

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ
«ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ 2000 - 2006

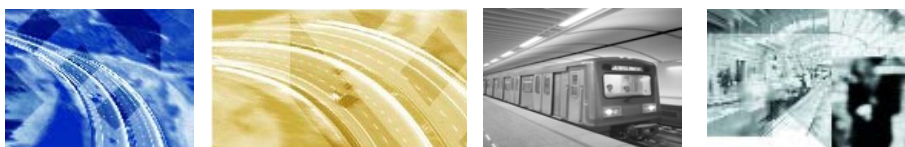
Το έργο συγχρηματοδοτείται κατά **48 %**

από το **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.)**

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ενδιάμεση Έκθεση Αξιολόγησης
του Επιχειρησιακού Προγράμματος
ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
(ΕΠ-ΟΑΛΑΑ)

Σύνοψη Έκθεσης Ενδιάμεσης Αξιολόγησης



Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη



ΕΠΙΣΕΥ-ΕΜΠ



ΣΠΕΕΔ
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

Αθήνα, Οκτώβριος 2003

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΟΨΗ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΔΙΑΜΕΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΙΘΑΛΑΑ	1
Προγραμματικός Σχεδιασμός	1
ΠΟΣΟΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	3
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	5
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΈΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	6
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΔΟΣΗΣ	8
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	10

ΣΥΝΟΨΗ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΔΙΑΜΕΣΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠ/ΟΑΛΛΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Το ΕΠ-ΟΑΛΛΑ αποτελεί μέρος ενός ενιαίου μεγάλου προγράμματος έργων στην υλοποίηση του οποίου συμμετέχουν επίσης άλλα επιχειρησιακά προγράμματα του Γ' ΚΠΣ (ΠΕΠ), το Ταμείο Συνοχής (I και II), η Γρ. Β5-700 και άλλα «μέσα» χρηματοδότησης / προγραμματισμού. Η αυξημένη πολυπλοκότητα αυτού του μεγάλου προγράμματος οδήγησε σε κοινό προγραμματισμό συγγενών έργων διαφόρων προγραμμάτων, με συνοχή και συνέργια, ώστε να εξασφαλιστεί μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων, αλλά και της συνολικής επιλεξιμότητας σε επίπεδο του μεγάλου προγράμματος που προκύπτει από την συνολική στρατηγική των μεταφορών.

Ο σχεδιασμός του ΕΠ-ΟΑΛΛΑ χαρακτηρίζεται από ευελιξία στον προγραμματισμό και την υλοποίηση, λόγω συγγένειάς του με άλλες παρεμβάσεις, γεγονός που έχει οδηγήσει σε αποδεκτή εμπλοκή πολλών συνεργαζόμενων «μέσων». Με βάση το πλαίσιο αυτό, είναι δεδομένη η ύπαρξη μεταβολών στο περιεχόμενο των «συνιστωσών» της συνολικής στρατηγικής των μεταφορών (ΕΠ-ΟΑΛΛΑ και λοιπών) με στόχο την παράλληλη και έγκαιρη υλοποίηση των προγραμματισμένων έργων και δράσεων. Οι γενικοί στρατηγικοί στόχοι του Τομέα των Μεταφορών / Μεταφορικών Υποδομών τέθηκαν ορθά και με ακρίβεια κατά την διάρκεια σχεδιασμού του Επιχειρησιακού Προγράμματος τόσο συνολικά όσο και σε επίπεδο υποτομέα των Ελληνικών Μεταφορών.. Αποτελούν την συνισταμένη των προτεραιοτήτων που τίθενται τόσο από τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και από το Εθνικό αναπτυξιακό πρόγραμμα. Οι εξελίξεις στο εσωτερικό και στο εξωτερικό περιβάλλον εφαρμογής της στρατηγικής επίτευξης των στρατηγικών στόχων υπήρξαν γενικά από ουδέτερες έως ευνοϊκές μέχρι σήμερα, ενώ παράλληλα η σημασία της επίτευξής τους επιτάχθηκε και διευρύνθηκε λόγω εξωτερικών παραγόντων και εξελίξεων.

Η εμπειρία των πρώτων ετών υλοποίησης του Β' ΚΠΣ απέτέλεσε πολύτιμο οδηγό για την προετοιμασία του Επιχειρησιακού Προγράμματος. Έδειξε ότι η ύπαρξη πόρων και ο λεπτομερής προγραμματισμός πρέπει να συνοδεύονται από τους αναγκαίους μηχανισμούς υλοποίησης των προγραμματισμένων έργων και ανέδειξε τη σημασία της ομαλής λειτουργίας του θεσμικού και διοικητικού πλαισίου για την επιτυχία της αναπτυξιακής πολιτικής, τους κινδύνους περιορισμένης αποτελεσματικότητας των διαθέσιμων πόρων και τις δυσκολίες απορρόφησης πόρων σε σημαντικά έργα και σε καινοτόμες δράσεις. Κατά τη διάρκεια της περιόδου υλοποίησης του Β' ΚΠΣ έγινε πρόοδος και αποκτήθηκε σημαντική εμπειρία σε ότι αφορά την πορεία προς το απαιτούμενο θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο. Έγιναν σημαντικές μεταρρυθμίσεις στους τομείς των δημοσίων έργων, των ιδιωτικών επενδύσεων, του ανθρώπινου δυναμικού και της δημόσιας διοίκησης. Γενικά, γίνεται προσπάθεια οι μεταρρυθμίσεις αυτές, αλλά και άλλες διαρθρωτικές αλλαγές που δρομολογήθηκαν, να κεφαλαιοποιηθούν υπό μορφή νομοθετικής και οργανωτικής μεταρρύθμισης η οποία συνεχίζεται, παίρνοντας υπόψη τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς του Γ' ΚΠΣ και το

αυστηρότερο πλαίσιο προγραμματισμού και υλοποίησης των παρεμβάσεων που αυτό επιβάλλει.

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο εξελίχθηκαν οι Ελληνικές μεταφορικές υποδομές παρουσιάστηκε με σαφήνεια στην Εκ Των Προτέρων Αξιολόγηση, μαζί με τους κύριους παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξή του. Η επίδραση ορισμένων από αυτούς τους παράγοντες εντάχθηκε κατά την πρόσφατη περίοδο, όπου στην Ευρωπαϊκή Ένωση εντάχθηκαν 10 νέες χώρες-μέλη, ενώ παράλληλα προχωρεί η προσπάθεια δημιουργίας Ελεύθερης Ζώνης Εμπορίου με τις χώρες της Μεσογείου. Η υλοποίηση του Β' ΚΠΣ επέδρασε θετικά στην πορεία ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των μεταφορικών υποδομών. Εν τούτοις, νέα στοιχεία επιδρούν στην αποτελεσματικότητα και στην έγκαιρη ανάθεση και υλοποίηση των έργων του Γ' ΚΠΣ, ενώ εξακολουθούν να υφίστανται ορισμένοι από τους παράγοντες που είχαν αρνητική επίπτωση στην υλοποίηση των παρεμβάσεων του Β' ΚΠΣ. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι γενικά, στον τομέα των μεταφορών, ακόμη και αν όλες οι προγραμματισμένες παρεμβάσεις ολοκληρωθούν έγκαιρα, θα εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρές ανάγκες, που μάλιστα είναι συνεχώς αυξανόμενες.

Η συνολική στρατηγική των μεταφορών προβλέπει συνδυασμό των δράσεων του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ με άλλες συναφείς δράσεις άλλων Προγραμμάτων και Δράσεων. Έτσι, τα περισσότερα έργα του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, έχουν άμεση σχέση (συνάφεια και συνοχή) με έργα του Ταμείου Συνοχής και άλλων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του Γ' Κ.Π.Σ. και με τα «έργα» της Γραμμής Β5-700 Η λογική του προγραμματισμού του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ επηρεάζεται εξίσου και από έναν αριθμό χαρακτηριστικών που αφορούν το μέγεθος, το είδος και την κατάσταση των παρεμβάσεων τις οποίες υλοποιεί, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο τις υλοποιεί. Στο πλαίσιο αυτό, ο αρχικός σχεδιασμός υπήρξε γενικά ικανοποιητικός ως προς την λογική και συνοχή του. Οι στόχοι έχουν προσδιοριστεί πλήρως σε γενικό και ειδικό επίπεδο ώστε να είναι εμφανής η σκοπιμότητα της υλοποίησης της κάθε ενέργειας καθώς και η συμβολή της στην επίτευξη του κάθε στόχου. Εξακολουθούν να είναι επίκαιροι και κατάλληλοι στο πλαίσιο των γενικών επιδιώξεων και τα προσδοκώμενα αποτελέσματα είναι κατάλληλα για να τους εξυπηρετήσουν. Κάποια προβλήματα διαπιστώνονται σε σχέση με τους Άξονες Προτεραιότητας 4 (Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες) και 7 (Λιμάνια), ενώ επιμέρους προβλήματα εμφανίζονται και σε ορισμένα Μέτρα άλλων Αξόνων Προτεραιότητας: 1.2 Τμήματα ΠΑΘΕ με παραχώρηση), 1.4 (Συνδέσεις ΠΑΘΕ), 2.2 (Υπόλοιπα τμήματα Εγνατίας και συνδέσεις), 3.1 (Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας), 3.4 (Κύριοι Οδικοί Άξονες Νησιωτικής Ελλάδας). Τα προβλήματα αφορούν κυρίως την υποεκτίμηση κινδύνων που σχετίζονται με την διάρκεια και αποτελεσματικότητα των διαδικασιών σχεδιασμού, προκήρυξης και ανάθεσης των Συμβάσεων Παραχώρησης, αλλά και : (α) Υποεκτίμηση των απαιτούμενων πόρων για παραγωγή των προβλεπόμενων εκρών, που οδηγεί σε ανάγκες τροποποίησης των εισροών ή/και των εκρών (αναμόρφωση υποέργων), (β) Αρχική υπερεκτίμηση της ρεαλιστικότητας κάποιων έργων (π.χ. Ζεύξη Μαλιακού), που επέφερε ανάγκη μεταβολής του περιεχομένου κάποιων Μέτρων του Ε.Π., (γ) Ασαφές περιεχόμενο κάποιων Μέτρων, που δεν επέτρεψε σαφή προσδιορισμό εισροών-εκρών, αλλά και των σχετικών κινδύνων και παραδοχών, (δ) Υποεκτίμηση των αδυναμιών και κινδύνων που απορρέουν από την εμπλοκή πολλών Φορέων Υλοποίησης στο ίδιο Μέτρο.

ΠΟΣΟΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Η αρχική στοχοθέτηση του Προγράμματος ήταν γενικά ικανοποιητική και ρεαλιστική. Οι ειδικοί στόχοι εξακολουθούν να είναι επίκαιροι και συνεκτικοί στο πλαίσιο των γενικών στόχων. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα είναι κατάλληλα για την επίτευξη των ειδικών στόχων, χωρίς να λείπουν κάποια προβλήματα όπως αναφέρθηκε ανωτέρω. Στο επίπεδο των εκροών και εισροών, εμφανίσθηκε ανάγκη επικαιροποίησης στο πλαίσιο της παράλληλης υλοποίησης του Ε.Π. με τα λοιπά συναφή Προγράμματα και Δράσεις, με στόχο την εγκαίρως και αποτελεσματικότερη υλοποίηση του συνόλου των παρεμβάσεων της στρατηγικής των μεταφορικών υποδομών.

Το σύστημα δεικτών που τέθηκε κατά τον αρχικό σχεδιασμό για την στοχοθέτηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση του Ε.Π. είναι ολοκληρωμένο και επαρκώς εξειδικευμένο ανά είδος δράσης του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ. Το σύστημα δεικτών επιτρέπει σαφή διάκριση μεταξύ Ανεξάρτητων και Εξαρτημένων Δεικτών και δίνει ευελιξία στην χρήση των δεικτών, είτε βάσει ολοκληρωμένου φυσικού αντικείμενου, είτε βάσει ισοδύναμου φυσικού αντικείμενου. Ο αριθμός και η φύση των δεικτών εξασφαλίζει την σωστή παρακολούθηση της εξέλιξης του Ε.Π. με μονοσήμαντο και σαφή τρόπο.

Οι ανεξάρτητοι δείκτες πόρων και εκροών είναι επαρκείς για την απεικόνιση της ποσοτικής εξέλιξης του Ε.Π. και, στις περιπτώσεις ολοκληρωμένων τμημάτων παρεμβάσεων, είναι μετρήσιμοι σε όλα τα επίπεδα ανάλυσης του Ε.Π. Υπάρχει κάποια δυσκολία στη μέτρηση των ισοδύναμων ποσοτήτων, στις περιπτώσεις έργων σε εξέλιξη, ειδικότερα για σχετικά πολύπλοκα έργα με ιδιαιτερότητες σε ό,τι αφορά τα διακριτά. Στην περίπτωση των λιμένων, ο δείκτης (αριθμός αναβαθμιζόμενων λιμένων) δεν συνοδεύεται από ορισμό του ακριβούς περιεχομένου της αναβάθμισης (που δεν είναι τυποποιημένα το ίδιο σε κάθε λιμένα), ούτε ορίζονται κριτήρια για τον προσδιορισμό της προόδου. Στην περίπτωση της Αστικής Ανάπτυξης, ενώ έχει οριστεί τιμή στόχος για τους σταθμούς του Μετρό, δεν έχει οριστεί το περιεχόμενο του δείκτη και η πρόοδος μετράται μέσω της μέτρησης της προόδου υλοποίησης των γραμμών Μετρό.

Οι ανεξάρτητοι δείκτες αποτελεσμάτων είναι επαρκείς για την απεικόνιση της ποσοτικής εξέλιξης του Ε.Π.. Είναι γενικά μετρήσιμοι σε επίπεδο Υπόεργου/Εργου και αποτιμήσιμοι αθροιστικά σε επίπεδο Μέτρου / Άξονα Προτεραιότητας. Οι ανεξάρτητοι δείκτες επιπτώσεων είναι, από τη φύση του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, δύσκολα μετρήσιμοι, ειδικότερα σε ό,τι αφορά ευρύτερες ή/και μακροχρόνιες επιπτώσεις. Η Εκ Των Προτέρων Αξιολόγηση χρησιμοποίησε τεκμηριωμένες παραδοχές και εκτιμήσεις για την σχετική στοχοθέτηση. Η Ενδιάμεση Αξιολόγηση ακολούθησε ανάλογη προσέγγιση. Επισημαίνονται δύο στοιχεία που αφορούν την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης αποτελεσμάτων και επιπτώσεων: (α) στις εκθέσεις του συστήματος παρακολούθησης του Ε.Π. δεν έχει ληφθεί πρόνοια για συστηματική παροχή στοιχείων προόδου επίτευξης των αποτελεσμάτων και των επιπτώσεων με τυποποιημένο τρόπο από τους Φορείς Υλοποίησης, και (β) για τις επιπτώσεις που αφορούν την μείωση των ρύπων, στον αρχικό σχεδιασμό της υλοποίησης του Ε.Π. δεν είχε γίνει αποτύπωση της κατάστασης πριν την εκκίνηση των παρεμβάσεων, ούτε είχε ληφθεί μέριμνα για εγκατάσταση μετρητικών συστημάτων σε στρατηγικά σημεία της κατά περίπτωση περιοχής, ώστε να είναι δυνατή η αποτίμηση. Ο υπολογισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι οποίες οφείλονται σε δέσμη μέτρων, είναι συνεπώς θεωρητικός.

Η αξιοπιστία των διαδικασιών συγκέντρωσης δεδομένων και στοιχείων είναι πολύ καλή σε ό,τι αφορά τα οικονομικά στοιχεία προόδου, ενώ υπάρχουν κάποια προβλήματα ως προς την οργάνωση της συγκέντρωσης δεδομένων και στοιχείων σχετικά με την φυσική πρόοδο.

Ο αρχικός σχεδιασμός του Προγράμματος δεν παρέσχε σαφές σύστημα δεικτών για την παρακολούθηση και αξιολόγηση των μηχανισμών παρακολούθησης, διαχείρισης και ελέγχου

του ΕΠ-ΟΑΛΛΑ. Ο Σύμβουλος Ενδιάμεσης Αξιολόγησης σχεδίασε ένα σύστημα αξιολόγησης, με βάση τα έγγραφα εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την Μέθοδο Λογικού Πλαισίου και προσδιόρισε έναν αριθμό δεικτών για τον σκοπό αυτό, σε συνδυασμό με τις οδηγίες που παρασχέθηκαν από τις αρμόδιες Αρχές.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Δεδομένου του υψηλού βαθμού προγραμματιζόμενης συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση των παρεμβάσεων του Προγράμματος, και του γεγονότος ότι η επίτευξή της αποτελεί έναν από τους ειδικούς του στόχους, η αξιολόγηση των δεικτών γίνεται στο σύνολο του προϋπολογισμού του Προγράμματος.

Η επίδοση του Προγράμματος σε ότι αφορά την υλοποίησή του είναι πολύ καλή:

- Η Δημόσια Δαπάνη του Προγράμματος είναι ενεργοποιημένη στο **86,83%** του συνόλου της και ο συνολικός προϋπολογισμός του Προγράμματος στο **80,95%** του συνόλου του.
- Η εξειδίκευση της Δημόσιας Δαπάνης είναι **74,84%**, ενώ η εξειδίκευση του συνολικού προϋπολογισμού (δηλαδή ο προϋπολογισμός των ενταγμένων έργων) δεν είναι αντίστοιχη (**68,28%**), δεδομένων των καθυστερήσεων στην πρόοδο των διαδικασιών μέχρι την συμβασιοποίηση των παρεμβάσεων που περιλαμβάνουν μεγάλη ιδιωτική συμμετοχή. Σημειώνεται πάντως ότι δεν έχει εκκινήσει η υλοποίηση επτά (7) από τα εικοσιένα (21) Μέτρα του Προγράμματος (1.2 Τμήματα ΠΑΘΕ με παραχώρηση, 1.3 Υπόλοιπα τμήματα ΠΑΘΕ, 1.4 Συνδέσεις ΠΑΘΕ, 1.7 Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις Άξονα 1, 2.3 Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις Άξονα 2, 3.1 Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας, 6.1 Μετρό Θεσσαλονίκης).
- Στο τέλος του 2003, προβλέπεται ότι θα έχει υλοποιηθεί το **41,60%** του συνολικού αντικειμένου στα τέσσερα από τα εννέα έτη της συνολικής διάρκειας του Προγράμματος, δηλαδή στο 44,44% της συνολικής διάρκειάς του. Σημειώνεται ότι πρόκειται για τα πρώτα έτη, όπου το Πρόγραμμα εκκινεί και εκτελούνται διάφορες ενέργειες οργάνωσης και προετοιμασίας, αν και κάποια έργα του Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού αποτελούν συνέχεια δράσεων του Β' ΚΠΣ.
- Ο προβλεπόμενος ρυθμός συνολικής προόδου απορρόφησης (**44,80%**) είναι συμβατός τόσο με την αναμενόμενη, αφού οι χρηματοδοτικού πίνακες προβλέπουν απορρόφηση 50% στο τέλος του 2003, όσο και με την πρόοδο της φυσικής υλοποίησης του Προγράμματος.
- Η συνολική προβλεπόμενη αποδοτικότητα είναι ικανοποιητική (**92,86%**) και υποδεικνύει εν γένει καλή συμβατότητα μεταξύ προγραμματισμού και υλοποίησης σε επίπεδο Προγράμματος. Η μικρή απόκλιση που εμφανίζεται οφείλεται κυρίως στις διακυμάνσεις που παρουσιάζει στον χρόνο η χρονική εξέλιξη των διαφόρων Μέτρων σε σχέση με την αντίστοιχη προγραμματική εκτίμηση. Πάντως, η αποδοτικότητα καλό θα ήταν να παρακολουθηθεί συστηματικά, ώστε να εξασφαλιστεί ότι η υπάρχουσα απόκλιση δεν θα εμφανίσει αυξητικές τάσεις στο μέλλον και ότι τυχόν τέτοιες τάσεις θα αντιμετωπιστούν έγκαιρα και αποτελεσματικά.
- Ο κανόνας του $n+2$ τηρείται μέχρι στιγμής και δεν προβλέπονται προβλήματα στο υπόλοιπο της διάρκειας του Προγράμματος, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις και τις παραδοχές του Συμβούλου Ενδιάμεσης Αξιολόγησης.

ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ποσοτικοί Δείκτες

- Βαθμός ενεργοποίησης της Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος : **86,83%**
- Βαθμός ένταξης της Δημόσιας Δαπάνης του Προγράμματος : **74,84%**
- Βαθμός προόδου Ελέγχου Έργων : **7,4%** μέχρι τέλους του 2003
- Βαθμός ενημέρωσης του συστήματος διαχείρισης και του ΟΠΣ :
 - Λόγος Εγκεκριμένων ΤΔΕ-ΤΔΥ στο ΟΠΣ / Συνολικά εγκεκριμένα Έργα-Υποέργα : **100%**
 - Λόγος Ολοκληρωμένων ΤΔΠ στο ΟΠΣ / Προβλεπόμενα : **52%** για ΤΔΠ έργων, **86%** για ΤΔΠ υποέργων
- Χρονισμός των δράσεων του Προγράμματος :
 - Διάστημα από Δημοσίευση Πρόσκλησης ως Υποβολή Πρότασης: 165 ημέρες
 - Διάστημα από Υποβολή Πρότασης έως Αξιολόγηση ΔΕΕΚ: 22 ημέρες
 - Διάστημα από Αξιολόγηση ΔΕΕΚ έως Απόφαση Ένταξης: 32 ημέρες
 - Συνολικό διάστημα από Πρόσκληση έως Ένταξη: 220 ημέρες.

Διαχειριστική Αρχή

Η στελέχωση της Διαχειριστικής Αρχής (Δ.Α.) είναι σύμφωνη με το προβλεπόμενο οργανόγραμμα, αλλά δεν καλύπτεται το σύνολο των θέσεων του οργανογράμματος. Τονίζεται η χαμηλή στελέχωση της Μονάδας Α, που έχει ειδικό ρόλο και αρμοδιότητες συντονισμού. Ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας της Υπηρεσίας κρίνεται αποτελεσματικός. Ο προγραμματισμός είναι συνεπής, σε όλα τα διοικητικά επίπεδα, και επιτρέπει ορθολογικό καταμερισμό των ευθυνών, μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και ευελιξίας και περιορισμό των σφαλμάτων. Η υπηρεσία εφαρμόζει σύστημα εσωτερικού ελέγχου λειτουργίας. Η δραστηριότητα της Δ.Α. σε ότι αφορά την διαδικασία συντονισμού της προετοιμασίας και της παρακολούθησης της εφαρμογής του Συμπληρώματος Προγραμματισμού (Σ.Π.) κρίνεται ικανοποιητική. Ο καταμερισμός ευθυνών στις Μονάδες βάσει του περιεχομένου του Σ.Π. κρίνεται ορθολογικός και αποτελεσματικός. Εξίσου αποτελεσματικός είναι ο τρόπος συντονισμού των Μονάδων για την παρακολούθηση της εφαρμογής του Σ.Π. και τον προσδιορισμό / υλοποίηση τροποποιήσεων. Η παρακολούθηση της υλοποίησης γίνεται συστηματικά από τους χειριστές, μέσω τυποποιημένων αναφορών. Η οργάνωση των ελέγχων κρίνεται ικανοποιητική, αλλά ο προγραμματισμός των ελέγχων και η υλοποίησή τους παρουσίασαν καθυστέρηση κατά τα πρώτα έτη υλοποίησης του Ε.Π., λόγω της ανάγκης για σχετική οργάνωση και προετοιμασία της Δ.Α.

Για την παρακολούθηση της επίδοσης του Ε.Π. έχει εγκριθεί σύνολο δεικτών. Διαπιστώνεται όμως πως υπάρχουν προβλήματα στην αντιστοίχιση-καταχώρηση δεικτών στο ΟΠΣ. Η προσπάθεια απλοποίησης και ομογενοποίησης του πλαισίου δεικτών για το σύνολο των έργων μοιάζει να έχει αφαιρέσει ένα σημαντικό τμήμα ευελιξίας και ακρίβειας στην παράσταση της φυσικής εξέλιξης των αντικειμένων των έργων. Επιπλέον προβλήματα παρουσιάζονται κατά την προσπάθεια της προς τα πάνω (bottom-up) άθροισης των δεικτών σε επίπεδο Μέτρου. Στην παρούσα φάση, η αποτελεσματικότητα της καταχώρησης και παρακολούθησης των στοιχείων φυσικής προόδου σε επίπεδο ΟΠΣ είναι περιορισμένη. Ο έλεγχος και η καταχώρηση των στοιχείων γίνεται ουσιαστικά μόνο σε επίπεδο οικονομικής εξέλιξης, καθώς υπάρχει σημαντική υστέρηση υποβολής τριμηνιαίων δελτίων προόδου. Πολύ πρόσφατα άρχισε η συστηματική αποστολή τριμηνιαίων δελτίων από τους αρμόδιους Φορείς,

αλλά η όλη διαδικασία έχει καθυστερήσει σημαντικά. Απαιτείται συστηματοποίηση της παρακολούθησης της πορείας εξέλιξης του Ε.Π., μέσω της άμεσης ενεργοποίησης των Φορέων Υλοποίησης για την έγκαιρη παροχή των σχετικών στοιχείων φυσικής προόδου.

Φορείς Υλοποίησης

Σε απόκριση της διαπιστωμένης ανάγκης για εκσυγχρονισμό των δομών των Φορέων Υλοποίησης, δημιουργήθηκαν στην Γ.Γ.Δ.Ε. Φορείς κατά έργο ή ομάδα έργων, στους οποίους ανατέθηκε ολοκληρωμένο αντικείμενο και η συνολική αρμοδιότητα σε όλα τα θέματα που αφορούν μελέτες και κατασκευές. Οι νέοι Φορείς έκαναν θετικά βήματα σε ότι αφορά την οργάνωση, τον προγραμματισμό, την υλοποίηση και την διαχείριση των παρεμβάσεων, το οποία όμως δεν θεσμοθετήθηκαν ώστε η εφαρμογή τους να καταστεί υποχρεωτική. Γενικά, στους Φορείς Υλοποίησης του Ε.Π., υπάρχουν ακόμη πολλές ελλείψεις και προβλήματα. Τρεις κατηγορίες Φορέων Υλοποίησης εξετάστηκαν: Ανώνυμες Εταιρείες, Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ), «Λειτουργικές» Διευθύνσεις (ΥΠΕΧΩΔΕ).

Ανώνυμες Εταιρείες: Συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο αριθμό πλεονεκτημάτων. Χαρακτηρίζονται από υψηλό δείκτη ανεξαρτησίας, ευελιξίας και αποτελεσματικότητας. Η δομή τους είναι σύγχρονη και επιτρέπει άμεση απόκριση και προσαρμογή στις απαιτήσεις των έργων. Παρουσιάζουν συγκριτικά ταχείς ρυθμούς διεκπεραίωσης των απαιτούμενων διαδικασιών, από την σύνταξη τευχών δημοπράτησης έως την συμβασιοποίηση των δράσεων. Πλαισιώνονται από Συμβούλους που διασφαλίζουν την απαιτούμενη τεχνική/επιστημονική υποστήριξη και επίλυση σύνθετων προβλημάτων διαχείρισης των έργων. Το μοντέλο λειτουργίας τους αποδεικνύεται εν γένει επιτυχημένο, αν και εξακολουθούν να υπάρχουν ελλείψεις και ανάγκες για περαιτέρω βελτίωση.

Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων: Διαθέτουν γενικά ένα αρκετά δομημένο οργανωτικό σχήμα και σημαντικό βαθμό αυτονομίας. Η στελέχωσή τους παρουσιάζει ορισμένες ελλείψεις, αλλά συγκεντρώνουν συνήθως μεγάλη εμπειρία και γνώση πάνω σε θέματα διαχείρισης μεγάλων δημόσιων έργων. Σε κάποιες περιπτώσεις παρουσιάζουν μικρότερο βαθμό ετοιμότητας για την αποτελεσματική παρακολούθηση της διαχείρισης των έργων, κυρίως λόγω ελλιπούς κάλυψης των προβλεπόμενων ειδικοτήτων σε επίπεδο οργανογράμματος αλλά και περιορισμένης έκτασης των υποδομών σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων και εργαλείων οργάνωσης, διαχείρισης και παρακολούθησης. Γενικά το μοντέλο αυτό λειτουργίας παρουσιάζεται αρκετά αποτελεσματικό και με καλές προοπτικές ανάπτυξης και βελτίωσης.

Διευθύνσεις ΥΠΕΧΩΔΕ: Παρουσιάζουν τον χαμηλότερο βαθμό αποτελεσματικότητας. Οι κύριες αιτίες γι' αυτό δεν αφορούν την στελέχωση και εμπειρία των Υπηρεσιών, αλλά πρωτίστως την μικρότερη συμβατότητά τους προς τις απαιτήσεις του διαχειριστικού πλαισίου του Γ' ΚΠΣ, και την πολυπλοκότητα του πλέγματος αρμοδιοτήτων με τις άλλες Διευθύνσεις. Παρά την μεγάλη πείρα και γνώση του προσωπικού που τις απαρτίζει, δυσκολεύονται να ανταποκριθούν στα καθήκοντα που απορρέουν από τον ρόλο τους. Η υποδομή τους, κυρίως σε σύγχρονα υπολογιστικά συστήματα και ειδικές εφαρμογές είναι χαμηλή, ενώ η νοοτροπία του συνόλου της Υπηρεσίας παραμένει προσκολλημένη στις παραδοσιακές αρχές διαχείρισης. Η άμεση και ανελαστική σχέση (εξάρτηση) από τις λοιπές Διευθύνσεις του Υπουργείου στερεί σημαντικό κομμάτι αυτονομίας, πρωτοβουλιών και κινήτρων, ενώ μειώνει και την θεσμική τους ευθύνη, διαχέοντάς την στο σύνολο των συνδεδεμένων Υπηρεσιών.

ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΔΟΣΗΣ

Δείκτες Επίδοσης

Οι στόχοι για το 2003 θα έχουν υπερκαλυφθεί για έξι (6) δείκτες (60% των δεικτών), για τους οποίους τα ποσοστά επίτευξης είναι από 115,17% έως 162,50%. Οι στόχοι για το 2003 προβλέπεται ότι θα έχουν επιτευχθεί για άλλους τρεις (3) δείκτες (30% των δεικτών), σε ποσοστά από 84,10% έως 100,80%. Ένας δείκτης, συγκεκριμένα ο αριθμός συσκευών ελέγχου ταχύτητας / μέθης του Μέτρου 9.1 Οδική Ασφάλεια, το οποίο καλύπτει το 1,73% της συνολικής Δημόσιας Δαπάνης του Ε.Π., υπολείπεται σε επίτευξη, σημειώνεται όμως ότι για το σύνολο των προμηθειών του Μέτρου αυτού έχουν γίνει τροποποιήσεις των επί μέρους ποσοτήτων, που επηρεάζουν την κατανομή του συνολικού προϋπολογισμού του Μέτρου, ο οποίος πάντως παραμένει αναλλοίωτος. Συνεπώς κρίνεται ότι οι ενδιάμεσοι στόχοι για τους δείκτες επίδοσης έχουν επιτευχθεί στο σύνολό τους.

Δείκτες Διαχείρισης

Ο δείκτης ποιότητας του συστήματος παρακολούθησης (Ποσοστό των Μέτρων, σε προϋπολογισμό, που παρακολουθούνται με ετήσια χρηματοδοτικά στοιχεία και στοιχεία προόδου) καλύπτεται επαρκώς, αφού παρακολουθείται με ετήσια χρηματοδοτικά στοιχεία το 100% του προϋπολογισμού των ενταγμένων έργων, και με στοιχεία προόδου το 86,82% του προϋπολογισμού των ενταγμένων έργων.

Όλα τα έργα που έχουν ενταχθεί έχουν υποστεί προενταξιακό έλεγχο. Κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, η Διαχειριστική Αρχή σχεδίασε το σύστημα και το πρόγραμμα των επιτόπιων ελέγχων των Πράξεων. Στις αρχές του 2003 είχε καταρτιστεί το ετήσιο πρόγραμμα ελέγχων για το 2003 το οποίο τελεί υπό εκτέλεση. Ο δείκτης δημοσιονομικού ελέγχου (Ποσοστό των Δαπανών που καλύπτονται από χρηματοδοτικούς ελέγχους και ελέγχους διαχείρισης) θα έχει στο τέλος του 2003 καλυφθεί επαρκώς, αφού θα έχουν ελεγχθεί το 2003 έργα των οποίων ο προϋπολογισμός καλύπτει το 7,4% του συνολικού προϋπολογισμού των ενταγμένων έργων.

Η ποιότητα επιλογής των έργων κρίνεται ως καλή, δεδομένου ότι η επιλογή των έργων προς ένταξη στο ΕΠ-ΟΑΛΑΑ γίνεται βάσει των εξειδικευμένων κριτηρίων ένταξης Πράξεων τα οποία ενέκρινε η 1η Επιτροπή Παρακολούθησης. Ο δείκτης ποιότητας επιλογής των έργων (Ποσοστό των αναλήψεων υποχρεώσεων που αντιστοιχούν σε έργα που επελέγησαν με σαφώς καθορισμένα κριτήρια ή βάσει κόστους-οφέλους) καλύπτεται πλήρως (100% των έργων που επελέγησαν).

Χρηματοδοτικοί Δείκτες

Ο δείκτης απορρόφησης των κονδυλίων (Ποσοστό των δαπανών που πληρώθηκαν σε σχέση με τις ετήσιες αναλήψεις υποχρεώσεων) καλύπτεται πλήρως, αφού το ποσοστό επίτευξης του είναι 98,14%.

Καλή είναι και η επίδοση σε ότι αφορά την μόχλευση, αφού το ποσοστό ιδιωτικής συμμετοχής των ενταγμένων έργων σε σχέση με την προγραμματισμένη συνολικά ιδιωτική συμμετοχή θα φτάσει, στα τέλη του 2003, το 50,71%, ενώ επίσης οι δαπάνες ιδιωτικού τομέα στα ενταγμένα έργα στα τέλη του 2003 θα αντιστοιχούν στο 96,68% της αντίστοιχης προγραμματισμένης ιδιωτικής συμμετοχής.

Αλλαγές στόχων για τους δείκτες του αποθεματικού επίδοσης

Κατά την εφαρμογή του Προγράμματος μέχρι την 30ή Ιουνίου 2003, δεν προέκυψε ανάγκη αλλαγής των ενδιάμεσων στόχων που έχουν τεθεί για τους δείκτες του Αποθεματικού

Επίδοσης. Δεν προβλέπεται να προκύψουν ανάγκες για αλλαγή των ενδιάμεσων αυτών στόχων μέχρι το τέλος του 2003.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1.1.1 Συνοπτικά Συμπεράσματα

Ο αρχικός σχεδιασμός υπήρξε γενικά ικανοποιητικός ως προς την λογική και συνοχή του. Ο σχεδιασμός του ΕΠ-ΟΑΛΛΑΑ όπως είναι σήμερα είναι κατάλληλος για την επίτευξη των στόχων του μέσω επίτευξης των προβλεπόμενων αποτελεσμάτων. Οι στόχοι εξακολουθούν να είναι επίκαιροι και κατάλληλοι στο πλαίσιο των γενικών στόχων, και τα προσδοκώμενα αποτελέσματα είναι κατάλληλα για να τους εξυπηρετήσουν.

Η συνάφεια του Προγράμματος με τους γενικούς και ειδικούς στόχους του ΚΠΣ II και η εσωτερική συνοχή του Προγράμματος είναι καλές.

Το σύστημα δεικτών παρακολούθησης είναι ολοκληρωμένο και επαρκώς εξειδικευμένο ανά είδος δράσης του ΕΠ-ΟΑΛΛΑΑ, και επιτρέπει σαφή διάκριση μεταξύ Ανεξάρτητων και Εξαρτημένων Δεικτών. Ο αριθμός των δεικτών είναι τέτοιος που εξασφαλίζει την σωστή παρακολούθηση της εξέλιξης του Προγράμματος με μονοσήμαντο και σαφή τρόπο.

Η επίδοση του Προγράμματος σε ότι αφορά την υλοποίησή του είναι πολύ καλή:

- Η Δημόσια Δαπάνη του Προγράμματος είναι ενεργοποιημένη στο 86,83% του συνόλου της.
- Η εξειδίκευση της Δημόσιας Δαπάνης είναι 74,84%, ενώ η εξειδίκευση του συνολικού προϋπολογισμού (δηλαδή ο Π/Υ των ενταγμένων έργων) δεν είναι αντίστοιχη (68,28%), δεδομένων των καθυστερήσεων στην πρόοδο των διαδικασιών μέχρι την συμβασιοποίηση των παρεμβάσεων που περιλαμβάνουν μεγάλη ιδιωτική συμμετοχή. Σημειώνεται πάντως ότι δεν έχει εκκινήσει η υλοποίηση επτά (7) από τα εικοσιένα (21) Μέτρα του Προγράμματος,
- Στο τέλος του 2003 προβλέπεται ότι θα έχει υλοποιηθεί το 41,60%% του συνολικού αντικειμένου στα τρία από τα επτά έτη της συνολικής διάρκειας του Προγράμματος, δηλαδή στο 44,44% της συνολικής διάρκειάς του.
- Ο προβλεπόμενος ρυθμός συνολικής προόδου απορρόφησης (44,80%) είναι συμβατός τόσο με τα αναμενόμενα, αφού οι χρηματοδοτικού πίνακες προβλέπουν απορρόφηση 50% στο τέλος του 2003, όσο και με την πρόοδο φυσικής υλοποίησης.
- Η συνολική προβλεπόμενη αποδοτικότητα είναι ικανοποιητική (92,86%) και υποδεικνύει εν γένει καλή συμβατότητα μεταξύ προγραμματισμού και υλοποίησης σε επίπεδο Προγράμματος. Η μικρή απόκλιση που εμφανίζεται οφείλεται κυρίως στις διακυμάνσεις που εμφανίζονται στην χρονική εξέλιξη των διαφόρων Μέτρων σε σχέση με την αντίστοιχη προγραμματική εκτίμηση. Πάντως, η αποδοτικότητα καλό θα ήταν να παρακολουθηθεί συστηματικά, ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα εμφανίσει αυξητικές τάσεις στο μέλλον και ότι τυχόν τέτοιες τάσεις θα αντιμετωπιστούν έγκαιρα και αποτελεσματικά.
- Ο κανόνας του n+2 τηρείται μέχρι στιγμής και δεν προβλέπονται προβλήματα στο υπόλοιπο της διάρκειας του Προγράμματος, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις και τις παραδοχές του Συμβούλου Ενδιάμεσης Αξιολόγησης.

Η διαχείριση και παρακολούθηση του Προγράμματος είναι γενικά καλή και σταθερά βελτιούμενη. Φυσικά, μπορούν και πρέπει να γίνουν πολλές βελτιώσεις.

Η επίδοση του Προγράμματος σε σχέση με τα κριτήρια και τους στόχους που τέθηκαν για το Αποθεματικό Επίδοσης είναι πολύ καλή. Οι στόχοι των δεικτών έχουν επιτευχθεί σε βαθμό από καλό έως πολύ καλό.

1.1.2 Απαιτούμενες επικαιροποιήσεις - τροποποιήσεις του Φυσικού Αντικειμένου

Στην Έκθεση παρουσιάζονται ορισμένες συνιστώμενες ενέργειες ανά Μέτρο του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ, που έχουν ως στόχο την επικαιροποίηση του σχεδιασμού του και την περαιτέρω βελτιστοποίηση της υλοποίησης και επίδοσής του. Οι ενέργειες αυτές συνοψίζονται ως εξής:

▪ Μέτρο 1.1: Ολοκλήρωση τμημάτων ΠΑΘΕ ΚΠΣ II

Με απόφαση της Επιτροπής Παρακολούθησης, εγκρίθηκε η διόρθωση του περιεχομένου του Μέρους και η μείωση του συνολικού αντικειμένου του Μέρους από 67 χιλιόμετρα σε 45 χιλιόμετρα. Το 2003 κατατέθηκε νέα Αίτηση Μεγάλου Έργου, που προτείνει τροποποίηση του αντικειμένου του Μέρους και αναφέρεται σε 47 χιλιόμετρα συνολικά, με αύξηση του οικονομικού αντικειμένου κατά 23.132.000 €. Η διαδικασία έγκρισης της αίτησης επανένταξης θα πρέπει να ολοκληρωθεί όσο πιο άμεσα γίνεται, ώστε να μην δημιουργηθούν κίνδυνοι στην ομαλή εξέλιξη της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Μέρους.

▪ Μέτρο 1.2: Τμήματα ΠΑΘΕ με παραχώρηση

Τα έργα του Μέρους 1.2 θα υλοποιηθούν μέσω δύο Συμβάσεων Παραχώρησης. Αν και η Β' φάση των διαγωνισμών για τις παραχωρήσεις του Μέρους 1.2 θα έχει εκκινήσει μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2004, δεν είναι δυνατός ο ασφαλής σχολιασμός της εφικτότητας της ολοκλήρωσης της υλοποίησης των σχετικών έργων μέσα στα χρονικά πλαίσια του Γ' ΚΠΣ, δεδομένου ότι δεν είναι διαθέσιμα τα χρονοδιαγράμματα προγραμματισμού των διαδικασιών που απαιτούνται για συμβασιοποίηση και υλοποίηση των έργων. Με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία, πιθανώς θα υπάρξει μικρή διόρθωση του στόχου.

▪ Μέτρο 1.3: Υπόλοιπα τμήματα ΠΑΘΕ

Δεδομένου ότι κατά την 2η Συνεδρίαση της Επιτροπής Παρακολούθησης προτάθηκε η μεταφορά της χρηματοδότησης του περιεχομένου του Μέρους 1.3 στο Ταμείο Συνοχής, θα πρέπει να προσαρμοστεί ανάλογα το Συμπλήρωμα Προγραμματισμού και να ανασχεδιαστεί το περιεχόμενο του Άξονα Προτεραιότητας. Προτάσεις για τον ανασχεδιασμό του Μέρους αυτού παρουσιάζονται στη συνέχεια.

▪ Μέτρο 1.4: Συνδέσεις ΠΑΘΕ

Δεδομένης της χαμηλής ενεργοποίησης και της ύπαρξης συναφών δράσεων στο ΕΠ-ΟΑΛΑΑ (Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας), υπάρχει κίνδυνος η σημασία της υλοποίησης του Μέρους να μειωθεί. Σημειώνεται επίσης ότι το έργο «Σχηματάρι-Χαλκίδα» προτείνεται για χρηματοδότηση από το Π.Ε.Π. Στερεάς Ελλάδας και γενικά υλοποίησή του ως Δημόσιο Έργο. Θα πρέπει να ληφθούν αποφάσεις και δράση ώστε να αναπροσαρμοστεί ο σχεδιασμός του Μέρους.

▪ Μέτρο 1.7: Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις του Άξονα 1

Παρ' ότι το Μέτρο έχει πλήρως ενεργοποιηθεί, δεν έχει εξειδικευθεί και δεν υπάρχουν νομικές δεσμεύσεις μέχρι 30/06/2003. Αναμένεται πρόταση τροποποίησης του Σ.Π., προκειμένου να περιληφθούν ο Χρηματοοικονομικός και ο Νομικός Σύμβουλος των Παραχωρήσεων. Συνεπώς, και με δεδομένη την χρησιμότητα του περιεχομένου του Μέρους, πρέπει να αναληφθεί δράση από τον Τελικό Δικαιούχο, για να εξασφαλιστεί η κάλυψη των αναγκών και απαιτήσεων αυτών.

- **Μέτρο 2.2: Υπόλοιπα τμήματα Εγνατίας και συνδέσεις**

Το Μέτρο αποτελείται από τρία έργα, εκ των οποίων ένα Μεγάλο Έργο. Σε συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συμφωνήθηκε η χρηματοδότηση τμημάτων της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο από το Π.Ε.Π. Ηπείρου. Έτσι, αναμένεται υποβολή αίτησης με την οποία θα οριστικοποιείται το φυσικό αντικείμενο του έργου. Εκτιμάται ότι το συνολικό φυσικό αντικείμενο του έργου θα είναι 30,8 χιλιόμετρα, ενώ ο προϋπολογισμός του θα καλύψει το σύνολο της Δημόσιας Δαπάνης του Μέρους. Δεν είναι σαφής ο προγραμματισμός του μέρους του Μέρους που αφορά έργα με Παραχώρηση. Ο Φορέας Υλοποίησης θα πρέπει να προσδιορίσει τον βαθμό εφικτότητας των διαφόρων εναλλακτικών κάλυψης των ελλειπόντων πόρων, κατά προτεραιότητα μέσω (α) εμπλοκής ιδιωτικής συμμετοχής, (β) ανακατανομής των πόρων του Ε.Π., (γ) εθνικών πόρων.

- **Μέτρο 2.3: Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις του Άξονα 2**

Παρ' ότι το Μέτρο έχει πλήρως ενεργοποιηθεί, δεν υπάρχουν νομικές δεσμεύσεις μέχρι 30/06/2003. Συνεπώς, και με δεδομένη την χρησιμότητα του περιεχομένου του Μέρους, πρέπει να αναληφθεί δράση από τον Τελικό Δικαιούχο, για να εξασφαλιστεί η κάλυψη, από τις δράσεις του Μέρους, των σχετικών (σαφώς και καταλλήλως προσδιορισμένων) αναγκών και απαιτήσεων των λοιπών Μέρους.

- **Μέτρο 3.1: Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας**

Υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στο αντικείμενο του Μέρους, που προκύπτουν από την ακύρωση της υλοποίησης του έργου της υποθαλάσσιας ζεύξης του Μαλιακού και την προτεινόμενη αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του Πετάλου του Μαλιακού, μήκους 57,4 χιλιομέτρων. Σύμφωνα με σχετική απόφαση της Επιτροπής Παρακολούθησης, το Πέταλο του Μαλιακού περιλαμβάνεται στο Μέτρο 3.1 και θα εκτελεσθεί ως Δημόσιο Έργο. Τα σχόλια που παρουσιάστηκαν ανωτέρω για το Μέτρο 1.2 ισχύουν και εδώ.

- **Μέτρο 3.2: Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης**

Μέσα στο 2003 υποβλήθηκε νέα αίτηση Μεγάλου Έργου, με την οποία προτείνεται μεταβολή του οικονομικού αντικείμενου, η οποία εξετάζεται από την Διαχειριστική Αρχή. Η αίτηση διαμορφώνει το τελικό αντικείμενο του Μέρους και προτείνει την αύξηση του προϋπολογισμού. Η διαδικασία έγκρισης της αίτησης επανένταξης θα πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα, ώστε να μην δημιουργηθούν κίνδυνοι στην ομαλή εξέλιξη της υλοποίησης των παρεμβάσεων του Μέρους.

- **Μέτρο 3.4: Κύριοι Οδικοί Άξονες Νησιωτικής Ελλάδας**

Υπάρχει καθυστέρηση στην ένταξη των έργων που πρόκειται να υλοποιηθούν, ενώ παράλληλα υπάρχουν αιτήσεις για πρόσθετα έργα. Απαιτείται απόφαση σχετικά με την επικαιροποίηση του περιεχομένου του Μέρους.

- **Μέτρο 4.1: Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες**

Τα σχόλια που παρουσιάστηκαν στον σχολιασμό του Μέρους 1.2 ισχύουν και εδώ.

- **Μέτρο 5.1: Μετρό Αθηνών και Σταθμοί Μετεπιβίβασης**

Η Επιτροπή Παρακολούθησης έχει εγκρίνει τροποποίηση του φυσικού αντικείμενου του Μέρους, σε συνδυασμό με το Π.Ε.Π. Αττικής. Αναμένεται να υποβληθεί μέσα στο 2003 αίτηση επιβεβαίωσης ποσοστού κοινοτικής συμμετοχής, στην οποία θα αναμορφώνεται το φυσικό αντικείμενο και θα επαναπροσδιορίζονται οι δείκτες με βάση την έγκριση της Επιτροπής Παρακολούθησης. Η οριστικοποίηση των τροποποιήσεων, θα οδηγήσει σε ανάλογες τροποποιήσεις των δεικτών του Μέρους. Σημειώνεται ότι τον Σεπτέμβριο του 2003 η Ε.Ε. γνυμοδότησε θετικά για κατανομή ποσού 48,9 εκατ. € συνδρομής Ε.Τ.Π.Α. από το αποθεματικό προγραμματισμού για το 2003 στον Άξονα Προτεραιότητας 5 του ΕΠ-ΟΑΛΑΑ. Μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών, υπεβλήθησαν στην Ε.Ε. προς

έγκριση οι τροποποιημένοι χρηματοδοτικοί πίνακες, που προβλέπουν αύξηση της συνολικής επιλέξιμης δημόσιας δαπάνης σε 1.267.794.226 €.

Μέτρο 6.1: Μετρό Θεσσαλονίκης και Σταθμοί Μετεπιβίβασης

Το Μέτρο επρόκειτο να υλοποιηθεί με την Σύμβαση Παραχώρησης, που κυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο τον Απρίλιο του 1999. Η σύμβαση παραχώρησης δεν είχε τεθεί σε ισχύ μέχρι τον Ιούνιο του 2003, δεδομένου ότι δεν είχαν εκπληρωθεί ορισμένες από τις προϋποθέσεις που προβλεπόταν σε αυτήν. Αυτό οδήγησε το Ελληνικό Δημόσιο να ακυρώσει την σύμβαση παραχώρησης και να προχωρήσει σε σχεδιασμό της υλοποίησης του Μετρό Θεσσαλονίκης ως Δημόσιου Έργου. Μέχρι τον Οκτώβριο του 2003 δεν είχε ζητηθεί καμία μεταβολή στο περιεχόμενο και στον προϋπολογισμό του Μέρου. Επισημαίνεται όμως ότι, ανεξάρτητα από τυχόν μεταβολές του επιλέξιμου προϋπολογισμού Δημόσιας Δαπάνης, θα ήταν σκόπιμο να επικαιροποιηθεί το Σ.Π. ως προς τον προϋπολογισμό της Ιδιωτικής Συμμετοχής, που πλέον δεν προβλέπεται, και να οριστικοποιηθεί το σχήμα χρηματοδότησης του Μέρου στα πλαίσια της αναθεώρησης του Ε.Π..

Μέτρο 7.1: Λιμάνια

Λόγω της τροποποίησης του περιεχομένου του Μέρου και της σχετικής κατανομής του προϋπολογισμού (3^η συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, Νοέμβριος 2002), οι εισροές-εκροές θα πρέπει να επιβεβαιωθούν. Οι κίνδυνοι θα πρέπει να επαναποτιμηθούν. Οι παραδοχές και οι προϋποθέσεις υλοποίησης θα πρέπει να αναθεωρηθούν.

Μέτρο 9.2: Τεχνική Βοήθεια Προγράμματος

Οι δράσεις δημοσιότητας είναι σημαντικές για την εξέλιξη και επιτυχή ολοκλήρωση του Προγράμματος και για την επίτευξη των στόχων του, και έχει σημασία η υλοποίηση αυτών των δράσεων σταδιακά καθ' όλη τη διάρκειά του. Συνιστάται η άμεση εκκίνηση της με συντονισμένο τρόπο υλοποίησης αυτών των δράσεων.

1.1.3 Διαχρονική Εξέλιξη της εκτέλεσης του οικονομικού αντικειμένου του Ε.Π.

Γενικά, με βάση την πρόοδο και επίδοση του Προγράμματος καθώς και με τις προβλέψεις της διαχρονικής εξέλιξης του οικονομικού αντικειμένου του Ε.Π. (που έγιναν με χρήση των στοιχείων του ΟΠΣ, αλλά και του ηλεκτρονικού και φυσικού αρχείου της ΕΥΔ/ΕΠ-ΟΑΛΛΑ), δεν φαίνεται να τίθενται σημαντικές προϋποθέσεις που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την επίτευξη του οικονομικού στόχου, με εξαίρεση τα Μέτρα που αφορούν Συμβάσεις Παραχώρησης.

Τα Μέτρα αυτά, εκτός από την σημασία τους για την επίτευξη των ειδικών στόχων των αντίστοιχων Αξόνων Προτεραιότητας, έχουν και ειδική σημασία δεδομένης της σημαντικής συμβολής τους στην επίτευξη του στόχου που αφορά την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση της κατασκευής και εκμετάλλευσης έργων υποδομής μεταφορών. Η καθυστέρηση που παρατηρείται στην ένταξη και συμβασιοποίηση, απαιτεί αυξημένη κινητοποίηση στο επόμενο διάστημα. Κρίσιμος παράγοντας για την εξέλιξη του Μέτρου, θεωρείται και η σύσταση νέου Φορέα Υλοποίησης του έργου (ΕΥΔΕ Οδικών Αξόνων Παραχώρησης) και η ανταπόκρισή του στο έργο που αναλαμβάνει. Η αυξημένη κινητοποίηση που απαιτείται για την ολοκλήρωση των διαγωνισμών αποτελεί στόχο τον οποίο ένας νεοσύστατος Φορέας, με τα αναπόφευκτα προβλήματα οργάνωσης και λειτουργίας που συνεπάγεται αυτό, είναι δύσκολο να επιτύχει άμεσα, χωρίς σημαντική ενίσχυση και υποστήριξη.

Κύριες λοιπόν προϋποθέσεις επίτευξης του οικονομικού στόχου που αφορά τα Μέτρα που περιλαμβάνουν Συμβάσεις Παραχώρησης είναι (α) η απόδοση και επίδοση του Φορέα Υλοποίησης και (β) η διάρκεια και η επιτυχία των διαπραγματεύσεων με τους Παραχωρησιούχους. Τα δεδομένα εξέλιξης της διαδικασίας της Β' Φάσης των διαγωνισμών, που παρουσιάζονται αναλυτικά στην Έκθεση Ενδιάμεσης Αξιολόγησης, υποδεικνύουν ότι τα χρονοδιαγράμματα θα προβλέπουν γρήγορη έναρξη της υλοποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης, εφόσον δεν υπάρξουν προβλήματα ή/και καθυστερήσεις στις διαπραγματεύσεις.

1.1.4 Προτάσεις για τον σχεδιασμό της αναθεώρησης του Ε.Π.

Με βάση τα ανωτέρω, αλλά και το επικαιροποιημένο περιεχόμενο και τις ανάγκες υλοποίησης των Μέτρων του Ε.Π., προσδιορίστηκαν ορισμένες κατευθύνσεις και προτεραιότητες που θα μπορούσε να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό της αναθεώρησης του περιεχομένου και της δομής του ΕΠ-ΟΑΛΛΑ. Στην έκθεση παρουσιάζεται η ανάλυση του Συμβούλου Ενδιάμεσης Αξιολόγησης σχετικά με τις υπάρχουσες ανάγκες τροποποιήσεων και τις προτεραιότητες της αναθεώρησης.

Η δομή του ΕΠ-ΟΑΛΛΑ όπως είναι σήμερα, ανταποκρίνεται στην εξυπηρέτηση σαφών προτεραιοτήτων της συνολικής στρατηγικής των Μεταφορών. Με δεδομένη την εμπειρία υλοποίησης μέχρι σήμερα, ίσως να είναι σκόπιμο, για λόγους περαιτέρω βελτιστοποίησης της αποτελεσματικότητας και ευελιξίας της υλοποίησης και διαχείρισης του Προγράμματος, να εξεταστεί η αναδιάρθρωση της δομής των Αξόνων Προτεραιότητας, με στόχο την δημιουργία ενός Μέτρου για τις Παραχωρήσεις, π.χ. ως νέο Μέτρο 3.5 στον Άξονα Προτεραιότητας 3 (Λοιποί Οδικοί Άξονες).