

«Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα και Δημόσιες Επενδύσεις»

της ομάδας μελέτης του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος για τις
Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Εισαγωγή

Η σχετική οικονομική θέση της Ελλάδας, η ανάγκη διαμόρφωσης ενός σύγχρονου κοινωνικού κράτους και μιας δίκαιης και ευημερούσας χώρας, επιβάλλουν να αναπτυχθούν αναπτυξιακές πρωτοβουλίες οι οποίες θα πρέπει να εντάσσονται σε μια σύνθετη, και κατά το δυνατόν ολοκληρωμένη, αντίληψη που θα λαμβάνει υπόψη της όχι μόνο τη διαχείριση των διαθέσιμων πόρων και τη μεγέθυνση του ΑΕΠ, αλλά την συνολικότερη και ισόρροπη οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη.

Η Ελλάδα βρίσκεται κάτω από το μέσο εισοδηματικό όρο των εταίρων της στην ΕΕ, και πρέπει να αναπτύσσεται ταχύτερα από αυτούς προκειμένου να επιτύχει τη σύγκλιση του επιπέδου ευημερίας της σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα δέκα έως δεκαπέντε ετών. Υψηλοί ρυθμοί αύξησης του ΑΕΠ είναι επίσης αναγκαίοι (όχι όμως και επαρκείς) προκειμένου να περιοριστεί η υψηλή ανεργία και να χρηματοδοτηθεί το κοινωνικό κράτος.

Όπως διαμορφώνεται σήμερα η δημοσιονομική και η εν γένει οικονομική κατάσταση στη χώρα, με το έλλειμμα της γενικής κυβέρνησης να κινείται περίπου στο 6,5% του ΑΕΠ (το 2004) και τη διαφαινόμενη κάμψη του ρυθμού αύξησης της οικονομικής δραστηριότητας, τα διλήμματα είναι σημαντικά και συνοψίζονται στο εξής ερώτημα: Υπάρχουν δυνατότητες να τηρηθούν εκ μέρους της Ελλάδας τα όρια του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης και

να μειωθεί το δημόσιο χρέος χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη;

Η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι απλή και γίνεται ακόμα πιο περίπλοκη στη χώρα μας, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλές ανελαστικές, μη παραγωγικές δαπάνες όπως οι αμυντικές.

Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι σε περιόδους όπου κυβερνήσεις επιδιώκουν να περιορίσουν το έλλειμμα του δημόσιου τομέα, ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης συνήθως κάμπτεται. Εξαιρεση αποτελούν περιπτώσεις όπου η μείωση του δημοσιονομικού ελλείμματος συμπίπτει είτε με αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης, είτε των εξαγωγών, είτε, κυρίως, των ιδιωτικών επενδύσεων. Ακόμα όμως και στις περιπτώσεις αυτές, το αποτέλεσμα χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό αβεβαιότητας, και εξαρτάται από απρόβλεπτους παράγοντες, όπως ο ρυθμός της οικονομικής ανάπτυξης διεθνώς, οι τιμές του πετρελαίου, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες κλπ. Αυτό που προέχει είναι να βελτιωθεί το εγχώριο οικονομικό «κλίμα» προκειμένου να επηρεαστούν θετικά οι προσδοκίες και οι επενδύσεις.

Η αύξηση των επενδύσεων πρέπει να θεωρηθεί καταλύτης και απάντηση στο προαναφερόμενο δίλημμα. Πώς όμως μπορεί να εξασφαλιστεί η αύξηση της επενδυτικής δραστηριότητας, σε ένα μάλιστα έτος (το 2005) που ο προϋπολογισμός προβλέπει μείωση των δημόσιων επενδύσεων κατά 16% προκειμένου να περιοριστεί το έλλειμμα του δημόσιου τομέα;

Δεν είναι υπερβολή αν επισημάνουμε ότι στη μέχρι σήμερα αναπτυξιακή διαδικασία υπήρξε ιδιαίτερη έμφαση στη μεγέθυνση και στην αύξηση του ΑΕΠ, σε συνδυασμό με την προσπάθεια τήρησης των περιορισμών του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης, υποβαθμίζοντας άλλα κριτήρια, που με την ικανοποίησή τους μπορεί να διασφαλιστεί μια διαρκής και ανατροφοδοτούμενη ανάπτυξη.

- Η ανεργία διατηρείται σε υψηλά επίπεδα – από τα υψηλότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση – ενώ υψηλό είναι και το ποσοστό της διαρθρωτικής ανεργίας.
- Οι μεγάλες κοινωνικές ανισότητες συντηρούνται και το ποσοστό φτώχειας διατηρείται σε υψηλό επίπεδο.
- Οι εφαρμοζόμενες κοινωνικές πολιτικές δεν διακρίνονται από υψηλή αποτελεσματικότητα.
- Περιφερειακές ανισότητες διατηρούνται σε μεγάλο βαθμό, ιδιαίτερα μετά το πλήθος των έργων που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα στο πλαίσιο της Ολυμπιάδας του 2004.
- Το μέγεθος της παράλληλης οικονομίας με τη διόγκωση των μορφών «μαύρης» και ανασφάλιστης εργασίας διεύρυνε τη φοροδιαφυγή και υπονομεύει το σύστημα κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλισης.

Κριτήρια και προϋποθέσεις για ΣΔΙΤ

Οι επενδύσεις μπορεί να αυξηθούν και το δημοσιονομικό έλλειμμα να μειωθεί εάν προχωρήσουν οι Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) έγκαιρα και με ικανοποιητικούς ρυθμούς, και υποκαταστήσουν σε σημαντικό βαθμό δημόσιες επενδύσεις, που σήμερα χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων (ΠΔΕ) και προσμετρώνται άμεσα στο δημοσιονομικό έλλειμμα. Επιπροσθέτως, οι ΣΔΙΤ, ανεξάρτητα από τις δημοσιονομικές σκοπιμότητες, μπορούν να συμβάλουν στην κινητοποίηση αποταμιευτικών πόρων μέσω των τραπεζών αλλά και θεσμικών αποταμιευτών αλλά και στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων.

Οι ΣΔΙΤ είναι συμβάσεις μεταξύ δημόσιου και ιδιωτών αναδόχων που αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τον τρόπο αποπληρωμής δημόσιων έργων. Σε αντίθεση με τις ΣΔΙΤ, υπάρχουν οι κλασσικοί τρόποι προκήρυξης, δημοπράτησης, κατασκευής και χρηματοδότησης των έργων.

Οι ΣΔΙΤ είναι μορφές συνεργασίας των δημόσιων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας, σε τομείς της εθνικής οικονομίας όπου η απελευθέρωση της αγοράς είτε είναι ανέφικτη είτε μη επιθυμητή. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση αυτών των έργων και υπηρεσιών γίνεται είτε με την μορφή του συνεργαζόμενου εταίρου με τον φορέα υλοποίησης τους, είτε με την μορφή του παροχέα υπηρεσιών προς το Δημόσιο.

Η προώθηση του θεσμού αυτού αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη, με τη χρησιμοποίηση πρόσθετων ιδιωτικών πόρων, συμπληρωματικών προς τους διαθέσιμους δημόσιους, με στόχο τη δημιουργία αναγκαίων υποδομών και παράλληλα την παροχή τεχνογνωσίας και των μεθόδων λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα.

Είναι γεγονός ότι υπάρχουν δραστηριότητες, τις οποίες ο ιδιωτικός τομέας (λόγω εξειδίκευσης και αυξημένης παραγωγικότητας) μπορεί να εκτελέσει καλύτερα, οικονομικότερα, ταχύτερα και πιο ποιοτικά από το Δημόσιο και άλλες, όπου ο δημόσιος τομέας είναι πιο αποδοτικός ή παρέχει μεγαλύτερη εξασφάλιση στην παροχή κοινωφελών υπηρεσιών σε σχέση με τον ιδιωτικό.

Η διεθνής εμπειρία έχει αποδείξει ότι ,μέσω των ΣΔΙΤ, είναι δυνατή η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και αγαθών, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των πολιτών, με τρόπο οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό, αρκεί να υπάρχει ο κατάλληλος κοινωνικός έλεγχος. Η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημόσιου συμφέροντος.

Παρά ταύτα, η χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ δεν θα πρέπει να παρουσιάζεται ως η μοναδική λύση για ένα δημόσιο τομέα, που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς

περιορισμούς. Οι οικονομικές και οργανωτικές επιλογές για τον τρόπο υλοποίησης κάθε σχεδίου (έργου) πρέπει να παρουσιάζουν πραγματική προστιθέμενη αξία σε σχέση με άλλες επιλογές, (όπως είναι η κλασική σύναψη σύμβασης δημόσιου έργου/υπηρεσίας) προκειμένου να προωθηθούν σε εφαρμογή.

Άλλωστε, η εξοικονόμηση των διαθέσιμων πόρων, δεν αποτελεί το μοναδικό επιδιωκόμενο στόχο από την ανάπτυξη και εφαρμογή των ΣΔΙΤ. Η διαφοροποίηση του τρόπου με τον οποίο το Δημόσιο παρέχει υπηρεσίες, προμηθεύεται αγαθά και υλοποιεί επενδυτικά σχέδια, ώστε να προάγεται η καινοτομία, ο ανταγωνισμός και η μεταφορά τεχνογνωσίας από τον ιδιωτικό προς το δημόσιο τομέα, η εξασφάλιση του επιθυμητού επιπέδου αποτελεσματικότητας των κοινωφελών υποδομών σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σταθερή βάση, η ανταπόκριση στις απαιτήσεις της ανάπτυξης με παράλληλο σεβασμό των δημοσιονομικών περιορισμών της οικονομίας, αποτελούν ορισμένους από τους πολλούς και ποικίλους στόχους που επιδιώκονται με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί είναι απαραίτητο να δομηθούν οι σχέσεις μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα με τέτοιο τρόπο, ώστε οι δραστηριότητες των ΣΔΙΤ και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτές να επιμερίζονται μεταξύ των δύο μερών με βάση τη δυνατότητα καθενός εξ αυτών να τις χειρισθούν και να τις ελέγξουν αποτελεσματικότερα, με σκοπό την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των δεξιοτήτων, ικανοτήτων και εμπειριών τους.

Η επιτυχία των ΣΔΙΤ στην πράξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πληρότητα του συμβατικού πλαισίου που θα συμφωνηθεί, καθώς και από την ακρίβεια και σαφήνεια των όρων που θα διέπουν την υλοποίησή της. Κατά συνέπεια, έχει καίρια σημασία η σαφής διάκριση των ρόλων, η ακριβής αξιολόγηση και βέλτιστη κατανομή των κινδύνων μεταξύ των δύο μερών,

καθώς και ο σαφής καθορισμός των ευθυνών, που αναλαμβάνει καθένας εξ αυτών.

Σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, και ιδιαίτερα στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ολλανδία, την Ισπανία και την Πορτογαλία οι ΣΔΙΤ έχουν προχωρήσει σημαντικά και έχουν υποκαταστήσει σε σημαντικό βαθμό το Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων. Στη χώρα μας αρκετά έργα έγιναν ως ΣΔΙΤ, τόσο κατά το απώτερο παρελθόν (συμβάσεις ΠΑΟΥΕΡ και ΟΥΛΕΝ) όσο και πρόσφατα (Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, Γέφυρα Ρίο-Αντίρριο, Αττική Οδός) ενώ άλλες προσπάθειες που απέβλεπαν να πραγματοποιηθούν ορισμένα έργα ως ΣΔΙΤ απέτυχαν (π.χ. Μετρό Θεσσαλονίκης, ολυμπιακά έργα) και θα πραγματοποιηθούν, ή ήδη πραγματοποιήθηκαν, με τον κλασσικό τρόπο.

Στη σημερινή δύσκολη δημοσιονομική συγκυρία, αν κάποιο έργο πραγματοποιηθεί ως ΣΔΙΤ με χρηματοδότηση από ιδιώτη ανάδοχο, η αποπληρωμή θα γίνει σταδιακά, σε ένα μακρύ χρονικό διάστημα, είτε από το δημόσιο (υπό κάποια μορφή τοκοχρεολυτικής απόσβεσης της επένδυσης) είτε κατ' ευθείαν από τους χρήστες του έργου (π.χ. με διόδια). Αν γίνει με τον κλασσικό τρόπο ως δημόσιο έργο, η πληρωμή θα επικεντρωθεί (συνήθως) στην κατασκευαστική περίοδο, δηλαδή οι πόροι θα απαιτηθεί να εκταμιευθούν βραχυπρόθεσμα, επιβαρύνοντας αντίστοιχα το δημοσιονομικό έλλειμμα.

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η επιλογή ενός έργου ως ΣΔΙΤ και όχι με τον κλασσικό τρόπο υπακούει τόσο σε μακροοικονομικές όσο και σε μικροοικονομικές σκοπιμότητες. Συνήθως, ένα έργο που πραγματοποιείται με τον κλασσικό τρόπο έχει χαμηλότερο κόστος χρηματοδότησης από την αντίστοιχη ΣΔΙΤ λόγω μεγαλύτερης πιστοληπτικής ικανότητας του δημοσίου. Άλλοι όμως παράγοντες, όπως ποιότητα, συντήρηση, χρόνοι παράδοσης, αξιοπιστία, λειτουργικότητα μπορεί να υπαγορεύουν την επιλογή ως ΣΔΙΤ. Επιπλέον, όπως επίσης αναφέρθηκε, οι ΣΔΙΤ, συμβάλλουν στην κινητοποίηση αποταμιευτικών πόρων και την προσέλωση ξένων κεφαλαίων και επενδυτών. Οι ελληνικές τράπεζες έχουν ήδη αποκτήσει τον απαραίτητο βαθμό

ωριμότητας και τεχνογνωσίας ώστε να επωμιστούν σήμερα έναν ευρύτερο ρόλο στις ΣΔΙΤ, και όχι απλώς του παροχέα εγγυητικών επιστολών.

Οι ΣΔΙΤ πρέπει να ενταχθούν στο πλαίσιο άσκησης της οικονομικής πολιτικής και, ειδικότερα, στο σχεδιασμό της αναπτυξιακής πολιτικής και των επιμέρους στόχων της για τα επόμενα έτη.

Με τις ΣΔΙΤ επιχειρείται να διαμορφωθεί μία νέα σχέση, πέρα από τις ήδη γνωστές, μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Ασφαλώς η αποτελεσματικότητα και η συμβολή αυτών των συνεργασιών θα πρέπει να αξιολογηθεί, όπως προαναφέρθηκε, όχι μόνο από τη συμβολή τους σε μία βιώσιμη ανάπτυξη, αλλά και από το κατά πόσο η ανάπτυξη αυτή συμβάλλει στην αντιμετώπιση της διαρθρωτικής ανεργίας, την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, την περιβαλλοντική προστασία, τη διασφάλιση των κοινωνικών αγαθών, τη μείωση των ανισοτήτων και την εξυπηρέτηση των πολιτών. Ενώ, κυρίαρχο στοιχείο στη μέχρι σήμερα ανάπτυξη, υπήρξε η ιδιαίτερη έμφαση στη μεγέθυνση του ΑΕΠ, σε συνδυασμό με την προσπάθεια τήρησης των περιορισμών του Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης, τώρα είναι ώριμες οι συνθήκες να δοθεί έμφαση και στα κριτήρια που προαναφέρθηκαν. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι η αναπτυξιακή προσπάθεια με κύριο μοχλό τις κατασκευές ίσως θα πρέπει να επανεκτιμηθεί στο πλαίσιο της συνολικότερης ανάπτυξης ολοκληρωμένων κλαδικών και περιφερειακών πολιτικών.

Αυτό, όχι μόνο διότι τα μεγάλα έργα ολοκληρώνουν ήδη ένα σημαντικό κύκλο, αλλά και διότι η αναγκαία ανάπτυξη των υποδομών οφείλει να υπακούει και στη λογική της κλαδικής και περιφερειακής ανάπτυξης, όπου η τάξη μεγέθους των κάθε κατηγορίας έργων είναι μάλλον μικρή και μεσαία. Υπάρχουν βεβαίως σημαντικά έργα δικτύων, κυρίως συγκοινωνιακών, που συνδέονται με τους κύριους άξονες της χώρας, ωστόσο και εδώ θα πρέπει να τηρηθούν τα κριτήρια της περιφερειακής ενίσχυσης και της προώθησης έργων με ελάχιστη περιβαλλοντική επιβάρυνση και χαμηλό κόστος μεταφοράς (π.χ. σιδηρόδρομος).

Οι ΣΔΙΤ αποτελούν ένα διαφορετικό, σε σχέση με τα μέχρι τώρα δεδομένα, τρόπο χρηματοδότησης δημόσιων έργων, και ως εκ τούτου απαιτείται η δημιουργία ενός ανάλογου θεσμικού περιβάλλοντος. Πρέπει να σημειωθεί ότι για τα μεγάλα έργα, τα οποία κατασκευάστηκαν με αυτό τον τρόπο, υπήρξαν συμφωνίες οι οποίες ρυθμίσθηκαν νομοθετικά από το ελληνικό κοινοβούλιο κατά περίπτωση. Εκτιμάται ότι, λόγω του απαιτούμενου ύψους των πόρων σε παρόμοια έργα, αυτά πρέπει να συνεχίσουν να αποτελούν αντικείμενα ad hoc ρυθμίσεων. Η διερεύνηση για την αναγκαιότητα δημιουργίας νέου θεσμικού πλαισίου για τα ΣΔΙΤ πρέπει να αναφέρεται σε μικρότερης έκτασης έργα του ΠΔΕ, δημοτικά ή νομαρχιακά. Γι' αυτά τα έργα είναι απαραίτητο να προβλέπονται:

- Τα κριτήρια ανάθεσης του έργου
- Οι τρόποι αποζημίωσης του αναδόχου
- Οι εγγυήσεις του Δημοσίου
- Ο κοινωνικός έλεγχος

Η ιδιαιτερότητα των ΣΔΙΤ σχετικά με τη διαχείριση του χρηματοπιστωτικού κινδύνου και η δυνατότητα ανταπόκρισης του αναδόχου στη διαχείρισή του, πρέπει να απεικονίζεται και στις επιμέρους διαδικασίες. Συγκεκριμένα, κατά τη διαδικασία επιλογής του αναδόχου, θα πρέπει να υλοποιούνται τα ανάλογα στάδια (διαδικασία προεπιλογής υποψηφίων-διαδικασία διαβούλευσης-διαδικασία υποβολής προφορών-αξιολόγηση και επιλογή προσωρινού αναδόχου-διαδικασία διαπραγμάτευσης-επίτευξη του χρηματοοικονομικού κλεισίματος-κατακύρωση της σύμβασης-διαχείριση της σύμβασης), προκειμένου να υπάρχει αντικειμενικότητα στην αξιολόγηση όλων των υποψηφίων αναδόχων και να λειτουργεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των υποψηφίων. Επιπρόσθετα όμως πρέπει να υπάρχει από την πλευρά του δημοσίου η δυνατότητα αξιολόγησης της επένδυσης και του αντίστοιχου επιχειρησιακού σχεδίου. Τέλος κρίνεται απαραίτητο να προβλέπονται τρόποι επίλυσης των ενδεχόμενων διαφορών και εναλλακτικές μέθοδοι για την

ομαλή διεκπεραίωση της διαδικασίας στην περίπτωση όπου ο ανάδοχος θελήσει να δημιουργήσει μια δευτερογενή χρηματοοικονομική σύμβαση υπομίσθωσης ή πώλησης συμβολαίων και δικαιωμάτων.

Στην συνέχεια, και με την υλοποίηση του έργου, χρειάζεται να προβλέπονται τρόποι αποζημίωσης του αναδόχου και όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας του έργου, ή στην εμφάνιση οποιουδήποτε κωλύματος, ή ακόμα και σε περίπτωση παράδοσης του έργου με εμφανείς ελλείψεις σύμφωνα με τις προβλεπόμενες ενδείξεις του αρχικού σχεδίου δράσης. Επιπλέον, θα πρέπει να αναφέρεται το ποσοστό αποζημίωσης που θα επιμερίζεται σε κάθε πλευρά (ιδιωτικό και δημόσιο φορέα). Θα πρέπει επίσης να είναι σαφείς οι αρμοδιότητες της κάθε πλευράς (ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) προκειμένου να λειτουργήσουν ομαλά οι συμπράξεις αυτές, διότι σήμερα παρουσιάζονται ορισμένες κατηγορίες τύπων ΣΔΙΤ όπου οι ευθύνες της κάθε πλευράς διαφοροποιούνται ανάλογα με το είδος και το μέγεθος του έργου που υλοποιείται.

Θα πρέπει τέλος να καταβληθεί προσπάθεια προκειμένου να προτυποποιηθούν οι διαδικασίες (όσο αυτό είναι δυνατόν, αφού πρόκειται για σύνθετα έργα).

Το νομοθετικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ πρέπει επίσης να λάβει υπόψη την υπάρχουσα ελληνική και διεθνή εμπειρία, και ιδιαίτερα τους παράγοντες εκείνους, οργανωτικούς, θεσμικούς και οικονομικούς, που οδήγησαν σε ακύρωση έργα που είχαν προγραμματιστεί να πραγματοποιηθούν ως ΣΔΙΤ.

Ειδικότερα:

1. Οι συμβάσεις πρέπει να εξασφαλίζουν την οικονομική αποδοτικότητα, την ικανότητα χρηματοδότησης ("bank ability") και όλα τα αναπτυξιακά κριτήρια που προαναφέρθηκαν για τα έργα που επιλέγονται ως ΣΔΙΤ.
2. Οι ΣΔΙΤ πρέπει να «υιοθετηθούν» από την κυβέρνηση και τους άλλους δημόσιους φορείς, το όφελός τους να «επικοινωνηθεί» κατάλληλα ώστε να δημιουργηθεί μία «αγορά ΣΔΙΤ». Αυτό ενδεχομένως απαιτεί αλλαγή φιλοσοφίας πολλών δημόσιων φορέων και των στελεχών τους.

3. Είναι σκόπιμη η θεσμοθέτηση ρυθμίσεων που θα εξασφάλιζαν ευρύτερη συμμετοχή ενδιαφερόμενων αναδόχων ή επενδυτών από το εξωτερικό. Ούτως ή άλλως, η αύξηση των άμεσων ξένων επενδύσεων είναι επιθυμητή και οι λόγοι που αυτή η αύξηση δεν υλοποιείται είναι γνωστοί: πολυνομία, γραφειοκρατικά εμπόδια, έλλειψη ενός πραγματικού «κέντρου μίας στάσης» (one-stop shop), έλλειψη ενός κεντρικού μηχανισμού που εξασφαλίζει άδειες, ιδιαίτερα για χρήσεις γης. Ειδικότερα η απόκτηση αδειών είναι μία κρίσιμη παράμετρος.
4. Σχετικά με τα κριτήρια για την επιλογή έργων ΣΔΙΤ, αυτά πρέπει να είναι τόσο μακροοικονομικά (δηλαδή κριτήρια που σχετίζονται με τη δημοσιονομική στενότητα και την συνολικότερη αναπτυξιακή πολιτική) όσο και μικροοικονομικά. Η δημοσιονομική κατάσταση της χώρας επιβάλλει κατά την τρέχουσα περίοδο την επιλογή όσο το δυνατόν περισσότερων έργων ως ΣΔΙΤ. Αυτό βέβαια συνεπάγεται και μεγαλύτερη μετακύλιση του κόστους στο μέλλον. Για να δικαιολογηθεί, πρέπει να υπάρξει έστω και σταδιακή βελτίωση της δημοσιονομικής κατάστασης με την πάροδο του χρόνου. Αν υπάρξει χειροτέρευση, οι ΣΔΙΤ θα την επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο. Ενδεικτικά, ένα ποσό της τάξης του 0,5% - 1% του ΑΕΠ (το σύνολο των δημόσιων επενδύσεων ανέρχεται σε 5% του ΑΕΠ περίπου) πρέπει να «στοχευθεί» ως ΣΔΙΤ μέσα στα επόμενα δύο χρόνια.
5. Το εύρος επιλογής των ΣΔΙΤ που εμπίπτουν στο γενικό θεσμικό πλαίσιο (τα μεγάλα έργα απαιτούν, όπως ήδη αναφέρθηκε, ειδική ad-hoc ρύθμιση κατά περίπτωση και νομοθετική κύρωση) πρέπει να είναι μεγάλο: Έργα μεσαία και μικρά, νοσοκομεία, σχολεία, αξιοποίηση υπαρχόντων ακινήτων (π.χ. ολυμπιακά ακίνητα), τουριστικά ακίνητα, μαρίνες κλπ. Η υπάρχουσα διεθνής εμπειρία πρέπει να αξιοποιηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο.

Η επιλογή των ΣΔΙΤ για κατάλληλα επιλεγμένα δημόσια έργα αντί των κλασικών τρόπων κατασκευής και χρηματοδότησής τους είναι αναγκαία. Βέβαια, οι ΣΔΙΤ δεν είναι πανάκεια, ούτε για την επίλυση του δημοσιονομικού προβλήματος της χώρας, ούτε για την αριστοποίηση του τρόπου που γίνονται

οι δημόσιες επενδύσεις στην Ελλάδα. Είναι όμως ένα σημαντικό βήμα προς τις δυο αυτές κατευθύνσεις.

Το Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδος θα μπορούσε να συμβάλει στην προσπάθεια εφαρμογής και καθιέρωσης των ΣΔΙΤ με την εκπόνηση μελέτης για την τυποποίηση των διαδικασιών αξιολόγησης, συμβασιοποίησης και ανάθεσης. Θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στη διαμόρφωση ενός πλαισίου αναφοράς για ορισμένες κρίσιμες παραμέτρους των συμβολαίων των ΣΔΙΤ που απαιτούν εξειδικευμένη οικονομοτεχνική προσέγγιση, όπως είναι η τιμολόγηση των κάθε μορφής «διοδίων» λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη «αριστοποίησης» της κατανομής των πόρων αλλά και τον συνυπολογισμό κοινωνικών παραμέτρων. Ο συνδυασμός τιμολόγησης με βάση το οριακό κόστος με τιμολόγηση που αντανακλά κοινωνικές επιλογές και προτεραιότητες απαιτεί την εκτίμηση κατάλληλων συντελεστών, το ποσοστό επιδότησης κλπ.