΙΤ ως τρόπος παροχής υποδομών και υπηρεσιών. Στα πλαίσια αυτά μια σειρά παραγόντων διατυπώθηκαν στο τμήμα Η. του ερωτηματολογίου και ζητήθηκε να αξιολογηθούν από τους ερωτηθέντες φορείς. Προέκυψε έτσι ο πίνακας 14 με υπολογισμό της MT αλλά και της TA, η οποία σημειωτέον έχει χαμηλές σχετικά τιμές δηλ παρατηρείται ομοιογένεια στις απαντήσεις σε κάθε παράγοντα που αναφέρεται. Οι απαντήσεις παρουσιάζονται και στο γράφημα 22.

**Πίνακας 14:** Αξιολόγηση πλεονεκτημάτων – μειονεκτημάτων των ΣΔΙΤ

<b>Η. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΔΙΤ</b>		
<b>ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ</b>	<b>ΜΟ</b>	<b>ΤΑ</b>
<b>1. Είναι ένας ευέλικτος αναπτυξιακός θεσμός για την περιφέρεια</b>	6,6	1,8
<b>2. Δεν απαιτεί μεγάλη γραφειοκρατία</b>	5,5	2,1
<b>3. Ασχολείται κυρίως με μεγάλα έργα υποδομών</b>	7,2	1,4
<b>4. Απαιτεί μεγάλες χρηματοδοτήσεις</b>	7,0	1,4
<b>5. Έχουν υψηλό δείκτη ανταποδοτικότητας για την κοινωνία (ανταποδοτικά έργα)</b>	6,4	1,8
<b>6. Είναι κάτι νέο και αρκετά ξένο με την ελληνική πραγματικότητα</b>	6,4	1,8
<b>7. Υποστηρίζει την Τοπική Αναπτυξιακή Πρωτοβουλία από τους Δημόσιους Φορείς</b>	6,4	1,6
<b>8. Ενισχύει την Ιδιωτική πρωτοβουλία μέσα από την ανάπτυξη έργων</b>	7,4	1,1
<b>9. Έχει χαμηλό/ περιορισμένο πεδίο αξιολόγησης και υλοποίησης έργων</b>	5,7	2,0
<b>10. Ταιριάζει σε μεγάλο βαθμό με το αναπτυξιακό προφίλ της χώρας μας</b>	5,3	2,0
<b>11. Χρηματοδοτείται από την Ε.Ε.</b>	6,1	2,0
<b>12. Συμβάλει στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής</b>	5,9	2,0
<b>13. Συμβάλει στην ενίσχυση του ρόλου των Τοπικών και Περιφερειακών Διοικήσεων σε ζητήματα ανάπτυξης</b>	6,2	1,8
<b>14. Είναι ένας θεσμός αντικρουόμενων αναπτυξιακών συμφερόντων</b>	5,0	2,1
<b>15. Δεν υπάρχει έντονος Κρατικός Παρεμβατισμός</b>	5,9	2,0
<b>ΜΟ</b>	<b>6,2</b>	<b>1,8</b>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Διαχωρίζοντας τους παραπάνω παράγοντες με βάση την ΜΤ που έλαβαν, θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι οι φορείς θεωρούν ότι εκτός από πλεονεκτήματα οι ΣΔΙΤ παρουσιάζουν και αρκετά μειονεκτήματα, τα οποία κάθε φορά πρέπει να σταθμίζονται πριν την τελική απόφαση επιλογής τους (πίνακας 15)

**Πίνακας 15:** Πλεονεκτήματα- Μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
1. Είναι ένας ευέλικτος αναπτυξιακός θεσμός για την περιφέρεια	3. Ασχολείται κυρίως με μεγάλα έργα υποδομών
2. Δεν απαιτεί μεγάλη γραφειοκρατία	4. Απαιτεί μεγάλες χρηματοδοτήσεις
5. Έχουν υψηλό δείκτη ανταποδοτικότητας για την κοινωνία (ανταποδοτικά έργα)	6. Είναι κάτι νέο και αρκετά ξένο με την ελληνική πραγματικότητα
7. Υποστηρίζει την Τοπική Αναπτυξιακή Πρωτοβουλία από τους Δημόσιους Φορείς	9. Έχει χαμηλό/ περιορισμένο πεδίο αξιολόγησης και υλοποίησης έργων
8. Ενισχύει την Ιδιωτική πρωτοβουλία μέσα από την ανάπτυξη έργων	10. Ταιριάζει σε μεγάλο βαθμό με το αναπτυξιακό προφίλ της χώρας μας
11. Χρηματοδοτείται από την Ε.Ε.	14. Είναι ένας θεσμός αντικρουόμενων αναπτυξιακών συμφερόντων
12. Συμβάλει στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής	
13. Συμβάλει στην ενίσχυση του ρόλου των Τοπικών και Περιφερειακών Διοικήσεων σε ζητήματα ανάπτυξης	
15. Δεν υπάρχει έντονος Κρατικός Παρεμβατισμός	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Την ευελιξία, τις απαιτήσεις για λιγότερη γραφειοκρατία, την έλλειψη του έντονου κρατικού παρεμβατισμού, την ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και την ανάληψη τοπικών αναπτυξιακών πρωτοβουλιών από τους Δημόσιους φορείς, μέσω των οποίων ενισχύεται ο ρόλος τους, αλλά και το ότι χρηματοδοτείται από την ΕΕ θεωρούν ως βασικά πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ, ενώ στα μειονεκτήματα συγκαταλέγονται σύμφωνα με τους φορείς η απαίτηση για μεγάλες χρηματοδοτήσεις, το γεγονός ότι είναι ένας θεσμός αντικρουόμενων αναπτυξιακών συμφερόντων, συναντάται περισσότερο σε μεγάλης κλίμακας έργα, ενώ ακόμη είναι νέο για την ελληνική πραγματικότητα και δεν ταιριάζει σε μεγάλο βαθμό με το αναπτυξιακό προφίλ της χώρας μας.

#### 6.8 [Θ. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΣ]

Μέχρι αυτό το σημείο μέσα από την ανάλυση και παρουσίαση των δεδομένων προκύπτει όπως είδαμε μια θετική προσέγγιση των ΣΔΙΤ ως

αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Όμως σε ποιους τομείς οι εκπρόσωποι της πιστεύουν ότι υπάρχει ανάγκη υλοποίησης έργων, στην υλοποίηση των οποίων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί το εργαλείο των ΣΔΙΤ και πως ιεραρχούν τις ανάγκες τους αυτές;

Με βάση λοιπόν τον πίνακα 16 και το γράφημα 22, διαπιστώνει κανείς ότι ο τομέας του τουρισμού, των υποδομών και μεταφορών, του περιβάλλοντος, του πολιτισμού, της έρευνας και ανάπτυξης αλλά και των αστικών αναπλάσεων που οδηγεί σε αισθητική αναβάθμιση του τοπίου συγκεντρώνουν τις προτιμήσεις των φορέων που ρωτήθηκαν, ενώ οι τομείς της υγείας, της παιδείας, της ασφάλειας αντιμετωπίζονται με μικρότερο ενδιαφέρον. Ειδικότερα, τα έργα στον τομέα του τουρισμού, ο οποίος άλλωστε θεωρείται και το εθνικό μας κεφάλαιο, με ΜΤ: 8 και πολύ χαμηλή ΤΑ:1.3, αποτελούν προτεραιότητα στο σχεδιασμό των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ακολουθούμενα από έργα στον τομέα των υποδομών και μεταφορών (ΜΤ:7.1), στον τομέα του περιβάλλοντος (ΜΤ:6.7) και από έργα αστικών αναπλάσεων. Σημειώνεται επίσης το ιδιαίτερο ενδιαφέρον των ερωτηθέντων για δημιουργία βιομηχανικών χώρων/ ζωνών, αλλά και έργων στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης, κάτι που μπορεί να θεωρηθεί πρωτοποριακό για τα δεδομένα της ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Το ζήτημα βέβαια που προκύπτει είναι ότι τα έργα στους παραπάνω τομείς, αποτελούν μικρά έργα, τα οποία σύμφωνα και με τις εμπειρικές έρευνες, στερούνται κρίσιμης μάζας και πολλές φορές δεν προσελκύουν το ενδιαφέρον των ιδιωτών.

**Πίνακας 16:** Εκτίμηση αναγκαιότητας υλοποίησης έργων μέσω ΣΔΙΤ ανά τομέα ανάπτυξης

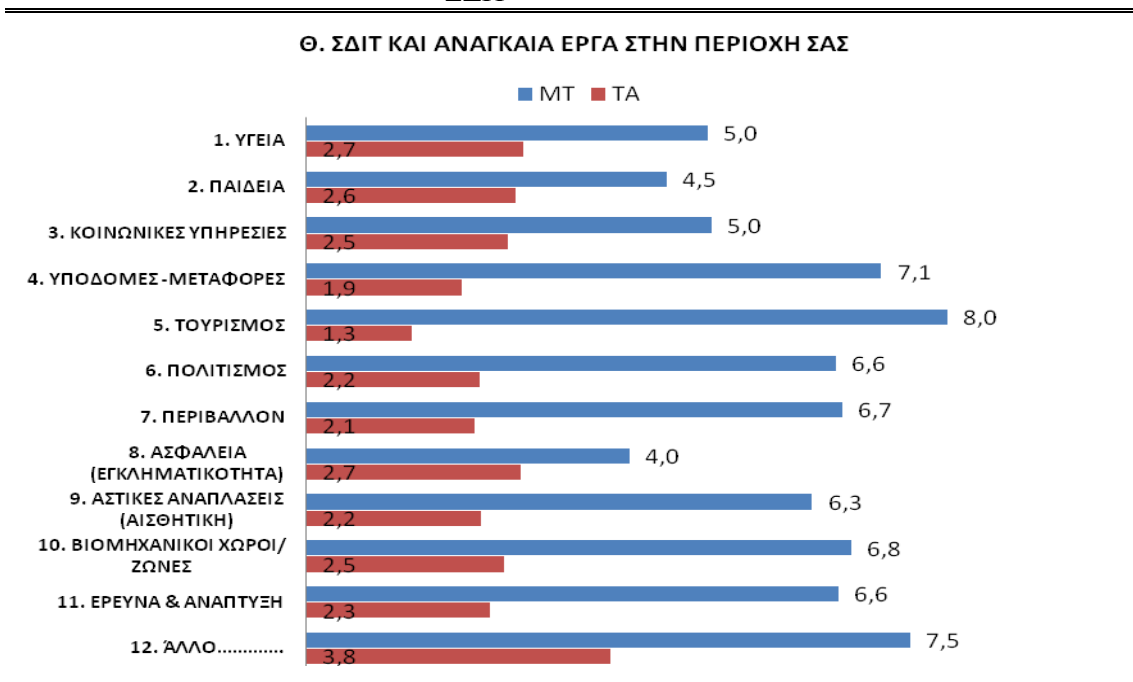
Θ. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΣ			1η κατηγορία δήμων		2η κατηγορία δήμων		3η κατηγορία δήμων		4η κατηγορία δήμων	
ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΜΤ	ΤΑ								
1. ΥΓΕΙΑ	5,0	2,7	4,8	2,8	4,9	2,7	5	2,7	5	2,7
2. ΠΑΙΔΕΙΑ	4,5	2,6	4,7	2,7	4,5	2,6	4,5	2,6	4,2	2,5
3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	5,0	2,5	5	2,5	5	2,5	5	2,5	4,8	2,5
4. ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	7,1	1,9	7,2	1,9	7,1	2	7,1	2	7,2	1,8
5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	8,0	1,3	8	1,3	7,9	1,3	7,9	1,3	8	1,3
6. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	6,6	2,2	6,5	2,3	6,6	2,2	6,5	2,2	6,5	2,2
7. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	6,7	2,1	6,7	2,1	6,7	2	6,8	2	6,6	2
8. ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ)	4,0	2,7	4	2,7	3,9	2,7	4	2,7	3,7	2,6
9. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ (ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ)	6,3	2,2	6,3	2,2	6,3	2,2	6,3	2,2	6,1	2,2

<b>10. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ/ ΖΩΝΕΣ</b>	6,8	2,5	6,6	2,6	6,7	2,5	6,7	2,5	6,5	2,6
<b>11. ΕΡΕΥΝΑ &amp; ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	6,6	2,3	6,6	2,3	6,7	2,2	6,6	2,2	6,4	2,4
<b>12. ΆΛΛΟ.....</b>	7,5	3,8	7,3	3,7	7,5	4	7,5	4	6	4,7
<b>ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ</b>	6,2	2,3	6,1	2,3	6,0	2,3	6,0	2,3	5,9	2,5

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Χαμηλό ενδιαφέρον επιδεικνύουν οι ερωτηθέντες για τα έργα των λεγόμενων κοινωνικών υπηρεσιών (υγεία, παιδεία, ασφάλεια), τα οποία αναφέρονται σαφώς σε μεγαλύτερη κλίμακα από πλευράς μεγέθους και προϋπολογισμού, και εξαιτίας της γενικότερης άποψης περί υποχρέωσης του κεντρικού κράτους για την παροχή των έργων αυτών προς τους πολίτες του.

**Γράφημα 22:** Τομείς στους οποίους ο δήμος σας χρειάζεται τη συνεισφορά των ΣΔΙΤ



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Συνεπώς, με βάση την ανάλυση των δεδομένων για αυτή την ομάδα ερωτήσεων προκύπτει ο πίνακας 17., στον οποίο οι ερωτηθέντες ιεραρχούν τους τομείς που σύμφωνα με τον σχεδιασμό τους υπάρχει ανάγκη υλοποίησης έργων και τα οποία δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ.

**Πίνακας 17:** Ιεράρχηση των τομέων ανάπτυξης σύμφωνα με τις προτεραιότητές σας

Α/Α	ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	Μ.Τ.
1	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	8,0
2	ΥΠΟΔΟΜΕΣ- ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	7,1
3	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ/ ΖΩΝΕΣ	6,8
4	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	6,7
5	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	6,6
6	ΕΡΕΥΝΑ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ	6,6
7	ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ (ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ)	6,3
8	ΥΓΕΙΑ	5,0
9	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	5,0
10	ΠΑΙΔΕΙΑ	4,5
11	ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ)	4,0
12	Άλλο : Προτάθηκε από πολλούς δήμους η υλοποίηση έργων Αθλητισμού	

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

#### 6.9 [I . ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ ΜΕΣΩ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΑΣ/ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ]

Στην ενότητα I. του ερωτηματολογίου ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να καταγράψουν τα έργα ΣΔΙΤ τα οποία έχουν υλοποιηθεί στην περιοχή τους και στα οποία είτε συμμετείχαν είτε όχι. Πράγματι κάποιοι από τους ΟΤΑ συμπλήρωσαν τον πίνακα του ερωτηματολογίου, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα 18. Αυτό που διαπιστώνουμε είναι ότι τα περισσότερα έργα αφορούν στο πρόγραμμα "Θησέας" και αφορούν τις διαδικασίες προσυμβατικής διαδικασίας για τα έργα των δήμων, ουσιαστικά δηλ περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες του συμβούλου. Περιλαμβάνονται επίσης έργα που εντάσσονται στις διαδικασίες των συμβάσεων παραχώρησης ως τύπος ΣΔΙΤ. Τα έργα αυτά στους Δήμους Βόλου και Λάρισας αφορούν κυρίως σε κτίρια στάθμευσης αυτοκινήτων. Επίσης στον τομέα του περιβάλλοντος περιλαμβάνονται εκτός των έργων "Θησέα" 3 έργα 2 στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας με αναθέτουσες αρχές τους Δήμους Αγρινίου και Ήλιδας, τα οποία εντάχθηκαν στις διαδικασίες του Ν.3389/2005 και εξελίσσονται οι διαγωνισμοί τους και ένα έργο στο Δήμο Ζακύνθου που έχει προταθεί να ενταχθεί στην Πρωτοβουλία Jessica. Στην ίδια πρωτοβουλία εντάσσεται και το έργο "Ανάπλαση περιοχής Πλαζ ΕΟΤ & τουριστική αξιοποίησή του" με αναθέτουσα αρχή επίσης τον Δήμο Ζακύνθου.

**Πίνακας 18:** Υλοποιηθέντα έργα μέσω ΣΔΙΤ στην Περιφέρειά σας/ στο Δήμο σας

I. ΥΛΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΕΡΓΑ ΜΕΣΩ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΑΣ /ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ							
Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΤΟΜΕΑΣ (σύμφωνα με την προηγούμενη ενότητα Θ)	Π/Υ	ΟΤΑ	ΝΟΜΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΟΥ ΕΝΤΑΣΣΕΤΑΙ
1	ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΔΙΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΘΕΜΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΑΡΓΟΥΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΒΟΛΟΥ	ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ (ΛΙΣΘΗΤΙΚΗ)	159.000 €	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ
2	ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΔΙΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ PARKING ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΒΟΛΟΥ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	96.000 €	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ
3	ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ ΣΕ ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΘΕΡΕΤΡΟ ΟΡΕΙΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	1.320.000 €	ΤΕΩΣ ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ ΝΥΝ ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ
4	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΙΩΡΟΦΟΥ ΜΕ ΥΠΟΓΕΙΟ ΚΤΙΡΙΟ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΠΑΡ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	26.000 €	ΤΕΩΣ ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ ΝΥΝ ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ
5	ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΟΡΕΙΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΡΤΕΜΙΔΑΣ"	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΤΕΩΣ ΔΗΜΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΑΣ ΝΥΝ ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ
6	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ, ΔΗΜΟΥ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	72.000 €	ΤΕΩΣ ΔΗΜΟΣ ΠΟΡΤΑΡΙΑΣ ΝΥΝ ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ
7	ΠΟΛΥΩΡΟΦΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	6.800.000	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
8	ΠΟΛΥΩΡΟΦΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΓΛ- ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΥ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4.500.000	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
9	ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΥΗΛ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ		ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	ΛΑΡΙΣΑΣ	<b>ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ</b>	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
10	ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΛΑΟΥ	ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ		ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	ΛΑΡΙΣΑΣ	<b>ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ</b>	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
11	LARISSA IMPERIAL	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	<b>ΛΑΡΙΣΑΣ</b>	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
12	ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΛΑΖ Ε.Ο.Τ. & Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	2.500.000,00	ΔΗΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	JESSICA

13	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑΣ ΠΟΛΗΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	2.500.000,00	ΔΗΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	JESSICA
14	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΞΕΝΩΝΑ ΣΤΟ Τ.Δ. ΚΑΝΑΛΙΩΝ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΩΠΗΛΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΡΛΑΣ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ		ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΟΣ ΚΑΡΛΑΣ (ΑΠΟΡΡΟΦΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ)	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΘΗΣΕΑΣ (ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ)Υ
15	ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΗΛΕΙΑΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ		ΗΛΙΔΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
16	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ.	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ		ΑΓΡΙΝΙΟΥ	ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
17	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ ΜΕ ΣΔΙΤ»	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ		ΠΑΤΡΕΩΝ	ΑΧΑΪΑΣ	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	

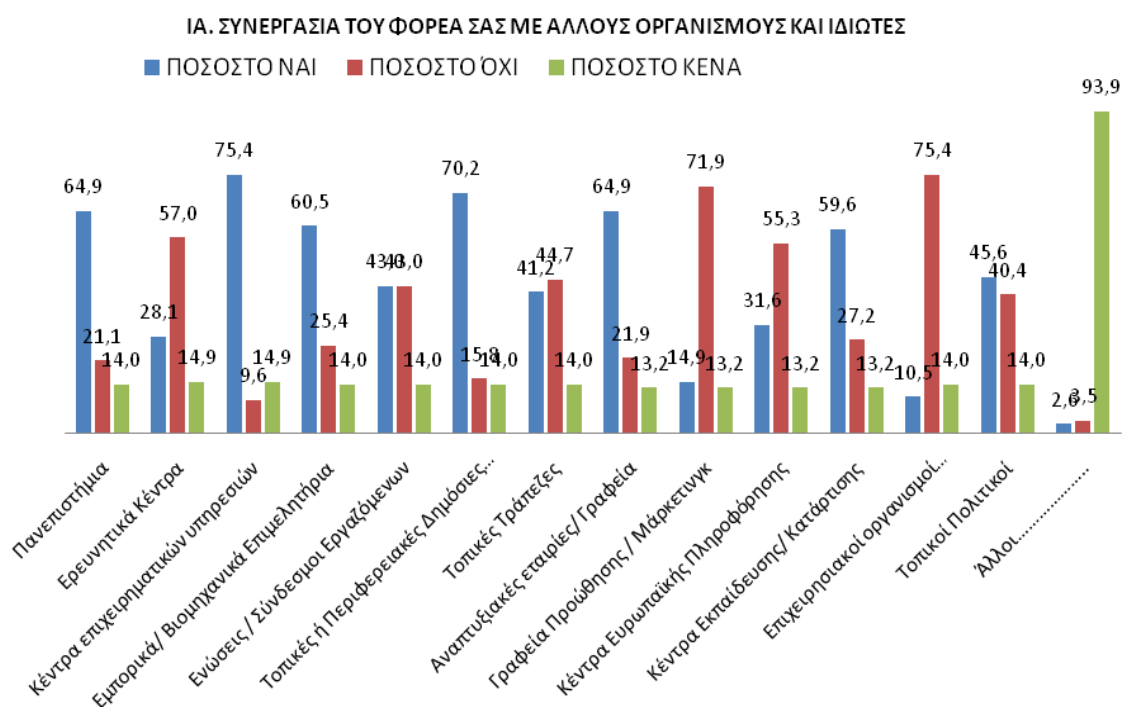
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



## 6.10 [ΙΑ. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΣΑΣ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΕΣ]

Το ερωτηματολόγιο ολοκληρώνεται με την ενότητα ΙΑ στην οποία ζητήθηκε από τους φορείς να απαντήσουν αν είχαν ή έχουν οποιαδήποτε συνεργασία με άλλους οργανισμούς ή ιδιώτες όπως: πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, εμπορικά και Βιομηχανικά επιμελητήρια, τοπικές ή περιφερειακές διοικήσεις, αναπτυξιακές εταιρίες, γραφεία προώθησης/Μάρκετινγκ, Κέντρα Ευρωπαϊκής πληροφόρησης, Κέντρα Εκπαίδευσης/Κατάρτισης κ.λπ.), εκδηλώνοντας έτσι την εξωστρέφεια τους. Από την ανάλυση των δεδομένων προκύπτει (γράφημα 22) ότι ένα ποσοστό περίπου 65% έχει συνεργασία με πανεπιστήμια, με Επιμελητήρια (60%), με Τοπικές ή Περιφερειακές Δημόσιες Διοικήσεις (70%), ενώ μεγάλο ποσοστό παρουσιάζει η συνεργασία με αναπτυξιακές εταιρίες (65%) και Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης (60%). Οι ερωτηθέντες φορείς απαντούν ότι δεν υπάρχει ιδιαίτερη συνεργασία με ερευνητικά κέντρα (57%), γραφεία προώθησης /Μάρκετινγκ (72%), Κέντρα Ευρωπαϊκής πληροφόρησης (56%), Επιχειρησιακούς οργανισμούς (εκκολαπτήρια επιχειρηματικότητας) (75,4%).

**Γράφημα 23:** Συνεργασία του φορέα σας με άλλους οργανισμούς και ιδιώτες



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

### 6.11 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ:

Ολοκληρώνοντας την επεξεργασία και παρουσίαση των δεδομένων του ερωτηματολογίου, μέσω του οποίου διεξήχθη η έρευνα πεδίου σε πρωτοβάθμιους ΟΤΑ και αναπτυξιακές εταιρίες αυτών, ώστε να διατυπωθούν χρήσιμα συμπεράσματα και να απαντηθεί το κεντρικό ερώτημα της παρούσας εργασίας για την δυνατότητα αξιοποίησης των ΣΔΙΤ ως αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, θεωρήθηκε σκόπιμο να παρουσιαστούν συγκεντρωτικά οι απόψεις/θέσεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης όπως αυτές καταγράφηκαν από τις απαντήσεις που έδωσαν. Στον πίνακα 19 και για τις ομάδες ερωτήσεων Β-Γ-Δ-Ε-Ζ, παρουσιάζονται οι ΜΤ και οι ΤΑ για κάθε μια από τις προαναφερόμενες ομάδες και για κάθε μια από τις 4 κατηγορίες δήμων που ορίστηκαν για τις ανάγκες της εργασίας.

**Πίνακας 19:** Συγκριτική ανάλυση των δεδομένων σε όλες τις ομάδες ερωτήσεων για κάθε κατηγορία δήμων και στο σύνολο αυτών

ΟΜΑΔΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΗΜΩΝ									
	1η κατηγορία δήμων		2η κατηγορία δήμων		3η κατηγορία δήμων		4η κατηγορία δήμων		ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ	
	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ	ΜΤ	ΤΑ
Β. ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΔΙΤ	4,9	2,3	5,0	2,3	5,1	2,3	5,1	2,4	5,0	2,3
Γ. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΣΔΙΤ	4,1	2,9	4,5	3,0	0,0	0,0	4,6	3,1	3,3	2,2
Δ. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΜΕΣΩ ΣΔΙΤ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΑΣ/ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΣ	6,3	1,9	6,4	1,8	6,4	1,8	6,4	1,8	6,3	1,8
Ε. ΣΔΙΤ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	6,7	1,9	6,6	1,9	6,6	1,9	6,7	1,7	6,6	1,8
Ζ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΔΙΤ	6,4	1,9	6,5	1,9	6,5	1,9	6,5	1,8	6,5	1,9

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που ανήκουν και στις 4 κατηγορίες, όπως προαναφέρθηκε έχουν στο σύνολό τους τις ίδιες απόψεις (αποδίδουν τις ίδιες περίπου μέσες τιμές για κάθε μια ομάδα χωρίς διαφοροποιήσεις με βάση την αντίστοιχη ΤΑ, για τη χρήση των ΣΔΙΤ: είναι σε γενικές γραμμές ενημερωμένοι για τις ΣΔΙΤ (λίγο πάνω από το μέσο όρο), αλλά όχι σε σημείο που θα τους επέτρεπε να διαμορφώσουν μια πιο ολοκληρωμένη άποψη

για το εργαλείο των ΣΔΙΤ και πως αυτό μπορεί να ενσωματωθεί στον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό. Επίσης αποδεικνύεται η περιορισμένη υλοποίηση έργων μέσω ΣΔΙΤ, στους δήμους του δείγματός μας (μόνο 14 δήμοι απάντησαν ότι συμμετείχαν στην υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ), παρόλο που προκύπτει η ανάγκη για υλοποίηση αρκετών έργων στους δήμους αυτούς και μέσω ΣΔΙΤ. Τέλος, και με βάση τα δεδομένα στις ομάδες ερωτήσεων E & Z, ο θεσμός των ΣΔΙΤ αξιολογείται αρκετά θετικά: μπορεί να συμβάλλει στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, αν και η εμπειρία μέχρι σήμερα έδειξε ότι ο θεσμός είναι ακόμα ανώριμος για τα δεδομένα της ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης και χρήζει ιδιαίτερης υποστήριξης από την κεντρική εξουσία.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**  
**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

*Η αποδοχή ή μη των βασικών υποθέσεων της εργασίας και η απάντηση στο κεντρικό ερώτημα της εργασίας αποτελούν το αντικείμενο του κεφαλαίου αυτού.*

## 7.1. ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....

Οι τελευταίες δεκαετίες χαρακτηρίζονται από την αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε σύνθετα έργα που παραδοσιακά παρείχε ο δημόσιος τομέας. Οι κοινωνικοοικονομικές αλλαγές που έχουν συντελεστεί και έχουν οδηγήσει σε επαναπροσδιορισμό των ρόλων τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα, είχαν σαν αποτέλεσμα την αναζήτηση νέων τρόπων υλοποίησης και χρηματοδότησης των δημοσίων υποδομών και υπηρεσιών. Στα πλαίσια αυτά οι ΣΔΙΤ έχουν γίνει ευρέως αποδεκτός τρόπος υλοποίησης των παραπάνω έργων τόσο σε αναπτυγμένες όσο και αναπτυσσόμενες χώρες, καλύπτοντας τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες για υποδομές και υπηρεσίες σε ένα στενό δημοσιονομικό πλαίσιο.

Έτσι οι (ΣΔΙΤ), υιοθετούνται σήμερα από τους μελετητές και τους φορείς χάραξης πολιτικής, όπως ένα εργαλείο για την αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής κρίσης του κράτους και χαμηλές επιδόσεις στη δημόσια διοίκηση. Επίσης, θεωρείται ως μια ευκαιρία για να προσδώσουν προστιθέμενη αξία στα έργα και το περιεχόμενό τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις νέες, αναδυόμενες κοινωνικές απαιτήσεις. Και παρά τα αποτυχημένα σε κάποιες χώρες παραδείγματα ΣΔΙΤ και τις αρνητικές εμπειρίες που έχουν αποκομιστεί, πολλοί εξακολουθούν να θεωρούν τις ΣΔΙΤ ως μια από τις βασικές στρατηγικές όσον αφορά την παροχή δημοσίων υπηρεσιών και υποδομών. Σε όλο τον κόσμο τα μεγάλα δημόσια έργα υποδομής αλλά και έργα μικρότερης κλίμακας, καθώς επίσης και σημαντικός αριθμός δημοσίων υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της οικονομίας, όλο και πιο συχνά σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, χρηματοδοτούνται και λειτουργούν μέσω ΣΔΙΤ. Ο βαθμός χρήσης σε κάθε χώρα των ΣΔΙΤ, ως εναλλακτικό τρόπο παροχής έργων και υπηρεσιών, εξαρτάται από τις ιδιαίτερες συνθήκες και την αντίληψη που επικρατεί στο εσωτερικό της για τη νέα αυτή μορφή συνεργασίας.

Η δυνατότητα για την παροχή από το Δημόσιο προς τους πολίτες περισσότερων και ποιοτικά καλύτερων έργων και υπηρεσιών που παραδίδονται εντός συμφωνημένου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και προϋπολογισμού, η εξοικονόμηση πόρων, η ορθολογικότερη κατανομή των κινδύνων και η

ανάληψή τους από αυτούς που είναι σε θέση να τους διαχειριστούν καλύτερα, αλλά και η συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη είναι μερικά από τα πλεονεκτήματα της εφαρμογής των ΣΔΙΤ, χωρίς να παραλείπει κανείς να επισημαίνει και μειονεκτήματα που διέπουν τις ΣΔΙΤ.

Στην Ελλάδα οι ΣΔΙΤ έκαναν την εμφάνισή τους με τη μορφή συμβάσεων παραχώρησης για τα μεγάλα έργα, και μετά από ένα πρώτο κύμα εντάξεων έργων στα πλαίσια του Νόμου 3389/2005, τα οποία όμως αποδείχτηκε ότι δεν ήταν ιδιαίτερα ώριμα και δεν διέθεταν τον απαιτούμενο σχεδιασμό, τα έργα αυτά αναθεωρήθηκαν δίνοντας τη θέση τους σε έργα υψηλής αναπτυξιακής προτεραιότητας και κυρίως την κατηγορία των ανταποδοτικών έργων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα έργα ολοκληρωμένης διαχείρισης απορριμμάτων, με αναθέτουσες αρχές Περιφέρειες ή Δήμους.

Η ανασκόπηση τόσο της διεθνούς βιβλιογραφίας, όσο και των εμπειρικών προσεγγίσεων κατέδειξαν ότι εκτός από τη χρήση των ΣΔΙΤ σε εθνικό επίπεδο και σε μεγάλης κλίμακας έργα, δεν είναι λίγα τα παραδείγματα υιοθέτησης των ΣΔΙΤ από τοπικές κυβερνήσεις για τη δημιουργία έργων τοπικού χαρακτήρα, ιδιαίτερα σήμερα που οι προκλήσεις για τις τοπικές αρχές είναι μεγάλες και πλέον καλούνται να αναζητήσουν τους τρόπους εκείνους και τα εργαλεία που θα εξασφαλίζουν την παροχή έργων και υπηρεσιών στους πολίτες τους. Έτσι, οι ΣΔΙΤ προβάλλουν ως ιδιαίτερα δημοφιλής λύση στις προκλήσεις των τοπικών κυβερνήσεων και ένα νέο εργαλείο που μπορούν να εντάξουν στον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι προκύπτει πλέον η ανάγκη οι τοπικές αρχές να αποκτήσουν επιχειρηματικό πνεύμα, περισσότερο προσανατολισμένο στην αγορά προκειμένου για την βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου τους.

Βέβαια η υιοθέτηση των ΣΔΙΤ από τις τοπικές κυβερνήσεις δεν σημαίνει ότι είναι χωρίς προβλήματα ή ότι αποτελεί "πανάκεια". Η παράθεση των εμπειρικών προσεγγίσεων στο κεφάλαιο 3 της παρούσας εργασίας, έδειξε ότι οι δήμοι αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην χρήση των ΣΔΙΤ, εξαιτίας της έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού για να διαχειρίζεται τις πολύπλοκες, κατά γενική ομολογία, συμβάσεις των ΣΔΙΤ αλλά και της έλλειψης κρίσιμης μάζας και οικονομικών κλίμακας που θα βοηθούσαν στην προσέλκυση ιδιωτών. Οι

μικρότεροι δήμοι έρχονται σε συμφωνία μέσω ΣΔΤΙ κυρίως λόγω των δημοσιονομικών περιορισμών που δεν τους επιτρέπει να υλοποιήσουν των αναπτυξιακό τους σχεδιασμό. Ωστόσο, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και κυρίως η ύπαρξη ενός ξεκάθαρα πλαισίου και η σωστή εκτίμηση όλων των παραγόντων αποδείχτηκε ότι οι ΣΔΙΤ δύναται να αποτελέσει αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ώστε να εκπληρώσει την ιδιαίτερη αποστολή της.

Στη χώρας μας η πρώτη απόπειρα εφαρμογής των ΣΔΙΤ στην Τοπική Αυτοδιοίκηση έγινε με το αναπτυξιακό πρόγραμμα "Θησέας", που όμως ενώ ξεκίνησε πολύ αισιόδοξα, τα αποτελέσματα του δεν ήταν τα αναμενόμενα. Όμως μετά την πρώτη αυτή απόπειρα και σε διαφορετικές πλέον συνθήκες, κυρίως λόγω της έλλειψης δημοσιονομικών πόρων που αντιμετωπίζουν οι ΟΤΑ, μήπως έχουν ωριμάσει οι συνθήκες και πλέον η πρακτική των ΣΔΙΤ μπορεί να αποτελέσει για τους ΟΤΑ και στη χώρας μας ένα αναπτυξιακό εργαλείο, που θα τους επιτρέψει, με δεδομένες τις δύσκολες και σύνθετες συνθήκες που επικρατούν να υλοποιήσουν τον αναπτυξιακό τους προγραμματισμό;

Το κεντρικό αυτό ερώτημα και οι πέντε επιμέρους υποθέσεις εργασίας που διατυπώθηκαν στο κεφάλαιο 5, επιχειρήθηκε να διερευνηθούν στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Βασικό εργαλείο η έρευνα πεδίου που διενεργήθηκε σε πρωτοβάθμιους ΟΤΑ των 11 περιφερειών της χώρας μας ώστε να καταγραφούν οι απόψεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σχετικά με τη δυνατότητα αξιοποίησης των ΣΔΙΤ ως εργαλείο τοπικής και κατ' επέκταση περιφερειακής ανάπτυξης.

Η ανάλυση των δεδομένων, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, έδειξε αρχικά μια περιορισμένη συμμετοχή των ΟΤΑ τους δείγματος σε υλοποίηση έργων οποιουδήποτε τύπου ΣΔΙΤ. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τους 114 ΟΤΑ που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο μόνο οι 14 δήλωσαν ότι είχαν οποιαδήποτε εμπλοκή σε έργο ΣΔΙΤ, με το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών να αναφέρονται στις προτάσεις που είχαν υποβάλλει στα πλαίσια του προγράμματος "Θησέας", αλλά και στην υλοποίηση έργων μέσω συμβάσεων παραχώρησης, κυρίως για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων.

Η εμπειρία όμως όσων συμμετείχαν ήταν αρκετά θετική, αφού τα έργα που υλοποιήθηκαν παραδόθηκαν εντός του συμφωνημένου χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, εντός του αρχικού προϋπολογισμού και βελτιωμένων ποιοτικά έργων, επαληθεύοντας την 5<sup>η</sup> υπόθεση εργασίας καθώς και τη γενικότερη άποψη που επικρατεί στη διεθνή βιβλιογραφία και συμφωνεί με την παραπάνω διαπίστωση.

Προκύπτει επίσης από την έρευνα μια θετική προσέγγιση και αντιμετώπιση των ΣΔΙΤ από την πλευρά των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης. Καταρχήν εκφράζουν την άποψη ότι οι ΣΔΙΤ μπορεί να αποτελέσουν απάντηση στην έλλειψη δημοσιονομικών πόρων που παρατηρείται σήμερα, άποψη την οποία υιοθέτησαν σε πολλά σημεία της έρευνας, γεγονός που ήταν βασικός παράγοντας στη λήψη της απόφασης για την υλοποίηση των έργων, τουλάχιστον σε όσους δήμους υλοποίησαν τέτοια έργα.

Όμως πέρα από το λόγο της έλλειψης πόρων, η θετική αντιμετώπιση των φορέων της αυτοδιοίκησης για τις ΣΔΙΤ επιβεβαιώνεται και από την άποψή τους ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της περιοχής τους, ιδιαίτερα των λιγότερο ευνοημένων περιοχών της χώρας με θετικές επιπτώσεις ως προς τη μείωση της ανεργίας. Χαρακτηρίζουν τις ΣΔΙΤ ως ευέλικτο θεσμό που μπορεί να οδηγήσει στην ενίσχυση της τοπικής αναπτυξιακής πρωτοβουλίας και να συμβάλλει στην ενίσχυση του ρόλου των περιφερειακών και τοπικών διοικήσεων σε ζητήματα ανάπτυξης, με μείωση του έντονου κρατικού παρεμβατισμού.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις επαληθεύουν την 1<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> υπόθεση εργασίας και δείχνουν την αλλαγή φιλοσοφίας των εκπροσώπων των ΟΤΑ, όσον αφορά τη λειτουργία των δήμων, η οποία σύμφωνα με την 1<sup>η</sup> υπόθεση απαιτεί απεξάρτηση από την κρατική χρηματοδότηση και στροφή σε ένα πιο επιχειρηματικό πνεύμα, ώστε να ανταποκριθούν με τον καλύτερο τρόπο στις προκλήσεις και αλλαγές που καλούνται να αντιμετωπίσουν στο σύγχρονο κοινωνικοοικονομικό γίγνεσθαι.

Από τη μελέτη επίσης αναδείχτηκαν σημαντικά ζητήματα από τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που πρέπει σίγουρα να ληφθούν υπόψη από τους κεντρικούς φορείς χάραξης πολιτικής.



Παρόλη τη διάθεση των εκπροσώπων των δήμων για τη χρήση των ΣΔΙΤ στις διαδικασίες για την παροχή δημοσίων έργων υποδομής και υπηρεσιών, μια σειρά παραγόντων αναδεικνύονται από την καταγραφή των απόψεων τους που μπορεί να έχουν ανασταλτικό χαρακτήρα στην απόφαση τους για την ένταξη των ΣΔΙΤ ως τμήμα στον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό.

Ειδικότερα, καταγράφεται η άποψη ότι τόσο το ίδιο το πολιτικό όσο και το στελεχιακό δυναμικό των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης δεν είναι πλήρως ενημερωμένο για την ύπαρξη, τον σκοπό αλλά και τις ιδιαίτερες διαδικασίες που απαιτούνται στα πλαίσια μιας ΣΔΙΤ, ενώ παρατηρείται και ανικανότητα των δημοσίων φορέων να εμπλακούν σε επιχειρησιακά σχέδια. Σε συνδυασμό και με την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στους δήμους, που να μπορεί να επιφορτιστεί την επιτυχή ολοκλήρωση των διαδικασιών που προβλέπονται τόσο κατά την σύναψη όσο και κατά την παρακολούθηση και διαχείριση των συμβάσεων αυτών, δημιουργούνται περαιτέρω δυσκολίες στην λήψη απόφασης για τη χρήση των ΣΔΙΤ, επιβεβαιώνοντας την 2<sup>η</sup> υπόθεση εργασίας, αλλά και τα αντίστοιχα αποτελέσματα που προέκυψαν από την εμπειρική διερεύνηση του θέματος.

Συνεπώς προκύπτει η ανάγκη για ανταλλαγή εμπειριών, για μεγαλύτερη και περισσότερο εμπειριστατωμένη πληροφόρηση και εκπαίδευση τόσο του πολιτικού όσο και του στελεχιακού δυναμικού των ΟΤΑ, ώστε να εξασφαλιστεί η μεταφορά τεχνογνωσίας στους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τεχνογνωσία που δεν αποκτήθηκε σύμφωνα με την άποψή τους από τα μέχρι τώρα υλοποιηθέντα έργα μέσω ΣΔΙΤ. Θα τους δοθεί έτσι η δυνατότητα να αποκρυσταλλώσουν την άποψή τους για τις ΣΔΙΤ και να εξετάσουν το ενδεχόμενο προσφυγής τους σε αυτές, ως μέσο για την υλοποίηση των αναπτυξιακών τους σχεδίων όπως αναφέρθηκε.

Να σημειωθεί ότι η ΚΕΔΕ έχει καταβάλλει προσπάθειες για την ενημέρωση και υποστήριξη των δήμων και μέσω της αναπτυξιακής εταιρίας της Αυτοδιοίκησης 'Πληροφόρηση- Επιμόρφωση- Τοπική Ανάπτυξη' (ΠΕΤΑ), ιδιαίτερα για έργα που χαρακτηρίζονται αναπτυξιακά και μπορούν να λειτουργήσουν ανταποδοτικά. Στην κατεύθυνση αυτή και σε συνέχεια του Πρωτοκόλλου συνεργασίας με τίτλο 'Συνεργασία για την Τοπική

Αυτοδιοίκηση' μεταξύ της ΠΕΤΑ και του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων και με την υποστήριξη της ΚΕΔΕ, ιδιαίτερο βάρος δίνεται στην αναζήτηση αξιολόγηση και ομαδοποίηση αναπτυξιακών έργων των ΟΤΑ, στην ωρίμανση των έργων- επενδυτικών σχεδίων και στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης των αναπτυξιακών αυτών έργων.

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο που προέκυψε από την έρευνα και πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο προβληματισμού, είναι η εκτίμηση των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ότι δεν υφίσταται στο βαθμό που θα έπρεπε ένας αναπτυξιακός σχεδιασμός για την περιοχή τους, ενώ από την άλλη πλευρά καταγράφεται η ανάγκη υλοποίησης έργων και μάλιστα τα έργα αυτά ιεραρχούνται σύμφωνα με τις ανάγκες της κάθε περιοχής (υπόθεση εργασίας 4<sup>η</sup>). Θα πρέπει επομένως να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της αποσπασματικότητας των έργων που δύναται να υλοποιηθούν μέσω ΣΔΙΤ και να αποτελέσουν μέρος ενός ευρύτερου αναπτυξιακού σχεδιασμού των δήμων. Άλλωστε, οι ίδιοι οι φορείς γνωρίζουν τις ανάγκες των περιοχών τους, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του και οι ίδιοι θα πρέπει να σχεδιάσουν την ανάπτυξή του, σε συνεννόηση με την τοπική κοινωνία, η αποδοχή των οποίων για έργα ΣΔΙΤ είναι σημασίας προκειμένου να ξεπεραστούν και τα οποιαδήποτε φοβικά σύνδρομα εκμεταλλευόμενοι κάθε εναλλακτική λύση, ώστε να επιτελέσουν τον αναπτυξιακό τους ρόλο.

Στην περίπτωση δε που πρόκειται για μικρούς δήμους ή το μέγεθος των έργων δεν είναι τέτοιο που να επιτρέπει την εκδήλωση ενδιαφέροντος του ιδιωτικού τομέα, θα αποτελούσε λύση η ομαδοποίηση παρόμοιων έργων σε ένα δήμο ή σε γειτονικούς δήμους, ώστε να δημιουργηθεί η κρίσιμη μάζα που θα οδηγήσει σε οικονομίες κλίμακας.

Οι παραπάνω επιμέρους διαπιστώσεις που προέκυψαν είναι αυτές που οδηγούν τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να θεωρούν ότι ο θεσμός των ΣΔΙΤ είναι ακόμη ανώριμος, παρά τις όποιες προσπάθειες έγιναν αποτελεσματικά από την κεντρική εξουσία και θεωρούν ότι ο κεντρικός σχεδιασμός (πολεοδομικός – χωροταξικός) μπορεί να επηρεάσει την υλοποίηση αυτών των έργων.

Ως απάντηση στο κεντρικό ερώτημα της έρευνας μας, λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους υποθέσεις εργασίας, όπως αυτές επαληθεύτηκαν από τις απόψεις των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέσα από την έρευνα πεδίου, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι πράγματι, δεδομένων και των νέων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί και των περιορισμών που αυτές θέτουν και στις οποίες οι ΟΤΑ πρέπει να λειτουργήσουν οι ΣΔΙΤ μπορούν πράγματι να αποτελέσουν αναπτυξιακό εργαλείο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που θα επιτρέπει στους φορείς της να υλοποιήσουν τον αναπτυξιακό τους σχεδιασμό συνδυάζοντας τα πλεονεκτήματα του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Ένα εργαλείο μέσα από το οποίο θα κινητοποιηθούν οι φορείς του δημοσίου και ιδιαίτερα της τοπικής αυτοδιοίκησης να σκεφτούν και να υλοποιήσουν δράσεις που μέχρι σήμερα λόγω ελλείψεως τεχνογνωσίας και πόρων δεν μπορούσαν να υλοποιήσουν. Άλλωστε η κατάθεση πληθώρας προτάσεων στο πρόγραμμα Θησέας, στην πρωτοβουλία JESSICA, οι συζητήσεις που γίνονται για την αξιοποίηση της δημοτικής περιουσίας καθώς και οι διαγωνισμοί των με αναθέτουσες αρχές δήμων σε ανταποδοτικά έργα επιβεβαιώνουν την παραπάνω άποψη και αποδεικνύουν ότι κάτι αρχίζει να αλλάζει.

Αποτελούν συνεπώς μια μεγάλη πρόκληση για τους ΟΤΑ, μια πραγματικότητα που καλούνται να αντιμετωπίσουν στα πλαίσια τόσο των ιδιαίτερων απαιτήσεων των ΣΔΙΤ, όσο και των ιδιαίτερων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ίδιοι οι ΟΤΑ.

***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ***

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**  
**ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**  
**Ν. 3389/2005 ‘ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ**  
**ΤΟΜΕΑ’**

***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ***  
**ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΤΑ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ “ΘΗΣΕΑΣ”**

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Βασαρδάνης, Γ. (2006) “Οι Συμπράξεις Δημόσιου- Ιδιωτικού Τομέα στην Αυτοδιοίκηση” διαθέσιμο στο: URL: <http://www.info-peta.gr> [Πρόσβαση 5 Δεκεμβρίου 2012].

ΕΣΔΙΤ, (2006) ‘Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ’. Αθήνα, Ιούνιος 2006.

Παλαιολόγος, Χ. (2006), *Επισημάνσεις για τις ΣΔΙΤ στην Αυτοδιοίκηση*, Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων (ΚΕΔΚΕ), 25/4/2006, Αθήνα.

Σαραγιώτης Π. (2010), ‘Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ως εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης’. Οικονομικές εξελίξεις 2010/3 ΚΕΠΕ σελ. 96-102.

Υπουργείο Εσωτερικών, (2010) “Αιτιολογική Έκθεση του σχεδίου νόμου: «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» Αθήνα, 2010.

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Akitoby B, Hemming R, & Schwartz G. (2007), ‘*Public Investment and Public-Private Partnerships*’, Washington: International Monetary Fund.

Athias, L., (2013) ‘Local public-services provision under public–private partnerships: contractual design and contracting parties’ incentives.’ *Local Government Studies*, 3 (3).

Bel, G. Brown, T. & Marques C. R. (2013). ‘Public–Private Partnerships: Infrastructure, Transportation and Local Services’ *Local Government Studies*, 3 (3).

Bel, G., Fageda, X. and Mur, M. (2013) ‘Why do municipalities cooperate to provide local public services? An empirical analysis’. *Local Government Studies*, 3 (3).

Bettignies (de), J.-E., and Ross, T. 2010. ‘The Economics of Public-Private Partnerships. Some Theoretical Contributions’ in Hodge, Graeme, Greve, Carsten & Boardman, Anthony. Eds. 2010. *International Handbook on Public-Private Partnerships*. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 132-158.

Binza, M. S. (2008) ‘Public–private partnerships in metropolitan government: perspectives on governance, value for money and the roles of selected stakeholders’, *Development Southern Africa*, 25:3, pp. 297-315

Bloomfield, P. (2006) ‘The challenging business of long-term public-private partnerships: Reflections on local experience’ *Public Administration Review*, 66(3), pp. 400–411.

Boardman, E.A. & Vining, R.A. (2012) ‘The political Economy of Public – Private Partnerships and analysis of their social value’. *Annals of Public and Cooperative Economics* 83:2 2012, pp. 117–141



- Bovaird, T. (2010) 'A brief Intellectual History of the Public-Private Partnership Movement' in G. Hodge, G. Carsten & A. Boardman (Eds). *International Handbook on Public-Private Partnerships*. Cheltenham: Edward Elgar, pp, 43-67.
- Bovis, C. (2010) 'Public-private partnerships in the 21st century'. *ERA Forum* (2010) Volume 11, Issue 3, pp. 379, Springer.
- Boxmeer, J. V. B., Beckhoven, V. E.(2005) 'Public-Private Partnership in Urban Regeneration: A Comparison of Dutch and Spanish PPPs'. *International Journal of Housing Policy*, 5:1, 1-16
- Broadbent, J. and Laughlin, R. (2003) "Public Private Partnerships: An Introduction", *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 16(3): 332-341.
- Brown, K.. (2007) 'Are public-private transactions the future of infrastructure finance?' *Public Works Management & Policy* 12 (1), 320-324.
- Codecasa, G. & Ponzini, D. (2011) 'Public-Private Partnership: A Delusion for Urban Regeneration? Evidence from Italy'. *European Planning Studies*, 19:4, 647-667.
- Cruz, C and Marques, R.C. (2013) Endogenous determinants for renegotiating concessions :evidence from local infrastructures. *Local Government Studies*, 3 (3).
- Deloitte (2006) *Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships* , Deloitte Research Study, London: Deloitte.
- Deloitte (2012.). "The Global PPP Market 2012" Partnerships Bulletin. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.deloitte.com/assets/Dcom-UnitedKingdom/Local%20Assets/Documents/Industries/uk-icp-global-ppp-market-2012-report.pdf>>
- DiGaetano, A. & Strom, E. (2003) 'Comparative Urban Governance : An Integrated Approach'. *Urban Affairs Review* 2003 38: 356
- Elander, I. (2002) 'Partnerships and urban governance'. *International Social Science Journal*, 54(2), pp. 191-204.
- Engel, E., Fischer, R. & Galetovic, A. (2008). 'The Basic Public Finance of Public-Private Partnerships'., Cowles Foundation Discussion Paper No. 1618.
- European Commission (2003) Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. Brussels:Directorate-General Regional Policy, European Commission. Διαθέσιμο στο <URL: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/ppp\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf)>
- European Union Commission. (2004). Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on public contracts and concessions. COM(2004) 327, Brussels.
- European Union Commission. (2005a). Public-Private Partnerships and Community Law on Public Procurement and Concessions, COM(2005) 569 final, Brussels.

- European Union Commission. (2005b). Report on the Public Consultations on the Green Paper on Public Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions. Staff Working Paper. SEC(2005) 629, Brussels.
- European Union Commission. (2008). Application of Community Law on Public Procurement and Concessions to Institutional Public-Private Partnerships, C(2007) 6661, Brussels.
- European Union Commission. (2009). Mobilising Private and Public Investment for Recovery and Long-term Structural Change: Developing Public Private Partnerships. COM(2009) 615, Brussels.
- European Commission (2011) 'Public-Private Partnerships. The Implementation of the Commission's Communication'. Presentation by Elias Messaoudi for the Audit of Public-Private Partnership seminar arranged by the Bundesrechnungshof in Bonn, Germany, 9-11 February 2011. Διαθέσιμο στο <URL: <http://bundesrechnungshof.de/the-audit-of-ppp-key-speeches>> [Πρόσβαση 20 Οκτωβρίου 2012]
- Eurostat (2004), New Decision of Eurostat on Deficit and Debt: Treatment of Public-private Partnerships, News Release No. 18, 11 February, The Statistical Office of the European Communities, Luxembourg
- Eurostat, (2009) "New developments in PPPs," Financial Accounts Working Group, The Statistical Office of the European Communities, Luxembourg
- Girard, P., Mohr, D. R. Deller, C. S. & Halstead, M. J. (2009): 'Public-Private Partnerships and Cooperative Agreements in Municipal Service Delivery'. *International Journal of Public Administration*, 32:5, 370-392
- Grant Thornton 2006 Greek PPP Law διαθέσιμο στο <URL: <http://www.grant-thornton.gr/0fls/c1.asp?photoid=57&subid=82&catid=56&l=3>> [Πρόσβαση 10/12-2012)
- Grimsey, D. and Lewis M. (2005) 'Are Public Private Partnerships Value for Money? Evaluating Alternative Approaches and Comparing Academic and Practitioner Views'. *Accounting Forum* 4(29 December):345-78.
- Grimsey, D. and Lewis, M. K. (2002) 'Evaluating the Risks of Public Private Partnerships for Infrastructure Projects', *International Journal of Project Management*, 20(2): 107-118.
- Grimsey, D. and Lewis, M.K. (2004a) 'The Governance of Contractual Relationships in Public-Private Partnerships', *Journal of Corporate Citizenship*, 15: 91-109.
- Grimsey, D. and Lewis, M. K. (2004b) '*Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance*'. Cheltenham: Edward Elgar.
- Grimsey, D. & Lewis, M.K. (2007) '*Public Private Partnerships: The worldwide revolution in infrastructure provision and project finance*'. Massachusetts: Edward Elgar Publishing Limited.

- Hammerschmid, G. & Ysa, T. (2010) 'Empirical PPP experiences in Europe: national variations of a global concept' in G. Hodge, C. Greve and A. Boardman, eds, *International Handbook on Public-Private Partnerships*, Cheltenham, UK: Edward Elgar, Chapter 14, 333–355.
- Gualini, E. & Majoor, S. (2007) 'Innovative practices in Large Urban Development Projects: Conflicting frames in the quest for 'new urbanity''. *Planning Theory and Practice*, 8(3), pp. 297–318.
- Hellowell, M. (2010) 'The UK's private finance initiative: history, evaluation, prospects' in G. Hodge, C. Greve and A. Boardman, eds, *International Handbook on Public-Private Partnerships*, Cheltenham, UK: Edward Elgar, Chapter 14, 307–332.
- Hodge, G.A. and Greve, C. (2007) "Public-Private Partnerships: An International Performance Review", *Public Administration Review*, 67(3): 545-558.
- Hodge, G. A. & Greve, C. (2009). 'PPPs. The Passage of Time Permits a Sober Reflection' *Economic Affairs* 29(1) 33-39.
- Hodge, G., A. Greve C. & Boardman, A. (2010) *International Handbook on Public-Private Partnerships*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Hood J. & Megarvey N. (2002) 'Managing the Risks of Public-Private Partnerships in Scottish Local Government' *Policy Studies*, 23:1, 21-35.
- Hurst, C. & Reeves, E. (2004) 'An economic analysis of Ireland's first public private partnership' *International Journal of Public Sector Management*, Vol. 17 Iss: 5 pp. 379 – 388.
- International Monetary Fund. (2004) 'Public-Private Partnerships'. Fiscal Affairs Department. Διαθέσιμο στο <URL: <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>. [πρόσβαση 18 Δεκεμβρίου 2012].
- Jamali, D. (2004) 'Success and Failure Mechanisms of Public Private Partnerships (PPPs) in Developing Countries: Insights from the Lebanese Context', *The International Journal of Public Sector Management*, 17(5): 414-430.
- Jamali, D. (2007) 'A study of customer satisfaction in the context of a public private partnership'. *International Journal of Quality & Reliability Management*, Vol. 24 Iss: 4 pp. 370 – 385.
- Jooste, F. S Levitt, R. & Scott, D. (2011) 'Beyond 'one size fits all': how local conditions shape PPP-enabling field development''. *Engineering Project Organization Journal*, 1:1, 11-25.
- Kappeler, A. & Nemoz, M. (2010) 'Public-Private Partnerships in Europe—Before and during the recent financial crisis'. European Investment Bank. Διαθέσιμο στο <URL: [http://www.eib.org/epec/resources/efr\\_epec\\_ppp\\_report.pdf](http://www.eib.org/epec/resources/efr_epec_ppp_report.pdf). [πρόσβαση 8 Ιανουαρίου 2013].

- Khanom, N. A. (2010) 'Conceptual Issues in Defining Public Private Partnerships (PPPs)' *International Review of Business Research Papers* Volume 6. Number 2. Pp. 150 -163.
- Klijn, E.H. & Teisman, G.R. (2003) 'Institutional and Strategic Barriers to Public-Private Partnership: An Analysis of Dutch Cases'. *Public Money and Management*, 23(3): 137-146.
- Koppenjan, J. & Enserink, B. (2009) 'Public – Private Partnerships in Urban Infrastructures: Reconciling Private Sector Participation and Sustainability'. *Public Administration Review*.
- Kwak, Y. H. Chih, Y. & Ibbs, C. W. (2009) 'Towards a comprehensive understanding of Public Private Partnerships for infrastructure development'. *California Management Review*, 51 (2), pp. 51 – 78.
- Kyvelou, S. Karaiskou, E. (2006) 'Urban Development through PPPs in the Euro-Mediterranean region' *Management of Environmental Quality International Journal*, Vol. 17, No 5, pp.559-610.
- Kyveloy, S. Marava, N. & Kokkoni, G. (2011) 'Perspectives of local public-private partnerships towards urban sustainability in Greece'. *Int. J. Sustainable Development*, Vol. 14, Nos. 1/2, 2011 95
- Lalenis, K. & Liogkas, V. (2002) 'Reforming Local Administration in Greece to achieve decentralization and effective management of space: the failure of good intentions' *Discussion Paper Series 8 (18)*, Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly, pp.423-446.
- Li, B. Akintoye, A. Corresponding P J. & Hardcastle C. (2005) 'Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry' *Construction Management and Economics*, 23:5, 459-471
- Linder, S. H. (1999) 'Coming to terms with the public-private partnership'. *American Behavioral Scientist*, 43(1), 35–51.
- Little, G. R. (2011). 'The Emerging Role of Public-Private Partnerships in Megaproject Delivery'. *Public Works Management & Policy* 16(3) 240– 249
- Leung, B. & Hui, E. (2005) 'Evaluation approach on public-private partnership (PPP) urban redevelopments'. *International Journal of Strategic Property Management*, 9:1, 1-16
- Martínez-Lacambra, A., (2013). 'Governance and public–private management'. *Local Government Studies*, 3 (3).
- Maskin, E. and Tirole, J (2008) 'Public-Private Partnerships and Government Spending Limits' forthcoming in *International Journal of Industrial Organization. Special Issue on PPPs*, 26: 412-420.
- McQuaid, R.W. (1999) 'The Role of Partnerships in Urban Economic Generation' *International Journal of Public-Private Partnerships* Vol. 2 (1): 3-28.
- McQuaid, R. W. & Scherrer W. W. (2010) 'Changing reasons for public–private partnerships (PPPs)' *Public Money & Management*, 30:1, 27-34.

- Meidutė, I. & Paliulis, K. N. (2011) 'Feasibility study of public-private partnership' *International Journal of Strategic Property Management*, 15:3, 257-274
- Metaxas T (2010) 'Local Economic Development and Public-Private Partnerships in Greece: Some Empirical Evidence From Enterprises of The City Of Larissa Thessaly Region'. *NEW MEDIT N.* 4/2010
- Mohr, A. (2004) 'Governance through "public private partnerships": Gaining efficiency at the cost of public accountability?' *International Summer Academy on Technology Studies- Urban Infrastructure in Transition*.
- Newman, P. & Verpraet, G. (1999) 'The impacts of partnership on urban governance: Conclusions from recent European research'. *Regional Studies*, 33:5, 487-491.
- Nijkamp, P. Burch V.D., M. & Vindigni, G. (2002) 'A comparative institutional evaluation of public-private partnerships in Dutch urban land-use and revitalisation projects'. *Urban Studies*, 39(10), pp. 1865-1880.
- Noumba-Um (2010) 'Empirical evidence of infrastructure public-private partnerships: lessons from the World Bank experience' in G.A. Hodge, C. Greve, & A. Boardman (Eds.), *International Handbook on Public-Private Partnerships* (pp. 216- 237). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- OECD, (2008) '*Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money*' OECD Publishing.
- OECD, (2010) '*Dedicated Public-Private Partnership Units: A survey of institutional and governance structure*'. OECD Publishing.
- OECD, (2012) '*Recommendation of the Council on Principles for Public Governance of Public-Private Partnerships*' OECD Publishing.
- Posner, P. Ryu, S & Tkachenko, A. (2009) 'Public- Private Partnerships: the relevance of Budgeting' in *Journal on Budgeting- Volume 2009/1 OECD*.
- PricewaterhouseCoopers. (2004) '*Developing public private partnerships in new Europe*'. London: PricewaterhouseCoopers.
- PricewaterhouseCoopers (2005) '*Delivering the PPP Promise. A Review of PPP Issues and Activities*' . Διαθέσιμο στο <URL:[www.pwc.com](http://www.pwc.com)>. [πρόσβαση 5 Νοεμβρίου 2012].
- Public Works Financing (2009) 'Public Works Financing Newsletter, Vol. 242, October, Διαθέσιμο στο <URL: [www.PWFinance.net](http://www.PWFinance.net) > [πρόσβαση 15 Νοεμβρίου 2012].
- Public Works Financing (2012), 'International Major Projects database2012-World P3 Market by Sector/Country (10/12)'. PWF Reprints. Διαθέσιμο στο <URL: [http://www.pwfinance.net/document/research\\_reprints/chart%207%20World%20P3.pdf](http://www.pwfinance.net/document/research_reprints/chart%207%20World%20P3.pdf) > [πρόσβαση 20 Νοεμβρίου 2012].

- Renda, A., and . Schrefler, L. (2006) 'Public – Private Partnerships National Experiences in the European Union'. *Report to the Committee on Internal Market and Consumer Protection*. European Parliament
- Russo, A. & Zampino, R. (2010) 'Machiavellian PPP? - Evidence from Italian Local Government's Projects for Public Services'. *IV International Public Procurement Conference Proceedings*. Διαθέσιμο στο <URL: <http://ssrn.com/abstract=1992460>>
- Sagalyn, L. B. (2007) 'Public/private development. Lessons from history, research, and practice'. *Journal of American Planning Association*, 73(1), pp. 7–22.
- Scharle, P. (2002) 'Public-Private Partnership (PPP) as a Social Game, Innovation: *The European Journal of Social Science Research*, 15:3, 227-252.
- Siddiquee', N. A. (2011) 'Rhetoric and Reality of Public–Private Partnerships: Learning Points from the Australian Experience'. *Asian Journal of Political Science*, 19:2, 129-148.
- Singaravelloo, K., (2010) 'PPP: The Right Marriage between Local Government and the Private Sector in Malaysia?'. *International Journal of Institutions and Economies*, Vol. 2, No. 2, October 2010, pp. 142-166.
- Siemiatycki, M. & Farooqi, N.(2012) 'Value for Money and Risk in Public–Private Partnerships'. *Journal of the American Planning Association*, 78:3, 286-299.
- Tang, L. Shen, Q. Eddie, W.L. & Cheng W.L.E. (2009) 'A review of studies on Public–Private Partnership projects in the construction industry' *International Journal of Project Management* 28 (2010) 683–694.
- Torres L.& Pina V.(2001) 'Public-private partnership and private finance initiatives in the EU and Spanish local governments'. *European Accounting Review*, 10:3, 601-619
- Vining, A. and Boardman, A. (2008) 'Public-private partnerships: eight rules for governments', *Public Works Management and Policy* 13 (2), 149–161.
- Wettenhall, R. (2003) "The Rhetoric and Reality of Public-Private Partnerships", *Public Organization Review: A Global Journal*, 3: 77-107.
- Wettenhall, R. (2005) 'The Public–Private Interface: Surveying the History', in G. Hodge and C. Greve (eds.) *The Challenge of Public–Private Partnerships: Learning from International Experience* Cheltenham: Edward Elgar.
- Wettenhall, R. (2010) 'Mixes and partnerships through time', G.A. Hodge, C. Greve, & A. Boardman (Eds.), *International Handbook on Public-Private Partnerships* (pp. 216- 237). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- Xie, Q. & Stough, R., 'Public Private Partnerships in Urban Economic Development and Prospects of their Application in China', *Paper presented at the International Conference "Transitions in Public Administration and Governance, Beijing, 15-19/6/2002*.

Ysa, T (2007) 'Governance forms in urban public-private partnerships'.  
*International Public Management Journal*, 10 (1), 35-7

## Διαδίκτυο

Ειδική Γραμματεία Σ.Δ.Ι.Τ.: <http://www.sdit.mnec.gr/>  
<http://www.puplicprivatefinance.com>

Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης: <http://www.ita.org.gr/>

Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας: <http://www.kedke.gr/?p=4824>

Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.):  
<http://www.oecd.org/>

Παγκόσμια Τράπεζα: <http://www.worldbank.org/>

ΠΕΤΑ: [http://www.3049.syzefxis.gov.gr/peta\\_2006\\_06/index.php](http://www.3049.syzefxis.gov.gr/peta_2006_06/index.php)

Πρόγραμμα “ΘΗΣΕΑΣ” : <http://www.ypes.gr/thiseas>

DELOITTE: <http://www.deloitte.com/>

DLA Piper : <http://www.dlapiper.com>

Ernst & Young: <http://www.ey.com/>

EPEC: <http://www.eib.org/epec/>

Forum ‘ΑΓΟΡΑ ΙΔΕΩΝ’: <http://www.forumagoraideon.gr/>

PricewaterhouseCoopers (PwC) : <http://www.pwc.com/>

Private Participation in Infrastructure (PPI) Project Database:  
<http://ppi.worldbank.org/>

Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF): <http://www.ppiaf.org/>

<http://pppinstitute.co>