

Κεφάλαιο 1

Περιγραφή Σημερινής κατάστασης / Προβλήματος

Η οικονομική κατάσταση της χώρας και οι περιορισμοί που έχουν τεθεί από τους μηχανισμούς ελέγχου δανεισμού, δίνουν πολύ μικρά περιθώρια για την άσκηση αναπτυξιακών πολιτικών στον τομέα των Υποδομών μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Το ΕΣΠΑ 1014-2020 δεν έχει περιθώρια για ένταξη νέων έργων.

Οι διαθέσιμοι πόροι 4,8 δις, σχεδόν δεν επαρκούν για την ολοκλήρωση των ήδη ενταγμένων έργων.

Η μέχρι σήμερα κατάσταση των έργων της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-2020, στα οποία περιλαμβάνονται αναλυτικά :

- Έργα που απεντάχθηκαν από την προηγούμενη προγραμματική περίοδο και εντάχθηκαν στην νέα,
- Έργα που για την ολοκλήρωσή τους γίνονται γέφυρες (phasing) και χρηματοδοτούνται με τους πόρους του νέου προγράμματος.

Και αν υπολογίσουμε ότι η ΕΕ θα μας δώσει την ίδια συμμετοχή λόγω αδυναμίας εξεύρεσής της, δηλαδή τα περίπου 700 εκατ., τότε οι διαθέσιμοι πόροι θα φτάσουν (μετά την μείωση) στα 4,1 δις ($4,8 - 0,7 = 4,1$). Εκτιμάται ότι η ολοκλήρωση των έργων αυτών θα απαιτήσει επιπλέον πόρους από το ΠΔΕ τουλάχιστον 1 δις.

Κεφάλαιο 2 Χρηματοδοτικά εργαλεία

Η μόνη διαθέσιμη χρηματοδοτική δυνατότητα είναι η ενεργοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων με την αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων ΣΔΙΤ και Παραχωρήσεων, ενεργοποιώντας ιδιωτικά κεφάλαια και γεννώντας ταυτόχρονα αναπτυξιακές δράσεις. Παράλληλα η αξιοποίηση των Project

Bonds (ομολόγων έργων) θα πρέπει σοβαρά πλέον να εξεταστεί ως συμπληρωματικό χρηματοδοτικό εργαλείο, όσο οι τράπεζες συνεχίζουν την πολιτική της μη χορήγησης δανείων και την υιοθέτηση της μηδενικής έκθεσης κινδύνου.

Κατά συνέπεια επιλογές όπως οι Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, έρχονται στην επικαιρότητα και απαιτούν επανεξέταση της εφαρμογής τους με τρόπους και διαδικασίες, οι οποίες θα είναι πλέον μέσα στις πολιτικές και τους στόχους της εθνικής μας οικονομίας.

Από τα στοιχεία της αγοράς προκύπτει ότι έργα παραχώρησης μεγάλου οικονομικού ύψους (πλέον των 200 εκατ. €), δεν πρόκειται εύκολα να τύχουν χρηματοδότησης, τόσο λόγω, από την μια πλευρά, της κακής κατάστασης του τραπεζικού συστήματος (μετά και την πρόσφατη ανακεφαλαιοποίηση) και του υψηλού country risk από την άλλη , αλλά και γιατί η ανάγκη για εξασφάλιση των απαραίτητων κεφαλαίων που θα καλύψουν τη χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, γίνεται ολοένα και πιο άπιαστο όνειρο, κυρίως για τους λόγους που περιγράφηκαν παραπάνω.

Από την άλλη πλευρά τα μικρά σε μέγεθος έργα ΣΔΙΤ ή Παραχώρησης με διασφαλισμένα έσοδα και με ικανοποιητικά ποσοστά απόδοσης κεφαλαίων φαίνεται να είναι περισσότερο αποδεκτά και καλύτερα διαχειρίσιμα στο επίπεδο του τραπεζικού τους δανεισμού, περιορίζοντας σημαντικά την έκθεση κινδύνου των δανειστριών τραπεζών και του αναλαμβανόμενου ρίσκου από την πλευρά των παραχωρησιούχων.

Σε κάθε περίπτωση με την επιλογή του χρηματοδοτικού εργαλείου ΣΔΙΤ ή Παραχώρησης αξιοποιείται το πλεονέκτημα των παρακάτω δύο αρχών :

- α) αρχή 1^η : Ο χρήστης της υποδομής πληρώνει και μόνον, αντί του συνόλου (οριζόντια) των φορολογουμένων
- β) αρχή 2^η : τον «κίνδυνο / ρίσκο» τον αναλαμβάνει αυτός που μπορεί να τον διαχειριστεί καλύτερα.

Βεβαίως αυτό που θα πρέπει να προσεχθεί σε μια τέτοια επιλογή είναι η πλευρά του δημοσίου να έχει επαρκώς εξασφαλίσει στην αναγκαία πληρότητα και στον συμφωνηθέντα χρόνο τις απαιτήσεις για τις οποίες δεσμεύτηκε.

Βασική προϋπόθεση για την χρήση του εργαλείου «παραχώρηση» είναι η ύπαρξη ενός υγιούς τραπεζικού συστήματος το οποίο να είναι διατεθειμένο να επιτελέσει τον ρόλο του, δηλαδή να δανείζει στις επιχειρήσεις και στους δυνάμει επενδυτές αναλαμβάνοντας μέρος του ρίσκου που απορρέει από μια τέτοια επιλογή.

Το χρηματοδοτικό πακέτο Γιούνγκερ που μπορεί να χρηματοδοτήσει έργα τα οποία εξασφαλίζουν έσοδα δεν έχει μέχρι σήμερα αξιοποιηθεί στη χώρα μας. Με δεδομένο ότι η μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων, κατά την εκτίμηση τραπεζικών κύκλων, δεν φαίνεται να ξεπερνά το 1 προς 3(όταν την ΕΕ είναι 1 προς 15), έργα μικρού μεγέθους θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως πιλότος για την διερεύνηση της εφαρμογής του χρηματοδοτικού αυτού προγράμματος (Γιουνγκερ).

Κεφάλαιο 3 Τα έσοδα από την εκμετάλλευση της Εγνατίας Οδού

Λαμβάνοντας υπόψη πλήρη ανάπτυξη των σταθμών διοδίων και με μία μικρή αύξηση του κομίστρου διοδίου τα ετήσια έσοδα ανέρχονται **στα περίπου 190 εκατομμύρια**, ενώ οι αντίστοιχες δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση με υπολογιζόμενη και την βαριά συντήρηση δεν φαίνεται να ξεπερνούν τα **70 - 80 εκατομμύρια ετησίως**.

Κατά συνέπεια σε προβολή δεκαετίας θα έχουμε ένα έσοδο περί τα 1, 1 με 1,2 δισ

Αντίστοιχα στην Αττική η ύπαρξη της Αττικής Οδού που το 2024 θα επανέλθει στην κυριότητα του δημοσίου έχει ετήσια έσοδα περί τα **160 εκατομμύρια και αφαιρουμένων των δαπανών συντήρησης και λειτουργίας τα διαθέσιμα προς εκμετάλλευση ξεπερνούν τα 130 εκατ. ετησίως**.

Κατά συνέπεια

Τα δύο αυτά έργα μας δίνουν για μια δεκαετία έσοδα 2,5 δις, κατ' ελάχιστον, από ΙΔΙΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ, δηλαδή πάνω από το 50% των πόρων που έχουμε σήμερα διαθέσιμους για υποδομές από το ΕΣΠΑ.

Εδώ πρέπει να αποδεχθούμε και να συμφωνήσουμε τώρα αναφέρομαι στο σύνολο του πολιτικού μας δημοκρατικού συστήματος σε δύο προϋποθέσεις:

Προυπόθεση 1^η

Τα έσοδα αυτά πρέπει να διατεθούν για την ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ Χώρας ΚΑΙ ΟΧΙ ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΕΟΣ

Προυπόθεση 2^η

Η εκμετάλλευση του έργου θα πρέπει να γίνει με την χρήση του χρηματοδοτικού εργαλείου των ΣΔΙΤ και όχι της Παραχώρησης. Ξαναλέω ΣΔΙΤ ΟΧΙ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ και έχουμε συγκεκριμένες εξειδικευμένες προτάσεις για αυτό.

Κεφάλαιο 4 Παραχώρηση Εγνατίας Οδού

Το ΤΑΙΠΕΔ ετοιμάζει τον διαγωνισμό για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού με παραχώρηση ωστόσο από την εφαρμογή του χρηματοδοτικού εργαλείου παραχωρήσεις έχουμε διδαχτεί πολλά και μάλιστα με πολύ μεγάλο κόστος όλοι:

Μεταξύ των άλλων διδαγμάτων που έχουν εξαχθεί είναι

«Τον κίνδυνο τον αναλαμβάνει εκείνος που μπορεί να τον διαχειρισθεί καλύτερα» το είπα και πριν

Ας δούμε τους κινδύνους στην παραχώρηση της Εγνατίας Οδού

Ο κίνδυνος αστοχιών (γεωτεχνικών κλπ) και η αντοχή των κατασκευών στο χρόνο δεν μπορούν να εκτιμηθούν αξιόπιστα από τους υποψήφιους παραχωρησιούχους, οι οποίοι δεν συμμετείχαν στην κατασκευή του έργου.

Συνεπώς αν αναλάβουν αυτόν τον κίνδυνο οι παραχωρησιούχοι θα τιμολογήσουν ασύμφορα για το Δημόσιο την αποκατάσταση των μελλοντικών αστοχιών και τη βαριά / περιοδική συντήρηση του έργου. **Κατά συνέπεια τον κίνδυνο για την δημοπράτηση έργων που προκύπτουν κατόπιν αστοχιών θα πρέπει να τον αναλάβει το Δημόσιο**

Ο κυκλοφοριακός (και εν γένει εμπορικός) κίνδυνος δεν μπορεί να αναληφθεί από παραχωρησιούχο στο υπόψη έργο. Και τούτο γιατί κατά τη διάρκεια των επόμενων αρκετών ετών, η μεν διεθνής κυκλοφορία στην Εγνατία Οδό θα εξαρτηθεί σημαντικά από την εξέλιξη των σχέσεων των κρατών της ευρύτερης περιοχής, η δε εγχώρια κυκλοφορία από την εξέλιξη της εθνικής οικονομίας.

Σύμφωνα με τα παραπάνω η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ προτείνει το έργο της συντήρησης και λειτουργίας της Εγνατίας οδού **να γίνει με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ στην οποία θα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:**

- η σύμβαση ΣΔΙΤ να ανατεθεί με ανοικτό διεθνή διαγωνισμό, ώστε να απαιτηθούν οι ελάχιστες διοικητικές και νομοθετικές ρυθμίσεις.
- η σύμβαση να αφορά μόνο στη λειτουργία (περιπολίες οχημάτων, τηλεφωνικό κέντρο εξυπηρέτησης κλπ), την ελαφρά / τακτική συντήρηση και τη συλλογή των διοδίων,
- η σύμβαση να προβλέπει την ικανοποίηση ελαχίστων αποδεκτών επιπέδων εξυπηρέτησης των χρηστών (ταχύτητα επέμβασης σε ατύχημα, χρόνος αναμονής οχημάτων στα διόδια κλπ) και οργανογραμμάτων εξοπλισμού και προσωπικού.
- η διάρκεια της σύμβασης να καλύπτει τουλάχιστον μία δεκαετία (ώστε να δοθεί χρόνος για βέλτιστη οργάνωση του ιδιωτικού φορέα), αλλά να μην υπερβαίνει τη δεκαπενταετία (διότι θα έχουν μεταβληθεί οι υφιστάμενες σήμερα συνθήκες).
- ο Ανάδοχος ιδιωτικός φορέας να αμείβεται με μηνιαίο τίμημα κατάλληλα αναπροσαρμοζόμενο.

Παράλληλα με το παραπάνω οι ακόλουθες ενέργειες επιβάλλεται να γίνουν:

Πρώτον, η τιμή των διοδίων ανά χιλιόμετρο στην Εγνατία Οδό πρέπει να εξισωθεί με την ενιαία τιμή όλων των άλλων υπεραστικών αυτοκινητοδρόμων.

Δεύτερον, πρέπει να επιτευχθεί αναλογική επιβάρυνση των χρηστών με την εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος χρέωσης. Τα συστήματα αυτά έχουν χαμηλό κόστος συλλογής, πλην όμως προϋποθέτουν θεσμοθέτηση αυστηρών προστίμων και ποινών για τους παραβάτες.

Τρίτον, είναι κοινωνικά δίκαιη η υιοθέτηση εκπτώτικης πολιτικής για τους συχνούς χρήστες. Πρέπει επίσης να προβλεφθούν πρόσθετες ειδικές εκπτώσεις αποκλειστικά για τους κατοίκους μικρών παρόδιων οικισμών που δεν έχουν πρακτικά εναλλακτική διαδρομή (π.χ. σύνδεση Μαλακασίου με Μέτσοβο).

Κεφάλαιο 5 Και πάμε στις προτάσεις για την ΕΟΑΕ

Ποιος θα κάνει την διαχείριση όλων των παραπάνω

1. η εποπτεία του ΣΔΙΤ της συντήρησης και λειτουργίας

- ✓ η ΕΟΑΕ να έχει την εποπτεία / έλεγχο της σύμβασης ΣΔΙΤ.
- ✓ η ΕΟΑΕ να αποπληρώσει τα υφιστάμενα τραπεζικά δάνειά της.
- ✓ η ΕΟΑΕ να έχει την ευθύνη αποκατάστασης των μελλοντικών αστοχιών και της βαριάς / περιοδικής συντήρησης μέσω ανοικτών δημόσιων διαγωνισμών (συμβάσεις –πλαίσιο).

2. όλα τα έργα ΣΔΙΤ των 120 εκατομμυρίων ετησίως: Η ΕΟΑΕ διασφαλίζοντας τις ακόλουθες αρχές ::

- την ορθή επιλογή των έργων με βάση τον Εθνικό και Περιφερειακό Σχεδιασμό και Προγραμματισμό, ώστε να βελτιωθεί η καθημερινότητα των πολιτών, με προτεραιότητα εκείνων των έργων που θα αξιοποιήσουν πληρέστερα παλαιότερες επενδύσεις.
- Τον βέλτιστο τεχνικό και οικονομικό σχεδιασμό και μελέτη των έργων, ώστε τα λεφτά να πιάσουν τόπο (Value for Money).

- Την επιλογή των κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων, ώστε να είναι ελκυστικά για τους εν δυνάμει επενδυτές και να προσελκύσουν σημαντικούς πόρους πέραν των δημοσίων πόρων.

Ως βασικός διαχειριστής των ανωτέρω διεργασιών προτείνεται η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ λόγω της εμπειρίας την οποία διαθέτει σε όλες τις διεργασίες και τεχνικές απαιτήσεις που περιγράφηκαν παραπάνω ακολουθώντας τα παρακάτω βήματα:

- **Σε επίπεδο δημοτικό, περιφερειακό και εθνικό** να εντοπισθούν έργα που πληρούν, τουλάχιστον σε αυτή την φάση, τις παραπάνω προϋποθέσεις και να συγκροτηθεί ένα κατάλογος έργων που δυνητικά θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν με την μέθοδο της παραχώρησης.
- **Σε κάθε έργο να γίνει μιας περιορισμένης κλίμακας μελέτη βιωσιμότητας.** Ο κατάλογος να συμπεριλάβει μόνον εκείνα τα έργα τα οποία έχουν ικανοποιητικό IRR (όχι μικρότερο από 10%) και σχετικά μικρό κόστος για τον χρήστη.
- **Το επόμενο φιλτράρισμα θα πρέπει να είναι ο έλεγχος της** συμβατότητας των προτεινόμενων έργων με τον στρατηγικό σχεδιασμό σε εθνικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για την κάλυψη των αναγκών του κάθε επιπέδου.
- **Τα έργα που τελικώς θα «περάσουν» και από το παραπάνω** φιλτράρισμα θα τύχουν μιας ευρείας διαβούλευσης με την εγχώρια και διεθνή αγορά (market sounding) για να εντοπισθεί και εξασφαλιστεί η ελκυστικότητα τους στην αγορά.
- **Στο πλαίσιο μιας τέτοιας διαχείρισης θα πρέπει να** **σχεδιασθούν** πρότυπα τεύχη δημοπράτησης, συλλογή και υιοθέτηση των εφαρμοζόμενων τεχνικών προδιαγραφών και ορθών πρακτικών.
- **Είναι προφανές ότι ο σχεδιασμός των έργων πρέπει να** **στηρίζεται** σε αξιόπιστες αναλύσεις κόστους οφέλους που βασίζονται σε ακριβείς κυκλοφοριακές προβλέψεις ώστε να

εγγυάται την οικονομική βιωσιμότητα και αποτελεσματικότητα των επενδύσεων.

- **Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές πρέπει να υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της. Δηλαδή, θα πρέπει να σχεδιάζεται και μελετάται ορθολογικά, με επάρκεια και πληρότητα.**
- **Στο πλαίσιο της επανεξέτασης της μεθόδου σχεδιασμού των παραχωρήσεων θα πρέπει να υλοποιούνται απαραίτητα σε κάθε έργο παραχώρησης τα ακόλουθα:**

- ✓ Εφαρμογή του ανταγωνιστικού διαλόγου για την επιλογή της βέλτιστων τεχνικών λύσεων
- ✓ Εκτέλεση προδρόμων εργασιών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ωριμότητα των έργων και η έγκαιρη εκπλήρωση των υποχρεώσεων / δεσμεύσεων του δημοσίου (απαλλοτριώσεις, μεταφορά ΟΚΩ, αρχαιολογικές ανασκαφές, περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις κλπ). Έτσι το δημόσιο θα απαλλαγεί από τις διεκδικήσεις των υπέρογκων αποζημιώσεων προς τους παραχωρησιούχους λόγω αθέτησης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του.

3. Τεχνικός Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ

Τόσο το Υπερταμείο όσο και το ΤΑΙΠΕΔ αποτελούν δομές στις οποίες έχει ανατεθεί η αξιοποίηση σχεδόν του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων της χώρας.

Υπό αυτό το πρίσμα η Τεχνική Υποστήριξη προς τούτο από μια αντίστοιχη δομή όπως η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ κατά την άποψή μας είναι άκρως επιβεβλημένη.

4. Η ΕΟΑΕ πρέπει να υποστεί ένα σημαντικό οργανωτικό λίφτινγκ