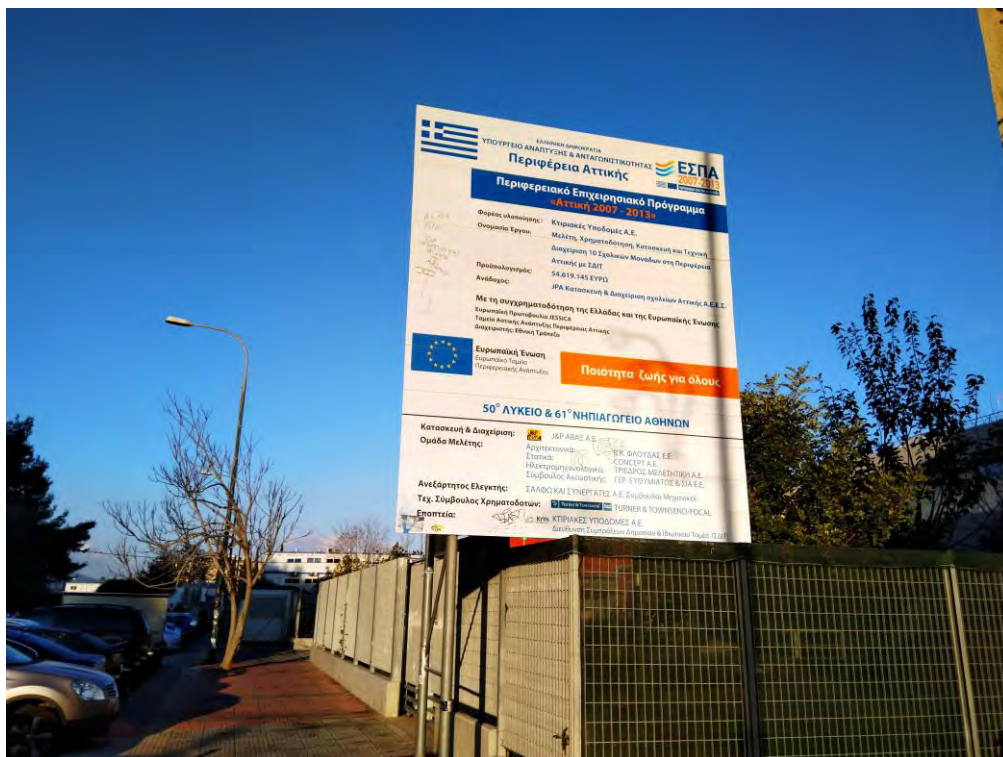


## ΣΔΙΤ: Η Συντριβή του Δημόσιου συμφέροντος από τον Ιδιωτικό Τομέα

Λεωνίδας Βατικιώτης

[leonidasvatikiotis@gmail.com](mailto:leonidasvatikiotis@gmail.com), Δρ. Οικονομολόγος - δημοσιογράφος, ερευνητής Advanced Media Institute



## Περιεχόμενα

Περίληψη.....	σελ. 3
1. Περιγραφή των ΣΔΙΤ.....	σελ. 3
2. Βασικές κατηγορίες ΣΔΙΤ.....	σελ. 5
3. Έκταση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	σελ. 7
4. Αντιδράσεις εναντίον των ΣΔΙΤ.....	σελ. 9
4.1. Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο: Πολλαπλές αδυναμίες, περιορισμένα οφέλη.....	σελ. 9
4.2. Μονάδες διαχείρισης απορριμάτων: Ταφόπλακα στην ανακύκλωση.....	σελ. 12
4.3. Ηλεκτροφωτισμός: Στο φως η υπερδιαστασιολόγηση.....	σελ. 14
4.4. Σχολικές μονάδες: Από το αφτί, στο τραπέζι του ...τζόγου.....	σελ. 16
5. Αιτίες εμφάνισης και προώθησης των ΣΔΙΤ.....	σελ 20
6. Συμπεράσματα.....	σελ. 25
7. Πηγές.....	σελ. 28
8. Παράρτημα: Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ.....	σελ. 31

## Περίληψη

Στο παρόν άρθρο περιγράφονται αρχικά οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με βάση το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο και την εμπειρία, οι σημαντικότερες κατηγορίες τους όπως και η έκταση του φαινομένου των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. Περιγράφονται στη συνέχεια οι ποικίλες αντιδράσεις που προκάλεσε η εμφάνιση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα επικεντρώνοντας στους οδικούς άξονες, τις μονάδες διαχείρισης απορριμμάτων, τα έργα οδοφωτισμού και τις σχολικές μονάδες. Πριν περιγράψουμε τα συμπεράσματα διαπιστώνουμε ότι, αντίθετα με ό,τι λέγεται, η δημοσιονομική στενότητα στην Ευρώπη μετά την κρίση του 2008 δεν οδήγησε σε αύξηση των ΣΔΙΤ που συνοδεύονται από υψηλότερο κόστος χρήματος, σε σχέση με τα επιτόκια που μπορεί να εξασφαλίσει ο δημόσιος τομέας. Ως μέσο προώθησής τους ΕΕ και κυβερνήσεις χρησιμοποιούν τη δυνατότητα μη εγγραφής τους στο δημοσιονομικό έλλειμμα και το χρέος, ενώ για την υλοποίησή τους επιστρατεύουν και ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις. Στη βάση των παραπάνω οι ΣΔΙΤ, αντίθετα με όσα προβλέπει ο νόμος, δεν εγγυώνται την ποιότητα των δημοσίων έργων, μεταφέρουν τους κινδύνους στο κράτος και τους πολίτες, δεν είναι απαλλαγμένες από τις γνωστές καθυστερήσεις, αναπαράγουν τη διαφθορά και υπονομεύουν τον «ελεύθερο ανταγωνισμό», τις αμοιβές της εργασίας, το περιβάλλον, το δημόσιο συμφέρον και τα δημόσια οικονομικά.

### 1. Περιγραφή των ΣΔΙΤ

Στην Ελλάδα, όπως και στον υπόλοιπο κόσμο, συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με την ουσιαστική έννοια του όρου, υπήρχαν από εμφάνισης καπιταλισμού με την μορφή κρατικών προμηθειών, ανάθεσης εκτέλεσης έργων, βραχυχρόνιων ή μακροχρόνιων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, κ.λπ. Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ωστόσο, όπως ορίζονται για πρώτη φορά στο πλαίσιο του νόμου 3389 του 2005 που ψηφίστηκε από την κυβέρνηση Κ. Καραμανλή, αποτελούν τομή επειδή δημιουργούν ένα νέο πεδίο συνεργασίας το οποίο διέπεται από ειδικό κανονιστικό δίκαιο, σηματοδοτώντας μια νέα σχέση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με τον δεύτερο να έχει μακροχρόνια, αναβαθμισμένα και γερά θεμελιωμένα δικαιώματα έναντι του δημόσιου και των πολιτών. Αν θέλαμε να θέσουμε μια διαχωριστική γραμμή μεταξύ μιας παραδοσιακής δημόσιας σύμβασης κι ενός ΣΔΙΤ θα αφορούσε το χρόνο εξόφλησης. Στις μεν δημόσιες συμβάσεις η αποπληρωμή γίνεται ως το τέλος της περιόδου κατασκευής, στις δε ΣΔΙΤ ο ιδιώτης χρηματοδοτεί την κατασκευή και αμείβεται από το κράτος ή τους χρήστες σε ένα βάθος χρόνου που φθάνει ακόμη και τα 30 έτη.

Μέχρι και στα μέσα της δεκαετίας του 2000 απουσίαζε από τη διεθνή βιβλιογραφία ένας σαφής, αυστηρός και δεσμευτικός ορισμός για τις ΣΔΙΤ όπως είχε παρατηρήσει το ΔΝΤ (IMF, 2004). Μόλις το 2012 άρχισαν να περιγράφονται από τον ΟΟΣΑ ως μια μακροπρόθεσμη συμβατική σχέση μεταξύ μιας κυβέρνησης κι ενός εταίρου από τον ιδιωτικό τομέα, βάσει της οποίας ο ιδιώτης παρέχει και χρηματοδοτεί δημόσιες υπηρεσίες χρησιμοποιώντας ένα πάγιο περιουσιακό στοιχείο με τον επιμερισμό των συνακόλουθων κινδύνων (OECD, 2012). Πρόκειται προφανώς για τις περιπτώσεις εκείνες που ο ορισμός δε διεκδικεί δάφνες καινοτομίας αλλά συγκεφαλαιώνει την εμπειρία του πεδίου.

Με βάση το σχετικό νόμο 3389/2005 (που κατατέθηκε ως νομοσχέδιο στη Βουλή κατά τη διάρκεια του δεύτερου θερινού τμήματος διακοπών των εργασιών της) οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα αφορούν συμπράξεις μεταξύ φορέων του δημοσίου και ιδιωτικών εταιρειών για την παροχή έργου ή υπηρεσίας. Φορείς του δημοσίου μπορεί να είναι το ίδιο το κράτος, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης διαφορετικών βαθμών (δήμοι, περιφέρειες), νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και ανώνυμες εταιρείες που το μετοχικό τους κεφάλαιο ανήκει στους παραπάνω φορείς. Προϋποθέσεις ένταξης στο νόμο αποτελούν σωρευτικά οι εξής: Πρώτο, η εκτέλεση έργων ή παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα των δημόσιων φορέων. Δεύτερο, η ανάληψη εκ μέρους των ιδιωτικών εταιρειών ουσιωδών κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα, ή τη ζήτηση του αντικειμένου, όπως και των συναφών (πχ διαχειριστικών, τεχνικών) κινδύνων, έναντι ανταλλάγματος το οποίο καταβάλλεται εφ' άπαξ ή τμηματικά από τους δημόσιους φορείς ή τους τελικούς χρήστες. Τρίτο, η πλήρης ή μερική χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας με κεφάλαια που εξασφαλίζουν οι ιδιωτικοί φορείς.

Για την παρακολούθηση και την εκτέλεση των έργων ΣΔΙΤ συστήθηκε η Διυπουργική Επιτροπή και η Ειδική Γραμματεία. Η Διυπουργική Επιτροπή, με τακτικά μέλη τους υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων εγκρίνει την υπαγωγή συμπράξεων στις διατάξεις του νόμου, αποφασίζει την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους ιδιωτικούς φορείς συμβατικού ανταλλάγματος και αποφασίζει επίσης για τη συμμετοχή ή μη του δημοσίου στη χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που περιγράφονται στη σύμβαση. Η Ειδική Γραμματεία εντοπίζει τα έργα ή τις υπηρεσίες που μπορούν να εκτελεστούν ή να παρασχεθούν μέσω ΣΔΙΤ και να περιληφθούν στο νόμο, διευκολύνει και υποστηρίζει τους δημόσιους φορείς, παρακολουθεί την υλοποίηση των συμβάσεων, συντάσσει την ετήσια έκθεση και την παρουσιάζει στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, κ.ο.κ.

Στις γενικές αρχές του νόμου για τις ΣΔΙΤ (άρθρο 9) περιλαμβάνεται η ίση μεταχείριση, η διαφάνεια, η αναλογικότητα και η αμοιβαία αναγνώριση ώστε να διασφαλίζεται ο «ελεύθερος ανταγωνισμός» και η αποτροπή της δημιουργίας μονοπωλιακών καταστάσεων ή στρεβλώσεων, και η προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Η προστασία του δημόσιου συμφέροντος εξασφαλίζεται κατά το νόμο αν κατά την ανάθεση λαμβάνεται υπ' όψη η κατά το δυνατόν ελαχιστοποίηση της οικονομικής επιβάρυνσης και οι ανάγκες των χρηστών για βελτιωμένες υπηρεσίες. Περιλαμβάνεται τέλος η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. Λαμβάνεται δηλαδή υπ' όψη ότι το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον συνιστά αγαθό που προστατεύεται αυτοτελώς, προκειμένου να εξασφαλισθεί η οικολογική ισορροπία και να διαφυλαχθούν οι φυσικοί πόροι.

Ιδιαίτερη σημασία έχει πως στον θεμελιώδη νόμο για τις ΣΔΙΤ (άρθρο 31, Επίλυση διαφορών – εφαρμοστέο δίκαιο) προβλέπεται ότι για κάθε διαφορά που προκύπτει σχετικά με τηνεφαρμογή, την ερμηνεία ή το κύρος των Συμβάσεων Σύμπραξης ή των Παρεπόμενων Συμφώνων αρμόδια δεν είναι τα ελληνικά δικαστήρια, αλλά «επιλύεται με διαιτησία». Σχετικά με τους κανόνες της διαιτησίας αναφέρεται μάλιστα ότι «κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις που ισχύουν για τις διαιτησίες του δημοσίου, με τη Σύμβαση Σύμπραξης ή τα Παρεπόμενα Σύμφωνα καθορίζονται κανόνες που διέπουν τον ορισμό των διαιτητών, οι εφαρμοστέοι κανόνες διαιτησίας, η έδρα του διαιτητικού δικαστηρίου (ή οργάνου), οι αμοιβές των διαιτητών (εφόσον δεν ορίζονται από τους εφαρμοστέους κανόνες διαιτησίας)

και η γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί η δικοινοτική. Η δικοινοτική απόφαση είναι οριστική και αμετάκλητη και δεν υπόκειται σε κανένα τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο, αποτελεί δε τίτλο εκτελεστό χωρίς να χρειάζεται αυτό να κηρυχθεί από τα τακτικά Δικαστήρια, και τα αντίδικα μέρη δεσμεύονται να συμμορφωθούν αμέσως με τους όρους της». Στο «Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ», που εξέδωσε η Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους επιλέγηκε η δικοινοτική κι όχι η τακτική δικαιοσύνη που αφορούν «τα πλεονεκτήματα της ταχύτητας στην έκδοση απόφασης, της δυνατότητας επιλογής εξειδικευμένων σε σχέση με το συγκεκριμένο αντικείμενο της διαφοράς δικοινοτικών και της εμπιστευτικότητας» (Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών 2006).

Το νομοθετικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ συμπληρώθηκε με τους πρόσφατους νόμους 4412 και 4413 του 2016.

Οι κυβερνήσεις στην προσπάθειά τους να εξοικειώσουν την κοινή γνώμη με τις ΣΔΙΤ τις εμφανίζουν ως μια καινοτομία που αποβαίνει προς όφελος και του ίδιου του δημοσίου μιας και: Πρώτο, οι κίνδυνοι μετακυλίνουν στον ιδιωτικό τομέα, με το απαραίτητο φυσικά τίμημα. Δεύτερο, ο ιδιωτικός τομέας έχει συμφέρον να εξασφαλίσει την υψηλή ποιότητα του παραδοτέου έργου επειδή η συντήρηση βαραίνει τον ίδιο τον ιδιώτη για τις επόμενες δεκαετίες. Τρίτο, ο ιδιώτης έχει συμφέρον να παραδώσει το έργο το συντομότερο δυνατόν καθώς έτσι αρχίζει νωρίτερα η αποπληρωμή του από το δημόσιο. Τέταρτο, το γεγονός ότι δεν απαιτείται η προπληρωμή του έργου ενώ το κόστος χρηματοδότησης μετακυλιέται στον ιδιώτη εμφανίζει τις ΣΔΙΤ ως την πλέον πρόσφορη μορφή κάλυψης αναγκών του δημοσίου σε περιόδους οικονομικής κρίσης και δημοσιονομικής στενότητας. Πέμπτο, η συμμετοχή τις περισσότερες φορές ως τρίτο μέρος των τραπεζών που καλύπτουν το 80-90% του προβλεπόμενου κόστους σε μια ΣΔΙΤ εξασφαλίζει την ομαλή χρηματοδότηση του έργου και την εκτίμηση των κινδύνων. Κατά μία άλλη συμπύκνωση, προερχόμενη από τον ειδικό γραμματέα ΣΔΙΤ, τα προτερήματα τους είναι: Αποπληρωμή των έργων σε βάθος χρόνου, μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων για τη υλοποίηση και παροχή δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών, εξασφάλιση προκαθορισμένου χρόνου και κόστους υλοποίησης, σύνδεση αμοιβής αναδόχου και ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών και, τέλος, ενιαία σύμβαση μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας (Μαντζούφας, 2016).

## 2. Βασικές κατηγορίες ΣΔΙΤ

Με βάση όσα επακριβώς προβλέπει η Πράσινη Βίβλος, που εξετάζει το φαινόμενο από την πλευρά του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες: Στις ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου και στις ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004).

Οι πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου είναι σχολεία, νοσοκομεία, σωφρονιστικά καταστήματα, ακόμη και μεταφορές. Οι ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου αφορούν συμπράξεις που βασίζονται σε συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των διαφόρων μερών και μπορούν να καλύπτουν σχεδιασμό, χρηματοδότηση, υλοποίηση, ανακαίνιση ή εκμετάλλευση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο τους η αμοιβή του ιδιωτικού τομέα

έχει συνήθως τη μορφή τακτικών πληρωμών που καταβάλλονται από τον δημόσιο τομέα, κι όχι τελών που πληρώνονται από τους χρήστες του έργου. Οι πληρωμές μπορεί να είναι είτε σταθερές για όλη τη διάρκεια της σύμβασης ή μεταβλητές σε συνάρτηση για παράδειγμα με τη συχνότητα χρήσης του έργου ή των υπηρεσιών. Το μοντέλο - πρότυπο που χρησιμοποιήθηκε γι' αυτή την κατηγορία των ΣΔΙΤ είναι το βρετανικό μοντέλο PrivateFinanceInitiative (PFI) και το γερμανικό Betreibermodell, που ακολούθησε μεν χρονικά αλλάεφαρμόστηκε τόσο εκτεταμένα ώστε αποτέλεσε σημείο αναφοράς για όλη την Ευρώπη.

Στις ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου περιλαμβάνεται και μια ακόμη κατηγορία ΣΔΙΤ, που είναι μειοψηφική μεν ενδεικτική ωστόσο για τον αναβαθμισμένο ρόλο που αποκτά ο ιδιωτικός τομέας σε βάρος του δημοσίου, στο πλαίσιο των συμπράξεων: Είναι ΣΔΙΤ που προτείνονται από τον ίδιο τον ιδιωτικό τομέα. Σε αντίθεση δηλαδή με την πάγια πρακτική που θέλει ένα έργο να προκηρύσσεται από ένα δημόσιο φορέα (κυβέρνηση, περιφέρεια, δήμος, κ.λπ.), αφού πρώτα εγκριθεί από τη Διυπουργική Επιτροπή κι οι ιδιώτες να προσέρχονται υποβάλλοντας πρόταση η οποία αξιολογείται στο πλαίσιο ανταγωνιστικών διαδικασιών, στη συγκεκριμένη περίπτωση η πρόταση κατατίθεται από τον ιδιωτικό τομέα. Το γεγονός δε ότι προς ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας προβλέπονται στην Πράσινη Βίβλο ακόμη και κίνητρα προς τους ιδιώτες, όπως αναφέρεται στο άρθρο 41 της Πράσινης Βίβλου, ναρκοθετεί ακόμη και αυτό τον «ελεύθερο ανταγωνισμό», στον οποίο ομνύει κατά τ' άλλα η ΕΕ.

«...Τα κράτη μέλη επιδίωξαν ορισμένες φορές να θεσπίσουν κάποια κίνητρα για όσους αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες. Χρησιμοποιήθηκε η δυνατότητα ανταμοιβής του φορέα που εκπόνησε το σχέδιο, π.χ. αποζημιώνοντάς τον για την πρωτοβουλία του εκτός της μεταγενέστερης διαγωνιστικής διαδικασίας. Μελετήθηκε επίσης η δυνατότητα χορήγησης ορισμένων πλεονεκτημάτων στον φορέα που ανέλαβε την πρωτοβουλία κατάρτισης του σχεδίου, πλεονεκτημάτων τα οποία θα μπορούσε ο εν λόγω φορέας να επικαλεστεί κατά τη διαγωνιστική διαδικασία που έχει ως αντικείμενο την υλοποίηση του επιλεγέντος σχεδίου», (Άρθρο 41, Πράσινης Βίβλου).

Πολύ πιο σημαντικό ωστόσο είναι ότι με την αναγνώριση του δικαιώματος στους ιδιώτες να προτείνουν έργα, τα οποία προφανώς θα είναι στα μέτρα των δικών τους τεχνικών δυνατοτήτων, σχεδιασμών αν όχι και ταμειακών ροών,ακυρώνεται ακόμη κι η τυπική ισότητα μεταξύ των δύο μερών που περιγράφει ο όρος Σύμπραξη.

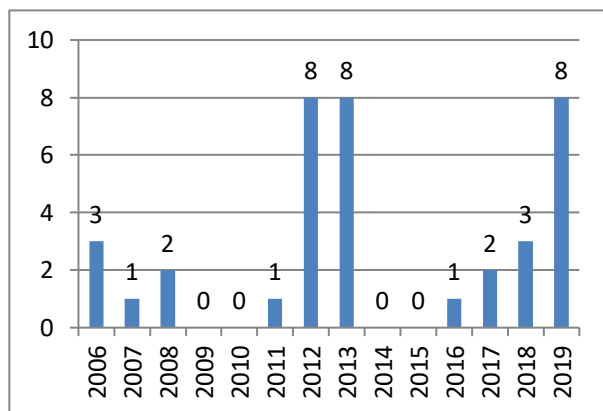
Οι ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου συνοδεύονται από την δημιουργία ενός φορέα που ελέγχεται από κοινού από τους εταίρους του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα κι έχει ως αποστολή την εκτέλεση του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας. Η σύσταση ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου μπορεί να μην γίνει με την δημιουργία ενός νέου φορέα, αλλά με την απόκτηση του ελέγχου μιας υπάρχουσας δημόσιας επιχείρησης από τον ιδιωτικό τομέα, μέσω της τροποποίησης της

μετοχικής της σύνθεσης. Οι δομές αυτού του είδους κρίνονται πιο πρόσφορες για τη διαχείριση δημοσίων υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο, για παράδειγμα την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης, διαχείρισης απορριμμάτων, κοκ.

Ως μία τρίτη ξεχωριστή μορφή ΣΔΙΤ που κι αυτή απαντάται συχνά περιγράφονται οι παραχωρήσεις. Στο πλαίσιο τους «κατά κανόνα οι τελικοί χρήστες της υπηρεσίας καταβάλλουν αντίτιμο άμεσα στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα, χωρίς να προβλέπεται αμοιβή (ή έναντι αναθέτουσας αμοιβής) από τον δημόσιο τομέα» (Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2016). Σύμφωνα ωστόσο με άλλα επίσημα ντοκουμέντα «όταν η εταιρεία πωλεί τις υπηρεσίες απευθείας στη γενική κυβέρνηση, λ.χ. μέσω οδικών διοδίων, η σύμβαση θεωρείται παραχώρηση και όχι ΣΔΙΤ» (Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, ΣΔΙΤ, πεδίο εφαρμογής των ΣΔΙΤ, 20.280, Κανονισμός ΕΕ, 549).

Η μορφή των ΣΔΙΤ που χρησιμοποιείται κατά κανόνα ανήκει στην κατηγορία «Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Συντήρησης και Λειτουργίας» (DBFMO εκ του Design, Build, Finance, MaintainandOperate). Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας που είναι γνωστή κι ως «προσέγγιση που βασίζεται στο σύνολο της διάρκειας ζωής» ο ιδιώτης καθετοποιεί και συγκεντρώνει στα χέρια του μια ασυνήθιστα μεγάλη κλίμακα οικονομικής δραστηριότητας.

### 3. Η έκταση των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

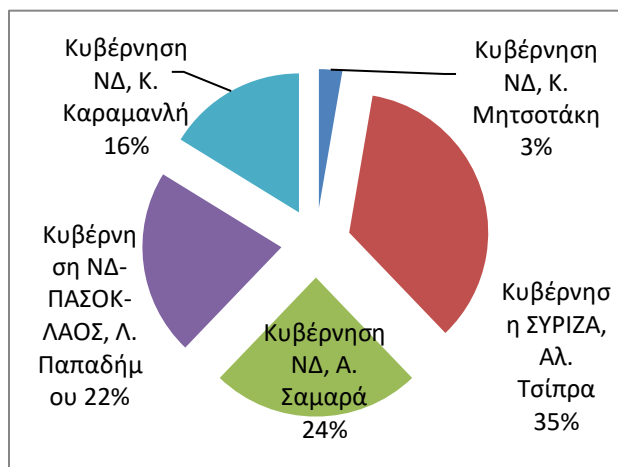


Διάγραμμα 1. Έργα ΣΔΙΤ μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2019, με βάση τις ετήσιες εγκρίσεις

Με βάση όσα αναγράφονται στην ιστοσελίδα της Ειδικής Γραμματείας ΣΔΙΤ ως το τέλος του 2019 στην Ελλάδα είχαν εγκριθεί από τη Διυπουργική Επιτροπή 37 έργα ΣΔΙΤ. Στο Παράρτημα του παρόντος άρθρου παρατίθενται αναλυτικά όλα τα έργα. Η ακανόνιστη κατανομή τους στο χρόνο όπως αποτυπώνεται στο Διάγραμμα 1 είναι συνάρτηση της οικονομικής κρίσης και της πολιτικής αστάθειας η οποία σημάδεψε και τις δύο διετίες που δεν εγκρίθηκε κανένα ΣΔΙΤ: 2009 – 2010 και 2014 – 2015. Ο αριθμός των έργων που έχουν εγκριθεί είναι καθαρά συμβατικός και χρησιμεύει για λόγους σύγκρισης και μόνο, επειδή εντός των 37

υπάρχουν από την μια έργα που δεν έχουν υλοποιηθεί κι η ολοκλήρωσή τους κρίνεται εξαιρετικά δύσκολη πχ δύο έργα που υπάγονται στην Κεντρική Αγορά Αθηνών – Ρέντη του Οργανισμού Κεντρικών Αγορών και Αλιείας τα οποία εγκρίθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2013. Επίσης, το εργοστάσιο στερεών αποβλήτων του Νομού Αχαΐας με αναθέτουσα αρχή το Δήμο Πάτρας, που η δημαρχία Κ. Πελετίδη έχει απορρίψει. Από την άλλη, μεγάλα έργα ΣΔΙΤ όπως οι οδικοί άξονες, επειδή το κόστος τους υπερέβαινε τα 500 εκ. ευρώ, δεν εντάχθηκαν στο θεσμικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ.





Διάγραμμα 2. Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ ανά κυβέρνηση, 2005 - 2019

Ξεχωριστό ενδιαφέρον παρουσιάζει ωστόσο η κατανομή των έργων ΣΔΙΤ, με βάση τις εγκρίσεις κάθε κυβέρνησης. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 2, τα πρωτεία κρατούν οι κυβερνήσεις του ΣΥΡΙΖΑ, που ενέκριναν 13 τέτοια έργα (35% του συνόλου). Ακολουθούν οι κυβερνήσεις ΝΔ – ΠΑΣΟΚ του Α. Σαμαρά με 9 έργα (24%), του Α. Παπαδήμου, ΝΔ, ΠΑΣΟΚ και ΛΑΟΣ με 8 έργα (22%) και της ΝΔ με πρωθυπουργό τον Κ. Καραμανλή που ενέκρινε 6 τέτοια έργα (ή το 16%). Η κυβέρνηση του Κ. Μητσοτάκη, που ανέλαβε τον Ιούλιο του 2019, μέχρι το τέλος του έτους είχε εγκρίνει 1 έργο (3%), ενώ όλα δείχνουν ότι στη θητεία της θα αξιοποιηθούν ευρύτατα. Οι επιδόσεις της

κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ ήταν τέτοιες ώστε την πενταετία 2013-2017 η Ελλάδα κατατάχθηκε έβδομη στην σειρά των χωρών που ενέκριναν τις περισσότερες συμβάσεις, μετά από Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Γερμανία, Τουρκία, Ολλανδία και Ισπανία και πριν από Ιταλία, Ιρλανδία, Δανία, Βέλγιο, Πολωνία, Λιθουανία, Αυστρία, Κροατία, Σλοβακία και Φινλανδία. Το 2018 επίσης η Ελλάδα κατετάγη τρίτη παγκοσμίως ανάμεσα σε 135 χώρες στον τομέα των Βέλτιστων Διαγωνιστικών Διαδικασιών σε έργα ΣΔΙΤ, σύμφωνα με την έκθεση ΣΔΙΤ 2018 της Παγκόσμιας Τράπεζας. Η ευρεία χρήση από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ των ΣΔΙΤ, χωρίς να υπάρχει κάποια προαπαιτούμενη μνημονιακή υποχρέωση, υποδηλώνει την υιοθέτηση και προώθηση εκ μέρους του κλασικών νεοφιλελεύθερων εργαλείων άσκησης οικονομικής και επενδυτικής πολιτικής.

Τα πρωτεία που κρατά η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ στην έγκριση έργων ΣΔΙΤ δεν έρχονται σε αντίθεση μόνο με την κριτική που δέχεται ο ΣΥΡΙΖΑ από την κυβέρνηση ΝΔ για καθυστερήσεις και αρνητική στάση απέναντί τους. Πρωτίστως έρχονται σε αντίθεση με όσα υποστήριζε το κόμμα για παράδειγμα το 2005 όταν εισήχθη το νομοσχέδιο στη Βουλή. Μεταξύ πολλών άλλων:

«Η κυβέρνηση αντί να αναδιαρθρώσει το παραγωγικό σύστημα της χώρας, να αναβαθμίσει τη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης, όπως και τις διαδικασίες υλοποίησης των έργων ανάπτυξης, με τις διατάξεις αυτού του νομοσχεδίου παραδίδει άνευ όρων βασικούς τομείς του Δημοσίου στον Ιδιωτικό Τομέα, δημιουργεί ένα εύφορο πεδίο ανάπτυξης της διαφθοράς και της διαπλοκής, δίδει την δυνατότητα να δοθούν μόνο τα ελκυστικά για τον ιδιωτικό τομέα έργα – τα λεγόμενα "φιλέτα" - με ανεπανόρθωτη ζημιά για την Εθνική Οικονομία και το κοινωνικό σύνολο και παράλληλα επιφέρει το τελειωτικό κτύπημα - μια πραγματική βόμβα - στα θεμέλια της Δημόσιας Διοίκησης» (ΣΥΡΙΖΑ, 2005).

Τα έργα ΣΔΙΤ επομένως μόνο εσχάτως συνάντησαν την συναίνεση των μεγάλων πολιτικών κομμάτων κι εξελίχθηκαν σε σταθερά της οικονομικής πολιτικής.



## 4. Αντιδράσεις εναντίον των ΣΔΙΤ

Οι ποικίλες αντιδράσεις κατά των ΣΔΙΤ διαψεύδουν πλήρως τα εγκώμια που συνοδεύουν την παρουσίαση και διαφήμισή τους. Η κριτική που έχουν δεχτεί είναι πολύ πιο σφοδρή ακόμη κι απ' αυτή που έχει ασκηθεί σε συνηθισμένες μεγάλες επενδύσεις στην Ελλάδα. Από ένα πλήθος στοιχείων που συγκεντρώσαμε επιλέξαμε να αναφερθούμε σε τέσσερις κατηγορίες ΣΔΙΤ: Τους οδικούς άξονες, βάσει της έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, τις μονάδες διαχείρισης απορριμμάτων, το έργο οδοφωτισμού του Δήμου Αθήνας και τα 24 σχολεία της Αττικής που κατασκευάστηκαν με τη μέθοδο ΣΔΙΤ.

### 4.1 Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο: Πολλαπλές αδυναμίες, περιορισμένα οφέλη

Η πρώτη «αποκαθήλωση» των ΣΔΙΤ προήλθε από τα πλέον επίσημα χείλη: από ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2018). Ο έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου ΙΙπου ειδικεύεται στους τομείς δαπανών οι οποίοι αφορούν επενδύσεις υπέρ της συνοχής, της ανάπτυξης και της κοινωνικής ένταξης. Τα πορίσματα των ευρωπαϊών ελεγκτών, που δεν βρήκαν τη θέση που έπρεπε στον ελληνικό Τύπο, διαψεύδουν πλήρως τα υποτιθέμενα οφέλη των ΣΔΙΤ!

Στο πλαίσιο ενός ελέγχου 12 συγχρηματοδοτούμενων ΣΔΙΤ από την ΕΕ που αφορούσε κι άλλες χώρες (Γαλλία, Ιρλανδία και Ισπανία) από την Ελλάδα εξετάστηκαν τρία έργα: Οι αυτοκινητόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας ΕΕ-65, Ολυμπία Οδός και Μωρέας. Η εκτέλεση και των τριών αυτών έργων διακόπηκε με το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης και το 2013 επί κυβέρνησης Α. Σαμαρά έγινε η πολυδιαφημισμένη επανεκκίνηση των έργων. Ο έλεγχος αφορούσε κατά πόσο τα έργα μπόρεσαν να αξιοποιήσουν τα δυνητικά οφέλη σχετικά με την παράδοση των έργων εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος, προϋπολογισμού και ο βαθμός χρήσης των κατασκευασθεισών υποδομών.

Τα ευρήματα των ελεγκτών (που αφορούν εξ ίσου και τις άλλες χώρες της ΕΕ) αποτελούν κόλαφο για την Ελλάδα. Αναφέρεται συγκεκριμένα:

«Όπως και τα παραδοσιακά έργα, η πλειονότητα των ελεγχθεισών ΣΔΙΤ εμφάνιζε σημαντικές αδυναμίες, οι οποίες μεταφράζονταν σε καθυστερήσεις κατά την κατασκευή και σε σημαντική αύξηση του κόστους. Συνολικά, επτά από τα εννέα ολοκληρωθέντα έργα (συνολικού κόστους 7,8 δισεκατομμυρίων ευρώ) εμφάνισαν καθυστερήσεις, διάρκειας από δύο έως 52 μήνες. Επιπλέον, για την ολοκλήρωση των πέντε ελεγχθέντων αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα και την Ισπανία απαιτήθηκαν πρόσθετοι δημόσιοι πόροι ύψους σχεδόν 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Το 30 % περίπου του ποσού αυτού (ήτοι 422 εκατομμύρια ευρώ) διατέθηκε από την ΕΕ. Δεδομένου ότι τα δυνητικά οφέλη δεν επιτεύχθηκαν, θεωρούμε ότι το ποσό αυτό δαπανήθηκε με αναποτελεσματικό τρόπο.

Το σημαντικότερο, δε, είναι ότι στην Ελλάδα (η οποία είναι μακράν ο μεγαλύτερος αποδέκτης συνεισφορών της ΕΕ, έχοντας λάβει το 59% του συνολικού ποσού για όλη την ΕΕ, ή 3,3 δισεκατομμύρια ευρώ), το κόστος ανά χιλιόμετρο των τριών αυτοκινητόδρομων που υποβλήθηκαν σε αξιολόγηση αυξήθηκε έως και κατά 69%, ενώ παράλληλα το αντικείμενο

των έργων μειώθηκε έως και κατά 55%. Η κατάσταση αυτή αποτελεί πρωτίστως απόρροια της χρηματοπιστωτικής κρίσης, καθώς και της πλημμελούς προετοιμασίας των έργων από τον εταίρο από τον δημόσιο τομέα, με αποτέλεσμα να συναφθούν πρόωρα συμβάσεις με ιδιώτες παραχωρησιούχους, χωρίς τη δέουσα αποτελεσματικότητα.

Η μεγάλη κλίμακα, το υψηλό κόστος και η μακρά διάρκεια των περισσότερων ΣΔΙΤ με αντικείμενο την κατασκευή έργων υποδομής καθιστούν αναγκαία την επίδειξη ιδιαίτερης επιμέλειας. Διαπιστώσαμε, εντούτοις, ότι οι προκαταρκτικές αναλύσεις είχαν βασιστεί σε υπερβολικά αισιόδοξα σενάρια όσον αφορά τη μελλοντική ζήτηση και χρήση των σχεδιαζόμενων υποδομών, με αποτέλεσμα ο βαθμός χρήσης των έργων να υπολείπεται των προβλέψεων σε ποσοστό έως και 35% στην περίπτωση των αυτοκινητόδρομων, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο κίνδυνος υποχρησιμοποίησης σε μεγάλο βαθμό των αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα μετά την ολοκλήρωσή τους.

Στις περιπτώσεις των περισσότερων από τα ελεγχθέντα έργα, η μέθοδος των ΣΔΙΤ επελέγη χωρίς να προηγηθεί συγκριτική ανάλυση εναλλακτικών επιλογών, όπως με τη χρήση του Δείκτη Σύγκρισης του Δημόσιου Τομέα (PublicSectorComparator). Ως αποτέλεσμα, δεν έχει καταδειχθεί ότι αυτή ήταν η επιλογή που εξασφάλιζε τη μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα, ούτε και την προστασία του δημόσιου συμφέροντος διασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των ΣΔΙΤ και των παραδοσιακών δημόσιων συμβάσεων.

Η κατανομή του κινδύνου μεταξύ εταίρων από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα συχνά δεν ήταν η ενδεδειγμένη και χαρακτηριζόταν από έλλειψη συνοχής και αποτελεσματικότητας, ενώ οι υψηλοί συντελεστές απόδοσης (έως και 14 %) επί των επιχειρηματικών κεφαλαίων του εταίρου από τον ιδιωτικό τομέα δεν ήταν πάντοτε ανάλογοι των κινδύνων που τον βάρυναν», (Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2018).

Στην έκθεση τους οι ευρωπαίοι ελεγκτές πέραν πρώτο, της αύξησης του κόστους των τριών οδικών αξόνων στην Ελλάδα κατά 1,2 δισ. ευρώ δεύτερο, της σημαντικής μείωσης του αντικειμένου κατά 45% για την Ολυμπία και 55% για τον αυτοκινητόδρομο της Κεντρικής Ελλάδας και τρίτο, την καθυστέρηση της παράδοσης των έργων κατά 4 έτη κατά μέσο όρο, αναδεικνύουν πολλές ακόμη αδυναμίες. Μεταξύ αυτών ξεχωρίζουμε:

Πρώτο, «κανένα από τα έργα δεν υποβλήθηκε σε αξιολόγηση οικονομικής αποδοτικότητας σε σύγκριση με άλλες μεθόδους σύναψης συμβάσεων» (παρ. 74β). Η συγκριτική αξιολόγηση με άλλες μορφές χρηματοδότησης, πριν επιλεγεί η ΣΔΙΤ ως η πλέον πρόσφορη, δεν αποτελεί μόνο υποχρέωση κάθε κυβέρνησης βάσει νόμου. Διασφαλίζει επιπλέον και το δημόσιο. Τον λόγο τον εξηγεί πάλι η έκθεση των ευρωπαίων ελεγκτών:

«Οι Δείκτες Σύγκρισης του Δημόσιου Τομέα μπορούν να αποδειχθούν ιδιαίτερα χρήσιμοι στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οικονομικής αποδοτικότητας της μεθόδου των ΣΔΙΤ για έργα υποδομής. Καθώς επιβαρύνεται συνήθως με υψηλότερο χρηματοοικονομικό κόστος και επιδιώκει υψηλή απόδοση για το επιχειρηματικό κεφάλαιο που διαθέτει, ο εταίρος από τον ιδιωτικό τομέα τείνει να ελαχιστοποιεί το

μακροπρόθεσμο κόστος συντήρησης βελτιώνοντας την ποιότητα της κατασκευής, κάτι που συνεπάγεται επίσης υψηλότερο κόστος κατασκευής. Ως εκ τούτου, η εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται στο κόστος συντήρησης πρέπει να είναι επαρκής ώστε να αντισταθμίζεται το υψηλότερο κόστος κατασκευής και το χρηματοοικονομικό κόστος. Επομένως, οι Δείκτες Σύγκρισης του Δημόσιου Τομέα πρέπει να αξιολογούν τον βαθμό στον οποίο μπορεί να επιτευχθεί μακροπρόθεσμη εξοικονόμηση και κατά πόσον η ΣΔΙΤ είναι η κατάλληλη επιλογή για μια δεδομένη υποδομή. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για υποδομές όπως οι οδικές, για τις οποίες το ετήσιο κόστος συντήρησης ανέρχεται κατά μέγιστο σε 3% του κόστους της υποδομής και αφήνει, επομένως, περιορισμένο μόνο περιθώριο για μακροπρόθεσμη εξοικονόμηση πόρων». (Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2018).

Πίνακας 1. Κόστος ελεγχθέντων έργων πριν και μετά την «επανεκκίνηση»

Κόστος	Αυτοκινητόδρομοι		
	Κεντρικής Ελλάδας	Ολυμπία Οδός	Μορέας
Αρχική πρόβλεψη			
Μήκοςσεχλμ.	174	365	205
Συνολικό κόστος του έργου σε εκ. ευρώ	2.375	2.825	1543
<b>Συνολικό κόστος του έργου σε εκ. ευρώ ανά χλμ.</b>	<b>13,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,5</b>
Μετάτην επανεκκίνηση			
Μήκοςοδούσεχλμ.	79	202	205
Συνολικό κόστος του έργου σε εκ. ευρώ	1.594	2.619	1.791
Εκτων οποίων:			
Πρόσθετη χρηματοδοτική συνεισφορά δημοσίου 469,9 εκ. ευρώ	231,4	238,5	-
(Εκ των οποίων χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ: 422,1 εκ. ευρώ)	203,6	218,5	-
Πληρωμές του δημοσίου προς τους παραχωρησιούχους: 705,2 εκ. ευρώ	181,4	439,7	84,1
<b>Συνολικό κόστος έργου σε εκ. ευρώ ανά χλμ.</b>	<b>20,2</b>	<b>13</b>	<b>8,7</b>

Πηγή: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, 2018, σελ. 39

Δεύτερο, η ενοποίηση των διαφορετικών σταδίων κατασκευής μέχρι και την συντήρηση του έργου βλάπτει σοβαρά τον «ελεύθερο ανταγωνισμό», αν δεν τον καταργεί.

«Διαπιστώσαμε ότι η υλοποίηση έργων κλίμακας μεγαλύτερης από τη συνηθισμένη και η συνένωση της μελέτης, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της λειτουργίας και της συντήρησης του έργου σε μία και μόνη σύμβαση αυξάνει τον κίνδυνο χαμηλών επιπέδων ανταγωνισμού, με αποτέλεσμα να περιέρχεται η δημόσια αρχή σε θέση εξάρτησης, αλλά και τη συνολική πολυπλοκότητα του έργου».

Η ακύρωση του ανταγωνισμού που επήλθε εξηγείται με ακόμη μεγαλύτερη ακρίβεια:

«Πράγματι, στην περίπτωση συμβάσεων πολύ υψηλής αξίας, μόνον ένας πολύ μικρός αριθμός οικονομικών φορέων, συχνά δε μόνον ένας, είναι σε θέση να προσφέρει όλα τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που προβλέπονται, με αποτέλεσμα η αναθέτουσα αρχή να περιέρχεται σε θέση εξάρτησης. Αυτό προκύπτει ότι συνέβη, παραδείγματος χάριν, στην περίπτωση του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας, το προβλεπόμενο συνολικό κόστος του οποίου ανερχόταν σε 2.375 εκατομμύρια ευρώ. Από τις τέσσερις εταιρείες που κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά το έπραξαν μόνο δύο, αλλά μία μόνον προσφορά αξιολογήθηκε στο τελικό στάδιο της διαδικασίας ανάθεσης. Η διαπραγματευτική θέση του εταίρου από τον δημόσιο τομέα θα ήταν καλύτερη, προκειμένου να επιτύχει ευνοϊκότερους συμβατικούς όρους, εάν είχαν αξιολογηθεί τουλάχιστον δύο προσφέροντες», (παρ. 28 και 29).

Στην έκθεση περιέχονται κι άλλες αξιοπρόσεκτες παρατηρήσεις, όπως για παράδειγμα ότι δεν επιτράπη στους ελεγκτές η πρόσβαση στην τεκμηρίωση ενός έργου, (παρ. 51).

Τέλος αξίζει να προσέξουμε, όπως περιγράφεται στον Πίνακα 2, ότι καθυστερήσεις στην παράδοση των έργων σημειώθηκαν ακόμη και μετά την επανεκκίνηση των έργων στους τρεις οδικούς άξονες.

Πίνακας 2. Καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων μετά την «επανεκκίνηση»

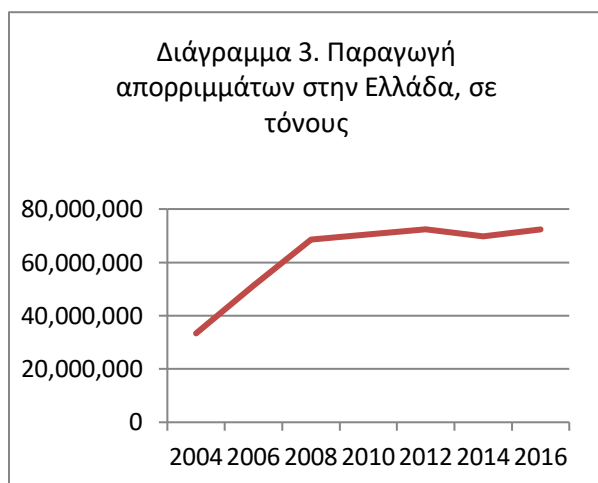
Υλοποίηση	Αυτοκινητόδρομο ς Κεντρικής Ελλάδας	Ολυμπία Οδός	Αυτοκινητόδρομος Μωρέας
<b>Ημερομηνία έναρξης παραχώρησης</b>	<b>31.3.2008</b>	<b>4.8.2008</b>	<b>3.3.2008</b>
Αρχική ημερομηνία ολοκλήρωσης	30.9.2013	3.8.2014	31.8.2012
Ημερομηνία αναστολής των εργασιών	26.6.2011	26.6.2011	30.11.2013
Αναθεωρημένη προβλεπόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης μετά την επανεκκίνηση	31.12.2015	31.12.2015	30.4.2015
Εκτιμώμενη/πραγματική ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου	31.8.2017	31.8.2017	31.12.2016
<b>Αναμενόμενη καθυστέρηση σε μήνες σε σύγκριση με την αρχική ημερομηνία ολοκλήρωσης</b>	<b>47</b>	<b>37</b>	<b>52</b>

Πηγή: ό.π.

#### 4.2 Μονάδες διαχείρισης απορριμμάτων: Ταφόπλακα στην ανακύκλωση

Μια δραστηριότητα που όλα αυτά τα χρόνια αποτέλεσε πεδίο δόξης λαμπρό για ΣΔΙΤ ήταν τα εργοστάσια απορριμμάτων. Η Διυπουργική Επιτροπή έχει εγκρίνει την κατασκευή 11 τέτοιων μονάδων. Ξεκινώντας από τα πιο πρόσφατα: Δυτικός Τομέας Κεντρικής Μακεδονίας, Ρόδος, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, Κέρκυρα, Ήπειρος, Αχαΐα, Αιτωλοακαρνανία, Ηλεία, Σέρρες, Πελοπόννησος και Δυτική Μακεδονία.

Το πρώτο πρόβλημα με την κάθε τέτοια μονάδα ολοκληρωμένης διαχείρισης απορριμμάτων, όπου γίνεται διαλογή με ανάκτηση υλικών τα οποία παράγουν βιοαέριο και αποβολή των οργανικών υπολειμμάτων τα οποία κατευθύνονται σε Χώρους Υγειονομικής Ταφής (ΧΥΤΥ) ξεκινά με τους όρους των κατασκευαστών. Για να είναι κερδοφόρα κάθε τέτοια μονάδα προβλέπεται η ύπαρξη εγγυημένης ποσότητας απορριμμάτων. Για παράδειγμα, στο εργοστάσιο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας που αποτελεί το πρώτο σχετικό ΣΔΙΤ, με διάρκεια σύμβασης 27 έτη λειτουργίας, ανάδοχο τις εταιρείες Άκτωρ Παραχωρήσεις και Ηλέκτωρ και χρηματοδότη την Εθνική Τράπεζα, προβλέπεται ετήσια δυναμικότητα 120.000 τόνων. Στη μονάδα των Σερρών (23 έτη, Archirodon– Intrakat –Envitec, χρηματοδότηση Εθνική Τράπεζα) 63.000 τόνοι, της Ηλείας (25 έτη, Μεσόγειος - J&ΡΑβαξ – ΑΑΓΗΣ) 80.000 τόνοι, της Αιτωλοακαρνανίας (25 έτη), 90.000 τόνοι, κοκ. Ο συγκεκριμένος όρος συνεπάγεται ότι ο ιδιώτης ανεξαρτήτως της ποσότητας απορριμμάτων που θα περνάει στις πύλες του εργοστασίου κάθε χρόνο θα αμείβεται για τις συμβολαιοποιημένες ποσότητες (βλ. ντοκιμαντέρ *Εργοστάσια απορριμμάτων – το μεγάλο φαγοπότι των εργολάβων*).



Πηγή: Eurostat

Η ποσότητα των απορριμμάτων ωστόσο δεν μένει σταθερή στο χρόνο. Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 3 από το 2004 ως το 2008 στην Ελλάδα ο όγκος των απορριμμάτων υπερδιπλασιάστηκε λόγω ανόδου του ΑΕΠ (από 33,35 σε 68,64 εκ. τόνους), ενώ από το 2012 μέχρι το 2016 έμεινε σχεδόν σταθερή (από 72,33 σε 72,36 εκ. τόνους). Στο μέλλον μετά βεβαιότητας η παραγωγή απορριμμάτων θα μειώνεται σταθερά και με αυξανόμενους ρυθμούς, εξ αιτίας των αυστηρών μέτρων που θα λάβει η ΕΕ αρχής γενομένης το 2020, στο πλαίσιο μεταξύ άλλων της Πράσινης Συμφωνίας, για την μείωση των πλαστικών και συσκευασιών μίας χρήσης, τον περιορισμό έως εξαφάνιση του φαινομένου της

υπερ-συσκευασίας, κοκ. (European Commission, COM2019-640 Final). Το αποτέλεσμα τότε θα είναι πώς για δεκαετίες οι δημότες θα πληρώνουν τέλη που δεν αντιστοιχούν στα απορρίμματα που προκαλούν και καταλήγουν στις μονάδες διαχείρισης αποβλήτων, αλλά στις ποσότητες που προβλέπονται στα συμβόλαια που υπογράφηκαν για τις ΣΔΙΤ. Πρόκειται για μια επιλογή τραγική: ενώ δημιουργούνται δίκτυα πόλεων ακόμη κι επιχειρήσεων που στοχεύουν σε βάθος χρόνου στην μηδενική παραγωγή απορριμμάτων, στην Ελλάδα εμφανίζουμε ως μέτρο περιβαλλοντικής ευαισθησίας την δέσμευση να παράγουμε το 2050 τα εκατομμύρια τόνων απορριμμάτων που παράγουμε και σήμερα – επί ποινή προστίμου μάλιστα...

Οι ΣΔΙΤ μονάδων απορριμμάτων έχουν αποδειχθεί ήδη βλαπτικές για το περιβάλλον λόγω λανθασμένου προσανατολισμού. Αν οι επενδύσεις εκατομμυρίων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί δεν δίνονταν σε επενδύσεις κεφαλαίου που θα μας αφήσουν για τα επόμενα σχεδόν 30 χρόνια με φαραωνικά εργοστάσια τα οποία δεν θα τα χρειάζεται κανείς και αφιερώνονταν στην εκπαίδευση κι ευαισθητοποίηση των πολιτών με στόχο να παράγουν λιγότερα απορρίμματα και να εξοικειωθούν με

την επανάχρηση και τη διαλογή τα αποτελέσματα θα ήταν ήδη ορατά σε πολλές κατευθύνσεις: Από τον όγκο των απορριμμάτων, μέχρι τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Απούσης μιας σχετικής κινητοποίησης των ανθρώπων στην παραπάνω κατεύθυνση, οι μονάδες διαχείρισης αστικών απορριμμάτων αποδεικνύονται αλυσιτελείς κι επικίνδυνες για έναν ακόμη λόγο: επειδή σε κάθε περίπτωση παράγουν υπολείμματα (γύρω στο 35-40% των αποβλήτων) που οδεύουν για εναπόθεση στους Χώρους Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων ή για καύση. Όπως συμβαίνει με το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ Lafarge στο Βόλο, που από το 2013 επί υπουργείας Γ. Μανιάτη απέκτησε άδεια όπως και άλλες τσιμεντοβιομηχανίες, να καίει σκουπίδια. Οι συνέπειες είναι ολέθριες για την υγεία του πληθυσμού της περιοχής. Το αποτέλεσμα είναι πως μια επιλογή που δίνει προτεραιότητα στις μεγάλες επενδύσεις επικαλούμενη την προστασία του περιβάλλοντος κι όχι στο σκοπό, δηλαδή τη μείωση απορριμμάτων, στρέφεται τελικά κατά του περιβάλλοντος, προκαλώντας τεράστιες βλάβες στην υγεία των κατοίκων!

Η επιλογή των μεγάλων επενδύσεων για τη διαχείριση των απορριμμάτων αποδεικνύεται οικονομικά επιζήμια έως καταστροφική επειδή δημιουργεί επιπλέον κόστη μεταφοράς. Αρκεί ένα παράδειγμα: Η Άρτα απέχει από το Ελευθεροχώρι όπου βρίσκεται η μονάδα των Ιωαννίνων (25 έτη λειτουργίας, Τέρνα Ενεργειακή, χρηματοδότηση ArhaBank) περίπου 80 χιλιόμετρα, μαζί με την επιστροφή είναι μια διαδρομή 160 χιλιομέτρων. Θα πρέπει επομένως να προστεθεί στο τέλος απόρριψης και το επιπλέον κόστος του εργολάβου που έχει αναλάβει να τα μεταφέρει στην μονάδα, κι επίσης να φέρνει πίσω τα υπολείμματα που θα καταλήγουν στον ΧΥΤΥ. Αν επιτρεπόταν στους Δήμους να τα μεταφέρουν μόνοι τους θα μείωναν το σχετικό κόστος στο ένα τρίτο των ποσών που απαιτεί ο εργολάβος. Ακόμη και η δημιουργία σταθμού μεταφόρτωσης, που εμφανίζεται ως εναλλακτική επιλογή, απαιτεί την αγορά πανάκριβων μηχανημάτων. Μια πρέσα για παράδειγμα στοιχίζει 250.000 ευρώ. Κατά συνέπεια, με αφορμή τη μονάδα διαχείρισης το κόστος απόρριψης των απορριμμάτων για τον δήμο της Άρτας θα αυξηθεί από 40 περίπου ευρώ που στοιχίζει σήμερα και θα φτάσει από 100 ως 120 ευρώ ο τόπος. Η επιλογή των ΣΔΙΤ επομένως θα σημάνει αύξηση των δημοτικών τελών ή χρεοκοπία των Δήμων...

Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι στο προσωπικό που εργάζεται στις μονάδες απορριμμάτων ΣΔΙΤ δεν ισχύουν οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας που υπογράφει η ΠΟΕ ΟΤΑ. Συχνότατα δε έχουν γίνει καταγγελίες για κατάφωρες παραβιάσεις της εργατικής νομοθεσίας, όπως αδήλωτη εργασία. Αυτή η διαπίστωση δεν επιβεβαιώνει κατά κανέναν τρόπο τα συμπεράσματα του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας που αναφέρει ότι «οι ΣΔΙΤ έχουν παίξει έναν σημαντικό ρόλο στην προώθηση της αξιοπρεπούς εργασίας στον κόσμο», (ILO, 2015).

### **4.3 Ηλεκτροφωτισμός: Στο φως η υπερδιαστασιολόγηση**

Στις 17 Απριλίου 2019 η Διυπουργική Επιτροπή μεταξύ άλλων δύο προτάσεων για έργα αναβάθμισης ηλεκτροφωτισμού κοινόχρηστων χώρων (Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, εθνικό και επαρχιακό δίκτυο Περιφέρειας Ηπείρου) ενέκρινε επίσης την αναβάθμιση και βελτιστοποίηση του δικτύου ηλεκτροφωτισμού κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Αθηναίων με ΣΔΙΤ. Ο μετέπειτα δήμαρχος, Κ. Μπακογιάννης, ως προς το παρόν έχει «παγώσει» το έργο, εξ αιτίας των αντιδράσεων που προκλήθηκαν στο εσωτερικό του ίδιου του Δήμου Αθηναίων αλλά και ευρύτερα.



Η πρώτη αντίφαση που συνοδεύει το έργο της παράδοσης της αντικατάστασης των λαμπτήρων του Δήμου Αθηναίων σε μια ιδιωτική εταιρεία σχετίζεται με το γεγονός ότι ο Δήμος Αθηναίων είναι ο μοναδικός Δήμος σε όλη τη χώρα που διαθέτει αρμόδια υπηρεσία, στελεχωμένη με το κατάλληλο προσωπικό που μπορεί να ανταποκριθεί με επάρκεια στις απαιτήσεις ενός τέτοιου έργου. Το προσωπικό της Διεύθυνσης Ηλεκτρολογικού ακόμη και στις αρχές του 2020 ανερχόταν σε 95 άτομα (από 270 στο παρελθόν), με το τμήμα Μελετών να στελεχώνεται από 11 υπαλλήλους. Το έργο επομένως δεν ήταν ανάγκη να δοθεί σε μια ιδιωτική εταιρεία. Μπορούσε να το φέρει σε πέρας η αρμόδια δημοτική διεύθυνση. Δεν είναι καθόλου τυχαίο πιθανά πώς η Αποκεντρωμένη Διοίκηση ουδέποτε απάντησε στο ερώτημα που της τέθηκε για τη δυνατότητα υλοποίησης του έργου από τον ίδιο το Δήμο...

Έντονα αμφισβητήθηκε ωστόσο όχι μόνο η σκοπιμότητα της προσφυγής σε ΣΔΙΤ, αντί άλλων πρακτικών όπως η εργολαβία που θα στοίχιζε φθηνότερα, αλλά και τα αναμενόμενα οφέλη. Η δημοτική αρχή του Γ.Καμίνη υποστήριζε ότι από την αναβάθμιση ή την προσαρμογή του συνόλου του δικτύου (45.666)θα επέλθει ετήσια εξοικονόμηση ενέργειας κατά 65% και πόρων κατά 3,2 εκ. ευρώ. Μόνο που για να φτάσουν σε αυτά τα μεγέθη, που δικαιολογούν την προσφυγή σε ΣΔΙΤ, ακολουθήθηκε η συνηθισμένη οδός της ...υπερδιαστασιολόγησης, της τεχνητής δηλαδή υπερμεγέθυνσης των πραγματικών αναγκών ώστε το έργο να φανεί δικαιολογημένο και τελικά συμφέρον. Συγκεκριμένα, στη μελέτη υποστηρίζεται ότι η ετήσια κατανάλωση του δημοτικού ηλεκτροφωτισμού ανέρχεται σε 40 εκ. κιλοβατώρες, με κόστος 6,1 εκ. ευρώ. Η αλήθεια είναι ότι η πραγματική ετήσια κατανάλωση του οδοφωτισμού ανέρχεται σε 29 εκ. κιλοβατώρες που κοστίζουν 4,4 εκ. ευρώ. Η διαφορά προήλθε από την συμπερίληψη στη μελέτη της κατανάλωσης από τα γραφεία των διοικητικών υπηρεσιών!

Ο Δήμος Αθηναίων διέθετε ωστόσο πιο απλούς τρόπους για να μειώσει το ενεργειακό του κόστος. Δεδομένου ότι συγκαταλέγεται στους 15 μεγαλύτερους καταναλωτές της ΔΕΗ συζητιόταν επί μήνες η υπογραφή μιας προγραμματικής συμφωνίας με τη ΔΕΗ βάσει της οποίας το κόστος της κατανάλωσης του Δήμου θα μπορούσε να μειωθεί ακόμη και κατά 10 εκ. ευρώ! Η σύμβαση δεν υπογράφηκε ποτέ και το σχέδιο έμεινε στη μέση... Επίσης, δήμοι και περιφέρειες αντί να προσφύγουν σε ΣΔΙΤ για τη χρηματοδότηση έργων οδοφωτισμού μπορούσαν κάλλιστα να ενταχθούν στο πρόγραμμα του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων το οποίο εκπονήθηκε σε συνεργασία με το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, 2019). Τα δάνεια που προσφέρει έχουν το ίδιο επιτόκιο με τα δάνεια που προσφέρθηκαν από τον ιδιώτη στο Δήμο Αθηναίων...

Η πρόταση για την αντικατάσταση των φωτιστικών σωμάτων μέσω ΣΔΙΤ ήταν πολλαπλώς ακατανόητη, επειδή δεν έπαιρνε κανένα μέτρο για τα υπαρκτά προβλήματα που συνεχίζει να αντιμετωπίζει ο ηλεκτροφωτισμός στον μεγαλύτερο δήμο της χώρας κι αφορά για παράδειγμα τα σάπια και πεπαλαιωμένα δίκτυα. Ο ιδιώτης αντίθετα θα αναλάμβανε την «εύκολη δουλειά» της αντικατάστασης των φωτιστικών σωμάτων. Διαφωνίες κατατέθηκαν επίσης και για το τεχνικό μέρος της πρότασης, καθώς γνώστες της αγοράς διαβεβαίωναν ότι εγγυήσεις για 10 και 15 χρόνια ζωής των λαμπτήρων ήταν ανεδαφικές επειδή καμία εταιρεία δε δίνει τέτοια εγγύηση. Αντίθετα, η ανάληψη υποχρέωσης εκ μέρους του Δήμου για μια περίοδο 14 ετών (2 έτη η διάρκεια κατασκευής και 12 έτη η διάρκεια λειτουργίας) έκρυβε τον κίνδυνο η Δήμος να παγιδευτεί σε απαρχαιωμένες τεχνολογίες σε μια περίοδο που η τεχνολογία LEDαλλάζει και βελτιώνεται σχεδόν κάθε χρόνο.

Την περίοδο που βρισκόταν στο αποκορύφωμά της η διαμάχη στο Δήμο Αθηναίων για το έργο ηλεκτροφωτισμού, με αποτέλεσμα στο δημοτικό συμβούλιο να υπερψηφίσει την πρόταση για ΣΔΙΤμόνο η πλειοψηφία, ο βουλευτής και αντιπρόεδρος της ΝΔ, Κ. Χατζηδάκης, με ερώτησή του προς τους υπουργούς Οικονομίας και Ανάπτυξης Γ. Δραγασάκη, Οικονομικών Ευκλ. Τσακαλώτο, Εσωτερικών Π. Σκουρλέτη και Περιβάλλοντος και Ενέργειας Γ. Σταθάκηστις 21 Μαρτίου 2018 κατήγγειλε «φωτογραφικούς διαγωνισμούς και υπερτιμολογήσεις στα έργα για τον οδοφωτισμό των Δήμων της χώρας με ανοχή της κυβέρνησης... Λειτουργεί μια κλειστή αγορά στους διαγωνισμούς αυτούς προς όφελος συγκεκριμένων προμηθευτών μέσα από φωτογραφικές διατάξεις. Οι όροι αυτοί οδηγούν σε μοναδικούς υποψηφίους και σε σκανδαλώδεις υπερτιμολογήσεις... Αποτέλεσμα όλης αυτής της κατάστασης αφενός οι Δήμοι να χρεώνονται με υπέρογκα ποσά και να στερούνται πόρους για άλλες υπηρεσίες και παροχές προς τους δημότες και αφετέρου ένα σημαντικό για το περιβάλλον έργο να μην έχει την ενεργειακή απόδοση και την οικονομική απόσβεση που η τεχνολογία θα μπορούσε να δώσει». (Χατζηδάκης, Κ. 2018).

#### 4.4 Σχολικές μονάδες: Από το αφτί,στο τραπέζι του ...τζόγου

«Όλα αυτά τα χρόνια πλήρωνα φόρους για να μου ζητούν ταυτότητα για να πάρω τη εγγονή μου από το νηπιαγωγείο;»

Τα λόγια ανήκουν σε έναν παππού ο οποίος όταν πήγε να πάρει την εγγονή του από το νηπιαγωγείο βρέθηκε ξαφνικά μπροστά σε έναν εργαζόμενο ιδιωτικής εταιρείας φρούρησης (security) που τον ενημέρωσε πώς αν δεν έδινε το όνομα του και δεν έδειχνε την ταυτότητά του δεν μπορούσε να μπει στο σχολείο. Το συγκεκριμένο είναι ένα από τα σχολεία που αναγέρθηκαν στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ, με χρηματοδότηση της Εθνικής Τράπεζας και της AlphaBank. Το έργο ανήκει στα πρώτα έργα ΣΔΙΤ που ενέκρινε η Διυπουργική Επιτροπή τον Απρίλιο του 2006. Οι όροι λειτουργίας είναι τόσο αυστηροί που προκαλούν συνεχείς συγκρούσεις μεταξύ δασκάλων, καθηγητών και γονιών από την μια μεριά και της ανώνυμης εταιρείας διαχείρισης ακινήτων η οποία διαχειρίζεται το έργο, ονόματι Task και είναι θυγατρική της J&P Άβαξ, που το κατασκεύασε. Για παράδειγμα δεν επιτρέπεται να μπει ούτε ένα καρφί στους τείχους για να κρεμαστεί ένας πίνακας αν πρώτα δεν ενημερωθεί η εταιρεία και δεν δώσει την άδειά της.

Με την ίδια αυστηρότητα αντιμετωπίζονται μαθητές και γονείς, όπως ο παππούς που προαναφέραμε ο οποίος έμαθε στα 80 του ότι θα πρέπει να έχει μαζί του ταυτότητα για να μπαίνει στο νηπιαγωγείο της εγγονής του. Οι καθηγητές θα πρέπει να πάρουν εκ των προτέρων άδεια αν θέλουν να διοργανώσουν μια εκδήλωση εκτός των ωρών διδασκαλίας, ακόμη κι αν είναι γιορτή, ομιλία ενός παιδοψυχολόγου ή μια απογευματινή συγκέντρωση του συλλόγου γονέων. Και σε αυτή την περίπτωση μάλιστα, όρος για να εισέλθει κάποιος στο σχολείο είναι το προσωπικό φύλαξης να καταγράψει το όνομά του. Οι προκαθορισμένοι και αυστηροί όροι χρήσης των σχολείων ενίοτε στρέφονται κι ενάντια στο δικαίωμα των παιδιών στη μάθηση. Για παράδειγμα, σε ένα σχολείο ενώ η διεύθυνση με την αρμόδια προϊστάμενη αρχή ήταν διατεθειμένες να εντάξουν στην τάξη 2 παιδιά παραπάνω από την ανώτατη επιτρεπόμενη σύνθεση έτσι ώστε τα παιδιά αυτά να μην αναγκασμένα να μετακινηθούν μακριά όπως έπρεπε, έβαλε βέτο η Task επειδή σε αυτή την περίπτωση παραβιαζόταν το συμφωνητικό, με αποτέλεσμα τα παιδιά να πρέπει να μεταφερθούν σε ένα σχολείο κάποια χιλιόμετρα μακριά από το σπίτι τους. Προείχε η διαφύλαξη του κτιρίου ώστε να μην υπάρξει καμιά πιθανότητα αύξησης του

κόστους συντήρησης. Στις περιπτώσεις μάλιστα που γίνεται χρήση αιθουσών πέραν της προβλεπόμενης, η καθαριότητα τους όπως και των βοηθητικών χώρων (πχ τουαλετών) ανήκει στους γονείς ή στους καθηγητές. Το πλαίσιο λειτουργίας των σχολείων που κατασκευάστηκαν και λειτουργούν μέσω ΣΔΙΤ είναι τόσο άκαμπτο ώστε όταν επιχειρήθηκε να φιλοξενηθούν πρόσφυγες στο ΕΠΑΛ Κερατσινίου, στο αποκορύφωμα της μεταναστευτικής κρίσης, η διαχειρίστρια εταιρεία το απαγόρευσε! Ανάλογα περιστατικά απαντούν και στο ερώτημα που συνοδεύει την λειτουργία τους: κατά πόσο είναι δημόσια ή ιδιωτικά. Τη στιγμή που το κράτος αδυνατεί να τα εντάξει στον προγραμματισμό του ακόμη και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης τα ΣΔΙΤ είναι ιδιωτικά!

Μάρτυρας επίσης του ιδιωτικού επί της ουσίας χαρακτήρα των ΣΔΙΤ είναι οι εργασιακές σχέσεις του προσωπικού που απασχολούν. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται τα σχολικά ακίνητα των ΣΔΙΤ όσο αυστηρές είναι με την τήρηση των όρων λειτουργίας, τόσο ελαστικές και αυταρχικές είναι με τις εργασιακές σχέσεις των εργαζομένων στην καθαριότητα, τη φύλαξη και τη συντήρηση των κτιρίων. Το προσωπικό αλλάζει συνεχώς, οι διαμαρτυρίες για μη καταβολή των μισθών είναι συνεχείς, η εντατικοποίηση της εργασίας εμφανής, ενώ γεννάται και ζήτημα ασφάλειας όταν την καθαριότητα των τουαλετών ειδικά σε νηπιαγωγεία αναλαμβάνει προσωπικό που είναι άγνωστο ακόμη και στους νηπιαγωγούς και συνεχώς εναλλάσσεται. Ευρύτερα, είναι ένα πλαίσιο λειτουργίας που μπορεί να είναι συνηθισμένο για μια αποθήκη ή οποιονδήποτε άλλο επαγγελματικό χώρο, απάδει κι αντιβαίνει πλήρως ωστόσο προς το δημόσιο χαρακτήρα του σχολείου. Είναι αντιπαιδαγωγικό!

Εξ όσου σημαντικό είναι επίσης ότι η ανάληψη του έργου στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ από τον ιδιώτη πλειοδότη δεν απαλλάσσει το δημόσιο τομέα από μια σειρά συναφή κόστη τα οποία μετατίθενται στο κράτος. Είναι χαρακτηριστικά όσα περιγράφει για τα ΣΔΙΤ το σωματείο των εργαζομένων στις Κτιριακές Υποδομές, όπως καλείται ο οργανισμός που προέκυψε από τη συγχώνευση των δημοσίων φορέων Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων (ΟΣΚ), Θέμις Κατασκευαστική και Δημόσια Επιχείρηση Ανέγερσης Νοσοκομείων (ΔΕΠΑΝΟΜ), κι έφεραν την ευθύνη για την κατασκευή σχολείων, δικαστικών κτιρίων και νοσοκομείων μέχρι την έλευση της Τρόικας. Αναφέρουν σε ανακοίνωσή τους, με ημερομηνία 23 Ιουνίου 2017:

«1.Οι εκάστοτε κυβερνήσεις και Διοικήσεις του Δημόσιου φορέα, αψηφώντας τις αντιδράσεις των εργαζομένων και τα πραγματικά στοιχεία, έδωσαν “γη και ύδωρ” για να προχωρήσει η κατασκευή σχολείων με ΣΔΙΤ. Τα 14 σχολεία που παραδίδονται αυτή την περίοδο, μπήκαν ή μάλλον εγκλωβίστηκαν στο μοντέλο ΣΔΙΤ το 2007! Έπρεπε να περάσουν 10 ολόκληρα χρόνια για να μπορέσουν μαθητές και γονείς να δουν το πολυπόθητο σχολείο που τότε είχαν ανάγκη.

2.Τα περισσότερα από αυτά τα σχολεία επιλέχθηκαν έτσι ώστε να μην έχουν προβλήματα που είναι συνήθη για τις συμβατικές μελέτες, ιδιαίτερα στην Αττική (προβληματικά οικόπεδα: ιδιοκτησιακά, από άποψη μεγέθους, προσανατολισμού, χωροταξίας κ.ά.). Και βέβαια ακόμα και όταν προέκυψαν στην πορεία κάποια απρόβλεπτα θέματα όπως “αρχαιολογία” ή άλλα, το κόστος και τις καθυστερήσεις τα πλήρωσε εξ ολοκλήρου το Δημόσιο. Όπως ακριβοπλήρωσε με σχεδόν 1 εκατομμύριο τους εξωτερικούς συμβούλους που “έφτιαξαν” τις συμβάσεις.

3.Η όλη διαδικασία επιβλέπονταν στενά -παρότι δεν προβλεπόταν από τις συμβάσεις ΣΔΙΤ- από τους “τεμπέληδες” μηχανικούς και άλλους εργαζόμενους στον πρώην ΟΣΚ και νυν ΚτΥπ οι οποίοι μαζί με τις πιεστικές ανάγκες για τα τρέχοντα έργα, κλήθηκαν να κάνουν προμελέτες, «άτυπο» έλεγχο και διορθώσεις στις μελέτες και στενή επίβλεψη στα σχολεία με ΣΔΙΤ, χωρίς βέβαια αυτό να προβληθεί πουθενά για να μη χαλάσει η προπαγάνδα για το “κακό” Δημόσιο» (Σωματείο Εργαζομένων στις Κτιριακές Υποδομές).

Αν όλα τα παραπάνω αποτελούν αντιθέσεις και συγκρούσεις που κινούνται σε ένα πεδίο γνωστό μέχρι σήμερα, η διαχείριση των σχολείων από εταιρείες διαχείρισης ακίνητης περιουσίας εισάγει την παιδεία σε ένα τομέα άγριας κερδοσκοπίας που είναι το realstate. Πρόκειται για κλάδο που από τις αρχές της δεκαετίας του '80 πρωτοστάτησε στην χρηματιστηριακή κερδοσκοπία χέρι – χέρι με το χρηματοπιστωτικό και τον ασφαλιστικό τομέα. Γι' αυτό και το καθόλου τιμητικό αρκτικόλεξο FIRE(εκ του Finance, Insuranceκαι RealEstate) με το οποίο περιγράφεται στη διεθνή βιβλιογραφία. Ο κίνδυνος που υπάρχει εδώ είναι απλός: Τα σχολεία που ανεγέρθηκαν με ΣΔΙΤ να αποτελέσουν την πρώτη ύλη για μια άγρια κερδοσκοπία με συνεχείς μεταβιβάσεις των εταιρειών διαχείρισης των σχολικών ακινήτων ΣΔΙΤ που θα δημιουργούν ανησυχίες ακόμη και για τη δυνατότητά τους να υπάρχουν την επόμενη μέρα. Στο εξωτερικό όπου ο θεσμός των ΣΔΙΤ έχει προϊστορία πολλών δεκαετιών και δεν εμφανίστηκαν «χαμένα χρόνια», όπως (για καλό μας) συνέβη στην Ελλάδα, ανάλογα περιστατικά είναι συνηθισμένα (JubileeDebtCampaign, 2017).

Και στην Ελλάδα ωστόσο είναι πιθανό να βρεθούμε πολύ σύντομα μπροστά σε ανάλογα φαινόμενα, λόγω του ότι ήδη έχει ξεκινήσει αυτός ο κερδοσκοπικός πυρετός με επίκεντρο τα σχολεία. Με ανακοίνωση που εξέδωσε ο όμιλος Άβαξ ΑΕ στις 2 Οκτωβρίου 2019 και υπογράφεται από το Διοικητικό Συμβούλιο έκανε γνωστά τα εξής:

«Την 01.10.2019 υπέγραψε με τον Σουηδικό Όμιλο SternerStenhus σύμβαση για την πώληση του συνόλου των μετοχών της εταιρείας JPA ΑΕ που έχει αναλάβει την πραγματοποίηση του έργου Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) 10 Σχολείων στην Αττική. Τα σχολεία κατασκευάστηκαν κατόπιν διαγωνισμού της Κτιριακές Υποδομές ΑΕ (πρώην Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων), με υποβολή προσφορών το 2010 και ανάδειξη αναδόχου το 2011. Το Έργο, συνολικής επένδυσης €52,6 εκατομμυρίων, υπεγράφη από την Εταιρεία την 09.05.2014, προβλέποντας περίοδο 24 μηνών για την κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων, και ανάληψη της συντήρησης και τεχνικής διαχείρισής τους επί 25ετή περίοδο έναντι ετήσιου μισθώματος από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι σχολικές υποδομές εξυπηρετούν πάνω από 2.000 μαθητές στους Δήμους Αθηναίων, Ηρακλείου, Ωρωπού και Μεγαρέων της Αττικής.

Το έργο είχε συγχρηματοδοτηθεί από ίδια κεφάλαια της Εταιρείας και μακροπρόθεσμο δανεισμό ύψους €33,4 εκατομμυρίων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και το πρόγραμμα Jessica της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το οικονομικό κλείσιμο της συμφωνίας αποτέλεσε ιδιαίτερη επιτυχία καθώς πραγματοποιήθηκε σε μια χρονική περίοδο όπου το τραπεζικό σύστημα ήταν απρόθυμο να χρηματοδοτήσει έργα στη

χώρα μας εν μέσω κρίσης. Η παρούσα συμφωνία με την SternerStenhus, η οποία έχει λάβει τις εγκρίσεις του ΚτΥπ και της ΕΤΕπ, ύψους €8,8 εκατομμυρίων, αφορά στη μεταβίβαση από την Εταιρεία του συνόλου των μετοχών καθώς και των ομολογιών περιορισμένης εξασφάλισης του Ομίλου ΑΒΑΞ. Η υπολειπόμενη περίοδος μίσθωσης είναι 22 έτη.

Με την παρούσα συναλλαγή, η Εταιρεία ανακυκλώνει τα επενδυτικά της κεφάλαια και απελευθερώνει χρηματοοικονομικούς πόρους ενόψει της διεκδίκησης νέων συγχρηματοδοτούμενων έργων. Ο όμιλος SternerStenhus, του οποίου ηγείται ο κ. Ηλίας Γεωργιάδης, επενδύει στο τομέα ακίνητης περιουσίας και κοινωνικών υποδομών και περαιτέρω δραστηριοποιείται στον κατασκευαστικό τομέα και στη διαχείριση ακινήτων στη Σουηδία και στη Ελλάδα», (J&P&ΑΒΑΞ ΑΕ, 2019).

Η συγκεκριμένη μεταβίβαση δίνει την εντύπωση ότι δημιουργείται ένα τεράστιο «πλυντήριο» ή ένα αεροπλανάκι που στην μια άκρη θα έχει εταιρείες «εγνωσμένου κύρους» και βιογραφικού, με κεφαλαιακή επάρκεια και τεχνογνωσία οι οποίες θα κερδίζουν έργα ΣΔΙΤ, αλλά στη συνέχεια θα τα μοσχοπουλούν ακόμη και σε αεριτζήδες, αγνώστου προέλευσης, που με αυτό τον τρόπο θα μπαίνουν σε μια νέα αγορά και θα κερδοσκοπούν ασύστολα εμφανίζοντας ως εγγύηση τα έσοδα του δηmosίου για τα επόμενα 20 ή 15 χρόνια. Ό,τι κάνουν κι οι τράπεζες με τα «κόκκινα δάνεια». Μόνο που εδώ δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος για την είσπραξη τους στο μέλλον. Κι αυτή η διαδικασία των αγοροπωλησιών θα μπορεί να αναπαράγεται συνέχεια, δημιουργώντας σε μια εποχή μειωμένων προσδοκιών τεράστια υπερκέρδη. Το δημόσιο να 'ναι καλά...

Η ανησυχία για την άγρια κερδοσκοπία και την ώθηση στο φαινόμενο της χρηματιστικοποίησης που πυροδοτούν οι ΣΔΙΤ επιβεβαιώνεται αν εξετάσουμε τα αποτελέσματα της θυγατρικής της J&P&ΑΒΑΞ που διαχειρίζεται τα σχολικά ΣΔΙΤ. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3 που ακολουθεί τα αποτελέσματά της την τελευταία 4ετία βγαίνουν αρνητικά. Τα αποτελέσματα όχι μόνο μετά φόρων αλλά και προ φόρων είναι αρνητικά, ενώ και τα μικρά κέρδη μειώνονται σταθερά στο χρόνο: από 2,2 εκ. ευρώ στις 31/12/2015 σε 942.000 στις 31/12/2018. Παρόλα αυτά η εταιρεία πουλήθηκε έναντι 8,8 εκ. ευρώ, λόγω των σταθερών εσόδων που θα λαμβάνει από το ελληνικό δημόσιο τα επόμενα 22 έτη... Ο ίδιος ο ιδιοκτήτης της αγοράστριας εταιρείας σε συνέντευξή του δήλωσε πώς «είναι η πρώτη εξαγορά έργου ΣΔΙΤ στην Ελλάδα και πιστεύει πώς εδώ πρόκειται για το άνοιγμα μιας δεύτερης αγοράς. Εκφράζει μάλιστα τη θέλησή του να συμμετάσχει μέσω συνεργασιών σε διαγωνισμούς για κάποια από τα νέα κτιριακά έργα ΣΔΙΤ (όπως πχ για σχολεία) και πιθανόν να συνεχίσει τις επενδύσεις στη δευτερογενή αγορά των ΣΔΙΤ» (Ηλίας Γεωργιάδης: Τα σχέδια και οι επενδύσεις της SternerStenhaus που αγόρασε τα σχολεία ΣΔΙΤ).

Ο παππούς επομένως τόσα χρόνια πλήρωνε φόρους για να δημιουργήσει μια νέα αγορά...

Πίνακας 3. Ισολογισμοί TaskI&P&A&B&C ΑΕ				
	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018
Μικτά κέρδη, ποσό σε .000	2.251	1.515	1.443	942
Κέρδη ή ζημιές προ φόρων, ποσό σε .000	1.137	376	22	-112
Κέρδη ή ζημιές μετά φόρων, ποσό σε .000	778	193	-91	-217
Κέρδη ή ζημιές μετά φόρων ανά μετοχή, ποσό σε ευρώ	34,20	8,51	-4	-10

Πηγή: Οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας

Στην περίπτωση ωστόσο των σχολείων δεν προβάλλει μόνο ο κίνδυνος της «χρηματοπιστωτικής μηχανικής» (financial engineering) που ως εγγύηση της κερδοσκοπίας θα έχει δημοτικά σχολεία και νηπιαγωγεία. Αποδεικνύεται επίσης ότι οι ΣΔΙΤ δεν ήταν καν η φθηνότερη λύση όπως τις εμφανίζουν οι κυβερνήσεις. «Οι κοινοπραξίες που κατασκεύασαν τα έργα έβαλαν από την τσέπη τους μόνο το 16% του κόστους», σύμφωνα με τον Μανώλη Δανδουλάκη, πρόεδρο ΔΣ Σωματείου Εργαζομένων στις Κτιριακές Υποδομές (ΑΕΣΓΜΕ, 2019). Με βάση τον ίδιο επίσης:

«Οι σχολικές επιτροπές καλούνται να πληρώσουν υπέρογκα ποσά για λειτουργικά έξοδα όπως το ρεύμα καθώς οι κοινοπραξίες έχουν βάλει πχ προβολείς που είναι αναμμένοι όλο το 24ωρο για να γλιτώνει η κοινοπραξία κόστη φύλαξης... Με βάση τις συμβάσεις η κοινοπραξία μπορεί –αξιοποιώντας όλα τα νομικά μέσα- να μετακυλίει τα κόστη από τυχόν ζημιές ή φθορές σε εκπαιδευτικούς και γονείς. Γι' αυτό εξάλλου και κρατούν τις συμβάσεις αυτές ως επτασφράγιστο μυστικό και για να μάθει ένας Σύλλογος, μια Ένωση Γονέων ή ακόμη και η ΑΣΓΜΕ τι γράφουν μέσα, πρέπει να κάνουν συγκεκριμένο ερώτημα για να λάβουν απάντηση μόνο επί αυτού και εφόσον έχουν έννομο συμφέρον... Για 25 χρόνια που είναι η περίοδος παραχώρησης, το κράτος θα πληρώνει υπέρογκα ποσά ως ενοίκιο για τη χρήση αυτών των σχολείων, ποσά που με βάση το Επιχειρησιακό πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό της ΚΤΥΠ για τα 24 σχολεία της Αττικής ανέρχεται σε 16 εκ. για το τρέχον έτος και αύξηση κατά τουλάχιστον 1 εκ. τα επόμενα χρόνια. Και όλα αυτά όταν με 50 περίπου εκατομμύρια, δηλαδή τα ενοίκια 3 ετών για τα 24 σχολεία που προαναφέραμε ότι έγιναν με ΣΔΙΤ θα μπορούσαν να είχαν κατασκευαστεί τα σχολεία αυτά από την ΚΤΥΠ με κρατικά κονδύλια και να ανήκουν στο δημόσιο χωρίς αποικιοκρατικούς όρους και παραχωρήσεις», (όπ. π.).

## 5. Αιτίες εμφάνισης και προώθησης των ΣΔΙΤ

Παρά τα τεράστια προβλήματα που συνοδεύουν την υλοποίηση των ΣΔΙΤ η κυβέρνηση Κ. Μητσοτάκη έχει εξαγγείλει ως ΣΔΙΤ θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στην οικονομική της πολιτική. Πολύ χαρακτηριστικά, ο πρωθυπουργός Κυρ. Μητσοτάκης από το βήμα της Βουλής στις 19 Δεκεμβρίου 2019 κατά την ψήφιση του προϋπολογισμού του 2020 εξήγγειλε ΣΔΙΤ για το χώρο της υγείας, ο υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης Μ. Βορίδης εξήγγειλε ΣΔΙΤ για το πεδίο των γεωργικών ασφαλίσεων κι αυτός από το βήμα της Βουλής την ίδια μέρα και ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας Κ. Χατζηδάκης εξήγγειλε



γενίκευση του μοντέλου των ΣΔΙΤ στον τομέα της διαχείρισης απορριμμάτων, από την Κέρκυρα στις 26 Σεπτεμβρίου 2019, προαναγγέλλοντας ωστόσο και αυξήσεις στα δημοτικά τέλη όταν είπε ότι «τίποτε δεν είναι δωρεάν».Μετεκλογικά όμως...

Ως σημαντικότερη αιτία για την εμφάνιση των ΣΔΙΤ και βασικότερο πλεονέκτημά τους εμφανίζεται η διευκόλυνση που προσφέρουν στο δημόσιο και σε δήμους σε μια εποχή στενότητας πόρων. Κάπως έτσι οι ΣΔΙΤ προβάλλονται ως σανίδα σωτηρίας ειδικά για τα κράτη που αντιμετωπίζουν προβλήματα με υψηλό δημόσιο χρέος και μεγάλο δημοσιονομικό έλλειμμα. Όσο κι αν φαίνεται προφανής αυτή η ερμηνεία, η εξέλιξη των ΣΔΙΤ δεν επιβεβαιώνει αυτό τον ισχυρισμό. Όπως φαίνεται από την καμπανοειδή μορφή των δύο ραβδογραμμάτων στο Διάγραμμα 4 τόσο ο αριθμός έργων όσο και η αξία των ΣΔΙΤ κορυφώθηκαν πριν την εμφάνιση της πρόσφατης κρίσης, το 2006 και 2007 αντίστοιχα, κι έκτοτε, όταν η δημοσιονομική κρίση του κράτους κορυφώθηκε, αμφότερα ακολουθούν μια καθαρά φθίνουσα πορεία.

Διάγραμμα 4. Ευρωπαϊκή αγορά ΣΔΙΤ



Πηγή: EPECDataPortal, <https://bit.ly/2ZNYNAr>

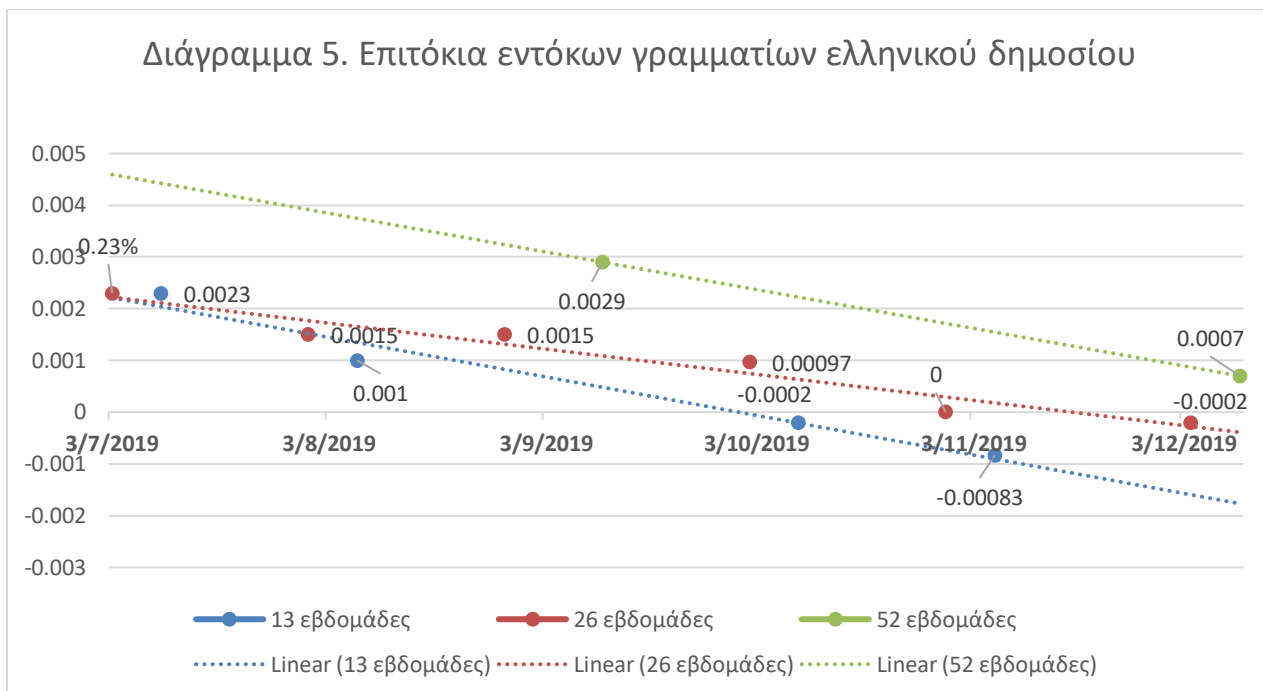
Ανάλογα συμπεράσματα εξάγονται αν εξετάσουμε τις επιδόσεις σε ΣΔΙΤ των διάφορων ευρωπαϊκών κρατών. Το 2014 χαρακτηριστικά, τα πρωτεία σε ΣΔΙΤ με βάση την αξία των συμβάσεων κρατούσε το Ηνωμένο Βασίλειο (7,36 δισ. ευρώ), ενώ στην τρίτη και τέταρτη θέση βρίσκονταν η Γερμανία και η Ολλανδία (με συμβόλαια αξίας 1,31 δισ. και 1,1 δισ. ευρώ). Το Ηνωμένο Βασίλειο κρατούσε τα πρωτεία το ίδιο έτος και σε ό,τι αφορά τις υπογεγραμμένες συμβάσεις (26), με τη Γαλλία να ακολουθεί από απόσταση (12). (Μαντζούφας, 2016). Ωστόσο Αγγλία, Γερμανία, Ολλανδία και Γαλλία που πρωταγωνίστησαν στην εκτέλεση έργων ΣΔΙΤ δεν υπέστησαν δημοσιονομική κρίση. Η προσφυγή στα ΣΔΙΤ επομένως δεν επιλέγηκε για να ξεπεραστεί η δημοσιονομική κρίση του κράτους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η δημοσιονομική λιτότητα και η υποχρηματοδότηση των υποδομών δε χρησιμοποιείται ως μέσο κι εργαλείο για τη επιβολή των ΣΔΙΤ και τη νομιμοποίησή τους στη συνείδηση της κοινωνίας.

Υποθέτοντας μάλιστα ότι και η πορεία των Προγραμμάτων Δημοσίων Επενδύσεων μετά την κρίση του 2008 ακολούθησε φθίνουσα πορεία, λόγω της μείωσης του ΑΕΠ, αποδεικνύεται ότι τα ΣΔΙΤ αδυνατούν να καλύψουν το κενό που αφήνουν οι αμιγείς δημόσιες επενδύσεις, προς επίρρωση των επιφυλάξεων που διατυπώνονται για την ικανότητα των ιδιωτικών επενδύσεων, ευρύτερα, να λειτουργήσουν σαν ατμομηχανή της οικονομικής μεγέθυνσης. Αυτές οι επιφυλάξεις επιβεβαιώνονται παραπέρα αν λάβουμε υπ' όψη πώς ούτε τα αρνητικά επιτόκια που ισχύουν στην ευρωζώνη κατάφεραν να προκαλέσουν μια επενδυτική έκρηξη, όπως πολλοί περίμεναν με την ανακοίνωση των αρνητικών, τιμωρητικών για τις τράπεζες επιτοκίων του κοινού νομίσματος από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα τον Ιούνιο του 2014 (κι επίσημα μηδενικών επιτοκίων από τον Ιούλιο του 2012).

Κατά συνέπεια, η παραίνεση που διατυπώνει ο ΣΕΒ για τις ΣΔΙΤ στο τακτικό ενημερωτικό του δελτίο μόνο ως ευσεβής πόθος μπορεί να εκληφθεί, καθώς από πουθενά δεν τεκμηριώνεται η δυνατότητα που περιγράφει: «Οι δημόσιες επενδύσεις στην Ελλάδα μειώθηκαν δραστικά στα χρόνια της κρίσης, από 6% του ΑΕΠ στις αρχές της δεκαετίας του 2000 σε 3% του ΑΕΠ σήμερα... Την τελευταία διετία μάλιστα κάτω από την πίεση της παραγωγής πρωτογενών πλεονασμάτων, οι δημόσιες επενδύσεις δεν καλύπτουν καν τις αποσβέσεις, με αποτέλεσμα το απόθεμα δημόσιου κεφαλαίου να μειώνεται... Η παραπάνω ανάλυση συντείνει στο συμπέρασμα ότι “λεφτά ΔΕΝ υπάρχουν” για δημόσιες επενδύσεις σε κρίσιμους τομείς της οικονομίας και ως εκ τούτου είναι αναγκαία η στροφή σε ΣΔΙΤ και παραχωρήσεις, δηλαδή και σε ιδιωτικούς πόρους για τη χρηματοδότηση αναγκαίων επενδύσεων τόσο σε υποδομές και διασυνδέσεις όσο και στους υπόλοιπους τομείς που υποχρηματοδοτούνται» (ΣΕΒ, 2018).

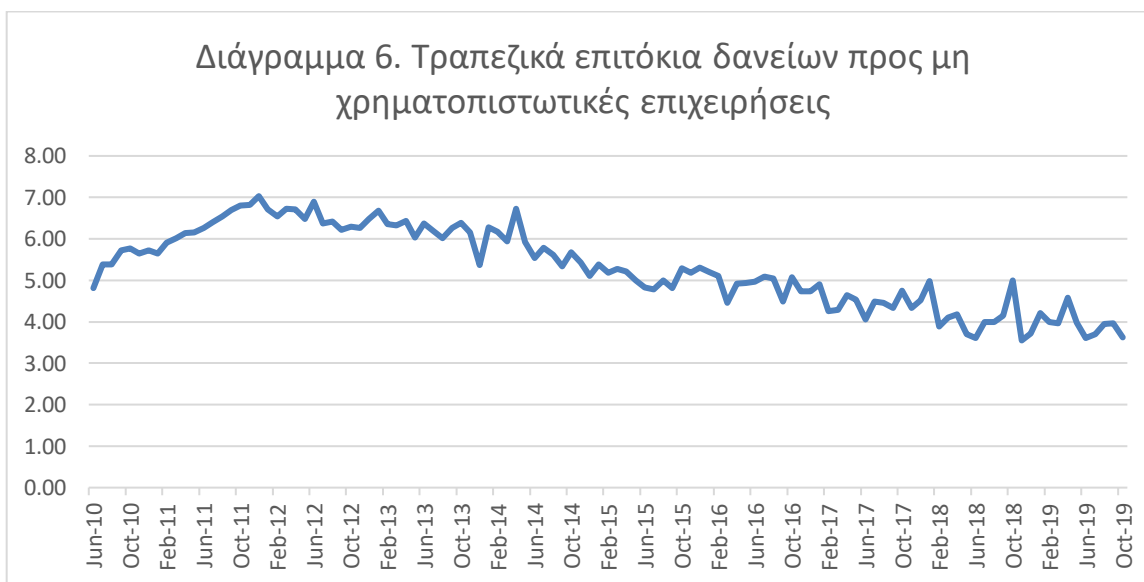
Η εμφάνιση των ΣΔΙΤ ως υποκατάστατων ή έστω ως συμπλήρωμα των δημοσίων επενδύσεων έχει ούτως ή άλλως να ξεπεράσει ένα εγγενές και ανυπέρβλητο εμπόδιο καθαρά οικονομικής φύσης. Να καταστήσει κερδοφόρες επενδύσεις που συνοδεύονται από υψηλότερο κόστος κεφαλαίου σε σχέση με αυτό που μπορεί να αντλήσει ο δημόσιος τομέας. Η συγκεκριμένη αδυναμία αναγνωρίζεται ενίοτε κι επίσημα. Αναφέρεται για παράδειγμα: «Οι εταίροι από τον ιδιωτικό τομέα έχουν συνήθως πρόσβαση σε επαχθέστερους όρους δανεισμού σε σύγκριση με τις δημόσιες αρχές και απαιτούν υψηλή απόδοση για το επιχειρηματικό κεφάλαιο η οποία, στα ελεγχθέντα έργα, ανερχόταν ενίοτε σε 14% ετησίως» (υποσημείωση αρ. 28 σε Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο). Ετήσιο επιτόκιο της τάξης του 14% είναι τοκογλυφικό και κονιορτοποιεί αμέσως το επιχείρημα για την πρόσβαση του ιδιωτικού τομέα σε ...φθηνά κεφάλαια! Και μετά το πέρας της κρίσης ωστόσο, το δεύτερο μισό του 2019 ο δημόσιος τομέας εξακολουθούσε να δανείζεται φθηνότερα από τον ιδιωτικό.

Στο Διάγραμμα 4 φαίνεται ότι ακόμη και το ελληνικό δημόσιο, που τα ομολόγά του ενάμιση χρόνο μετά την έξοδο από τα Μνημόνια παραμένουν στην κατηγορία των σκουπιδιών (μη ενδεικνυόμενων για επένδυση) από τους τρεις μεγάλους οίκους αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας – κι αυτό είναι κάτι που σπανίως λέγεται δημόσια για να μη φθαρεί η εικόνα της οικονομικής επιτυχίας - στην αγορά των εντόκων γραμματίων δανείζεται με αρνητικά επιτόκια για 13 και 26 εβδομάδες και οριακά θετικό για 52 εβδομάδες. Η καθοδική δε πορεία των επιτοκίων όπως αποτυπώνεται στη γραμμική τάση, και φαίνεται στο Διάγραμμα 5, είναι τόσο ισχυρή που μόνο με ένα σοβαρό γεγονός μπορεί να ανακοπεί. Δεν υπάρχει επομένως περίπτωση το κόστος δανεισμού του δημοσίου να ξεπεράσει αυτό το ιδιωτικού τομέα.



Πηγή: Οργανισμός Διαχείρισης Δημοσίου Χρέους

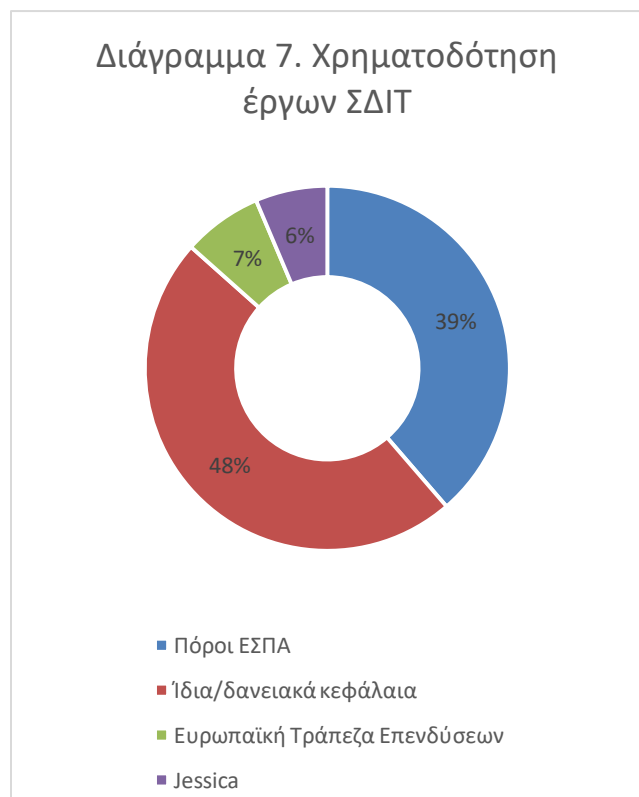
Ο ιδιωτικός τομέας αντίθετα, με ευθύνη των ιδιωτικών συστημικών τραπεζών που παρά τις αλληπάλληλες διασώσεις εξακολουθούν να μην χορηγούν δάνεια, ακόμη και τον Οκτώβρη του 2019 δανειζόταν με επιτόκιο 3,63%, χωρίς να συνυπολογίζονται οι επιπλέον επιβαρύνσεις, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 6. Συνάγεται επομένως ότι οι συνθήκες δανειοδότησης του ιδιωτικού τομέα είναι πολύ πιο ασύμφωρες σε σχέση με τις συνθήκες του δημοσίου.



Πηγή: Τράπεζα Ελλάδας

Το επιχείρημα για τους φθηνότερους όρους δανεισμού του ιδιωτικού τομέα δεν επιβεβαιώνεται ούτε στην Ευρώπη. Στο Ηνωμένο Βασίλειο μια άσκηση για το μακροχρόνιο κόστος ανέγερσης ενός νοσοκομείου στην περίπτωση που είχε χρηματοδοτηθεί αντί για ιδιωτικό με δημόσιο δανεισμό, με επιτόκιο ύψους 5% όπως ήταν στο γύρισμα της χιλιετίας, θα οδηγούσε σε ένα τελικό κόστος 159 εκ. δολ. αντί για 231 εκ. όπως έφτασε το κόστος με ΣΔΙΤ (JubileeDebtCampaign, 2017).

Για να ξεπεραστεί το εγγενές πρόβλημα που συνοδεύει τα έργα ΣΔΙΤ –υψηλό κόστος δανειακού κεφαλαίου – η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση ενεργοποίησε μια σειρά από μηχανισμούς που διευκολύνουν την επιλογή τους έναντι των συμβατικών μορφών ανάθεσης. Ξεχωρίζει η απόφαση εξαίρεσης της συμμετοχής του Δημοσίου από το δημόσιο χρέος και το δημοσιονομικό έλλειμμα (Eurostat, 2016) και οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, που λειτούργησαν σαν εγγύηση, έτσι ώστε να μειωθεί ακόμη περισσότερο ο κίνδυνος που αναλαμβάνουν οι ιδιώτες. Προς επίρρωση, όσα αναφέρονται στην απόφαση του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ναυπλίου, με ημερομηνία 10 Οκτωβρίου 2013, βάσει της οποίας υποβλήθηκε η πρόταση στην Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα για ένταξη στον κατάλογο προτεινόμενων έργων του έργου μελέτης, χρηματοδότησης και εκμετάλλευσης της μαρίνας στο Ναύπλιο: «Γίνονται προσπάθειες για τη χρηματοδότηση μέρους της επένδυσης μέσω του προγράμματος Jessica (Κοινή ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές) οι οποίες εφόσον ευοδωθούν, θα καταστήσουν το έργο περισσότερο ελκυστικό για τους υποψήφιους επενδυτές»... Περιττό να ειπωθεί ότι, θεωρητικά πάντα, τα κεφάλαια των ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων που δεσμεύουν οι ΣΔΙΤ θα μπορούσαν να είχαν κατευθυνθεί στη χρηματοδότηση δημοσίων επενδύσεων περισσότερο κοινωνικά επωφελών.



Επικουρικά προς την ιδιωτική χρηματοδότηση των έργων ΣΔΙΤ λειτούργησε μια πανσπερμία ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων που περιελάμβανε την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB), την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (EBRD), την Παγκόσμια Τράπεζα και το Ταμείο Υποδομών Jessica. Ως αποτέλεσμα, τα ίδια και δανειακά κεφάλαια των εμπορικών τραπεζών, που στην κινητοποίησή τους υποτίθεται ότι συμπυκνώνεται η «υπεραξία» των ΣΔΙΤ φτάνουν να αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 50% του κόστους επένδυσης. Ειδικότερα σε ένα κόστος επενδύσεων ύψους 822 εκ. ευρώ, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 7, οι πόροι ΕΣΠΑ αντιπροσώπευαν 318 εκ. (39%), κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων 57,9 εκ. ευρώ (7%), κονδύλια από Jessica 52,5 εκ. (6%) και τα ίδια και δανειακά κεφάλαια των εμπορικών τραπεζών 394 εκ. ή 47,9% του συνόλου! (Υπουργείο Οικονομίας

& Ανάπτυξης, 2019). Κατ' αυτό τον τρόπο τα ΣΔΙΤ σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση είναι κατά πλειοψηφία κρατικά. Οι γενναιόδωρες πληρωμές ωστόσο για πάνω από 25 χρόνια θα καταβάλλονται στους ιδιώτες!

Μεγάλη ώθηση στα έργα ΣΔΙΤ έδωσαν επίσης και οι κανόνες της Eurostatγια την δυνατότητα εξαίρεσής τους από τα δημόσια οικονομικά, να μην προσμετρώνται δηλαδή στο δημόσιο έλλειμμα και το δημόσιο χρέος. Ειδικότερα, κατ' εφαρμογήν των όσων προβλέπονται στον κανονισμό ESA 2010, με βάση απόφαση της ΕΛΣΤΑΤ και της Eurostatέξι μεγάλα έργα ταξινομήθηκαν εκτός γενικής κυβέρνησης και δεν προσμετρήθηκαν οι υποχρεώσεις τους στο δημόσιο έλλειμμα και το χρέος. Πρόκειται για τα εξής έργα: Τηλεματική και Ηλεκτρονικό Εισιτήριο Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής, τα 24 σχολεία της Αττικής, και οι μονάδες απορριμμάτων Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου και Σερρών. Στην πράξη πρόκειται για ένα κρυφό, σκιδώδες χρέος, που μένει εκτός δημόσιου λογιστικού ως μέσο προώθησης των ΣΔΙΤ. Με ευθύνη μάλιστα υπηρεσιών που ξεπερνούν εαυτόν σε αυστηρότητα, όταν συνηγορούν για μέτρα λιτότητας.

Ακόμη όμως και στις περιπτώσεις που η Eurostateπέδειξε αυστηρότητα, επιβάλλοντας σε ορισμένα ΣΔΙΤνα εγγραφούν στα δημόσια οικονομικά, δεν το έκανε για χάρη της διαφάνειας των δημόσιων οικονομικών αλλά για χάρη των ιδιωτών! Ειδικότερα, «η Eurostat ζητεί μικρή συμμετοχή και περιορισμένα δικαιώματα του δημοσίου στις εταιρείες ειδικού σκοπού που διαχειρίζονται τα έργα αυτά, ειδάλλως ο τραπεζικός δανεισμός του ιδιώτη και το κόστος κατασκευής θα συνυπολογίζονται στοδημόσιο χρέος» (Λιάλιος, 2016).Οι όροι που έθεσε η Eurostatγια να μείνουν εκτός χρέους και ελλείμματος ΣΔΙΤ και παραχωρήσεις (μεταξύ των οποίων και οι οδικοί άξονες που «επανεκκινήθηκαν» το 2013) ήταν η συμμετοχή του δημοσίου στις εταιρείες ειδικού σκοπού που διαχειρίζονται τα έργα να μην ξεπερνά το 33%. Επίσης, το δημόσιο να μην έχει ειδικά δικαιώματα. Στην πράξη η Eurostatστην ούτως ή άλλως διαταραγμένη υπέρ των ιδιωτών ισορροπία στα έργα ΣΔΙΤ επέβαλε μια ακόμη μεροληψία σε βάρος του δημοσίου και προς όφελος των ιδιωτών. Η ευρωπαϊκή στατιστική υπηρεσία συνέχισε έτσι να εφαρμόζει μια επιλεκτική πολιτική σε βάρος των δημόσιων συμφερόντων όπως έπραξε και στη διαμάχη για το ύψος του ελληνικού δημόσιου χρέους και ελλείμματος που φούσκωσαν τεχνηέντως επί προεδρίας Α. Γεωργίου (εισάγοντας στους εθνικούς λογαριασμούς τα νοσοκομεία, τα ΝΠΔΔ και τα swarstou Κ. Σημίτη) για να νομιμοποιηθεί η επιλογή των μνημονίων (Vatikiotis, 2018).

## 6. Συμπεράσματα

Στη βάση των παραπάνω ευρημάτων που επιλεκτικά και για λόγους οικονομίας χώρου παρουσιάσαμε, συνάγουμε τα εξής συμπεράσματα:

**1. Οι ΣΔΙΤ δεν εγγυώνται την ταχεία υλοποίηση ενός έργου.** Η υλοποίηση ενός έργου, όπως έδειξε το παράδειγμα με την επανεκκίνηση της κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων και των σχολείων, συναρτάται από την ύπαρξη των άριστων συνθηκών που περιγράφονται στην προκήρυξη. Στο υπαρκτό ενδεχόμενοεμφάνισης πραγματικών περίπλοκων συνθηκών εμφανίζονται οι γνωστές καθυστερήσεις.

**2. Οι ΣΔΙΤ δεν εξασφαλίζουν την ποιότητα ενός έργου.** Το παράδειγμα τόσο των μονάδων των απορριμμάτων όσο και των σχολείων δείχνουν ότι οι αυστηροί κανόνες εκτέλεσης ενός έργου ΣΔΙΤ δεν εγγυώνται ότι αυτό θα ενταχθεί και θα υπηρετήσει το ευρύτερο πλαίσιο· τις παιδαγωγικές αρχές ή την

μείωση των απορριμμάτων. Η ποιότητα οφείλει να αξιολογείται συνολικά κι όχι με κριτήριο πχ την αντοχή των τοιχωμάτων στο χρόνο.

**3. Οι ΣΔΙΤ δεν επιμερίζουν αναλογικά, πολύ περισσότερο δεν μεταφέρουν τον κίνδυνο στην πλευρά του ιδιώτη.** Η διακοπή των εργασιών στους αυτοκινητοδρόμους, με αφορμή την μείωση της κίνησης, και η επανεκκίνηση με αυξημένο κόστος και μειωμένο έργο, με την επίκληση έκτακτων περιστάσεων, σήμανε την μετακύλιση όλου του κινδύνου στην πλευρά του κράτους, δηλαδή των φορολογουμένων.

**4. Οι ΣΔΙΤ δεν συνάδουν με τον «ελεύθερο ανταγωνισμό».** Η υποχρέωση επίτευξης κλίμακας ώστε να μπορεί να υπαχθεί στις απαραίτητες διαδικασίες του ν. 3389/2005 και η ενοποίηση διαφορετικών σταδίων παραγωγής από τον σχεδιασμό μέχρι την συντήρηση εξ ορισμού αποκλείει τη συμμετοχή των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, περιορίζοντας τον όποιον ανταγωνισμό στις μονοπωλιακές επιχειρήσεις κάθε κλάδου.

**5. Οι ΣΔΙΤ απειλούν τις εργασιακές σχέσεις και το επίπεδο αμοιβών.** Το προσωπικό που εργάζεται στα σχολεία από την καθαριότητα μέχρι τη φύλαξη και στις μονάδες απορριμμάτων έχει υπαχθεί σε ένα νέο ντε φάκτο εργασιακό καθεστώς με μειωμένες μισθούς και χειρότερους όρους εργασίας πλήρους ελαστικοποίησης και προσωρινότητας σε σύγκριση με άλλους συναδέλφους τους.

**6. Οι ΣΔΙΤ βλάπτουν το κράτος δικαίου.** Προσπερνώντας την τακτική δικαιοσύνη για την επίλυση τυχόν διαφορών μεταξύ των τριών μερών κι αναθέτοντας την σε διαιτησία που στο όνομα της εμπιστευτικότητας θα λειτουργεί αδιαφανώς, δημιουργείται ένα δίκαιο δυο ταχυτήτων και νησίδες απόδοσης δικαίου όπου οι διαφορές επιλύονται μονίμως κατ' εξαίρεση του ισχύοντος νομικού πλαισίου.

**7. Οι ΣΔΙΤ δεν αποτρέπουν τα φαινόμενα διαφθοράς.** Το παράδειγμα του οδοφωτισμού και τα περιστατικά που ανέδειξαν οι ευρωπαίοι ελεγκτές με τις αποσύρσεις εταιρειών στα τελευταία στάδια της διαγωνιστικής διαδικασίας στα μεγάλα οδικά έργα έδειξαν ότι οι ΣΔΙΤ αποτελούν ένα ακόμη ευνοϊκό πεδίο αδιαφάνειας και υπόγειων συναλλαγών μακριά από το δημόσιο έλεγχο.

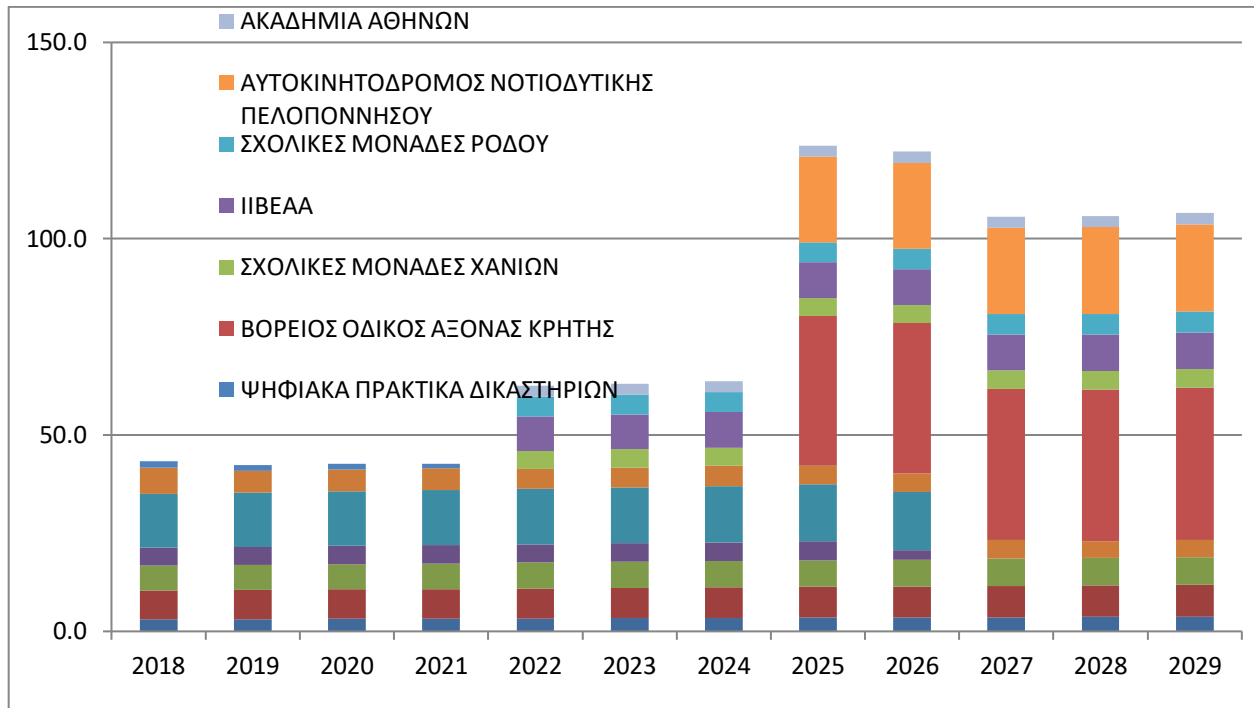
**8. Οι ΣΔΙΤ αποτελούν απειλή για το περιβάλλον.** Οι μονάδες απορριμμάτων είναι το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, αλλά δεν είναι το μόνο. Οι αυτοκινητόδρομοι προκαθορίζουν ένα μοντέλο μετακινήσεων που διευκολύνει και προϋποθέτει την κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας ενώ αποκλείει τις επενδύσεις στους σιδηροδρόμους, που έχουν μικρό αποτύπωμα σε αέρια θερμοκηπίου.

**9. Οι ΣΔΙΤ δεν εγγυώνται το δημόσιο συμφέρον.** Οι ΣΔΙΤ έχουν εξελιχθεί σε σημείο συνάντησης ενός κράτους ασυνήθιστα γενναιόδωρου οικονομικά και επιπονητικού θεσμικά, αντίθετα με τον τρόπο που συμπεριφέρεται απέναντι στους εργαζόμενους, κι ενός ιδιωτικού τομέα σκανδαλωδώς κρατικοδίαιτου που εθίζεται να λειτουργεί με εξασφαλισμένες προσόδους για 30 χρόνια μετά, σε βάρος των κοινών αγαθών, όπως είναι το δικαίωμα στην παιδεία και οι μετακινήσεις!

**10. Οι ΣΔΙΤ υπονομεύουν τα δημόσια οικονομικά.** Το όριο του 10% επί του ΠΔΕ που τέθηκε ετησίως με απόφαση του 2012 για τις αμοιβές διαθεσιμότητας ή τα 600 εκ. ευρώ δεν εξασφαλίζουν ότι ένα όλο και μεγαλύτερο μέρος του ΠΔΕ δεν θα στρέφεται σε ΣΔΙΤ σε βάρος άλλων έργων με μεγαλύτερο κοινωνικό όφελος. Ήδη, οι αμοιβές διαθεσιμότητας αυξάνονται σταθερά όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 8, και θα συνεχίσουν να αυξάνονται όσο θα υπογράφεται η εκτέλεση νέων έργων ΣΔΙΤ.



Διάγραμμα 8. Πληρωμές διαθεσιμότητας εγκεκριμένων έργων ΣΔΙΤ, σε εκ. ευρώ



Αξίζει να αναφερθεί ότι ο επιβλαβής για το δημόσιο συμφέρον ρόλος των ΣΔΙΤ ή οι «πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη» όπως ήταν ο τίτλος της έκθεσης των ευρωπαϊκών ελεγκτών δεν παρατηρείται μόνο στην Ευρώπη. «Στην Αφρική παρότι οι ΣΔΙΤ μπορούν βραχυπρόθεσμα να φαίνονται φθηνότερα σε σχέση με τις παραδοσιακές επενδύσεις, με την πάροδο του χρόνου μπορεί να αποδειχθεί ότι είναι πιο ακριβά και υποσκάπτουν τη δημοσιονομική βιωσιμότητα» (Eurodad, African Women’s Development and Communication Network & Gender & Development Network, 2019). Στη Λατινική Αμερική «όλο και συχνότερα τα ΣΔΙΤ στην υγεία αντιπροσωπεύουν μια μεταφορά δημόσιων πόρων στον ιδιωτικό τομέα χωρίς να οδηγούν σε καμία είδους αποδοτικότητα» (Eurodad, Latindadd & Birkbeck University of London, 2019).

Το πρόβλημα επομένως είναι στην ίδια τη λειτουργία των ΣΔΙΤ κι όχι σε μια πιθανή κακή εφαρμογή τους στην μία χώρα ή την άλλη.

Δοθέντων των παραπάνω το ερώτημα είναι ποιοι τελικά ευνοούνται από την υλοποίηση των ΣΔΙΤ; Δεκαπέντε χρόνια μετά την ψήφιση του σχετικού νόμου και πολύ περισσότερα χρόνια από την εφαρμογή στην Ελλάδα των πρώτων μορφών Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (σε έργα όπως η Αττική Οδός, η γέφυρα Ρίου Αντιρίου και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, μεταξύ άλλων) συνάγουμε ότι αποτελούν μια βασιλική οδό εγγυημένων, μακροπρόθεσμων κερδών για το ιδιωτικό κεφάλαιο. Η προσπάθεια όλων των κυβερνήσεων πίσω από την προώθηση των ΣΔΙΤ δεν αφορούσε την ικανοποίηση κοινωνικών αναγκών. Αυτές χρησιμοποιήθηκαν ως αφορμή κι οι πολίτες μακροχρόνια όμηροι ενός μοντέλου που συνδυάζει τα αρνητικά τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα. Το ζητούμενο ήταν η ενίσχυση των επενδυτών, μέσω έμμεσων και καλυμμένων κρατικών εγγυήσεων και σταθερών προσόδων για μια μακρά χρονική περίοδο, έτσι ώστε με τις ΣΔΙΤ ως έναυσμα να ενισχύσουν

τη θέση τους στην αγορά και να αποτελέσουν την ατμομηχανή της οικονομικής μεγέθυνσης. Σε αυτή τη κατεύθυνση οι ΣΔΙΤ μετατράπηκαν σε μηχανισμό φιλελευθεροποίησης του ελληνικού δημοσίου και αφαίμαξης του κρατικού προϋπολογισμού. «Ουσιαστικά μέσα από τις ΣΔΙΤ ο ρόλος του Δημοσίου τομέα αλλάζει», όπως εύστοχα τονίζεται (Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών, 2006). Σε μια κατεύθυνση όμως αντιλαϊκή, αυταρχική και νεοφιλελεύθερη, με το ΠΔΕ χαρακτηριστικά να υπάγεται και να υπηρετεί τις ΣΔΙΤ κι όχι τις αυξημένες κοινωνικές ανάγκες.

Με τις συγκεκριμένες επενδύσεις ενισχύθηκε η τάση χρηματιστικοποίησης που αποτελεί «το κύριο προσδιοριστικό χαρακτηριστικό της παγκόσμιας οικονομίας τα τελευταία 30 χρόνια»(Fine, 2012). Μάλιστα η «χρηματοπιστωτική μηχανική» (financialengineering) θα γνωρίσει νέες δόξες γιατί είναι μια από τις ελάχιστες φορές που ο απίστευτα ρευστός κόσμος του χρηματοπιστωτικού τομέα θα ανταμείβεται με ζεστό χρήμα σταθερών και προβλέψιμων πληρωμών σε βάθος σχεδόν τριών δεκαετιών. Με τις ΣΔΙΤ τα όρια του χρηματοπιστωτικού τομέα και της παραγωγής υλικών αγαθών έγιναν ακόμη πιο πορώδη και ασαφή απ' όσο ήδη ήταν (Λαπαβίτσας, 2014). Εισήλθε μάλιστα σε πεδία που χαρακτηρίζονται όχι μόνο από σταθερότητα εσόδων, αλλά αποτελούσαν επί δεκαετίες άβατο, όπως η κοινωνική πολιτική. Η διαδικασία της χρηματιστικοποίησης θα αυξήσει τις εισοδηματικές και κοινωνικές ανισότητες όπως έχει παρατηρηθεί σε όλο τον κόσμο (CitizensForFinancialJustice, 2019) σε βάρος των πιο φτωχών τμημάτων της ελληνικής κοινωνίας. Η προώθηση των ΣΔΙΤ θα κάνει την μεγέθυνση της ελληνικής οικονομίας που απέχει από την αναμενόμενη ανάπτυξη (Βαΐτσος&Μισσός, 2019) πολύ πιο ασταθή και άδικη, χωρίς κοινωνικό μέρισμα (Βατικιώτης, 2019).

## Ευχαριστίες

Ευχαριστίες οφείλονται στον Χρήστο Ευθυμίου και τον Τάκη Κάτσαρη για τις πληροφορίες που μου πρόσφεραν και στον Θανάση Σκαμνάκη για τις παρατηρήσεις του στο τελικό κείμενο. Κατά τ' άλλα ισχύουν κι εδώ τα γνωστά περί της ευθύνης που φέρουν αποκλειστικά οι συγγραφείς.

Η έρευνα χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος DebtFree, που υλοποιείται από το Advanced Media Institute στο πλαίσιο του ευρύτερου προγράμματος CitizensforFinancialJustice (DebtFree.gr).

## Πηγές

### Ελληνικές

Ανώτατη Συνομοσπονδία Γονέων Μαθητών Ελλάδας – ΑΣΓΜΕ (2019), *Υλικά ημερίδας για τη σχολική στέγη με θέμα: Σε τι σχολείο ζουν και μαθαίνουν τα παιδιά μας*, Αθήνα, Φλεβάρης, <https://bit.ly/2TeRRev>

Βαΐτσος, Κ. Μισσός, Β. (2018), *Πραγματική οικονομία – εμπειρίες ανάπτυξης, κρίσης και φτωχοποίησης στην Ελλάδα*. Εκδ. Κριτική.

Βατικιώτης, Λ. (2019), «Η απατηλή και παρηγορητική “θεωρία του ξέφωτου”», σε: *Έξοδος – αδιέξοδος, η κληρονομιά των μνημονίων και οι ανοιχτοί λογαριασμοί*, επιμ. Λ. Βατικιώτης, εκδ. Τόπος.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2004) Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, Βρυξέλλες 30 Απριλίου, COM (2004) 327 τελικό, <https://bit.ly/2tg1eQ1>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2018), *Συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη*, αρ. 9, <https://bit.ly/2ZuGPTTr>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Κανονισμός ΕΕ 549 (2013) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2013 για το ευρωπαϊκό σύστημα εθνικών και περιφερειακών λογαριασμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. <https://bit.ly/2SORA1m>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Λαπαβίτσας, Κ. (2014), *Κέρδη χωρίς παραγωγή, πώς το χρηματοπιστωτικό σύστημα μας εκμεταλλεύεται όλους*, εκδ. Τόπος.

Λιάλιος, Γ. (2016), *Η Eurostat τορπιλίζει τις συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτών*, «Καθημερινή», 29 Μαΐου, <https://bit.ly/35uOrXe>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Μαντζούφας, Ν. (2016), *Πλαίσιο υλοποίησης έργων αστικής ανάπτυξης μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Νόμο 3389/2005)*, παρουσίαση στη διημερίδα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας με θέμα «Χρηματοδοτικά εργαλεία και καλές πρακτικές για την υλοποίηση και παρακολούθηση δράσεων εξοικονόμησης ενέργειας», 25 και 26 Οκτωβρίου, <https://bit.ly/37um0u0>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

ΣΕΒ (2018), ΣΔΙΤ και παραχωρήσεις για να αντιμετωπιστεί η δημόσια αποεπένδυση... Οικονομία & επιχειρήσεις, Εβδομαδιαίο δελτίο για την ελληνική οικονομία, τεύχος 159, 1 Νοεμβρίου, <https://bit.ly/2u2KCeS>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

ΣΥΡΙΖΑ (2005), Ανακοίνωση με τίτλο «Το νομοσχέδιο για τις ΣΔΙΤ παραδίδει άνευ όρων τους βασικούς τομείς του Δημοσίου στην ανεξέλεγκτη επιχειρηματική δραστηριότητα του ιδιωτικού τομέα», 5 Αυγούστου, <https://bit.ly/2SFGGr33>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης (2019), Στρατηγική Έργων ΣΔΙΤ, Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, <https://bit.ly/2FqFgwJ>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών (2006), Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ, Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, Αθήνα, <https://bit.ly/2EYv1PE>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (2006), Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, συνοπτικός οδηγός, Αθήνα, <https://bit.ly/2Qf7Bw8>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

## Ξένες

Citizens for Financial Justice (2019), *Spotlight on financial justice – Understanding global inequalities to overcome financial justice*, <https://bit.ly/36jmW4b>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Eurodad, African Women’s Development and Communication Network & Gender & Development Network (2019) Can public-private partnerships deliver gender equality? Briefing paper, March, <https://bit.ly/2Fvnl7K>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Eurodad, Latindadd&Birkbeck University of London (2019), *Public Private Partnerships and universal healthcare in Latin America – at what cost?* Briefing paper, October, <https://bit.ly/37A9RUu>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

European Commission, COM 2019 – 640 Final, *The European Green Deal*, Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, 11/12/2019, <https://bit.ly/39B9wml> [Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Eurostat (2016), A guide to the Statistical Treatment of PPPs, September, <https://bit.ly/35j14ES>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Fine, B. (2012) “Neoliberalism in Retrospect? It’s Financialization, Stupid”, in: C. Kyung-Sup et. al. (eds.) *Developmental Politics in Transition*. Palgrave MacMillan.

ILO (2015) *Public - Private Partnerships for decent work An alliance for the future*, <https://bit.ly/2N2O0x3>, [Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

IMF (2004) *Public Private Partnerships*, Prepared by the Fiscal Affairs Department, March 12, <https://bit.ly/2Flqas5>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Jubilee Debt Campaign (2017) The UK’s PPP Disaster, Lessons on private finance for the rest of the world, February, <https://bit.ly/2STqpCX>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

OECD (2012), “Principles of public governance of public private partnership”, <https://bit.ly/2ML6ZMA>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Vatikiotis, L. (2018), Pour l’ independance des statistiques grecques contre l’ intervention de la main “invisible” des cranciers, *Statistique et societe*, Vol. 6, No2. <https://bit.ly/39LkcP5>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

## Διαδίκτυο – ιστοσελίδες

J&PAβαξ, Δελτία Τύπου, 2/10/2019, Υπογραφή συμφωνίας πώλησης ΣΔΙΤ 10 Σχολικών κτιρίων Αττικής. <https://bit.ly/2QLFKmk>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Εργοστάσιο απορριμμάτων – το μεγάλο φαγοπότη των εργολάβων (2013), ντοκιμαντέρ παραγωγής ΠΟΕ ΟΤΑ – Info-war, <https://bit.ly/2QLeQuF>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Ηλίας Γεωργιάδης: Τα σχέδια και οι επενδύσεις της SternerStenhaus που αγόρασε τα σχολεία ΣΔΙΤ, 15/10/2019 <https://bit.ly/37zLgz9> [Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Πρόγραμμα DebtFree, [www.debtfree.gr](http://www.debtfree.gr)[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

ΣΔΙΤ Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, [www.sdit.gov.gr](http://www.sdit.gov.gr)[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Σωματείο Εργαζομένων στις Κτιριακές Υποδομές, Σχολεία με ΣΔΙΤ: Παρουσιάζουν ένα παραμύθι κρύβοντας επιμελώς το δράκο, <https://bit.ly/37wsGb0>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, αναβάθμιση δημοτικού οδοφωτισμού, <https://bit.ly/2QoX6q0>  
[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

Χατζιδάκης, Κ. (2018), Φωτογραφικοί «διαγωνισμοί» και υπερτιμολογήσεις για τον οδοφωτισμό των Δήμων με ανοχή της κυβέρνησης. Ερώτηση-καταγγελία του Κωστή Χατζηδάκη, <https://bit.ly/36q9r2D>[Τελευταία πρόσβαση: 4/1/2020]

### **Παράρτημα: Εγκεκριμένα έργα ΣΔΙΤ**

16.09.2019 Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή, Συντήρηση και Λειτουργία του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων Δυτικού τομέα Κεντρικής Μακεδονίας μέσω ΣΔΙΤ.

21.05.2019 Υλοποίηση εγκαταστάσεων φοιτητικών εστιών πανεπιστημίου Κρήτης.

17.04.2019 Αναβάθμιση Οδοφωτισμού Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας με ΣΔΙΤ.

17.04.2019 Αναβάθμιση του Οδοφωτισμού στο Εθνικό και Επαρχιακό Δίκτυο της Περιφέρειας Ηπείρου.

17.04.2019 Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή και Τεχνική Διαχείριση Κτιρίων Πολλαπλών Χρήσεων της Ακαδημίας Αθηνών μέσω ΣΔΙΤ.

17.04.2019 Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία και Συντήρηση του Οδικού άξονα Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου – τμήμα Καλαμάτα– Ριζόμυλος –Πύλος– Μεθώνη, με ΣΔΙΤ.

17.04.2019 Αναβάθμιση και Βελτιστοποίηση του δικτύου ηλεκτροφωτισμού κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Αθηναίων με ΣΔΙΤ.

17.01.2019 Υποδομές υπερυψηλήςευρυζωνικότητας – ULTRAFASTBROADBAND μέσω ΣΔΙΤ.

14.11.2018 Μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων Νήσου Ρόδου μέσω ΣΔΙΤ.

25.10.2018 Σχεδιασμός, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση & λειτουργία σχολικών μονάδων του Δήμου Ρόδου μέσω ΣΔΙΤ.

08.06.2018 Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία και Συντήρηση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο τμήμα Χερσόνησος - Νεάπολη» με ΣΔΙΤ.

- 13.12.2017 Σχεδιασμός, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Συντήρηση, Λειτουργία & Προμήθεια εξοπλισμού για την ανέγερση κτιρίου παροχής υπηρεσιών εξατομικευμένης ιατρικής του Ιδρύματος Ιατροβιολογικών Ερευνών της Ακαδημίας Αθηνών (ΙΙΒΕΑΑ).
- 11.09.2017 Υλοποίηση (8) Σχολικών Μονάδων στα Χανιά & ανακατασκευή του πάρκου Ειρήνης και Φιλίας των Λαών.
- 17.10.2016 Ανακαίνιση, αναβάθμιση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση των Δημοτικών Λουτρών Νισύρου.
- 06.11.2013 Υλοποίηση τεσσάρων (4) κολυμβητηρίων και δύο (2) γυμναστηρίων ανά την Ελλάδα.
- 06.11.2013 Υλοποίηση δύο (2) κολυμβητηρίων και τριών (3) γυμναστηρίων ανά την Ελλάδα.
- 06.11.2013 Μελέτη, Χρηματοδότηση, Κατασκευή, Λειτουργία, Τεχνική Διαχείριση και Εκμετάλλευση του Τουριστικού Λιμένα (Μαρίνας) Ναυπλίου.
- 04.10.2013 Μονάδα επεξεργασίας απορριμμάτων Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης.
- 09.09.2013 Ανάπτυξη, Λειτουργία, Συντήρηση/Διαχείριση νέας Ιχθυαγοράς στην Κεντρική Αγορά Αθηνών Ρέντη του ΟΚΑΑ Α.Ε.
- 9.2013 Ανάπτυξη, Λειτουργία, Συντήρηση/Διαχείριση Ολοκληρωμένου Συστήματος Εισόδου/ Εξόδου/ Στάθμευσης της Κεντρικής Αγοράς Αθηνών Ρέντη του ΟΚΑΑ Α.Ε.
- 13.03.2013 Υλοποίηση μονάδας ολοκληρωμένης διαχείρισης στερεών αποβλήτων Νομού Κέρκυρας.
- 13.03.2013 Εγκατάσταση επεξεργασίας αστικών στερεών αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου.
- 09.08.2012 Εγκαταστάσεις Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Νομού Αχαΐας.
- 09.04.2012 Ολοκληρωμένη Διαχείριση Αστικών Αποβλήτων του Νομού Αιτωλοακαρνανίας.
- 09.04.2012 Υλοποίηση μονάδας επεξεργασίας απορριμμάτων του Νομού Ηλείας.
- 06.03.2012 Υλοποίηση μονάδας επεξεργασίας απορριμμάτων Νομού Σερρών με ΣΔΙΤ.
- 28.02.2012 Ψηφιακή καταγραφή, αποθήκευση και διάθεση πρακτικών συνεδριάσεων δικαστηρίων.
- 03.01.2012 Ανάπτυξη Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών-LOT 1.
- 03.01.2012 Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 2.
- 03.01.2012 Ανάπτυξης Ευρυζωνικών Υποδομών σε αγροτικές «λευκές» περιοχές της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης - Αξιοποίησης των Υποδομών- LOT 3.



- 27.12.2011 Ολοκληρωμένη Διαχείριση Απορριμμάτων της Περιφέρειας Πελοποννήσου με ΣΔΙΤ.
- 01.09.2008 Υλοποίηση αυτόματου συστήματος συλλογής κομίστρου και υπηρεσίες διαχείρισης κομίστρου ομίλου ΟΑΣΑ.
- 01.09.2008 Υλοποίηση Ολοκληρωμένου Συστήματος Τηλεματικής για την πληροφόρηση επιβατών των μέσων της Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ και τη διαχείριση του στόλου της.
- 02.08.2007 Υλοποίηση υποδομών του Ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Απορριμμάτων της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.
- 05.06.2006 Κατασκευή και συντήρηση επτά (7) νέων Πυροσβεστικών Σταθμών.
- 14.04.2006 Υλοποίηση (14) Σχολικών υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής (1Α).
- 14.04.2006 Υλοποίηση (10) Σχολικών υποδομών στην Περιφέρεια Αττικής (1Β).

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