

Η Eurostat τορπιλίζει τις συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτών

2016/05/31 14:08 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Η αυστηροποίηση των κανόνων της Eurostat για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα θέτει σοβαρά εμπόδια στα σχέδια του υπουργείου Υποδομών για τη νέα γενιά έργων με συμβάσεις παραχώρησης, σύμφωνα με την «Καθημερινή».

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 της κατασκευής θα συνυπολογίζονται στο δημόσιο χρέος.**

Το ενδεχόμενο αυτό θα ήταν καταστροφικό για έργα όπως το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι, όπου ο συνολικός προϋπολογισμός εκτιμάται στα 850 εκατ. ευρώ, ή τη γραμμή 4 του μετρό, που ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ.

Η αλλαγή στάσης της Eurostat απέναντι στις ΣΔΙΤ και τις παραχωρήσεις άρχισε να διαφαίνεται το 2012, όταν η Eurostat ζήτησε να καταγραφεί στη γενική κυβέρνηση η σύμβαση παραχώρησης ενός αυτοκινητόδρομου στην Πορτογαλία (γεγονός που προσέθεσε 0,6% στο έλλειμμα της χώρας).

Image not found or type unknown



Ακολούθησε μια σειρά σχεδιαζόμενων ή υλοποιούμενων έργων: η κατασκευή σχολείων στη Φλάνδρα, το τραμ της Λιέγης, ένα δικαστικό μέγαρο στη Λιθουανία, ένα οδικό έργο στη Σκωτία.

Πριν από 8 μήνες, η Eurostat ήρθε και στην Ελλάδα, ζητώντας μέσω της ΕΛΣΤΑΤ να ελέγξει τις ΣΔΙΤ και τις συμβάσεις παραχώρησης των οδικών αξόνων. Η κατάληξη, στις αρχές Απριλίου, δεν ήταν θετική.

Παρότι τα έργα ΣΔΙΤ (σχολικά συγκροτήματα, τηλεματική, ηλεκτρονικό εισιτήριο, αλλά και το έργο διαχείρισης απορριμμάτων στη Δυτική Μακεδονία) αξιολογήθηκαν ως επαρκή και δεν «πέρασαν» στη γενική κυβέρνηση, δεν συνέβη το ίδιο με τις 4 από τις 5 συμβάσεις παραχώρησης, που επανεκκινήθηκαν στα τέλη του 2013. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι ο τραπεζικός δανεισμός των έργων συνυπολογίστηκε στο

χρέος και στο έλλειμμα.

Ποιες είναι οι **βασικές αντιρρήσεις της Eurostat στη δομή των ΣΔΙΤ και έργων παραχώρησης** σε όλη την Ε.Ε.;

Η Eurostat ζητεί η συμμετοχή του Δημοσίου (στις εταιρείες ειδικού σκοπού που ιδρύονται για να διαχειριστούν ένα έργο) να μην ξεπερνά το 33% και το Δημόσιο να μην έχει ειδικά δικαιώματα.

Image not found or type unknown



Στο Καστέλλι, αντίθετα, σύμφωνα με όσα έχουν μέχρι στιγμής δημοσιοποιηθεί, ο στόχος είναι η συμμετοχή του Δημοσίου να κυμανθεί μεταξύ 45%-55%, το Δημόσιο να έχει την πλειοψηφία του διοικητικού συμβουλίου και δικαίωμα βέτο.

Επίσης η Eurostat ζητεί ο ιδιώτης να αναλαμβάνει όλο το ρίσκο του έργου και το Δημόσιο να μη θέτει «οροφή» στην απόδοση των ιδίων κεφαλαίων. Επίσης, στα έργα που αποπληρώνονται με πληρωμές διαθεσιμότητας, η Eurostat ζητεί έως και τον μηδενισμό της αμοιβής όταν ο ιδιώτης δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του.

Ως αποτέλεσμα, η κατασκευή μεγάλων έργων με πληρωμές διαθεσιμότητας δυσκολεύει περαιτέρω. Για παράδειγμα, αν η κυβέρνηση επέλεγε να κατασκευάσει έτσι τη γραμμή 4 του μετρό (όπως διαμηνύει), θα άνοιγε... τον ασκό του Αιόλου.

Τα έργα μετρό παρουσιάζουν μεγάλες καθυστερήσεις λόγω απρόβλεπτων συνθηκών (αρχαιολογικά, γεωλογικά, επιπρόσθετες εργασίες), που στην περίπτωση των πληρωμών διαθεσιμότητας «μεταφράζονται» σε πολύ υψηλά χρηματοδοτικά κόστη (όπως η επιβολή επιτοκίου «αδράνειας» για την καθυστέρηση εκταμίευσης του δανεισμού).

Με δεδομένο ότι ο προϋπολογισμός του έργου ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ (και τα ρίσκα του έργου είναι τόσο αυξημένα, που δύσκολα θα δεχθεί να τα αναλάβει σχεδόν εξ ολοκλήρου ένας ιδιώτης), η κατασκευή του μετρό με τη χρηματοδοτική μέθοδο που υποστηρίζει το υπουργείο Υποδομών δείχνει μάλλον δύσκολη.