



Αθήνα, 13 Ιανουαρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Θέμα: «Τελικά, πόσο θα κοστίσουν οι συμβάσεις ΣΔΙΤ στο ελληνικό κράτος;»

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) απέκτησαν νομικό πλαίσιο εφαρμογής στην Ελλάδα με τον ν. 3389/2005, αλλά επί 15 χρόνια δεν είχαν βαρύνουσα διάσταση στην παραγωγή έργων υποδομής. Μέχρι το 2019, οι ΣΔΙΤ που είχαν υπογραφεί έφταναν σε συνολική παρούσα αξία τα 783 εκατ. ευρώ. Η κυβέρνηση της ΝΔ από την πρώτη στιγμή στράφηκε στη χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ για την υλοποίηση κάθε είδους έργων υποδομής, διεκδικώντας μάλιστα διεθνή αναγνώριση πρωτοτυπίας για κάποια από αυτά (π.χ. ΣΔΙΤ για φράγματα ή για φυλακές). Οι ΣΔΙΤ που έχουν συμβασιοποιηθεί ή έχουν εγκριθεί από την κυβέρνηση από το 2019 και μετά ξεπερνούν σε εκτιμώμενη παρούσα αξία τα επτά (7) δισ. ευρώ. Πρόκειται για εκτίναξη της μεθόδου.

Στον ιστότοπο της Μονάδας Συμπράξεων Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, καταγράφονται σήμερα πάνω από πενήντα (50) έργα τα οποία υλοποιούνται ή πρόκειται να υλοποιηθούν με συμβάσεις ΣΔΙΤ (Συμπάξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα) μετά το 2019. Από αυτά τα πέντε (5), παρούσας αξίας περίπου δύο (2) δισ. ευρώ, έχουν συμβασιοποιηθεί ενώ όλα τα άλλα, άγνωστης εκ των πραγμάτων παρούσας αξίας αλλά κατ' εκτίμηση άνω των πέντε (5) δισ. ευρώ, βρίσκονται σε διάφορες φάσεις των διαγωνιστικών διαδικασιών τους (προετοιμασία διαγωνιστικής διαδικασίας, υποβολή φακέλων εκδήλωσης ενδιαφέροντος, ανταγωνιστικός διάλογος, υποβολή δεσμευτικών προσφορών, επιλογή προσωρινού αναδόχου).

Πρόσθετο αξιοσημείωτο στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι σχεδόν όλα τα έργα είναι μη ανταποδοτικού χαρακτήρα, δηλαδή θα τα πληρώσει αποκλειστικά το ελληνικό κράτος, με εξαίρεση πέντε έργα διαχείρισης απορριμμάτων που είναι μεικτού χαρακτήρα και

δύο έργα που είναι όντως ανταποδοτικού χαρακτήρα (η μαρίνα Ναυπλίου και οι υποδομές υπερυψηλής ευρυζωνικότητας). Άρα, στην πραγματικότητα, η συντριπτική πλειοψηφία των ΣΔΙΤ που έχει εγκρίνει η κυβέρνηση είναι δημόσια έργα που απλώς αποπληρώνονται με δόσεις.

Εκ των πραγμάτων, επομένως, ένα από τα κρίσιμα θέματα των συμβάσεων ΣΔΙΤ είναι τα οικονομικά τους, πολύ περισσότερο επειδή όπως είπαμε δεν είναι ανταποδοτικά αλλά πληρώνονται από το ελληνικό κράτος. Από τα έως τώρα παραδείγματα γνωρίζουμε ότι το τελικό κόστος, σε βάθος 25ετίας, σε τρέχουσα αξία, είναι υπερτετραπλάσιο του προϋπολογισμού κατασκευής (εννοείται κατασκευής, και λειτουργίας και συντήρησης). Λόγου χάρη, στην Αναβάθμιση της Εξωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης (Flyover), με προϋπολογισμό κατασκευής 382 εκατ. ευρώ και προσφορά του αναδόχου 346,7 εκατ. ευρώ, οι συνολικές πληρωμές διαθεσιμότητας που θα καταβάλλει συνολικά το ελληνικό κράτος ανέρχονται σε 1.552 εκατ. ευρώ τρέχουσα αξία, δηλαδή 1,55 δισ. ευρώ!

Μέχρι πρόσφατα, για κάποιες από τις συναφθείσες συμβάσεις ΣΔΙΤ μπορούσαν να ανευρεθούν στοιχεία κόστους κατασκευής, κόστους επένδυσης και ετήσιων πληρωμών διαθεσιμότητας σε σχετικό πίνακα στην ιστοσελίδα της Μονάδας Συμπράξεων Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα. Επί παραδείγματι, για το Flyover της Θεσσαλονίκης υπήρχε η παρακάτω γραμμή οικονομικών δεδομένων:

Επί παραδείγματι, για το Flyover της Θεσσαλονίκης υπήρχε η παρακάτω γραμμή οικονομικών δεδομένων με βάση την οποία το κατασκευαστικό κόστος (χωρίς ΦΠΑ) ήταν 382,0 εκατ. ευρώ, το κόστος επένδυσης ήταν 483,5 εκατ. Ευρώ, η πληρωμή διαθεσιμότητας ήταν 54,9 εκατ. Ευρώ και οι πληρωμές ανά έτος ήταν οι εξής (σε εκατ. ευρώ): 2027: 1,9 / 2028: 54,9 / 2029: 55,5 / 2030: 55,9 / 2031: 56,2 / 2032: 56,6 / 2033: 56,9 / 2034: 57,3 / 2035: 57,7 / 2036: 58,1 / 2037: 58,5 / 2038: 58,9 / 2039: 59,3 / 2040: 59,7 / 2041: 60,1 / 2042: 60,5 / 2043: 61,0 / 2044: 61,4 / 2045: 61,9 / 2046: 62,4 / 2047: 62,8 / 2048: 63,3 / 2049: 63,8 / 2050: 64,3 / 2051: 64,9 / 2052: 63,1 / 2053: -.

Η γραμμή εκείνη περιλάμβανε το κατασκευαστικό κόστος, το κόστος επένδυσης και τις πληρωμές διαθεσιμότητας ανά έτος της σύμβασης, παρείχε δηλαδή τη βασική οικονομική πληροφορία που θα μπορούσε να αναζητηθεί για το έργο. Τα στοιχεία αυτά δεν εμφανίζονται πλέον, με αποτέλεσμα να είμαστε υποχρεωμένοι να καταφεύγουμε σε κοινοβουλευτικές ερωτήσεις με ό,τι αυτό σημαίνει ως προς την αδυναμία άμεσου ελέγχου αλλά και ως προς την επιβάρυνση των υπηρεσιών.

Επιπλέον, ενώ οι συναφθείσες συμβάσεις ΣΔΙΤ μπορούν να αναζητηθούν στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ), εντούτοις η πληροφορία για το οικονομικό ύψος της σύμβασης εξαντλείται σε γενικές αναφορές και ορισμούς στο ΜΕΡΟΣ 4 – ΠΛΗΡΩΜΕΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ με αποτέλεσμα να ελλείπει η βασική οικονομική πληροφορία για τις ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας.

Η ανησυχία έγκειται στο ότι αν συμβασιοποιηθούν όλες οι ΣΔΙΤ που έχουν εγκριθεί υπάρχει ο κίνδυνος το σύνολο των ετήσιων πληρωμών διαθεσιμότητας που θα πρέπει να καταβάλλει το ελληνικό κράτος από το 2028-2029 (μετά τη λήξη του μεσοπρόθεσμου με το όριο του 0,24% του ΑΕΠ) και για τα επόμενα 25 χρόνια να προσεγγίζει τα 800-900 εκατ. ευρώ ανά έτος, δηλαδή να καταλαμβάνει ένα σχεδόν πλήρες ΠΔΕ. Για τον λόγο αυτό έχει εκφραστεί πολλές φορές, ακόμα και από κυβερνητικά στελέχη, η επιφύλαξη για το κατά πόσον είναι δημοσιονομικά φρόνιμο να φτάσουν σε τέτοια ύψη οι μελλοντικές υποχρεώσεις του κρατικού προϋπολογισμού για την εξυπηρέτηση των συμβάσεων ΣΔΙΤ. Πολύ περισσότερο επειδή φαίνεται ότι έχουμε εισέλθει σε μια ιστορική περίοδο όπου, λόγω κλιματικής αλλαγής, η χώρα θα χρειαστεί να καλύψει απρόοπτα μεν αλλά πολύ πιθανά πλέον ενδεχόμενα φυσικών καταστροφών, για παράδειγμα αντίστοιχες καταστροφές με εκείνες στη Θεσσαλία, ή άλλες παρόμοιες ανάγκες που τώρα είναι αδύνατον να προσδιοριστούν αλλά είναι στατιστικά βέβαιο ότι θα εμφανιστούν.

Ως προς τον λογιστικό χειρισμό των συμβάσεων ΣΔΙΤ στην Ελλάδα κατόπιν αξιολόγησης από την ΕΛΣΤΑΤ και τη EUROSTAT, γνωρίζουμε ότι τα έργα ΣΔΙΤ που είχαν υπογραφεί μέχρι το 2019 ταξινομήθηκαν εκτός γενικής κυβέρνησης και δεν προσμετρούνται στο δημόσιο έλλειμμα και το δημόσιο χρέος. Ωστόσο, δεν γνωρίζουμε αν έχουν εκκινήσει ή αν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες αξιολόγησης από την ΕΛΣΤΑΤ και τη EUROSTAT ως προς τον λογιστικό χειρισμό των συμβάσεων ΣΔΙΤ που έχουν υπογραφεί έκτοτε από το 2019 έως σήμερα.

Τέλος, ένα στοιχείο που συντείνει την απουσία πληροφορίας είναι και το γεγονός ότι οι συμβάσεις ΣΔΙΤ δεν κυρώνονται από τη Βουλή, σε αντίθεση με τις συμβάσεις παραχώρησης, αλλά ούτε υπόκεινται σε κοινοβουλευτικό έλεγχο όπως οι κοινές συμβάσεις δημοσίων έργων. Είναι οξύμωρο και αντιφατικό για κάθε σύμβαση δημοσίου έργου άνω των 20 εκατ. ευρώ να προβλέπεται κοινοβουλευτικός έλεγχος (ΦΕΚ 139Α'/2010) και για μια σύμβαση ΣΔΙΤ, που είναι στην πραγματικότητα δημόσιο έργο που πληρώνεται με δόσεις, π.χ. κόστους επένδυσης άνω των 700 εκατ.

ευρώ εκτιμώμενης παρούσας αξίας και τελικής τρέχουσας αξίας άνω των 2 δισ. ευρώ (π.χ. μετεγκατάσταση φυλακών Κορυδαλλού στον Ασπρόπυργο) να μην προβλέπεται.

Επομένως,

Επειδή οι συναφθείσες συμβάσεις ΣΔΙΤ που αναρτώνται στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ) δεν περιλαμβάνουν καμία πληροφορία για το οικονομικό ύψος τους,

Επειδή από πουθενά δεν είναι δυνατή η ανάλυση και τεκμηρίωση των στοιχείων κόστους των έργων, αναλυμένων τουλάχιστον κατά τον αδρό διαχωρισμό αφενός σε κόστος μελετών, ερευνών και κατασκευής και αφετέρου σε κόστος λειτουργίας και συντήρησης,

Επειδή στο συντριπτικό ποσοστό τους τα έργα ΣΔΙΤ που έχει εγκρίνει η κυβέρνηση είναι μη ανταποδοτικού χαρακτήρα, δηλαδή είναι δημόσια έργα που αποπληρώνονται με ακριβές δόσεις,

Επειδή ο κατάλογος των εν δυνάμει νέων συμβάσεων ΣΔΙΤ είναι εξαιρετικά μεγάλος, σχεδόν δεκαπλάσιος σε αριθμό και σχεδόν τριπλάσιος σε οικονομικό ύψος, των ήδη συναφθεισών, με αποτέλεσμα να προβληματίζει σοβαρά ως προς το ύψος των μελλοντικών υποχρεώσεων του ελληνικού κράτους,

Επειδή ο λογιστικός χειρισμός από την ΕΛΣΤΑΤ και τη EUROSTAT για τις μετά το 2019 συναφθείσες συμβάσεις ΣΔΙΤ, δηλαδή αν ταξινομούνται εντός ή εκτός γενικής κυβέρνησης και αν προσμετρούνται ή όχι στο δημόσιο έλλειμμα και το δημόσιο χρέος, δεν είναι γνωστός,

Επειδή οι συμβάσεις ΣΔΙΤ δεν ελέγχονται ούτε κυρώνονται από τη Βουλή, με αποτέλεσμα οι βουλευτές και ο ελληνικός λαός να μη γνωρίζουν τίποτα για μεγάλου οικονομικού αντικειμένου έργα,

Ερωτάται ο αρμόδιος κ. Υπουργός

1. Ποια είναι τα οικονομικά στοιχεία για κάθε μία από αυτές τις συμβασιοποιημένες ΣΔΙΤ και για ολόκληρη τη διάρκειά τους, δηλαδή το κατασκευαστικό κόστος, το κόστος επένδυσης και οι πληρωμές διαθεσιμότητας ανά έτος της σύμβασης;
2. Πώς αναλύεται στις επιμέρους βασικές κατηγορίες το κατασκευαστικό κόστος για κάθε μία από αυτές τις συμβασιοποιημένες ΣΔΙΤ, δηλαδή πόσο είναι το κόστος

κατασκευής (συμπεριλαμβανομένων μελετών και ερευνών) και πόσο είναι το κόστος λειτουργίας και συντήρησης;

3. (α) Κρίνετε δημοσιονομικά συνετή τη βέβαιη εξάντληση των περιθωρίων του ΠΔΕ για τις υποδομές για τα επόμενα 20-25 χρόνια, δηλαδή για τις επόμενες 6-7 κυβερνήσεις λόγω των συμβάσεων ΣΔΙΤ που έχει εγκρίνει η κυβέρνηση; (β) Πώς η χώρα θα μπορέσει να καλύψει στο μέλλον την υλοποίηση δράσεων ή προγραμμάτων που θα κριθούν ως πρώτης προτεραιότητας (π.χ. ενδεχόμενα φυσικών καταστροφών ή άλλες απρόοπτες ανάγκες που στη μακρά διάρκεια των 25 ετών θα εμφανιστούν); Θα εξαρτάται μονίμως από εξωτερική βοήθεια λόγω της δικής της ανεπάρκειας ή έχετε προβλέψει κάτι διαφορετικό;

4. (α) Έχει πραγματοποιηθεί λογιστικός έλεγχος από την ΕΛΣΤΑΤ και τη EUROSTAT για τις συμβάσεις ΣΔΙΤ που έχουν υπογραφεί μετά το 2019, ως προς την ταξινόμησή τους εντός ή εκτός γενικής κυβέρνησης και την προσμέτρησή τους ή όχι στο δημόσιο έλλειμμα και το δημόσιο χρέος; (β) Αν ναι, ποια είναι τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων;

5. Σκοπεύετε να αλλάξετε το πλαίσιο υλοποίησης των συμβάσεων ΣΔΙΤ, οιονεί δημοσίων έργων αποπληρωνόμενων με δόσεις, ώστε να προβλέπεται κοινοβουλευτικός έλεγχος σε κάποια φάση της διαγωνιστικής τους ωρίμανσης ή κύρωση εκ των υστέρων της σύμβασης από τη Βουλή;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Θεοδώρα Τζάκρη

Αλέξανδρος Αυλωνίτης

Κυριακή Μάλαμα

Γιώτα Πούλου

Ραλλία Χρηστίδου