

Αξιολόγηση των ενισχύσεων στον τομέα των υποδομών 1989-2006

- α) τους γενικούς στόχους των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ) για τις υποδομές από τα ΜΟΠ και το Α ΚΠΣ (1986-1993) μέχρι και το Γ ΚΠΣ (2000-2006) μέσα από τον προγραμματισμό τους,
- β) τα κύρια προβλήματα που ανέκυψαν κατά την υλοποίησή τους καθώς και
- γ) τα αποτελέσματα που είχαν τα ΕΠ σε σχέση με τους στόχους τους.

- Οι βασικές υποδομές (μεταφορές, περιβάλλον, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, υγεία-πρόνοια και πολιτισμός) είναι ο τομέας που απορρόφησε από το 1989 μέχρι και την τέταρτη προγραμματική περίοδο 2007-2013 τα περισσότερα κοινοτικά κονδύλια από οποιονδήποτε άλλον τομέα
- Κυρίαρχες, όλα τα προηγούμενα χρόνια, ήταν οι ενισχύσεις προς τις μεταφορές, αφού θεωρήθηκε ότι η ανάπτυξη των οδικών και άλλων μεταφορικών δικτύων είναι κομβικής σημασίας για την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (και δη των λιγότερο ανεπτυγμένων κρατών και περιφερειών) και για την ισότιμη εφαρμογή της Κοινής Αγοράς (Dall'erna, 2005).

- Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Οικονομική, Κοινωνική και Εδαφική Συνοχή και για την σύγκλιση των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών, αναδείκνυαν σχεδόν πάντα ως κεντρικό πυλώνα αυτής την ανάπτυξη διευρωπαϊκών και τοπικών δικτύων μεταφορών.

- Οι απόψεις δίστανται για το αν οι επενδύσεις για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών ωφελούν τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες ή όχι.
- υπάρχουν διάφορες κριτικές (πχ. Martin & Rogers, 1995) που συνδέουν την ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων με την ενίσχυση της βιομηχανικής συσπείρωσης του «κέντρου» έναντι της «περιφέρειας» και την όξυνση των περιφερειακών ανισοτήτων.
- οι Πετράκος και Τρανός (2008) αναφέρουν, σε μια μελέτη για τις επιπτώσεις της Εγνατίας οδού στις περιφερειακές ανισότητες, ότι (η Εγνατία οδός) αν και συμβάλλει αρχικά στην ανάδειξη των υφιστάμενων περιφερειακών κέντρων και αυξάνει τις ροές προς το βασικό αναπτυξιακό κέντρο, τη Θεσσαλονίκη, την ίδια στιγμή, στις μέχρι πρότινος απομονωμένες περιοχές, αναδεικνύονται τα χωρικά τους πλεονεκτήματα και έτσι δημιουργούνται φυγόκεντρες δυνάμεις, που είναι πιθανό να αντισταθμίσουν εν μέρη, τις διαδικασίες απομύζησης των τοπικών οικονομιών από τη Θεσσαλονίκη.

- Οι Basile et al (2001) αναφέρουν ότι η αποτελεσματικότητα των επενδύσεων των υποδομών, είναι σε άμεση συνάρτηση με τις επενδύσεις στο παραγωγικό περιβάλλον, ενώ ο προγραμματισμός των επενδύσεων θα πρέπει να έχει μακροχρόνιο ορίζοντα για να επιτευχθεί ο στόχος της σύγκλισης των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών.

Συνολικές απορροφήσεις στις υποδομές

	Α ΚΠΣ	Α ΚΠΣ %	Β ΚΠΣ	Β ΚΠΣ %	Γ ΚΠΣ	Γ ΚΠΣ %	Σύνολο	Σύνολο %
Μεταφορές	2908 (5279)	48,9% (49%)	10131 (20912)	57,3% (63%)	13990 (24238)	75,1% (79,4%)	27029 (48448)	64,1% (66,8%)
Τηλεπικοινωνίες	956 (1940)	16,1% (18%)	479 (865)	2,7% (2,6%)			1435 (2805)	3,4% (3,8%)
Περιβάλλον	1233 (1788)	20,7% (16%)	3677 (4512)	20,8% (13,6%)	2461 (3303)	13,1% (10,8%)	7371 (9603)	17,4% (13,2%)
Υγεία-Πρόνοια	239 (354)	4% (3,2%)	1277 (1774)	7,2% (5,3%)	1558 (2080)	8,3% (6,8%)	3074 (4208)	7,2% (5,8%)
Ενέργεια	612 (1405)	10,3% (13%)	1654 (4087)	9,4% (12,3%)			2266 (5492)	5,3% (7,5%)
Πολιτισμός			449 (994)	2,6% (3%)	666 (898)	3,5% (2,9%)	1115 (1892)	2,6% (2,6%)
Σύνολο	5948 (10766)	100% (100%)	17667 (33144)	100% (100%)	18675 (30519)	100% (100%)	42290 (72448)	100% (100%)

Α ΚΠΣ-ΜΟΠ

- Τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (ΜΟΠ) που σχεδιάστηκαν να ξεκινήσουν το 1984, αλλά άρχισαν στην πραγματικότητα να λειτουργούν το 1986 αποτέλεσαν την πρώτη προσπάθεια για έναν πολυετή προγραμματισμό στον τομέα των υποδομών. Τα ΜΟΠ είχαν αρχικό χρονικό ορίζοντα το 1989, αλλά επεκτάθηκαν μέχρι το 1993 παράλληλα με το Α ΚΠΣ και στόχευαν στην ανάπτυξη των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών της ΕΟΚ. Τα προγραμματισμένα κονδύλια των ΜΟΠ για την Ελλάδα ήταν συνολικά 3,6 δις ECU, με την κοινοτική συνδρομή να ανέρχεται στα 2 δις ECU (ΕΟΚ- C298, 1990).

- Τα έργα που έγιναν κατά την περίοδο των ΜΟΠ ήταν μικρά σε μέγεθος και είχαν μεγάλη διασπορά, αφού το χωρικό πεδίο δράσης τους περιελάμβανε το σύνολο των ελληνικών περιφερειών. Η εξαγωγή συμπερασμάτων για την αποτελεσματικότητα των ενισχύσεων δεν μπορεί να γίνει με σαφήνεια, αφού η βιβλιογραφία είναι ελλιπής, εκτός του γενικού συμπεράσματος ότι με τα ΜΟΠ έγιναν μερικά σημαντικά έργα στην ελληνική περιφέρεια (δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, επεξεργασίας αποβλήτων, οδικό δίκτυο).

- Τα ΜΟΠ και το Α ΚΠΣ αποτελούν κομβικά σημεία της αναπτυξιακής πολιτικής της Ελλάδας καθώς φέρνουν αλλαγές στον προγραμματισμό και στην απορρόφηση των έργων (Ανδρικοπούλου, 1995). **Η πιστωσιο-κεντρική αντίληψη των προσπαθειών των προηγούμενων περιόδων δίνει την θέση της σε μια πιο εργο-κεντρική αντίληψη.**
- Παλαιότερα, τα προγράμματα (πχ. ΕΤΠΑ 1981-1985) εντάσσουν έργα τα οποία στην πλειονότητά τους είχαν μόνο τίτλους και προϋπολογισμούς χωρίς συγκεκριμένα φυσικά αντικείμενα και χρονικούς προγραμματισμούς, τα οποία δεν μπορούσαν να προβλέψουν τυχόν καθυστερήσεις που προκαλούσαν διάφοροι παράγοντες. Τα ΜΟΠ και ιδιαίτερα το Α ΚΠΣ πλέον εντάσσουν έργα που έχουν αποσαφηνισμένο φυσικό αντικείμενο και επίσης έχουν συγκεκριμένα χρονικά περιθώρια ολοκλήρωσης των έργων.

Α ΚΠΣ- Υποδομές: δέκα επιμέρους τομεακά προγράμματα τα οποία μαζί με τα μερίδια των ΠΕΠ, στο σύνολό τους σχεδιάστηκαν να απορροφήσουν 3,1 δις ECU κοινοτικούς πόρους (ενώ η συνολική δαπάνη έφτασε τα 5,6 δις ECU)

Άξονας 1 (ποσά σε εκ ευρώ)	
Μεταφορές-Μεγάλοι οδ. Άξονες	209
Μεταφορές -Σιδηρόδρομοι	142
Μεταφορές- Μετρό Αθήνας	178
Μεταφορές- Αερ/μιο. Σπάτων	153
Μεταφορές- Λοιπά έργα εθνικών οδών	80
Τηλεπικοινωνίες	364
Ενέργεια- Ηλεκτρισμός	190
Ενέργεια- Φυσικό Αέριο	190
Ενέργεια- Αχελώος	80
Ενέργεια- Λοιπά έργα	157
Περιβάλλον	305

- Την περίοδο 1989-1994 ανακατασκευάστηκαν περίπου 60 χλμ αυτοκινητοδρόμου στον ΠΑΘΕ (κυρίως διαπλατύνσεις και βελτιώσεις στους άξονες Αθήνα-Θεσσαλονίκη και Πάτρα-Κόρινθος) και άλλα περίπου 40 χλμ αυτοκινητοδρόμων επαρχιακών δικτύων, τα οποία όμως δεν κατάφεραν να αναδιαρθρώσουν σημαντικά τα τοπικά οδικά δίκτυα, αφού οι ανάγκες ήταν πολύ περισσότερες (περίπου 800-1000 χλμ, ΤΕΕ, 1994).

- Γενικά παρότι το Α ΚΠΣ έβαλε τις βάσεις για κάποια από τα μεγαλύτερα έργα στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα, δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι εξ αρχής το ΚΠΣ συνάντησε μεγάλες δυσκολίες στην διαχείριση των έργων (λόγω της ασάφειας και της έλλειψης ποσοτικοποίησης των στόχων), που είχαν σαν αποτέλεσμα σοβαρές καθυστερήσεις στην εκτέλεση και στην χρηματοδότηση τους.
- Ενώ η αρχική κατανομή των ευρωπαϊκών κονδυλίων για τα τομεακά προγράμματα ανερχόταν στο 37,4% ολόκληρης της κοινοτικής συνδρομής, στο τέλος του Α ΚΠΣ τα κοινοτικά κονδύλια για τις υποδομές ανήλθαν στο 28,8% καθότι πολλά προβλήματα υλοποίησης μετέφεραν πόρους σε άλλες κατευθύνσεις (πχ ανθρώπινοι πόροι, γεωργία) που μπορούσαν να τους απορροφήσουν γρηγορότερα (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004).

- Στο Α ΚΠΣ δημιουργείται ο θεσμός της επιτροπής παρακολούθησης των προγραμμάτων καθώς και ο θεσμός των συμβούλων διαχείρισης που έρχονται σε επαφή με τους φορείς υλοποίησης και τους βοηθούν στην ομαλή διαχείριση των έργων και στον έλεγχο του κόστους υλοποίησης αυτών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων, 1989).

Β ΚΠΣ: ο τομέας των υποδομών χρηματοδοτήθηκε με τα τριπλάσια κοινοτικά κονδύλια, σε σχέση με το Α ΚΠΣ, με το συνολικό ποσό των 17,6 δις ευρώ.

Άξονας Μεταφορές- Επικοινωνίες	3183,2
Ε.Π. Προσβάσεις και οδικοί άξονες	1327,4
Ταμ. Συνοχής- Προσβάσεις και οδ. άξονες	1301
Ε.Π. Σιδηρόδρομοι	294,1
Ε.Π. Επικοινωνίες	250,7
Άξονας Περιβάλλον- Ενέργεια	3844
Ε.Π. Περιβάλλον	1678
Ταμ. Συνοχής- Περιβάλλον	1301
Ε.Π. Ενέργεια- ΕΠ Φυσικό Αέριο	865
Άξονας Συνθήκες Διαβίωσης	1315,1
Ε.Π. Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	226,4
Ε.Π. Τουρισμός-Πολιτισμός	235
Ε.Π. Μετρό	853,7

- Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 τα προβλήματα στις μεταφορές και στις επικοινωνίες παρέμεναν πολλά με σημαντικότερα την ασφάλεια των οχημάτων στις εθνικές και επαρχιακές οδούς, το πολύ χαμηλό επίπεδο υπηρεσιών των σιδηροδρόμων λόγω της ανεπαρκούς υποδομής και οργάνωσης και οι πολύ χαμηλές συνθήκες εξυπηρέτησης στους κόμβους επιβίβασης επιβατών και φόρτωσης εμπορευμάτων (λιμάνια, αεροδρόμια, σιδ/κοι σταθμοί, ΚΤΕΛ) (ΔΟΣ, 1998).

- Έτσι οι περισσότερες χρηματοδοτήσεις σχεδιάστηκαν να δοθούν στον τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα στο ΕΠ “Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες” με το οποίο συνεχίστηκαν τα έργα στον ΠΑΘΕ και ξεκίνησε το έτερο μεγάλο έργο της Εγνατίας οδού που θα συνέδεε το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με τους Κήπους στον Έβρο.
- Το τρίτο μεγαλύτερο έργο ήταν αυτό της ζεύξης Ρίου- Αντιρρίου αλλά και της υποθαλάσσιας σήραγγας Ακτίου- Πρέβεζας. Όπως γίνεται αντιληπτό, η έμφαση δίνεται σε μεγάλα έργα τα οποία έχουν πολλαπλασιαστικές επιδράσεις και συμβάλλουν στην δημιουργία οικονομιών κλίμακας (Γεωργίου, 1995), αφού ζητούμενο πλέον **είναι η δικτύωση της χώρας με άλλες χώρες στο τομέα των μεταφορών** και η πεποίθηση ότι η Ελλάδα μπορεί να παίξει το ρόλο του **μεταφορικού κόμβου** στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων, τη στιγμή που η Ένωση ετοιμαζόταν να δεχθεί νέα κράτη-μέλη από την ανατολική Ευρώπη, οπότε και το ενδιαφέρον μετατοπίζονταν στα ανατολικά της Ευρώπης (Papadaskalopoulos & Christofakis, 2008).

- Ένας ακόμη βασικός στόχος του Β ΚΠΣ στον τομέα των οδικών αξόνων ήταν η **αξιοποίηση συστημάτων αυτοχρηματοδότησης με την προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών** μέσω συμβάσεων παραχώρησης της εκμετάλλευσης (BOT). Αυτό θα γινόταν για να μειωθεί ο ρόλος του κράτους από εκείνον του παραγωγού αγαθών και υπηρεσιών σε εκείνον του ρυθμιστή, που χαράσσει τη πολιτική και διασφαλίζει τη παροχή αγαθών και υπηρεσιών μέσω της συνεργασίας ιδιωτικών και δημόσιων φορέων. Το Β ΚΠΣ προέβλεπε στον τομέα των μεταφορών συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων περίπου **ενός τρις δραχμές** (ΔΟΣ, 1998). Μέχρι το τέλος του 1998 οι κινητοποιηθέντες ιδιωτικοί πόροι είναι περίπου **830 δις δραχμές** (κυρίως στο αεροδρόμιο των Σπάτων και στη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου) (ΔΟΣ, 1998). Η σχετικά μικρή απόκλιση από τον στόχο του 1 τρις δραχμές οφείλεται στο ότι δεν κατέστη έως το 2000 δυνατή η κινητοποίηση ιδιωτικών πόρων στους άξονες ΠΑΘΕ και Εγνατία.

- Χρειάζεται να επισημάνουμε ότι το Μάρτιο του 2005 δεν κατέστη εφικτό να «κλείσουν» τα ΕΠ Οδικοί Άξονες και ΕΠ Σιδηρόδρομοι λόγω διαχειριστικών και τεχνικών προβλημάτων που διαπιστώθηκαν ύστερα από ελέγχους της ΕΕ, με αποτέλεσμα να χαθούν περίπου 600 εκ ευρώ (Καθημερινή, 27-1-2005). Αυτό σηματοδοτεί μια νέα περίοδο στην κοινοτική συμπεριφορά, η οποία γίνεται **πιο «σκληρή»** έναντι των ελληνικών αρχών
- Κομβικό σημείο ήταν οι Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων και οι Ανώνυμες Εταιρίες που συστάθηκαν ειδικά για την εκτέλεση συγκεκριμένων μεγάλων έργων (ΕΥΔΕ-ΠΑΘΕ, ΕΥΔΕ-ΣΕΡΑ, ΕΓΝΑΤΙΑ Οδός ΑΕ) καθώς και η σύσταση και οργάνωση της ΜΟΔ (Ειδική Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης) το 1996. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η Εγνατία Οδός ΑΕ εγκαταστάθηκε στη Θέρμη Θεσσαλονίκης και όχι στην Αθήνα, «κόβοντας» τον ομφάλιο λώρο με τις κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ.

- Οι συνηθέστερες αιτίες καθυστερήσεων στην παραγωγή των έργων είχαν να κάνουν με:
 - τις χρονοβόρες διαδικασίες απαλλοτριώσεων ιδιωτικών εκτάσεων,
 - την χρονοβόρα έγκριση των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την περιβαλλοντική αδειοδότηση,
 - την ένταξη των έργων στο πρόγραμμα κρατικών προμηθειών,
 - το χαμηλό βαθμό ωριμότητας των έργων και συγκεκριμένα στις ελλείψεις τεχνικών, υποστηρικτικών και περιβαλλοντικών μελετών,
 - τις απρόβλεπτες αλλά χρονοβόρες καταστάσεις, όπως προβλήματα υπεδάφους και αρχαιολογικές έρευνες,
 - θέματα συντονισμού με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης,
 - κατακερματισμό των αρμοδιοτήτων σε πολλούς συναρμόδιους φορείς,
 - σημαντικές καθυστερήσεις κατά την εκδίκαση προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

ΕΠΠΕΡ

- Η χρηματοδότηση του ΕΠΠερ 1994-1999 αυξήθηκε σημαντικά, σε σχέση με το Α ΚΠΣ, και αυτό οφείλεται στη δημιουργία (1993) του Ταμείου Συνοχής που υπήρξε στο εξής ο κύριος χρηματοδότης για περιβαλλοντικές δράσεις. Τελικά, κάποια έργα που έγιναν (πχ βιολογικοί καθαρισμοί) στην πραγματικότητα δεν λειτούργησαν ποτέ ενώ, πολλές από τις προγραμματισμένες παρεμβάσεις δεν στέφθηκαν με επιτυχία.
- Για παράδειγμα η προστασία των ιδιαίτερα αξιόλογων φυσικών περιοχών συνάντησε πολλά προβλήματα γιατί πολλές από αυτές τις περιοχές δεν είχαν καταγραφεί και οριοθετηθεί, ενώ το θεσμικό πλαίσιο προστασίας τους ήταν σε ορισμένα σημεία του ασαφές και σε ορισμένα άλλα υπερβολικά αυστηρό, με αποτέλεσμα να μην είναι αποτελεσματικό.
- Το **Εθνικό Κτηματολόγιο** άργησε να υλοποιηθεί αρκετά χρόνια, κυρίως λόγω του τεχνολογικού συντηρητισμού των τοπογράφων οι οποίοι χρησιμοποιούσαν, ιδιαίτερα στα πρώτα χρόνια υλοποίησης του έργου, παραδοσιακά μέσα (πχ θεοδόλιχοι) και όχι νέες τεχνολογίες (πχ Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών) που θα έφερναν πιο γρήγορα αποτελέσματα

Υγεία-Πρόνοια

- Η πρόοδος του ΕΠ Υγείας Πρόνοιας παρουσίασε σημαντικές αποκλίσεις από τον αρχικό προγραμματισμό, ιδιαίτερα ο τομέας της Πρόνοιας. Τα προβλήματα του προγράμματος και οι αδυναμίες υλοποίησης οφειλόταν κατά κύριο λόγο στην **υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων των μηχανισμών εφαρμογής και ελέγχου** κατά τη περίοδο του προγραμματισμού. Υπήρξε ένας πολύ φιλόδοξος σχεδιασμός που με την έλλειψη αρχικής ετοιμότητας οδήγησαν στην καθυστέρηση έναρξης πολλών δράσεων. Άλλος σημαντικός λόγος ο οποίος συνετέλεσε στην καθυστέρηση έναρξης των λειτουργιών μερικών νοσοκομείων ήταν και **η άρνηση μετεγκατάστασης του προσωπικού**, καθώς τα νέα νοσοκομεία δεν βρισκόταν στο κέντρο των πόλεων αλλά έξω από αυτά (ΕΠ Υγεία Πρόνοια, Τελική Έκθεση Κλεισίματος, 2003).

Γ ΚΠΣ: Στην Τρίτη προγραμματική περίοδο 2000-2006 οι υποδομές επιχορηγούνται με περίπου 9 δις ευρώ.

Μεταφορές	6.646
Ε.Π. Οδικοί άξονες, Λιμένες, Αστική Ανάπτυξη	3.519
Ε.Π. Σιδηρόδρομοι, Αερολιμένες, Αστικές Συγκοινωνίες	1.468
Ταμείο Συνοχής- Μεταφορές	1.833
Ποιότητα ζωής	2.650
Ε.Π. Περιβάλλον	399
Ταμείο Συνοχής- Περιβάλλον	1.378
Ε.Π. Πολιτισμός	481
Ε.Π. Υγεία - Πρόνοια	392

- Μεγάλο μέρος του προγραμματισμού του Γ ΚΠΣ τροφοδοτήθηκε από έργα που η υλοποίησή τους είχε καθυστερήσει στο Β ΚΠΣ και από μελέτες έργων που δεν είχαν εγκριθεί στο Β ΚΠΣ.
- Η έμφαση πλέον δίνεται στην δημιουργία μεταφορικών δικτύων υπερ-τοπικής εμβέλειας που θα συνδέσουν την Ελλάδα με τα δίκτυα μεταφορών των γειτονικών κρατών για να αποκαταστήσουν τους οικονομικούς δεσμούς με τις γειτονικές χώρες και να άρουν την περιφερειακότητα της Ελλάδας σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000)

- Οι καθυστερήσεις που παρουσιάστηκαν κύρια στα μέτρα του άξονα «Λοιποί οδικοί άξονες» (ολοκλήρωση Ιωνίας Οδού, ΒΟΑΚ, Τρίπολη-Καλαμάτα, Πέταλο Μαλιακού) είχαν ως αίτια τις καθυστερήσεις στην προώθηση των ανάλογων συμβάσεων παραχώρησης (που σε μερικές περιπτώσεις έφθασαν τα 10 χρόνια), τα προβλήματα που ανέκυψαν κατά τη διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών, το ασαφώς καθορισμένο αντικείμενο ορισμένων έργων, ενίοτε συνοδευόμενων από ασαφείς μελέτες, τις μεγάλες καθυστερήσεις στην ανάθεση και υλοποίηση ορισμένων έργων, καθώς και στη διενέργεια διαγωνισμών και στις προμήθειες (ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας, 2007).

ΕΠ ΣΑΑΣ

- Οι κύριοι λόγοι των καθυστερήσεων υλοποίησης των μέτρων του ΕΠ ΣΑΑΣ μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω (ΕΠ ΣΑΑΣ, Τελική Έκθεση Εκτέλεσης, 2011):
 - μη ρεαλιστική εκτίμηση του κόστους και του χρόνου υλοποίησης των έργων,
 - χαμηλός βαθμός «ωριμότητας» έργων,
 - χρονοβόρες διαδικασίες απαλλοτριώσεων,
 - αποτελεσματικό νομικό πλαίσιο ανάθεσης έργων και χρονοβόρες διαδικασίες,
 - έλλειψη εξειδικευμένης τεχνογνωσίας σε όλα τα στάδια παραγωγής των έργων,
- προβλήματα διαχείρισης.

ΕΠΠΕΡ

- Το κύριο χαρακτηριστικό του ΕΠΠερ ήταν ότι σχεδιάστηκαν πολυάριθμα έργα (περίπου 1400) σχετικά μικρού προϋπολογισμού και διαφορετικού συχνά αντικειμένου, αφετέρου πολύ μεγάλα έργα που απαιτούν ειδική οργάνωση και τεχνογνωσία π.χ. αντιμετώπιση της λειψυδρίας των Αθηνών, δημιουργία Εθνικού Κτηματολογίου, αποκατάσταση Λίμνης Κάρλας κλπ.
- Σύμφωνα με την τελική έκθεση εκτέλεσης του ΕΠΠΕΡ (ΕΠΠΕΡ, 2009) υπήρξαν διάφορα προβλήματα που συνετέλεσαν στην καθυστέρηση υλοποίησης των μέτρων και έργων με πιο σημαντικά τα παρακάτω:
 - Η εμπλοκή μεγάλου αριθμού φορέων (υπουργεία, οργανισμοί, ερευνητικά ιδρύματα, ΟΤΑ, σύλλογοι κλπ.), σε όλα τα επίπεδα (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό) και ο προβληματικός συντονισμός τους
 - το πολιτικό κόστος για θέματα που αντιμετωπίζονται για πρώτη φορά όπως το κτηματολόγιο κι η προστασία βιοτόπων ή η χωροθέτηση χωματερών,
 - Η ελλιπής συγκέντρωση πρωτογενών δεδομένων και στατιστική τους επεξεργασία
 - οι δυσκολίες και καθυστερήσεις στη λειτουργία του θεσμικού πλαισίου και οι χρονοβόρες ενέργειες που απαιτούνται όπως π.χ. η προμήθεια ειδικού εξοπλισμού, η έγκριση χωροθέτησης-περιβαλλοντικών όρων, απαλλοτριώσεων, η ανάθεση των μελετών, η δημοπράτηση των έργων, η έναρξη των εργασιών κλπ.
 - οι έντονες τοπικές αντιθέσεις των κατοίκων που παρατηρήθηκαν σε πολλές περιπτώσεις ως προς τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων π.χ. λειτουργία ΧΥΤΑ, χώρων διάθεσης υγρών αποβλήτων.

Γενικά συμπεράσματα

- α. Στους τομείς της ενέργειας και του φυσικού αερίου, οι οποίοι χρηματοδοτήθηκαν από δύο διακριτά ΕΠ στα δύο πρώτα ΚΠΣ, φαίνεται ότι οι στόχοι που είχαν τεθεί επιτεύχθηκαν στο μεγαλύτερο μέρος τους, και αυτό συνέβη για δύο λόγους.
- Πρώτον, και στις δύο προγραμματικές περιόδους οι επεμβάσεις και τα έργα στους τομείς της ενέργειας είχαν προγραμματιστεί βάσει ενός, ή περισσότερων, στρατηγικών μακροχρόνιων σχεδίων που είχαν «πίσω» τους ισχυρούς θεσμούς (ΔΕΗ, ΔΕΠΑ), οι οποίοι είχαν υψηλή ικανότητα υλοποίησης των έργων.
- Δεύτερον, τα έργα που έγιναν ήταν στρατηγικής σημασίας υποδομές που σχεδόν στο σύνολό τους είχαν ωριμάσει αρκετά και ήταν αναγκαία να γίνουν ιδιαίτερα αυτό της εισαγωγής και διάθεσης φυσικού αερίου.

- β. Στρατηγικό σχέδιο και άμεσες ανάγκες υπήρξαν και στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και τα αντίστοιχα ΕΠ βοήθησαν τα μέγιστα στην ανάπτυξη του τηλεπικοινωνιακού δικτύου της χώρας και στην αναβάθμιση του ΟΤΕ.
- γ. Επιτυχία επίσης είχαν και οι παρεμβάσεις στον τομέα του πολιτισμού που διατέθηκαν συνολικά περίπου 700 εκ ευρώ μέσα από το ΕΠ Τουρισμός-Πολιτισμός του Β ΚΠΣ και το ΕΠ Πολιτισμός του Γ ΚΠΣ.
- Και εδώ τα μεγαλύτερα έργα επικεντρώθηκαν στην κατασκευή ή αναβάθμιση υποδομών (μουσεία, χώροι τεχνών) που είχαν μεγάλο βαθμό ωρίμανσης, αν και παρατηρήθηκε, ιδιαίτερα στο Γ ΚΠΣ μια υπερ-συγκέντρωση έργων στα αστικά κέντρα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης (περίπου 70% των συνολικών πόρων, ΕΠ Πολιτισμός, Τελική Έκθεση, 2010), και άρα ο ρόλος του δεν ήταν αναδιανεμητικός ως προς τις ενισχύσεις των υπολοίπων 11 περιφερειών, ενώ παρατηρήθηκε μια υπέρμετρη διάθεση ενίσχυσης της πολιτιστικής κληρονομιάς εις βάρος του σύγχρονου πολιτισμού.

- δ. Αν και συνολικά τα ΕΠ που αναφερόντουσαν στο περιβάλλον άργησαν πολύ να ενεργοποιηθούν και τελικά μερικά μέτρα των ΕΠ δεν απορρόφησαν το 100% των χρηματοδοτήσεων, τα ΕΠΠερ εισήγαγαν συντονισμένα για πρώτη φορά στον Ελληνικό χώρο την περιβαλλοντική διάσταση για την όχληση των οικονομικών και κοινωνικών δράσεων και τις ευρωπαϊκές πολιτικές προστασίας που στόχευαν όχι μόνο στην καταστολή αλλά κυρίως στην προστασία και πρόληψη. Μέχρι τότε η περιβαλλοντική πολιτική που εφαρμόζονταν στην Ελλάδα περιοριζόταν σε κυβερνητικές δεσμεύσεις που σχεδόν ποτέ δεν γινόταν πράξη, γιατί σε περίπτωση που γινόταν, πολλές από αυτές (πχ. χωροθέτηση ευαίσθητων περιοχών) θα είχαν μεγάλο πολιτικό κόστος.
- Το πολιτικό κόστος επιβολής κυρώσεων σε παραβάτες που προκαλούν περιβαλλοντική όχληση με διάφορες οικονομικές δράσεις φαίνεται ότι λειτουργεί ακόμη ανασταλτικά, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που οι υπεύθυνοι για την επιβολή προστίμων είναι οι τοπικοί πολιτικοί (δήμαρχος, νομάρχης/περιφερειάρχης).
- Με τα πρώτα δύο ΚΠΣ η Ελληνική πολιτεία υιοθετεί την Ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική, με την εναρμόνιση και της Ελληνικής νομοθεσίας, χωρίς όμως να παράγει εθνική πολιτική για το περιβάλλον που θα είναι διαφοροποιημένη και αναβαθμισμένη πάνω στις ιδιαίτερες ανάγκες της χώρας (αυξημένη τουριστική ζήτηση, περιβαλλοντικά επιβαρημένες περιοχές αστικών κέντρων, περιοχές NATURA κα).

Υγεία-Πρόνοια

- ε. Τα ΕΠ της Υγείας Πρόνοιας στο Β και Γ ΚΠΣ χρηματοδοτήθηκαν από την Κοινότητα με περίπου 620 εκ ευρώ. Και στα δύο ΚΠΣ σημειώθηκαν σημαντικές καθυστερήσεις, που μερικές φορές ξεπερνούσαν τα τέσσερα χρόνια (πχ. Γ ΚΠΣ), ενώ υπήρξαν σημαντικές αποκλίσεις από τον προγραμματισμό και υπερβάσεις κόστους περίπου 30%.
- Στο ξεκίνημα του Β ΚΠΣ υπήρξε μια εμφανή έλλειψη ετοιμότητας που σε συνδυασμό με τα φιλόδοξα έργα που προγραμματίστηκαν οδήγησε σε καθυστερήσεις στην έναρξη και υλοποίηση των έργων.
- Στο Γ ΚΠΣ εντοπίστηκε ανωριμότητα των περισσότερων μελετών των έργων. Γενικά, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι ο προγραμματισμός των δύο ΚΠΣ δεν εφάρμοσε πάνω σε μια εθνική στρατηγική για την υγεία και πρόνοια, με σαφείς και ιεραρχημένες προτεραιότητες, και έτσι παρουσίασε μεγάλες καθυστερήσεις. Τέλος ένα μεγάλο ζήτημα που δεν προβλέφθηκε από τον προγραμματισμό και δημιουργεί σήμερα πολλά προβλήματα, όχι μόνο στον τομέα της υγείας-πρόνοιας αλλά και σε άλλους τομείς (ανθρώπινοι πόροι, πρόγραμμα Βοήθεια στο Σπίτι), είναι τα υψηλά κόστη συντήρησης και λειτουργίας πολλών νέων υποδομών και δομών.
- Ενώ λοιπόν τα ΕΠ σχεδίασαν την κατασκευή νοσοκομείων, δεν προέβλεψαν τις αυξημένες ανάγκες λειτουργίας και συντήρησης αυτών, με αποτέλεσμα την αδυναμία λειτουργίας πολλών νοσοκομείων στην περιφέρεια της χώρας.

Μεταφορές

- Συνολικά διατέθηκαν περίπου 27 δις ευρώ (σε τιμές 2010) στις μεταφορές (οδικές-θαλάσσιες- αεροπορικές- μετρό-σιδηρόδρομοι- αστικές συγκοινωνίες) που αντιστοιχεί στο 64% των κοινοτικών κονδυλίων που δόθηκαν στις βασικές υποδομές (περίπου 42,3 δις ευρώ). Ενώ η συνολική απορρόφηση δημόσιων και ιδιωτικών πόρων στις μεταφορές ανέρχεται στα 48,4 δις ευρώ (τιμές 2010).
- Κατά τη διάρκεια των ετών 1989-2010 υπολογίζεται ότι δημιουργήθηκαν περίπου 1500 χλμ ΔΔ, δηλαδή περίπου 70 χλμ ανα έτος, ενώ το κόστος ανα χλμ φαίνεται τις πιο πολλές φορές να υπερέβη τον αρχικό προγραμματισμό κόστους, αφού 1 χλμ του ΠΑΘΕ κοστίζει όσο 7 χλμ στην Ισπανία ή στην Πορτογαλία (Ελεύθερη Ζώνη, 5-1-2011). Ενδεικτικά το τμήμα Ιωάννινα-Μέτσοβο κόστισε 65 εκ ευρώ ανα χλμ όταν τα ακριβότερα έργα στην ΕΕ δεν κοστίζουν πάνω από 20 εκ ευρώ ανα χλμ., ενώ υπερβάσεις κόστους υπήρξαν και στην κατασκευή της Αττικής οδού, από 9 εκ ευρώ ανα χλμ σε 20 εκ ευρώ ανα χλμ.

- Όσον αφορά τον τομέα της ασφάλειας στα οδικά δίκτυα, ο οποίος χρηματοδοτήθηκε μέσω διακριτού άξονα στις δύο τελευταίες προγραμματικές περιόδους, η Ελλάδα φαίνεται να έχει μια μείωση της τάξης του 17,3% (2000-2008), η οποία συγκρινόμενη με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο είναι σχεδόν στο μισό, καθώς στην ΕΕ-27 η μείωση για την ίδια χρονική περίοδο είναι 28,4% ενώ στην ΕΕ-15 η μείωση φθάνει το 36,8% (EC, Energy and Transport in figures, 2008).
- Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις της Ελλάδας υστερούν σε σχέση με τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη. Η Ελλάδα βρίσκεται στην 18^η θέση σε 25 Κ-Μ με 2552 χλμ σιδηροδρομικών γραμμών (2008), ενώ όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση των γραμμών βρίσκεται στην 20^η θέση σε 25 ΚΜ με μόλις 264 χλμ (2008). Όσον αφορά τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών για το έτος 2005 ο σιδηρόδρομος κατέχει το 1,7% στο σύνολο του χερσαίου εμπορευματικού έργου έναντι 14% της Ε.Ε-25 (EC, Energy and Transport in figures, 2008), ενώ η Ελλάδα βρίσκεται στην 20^η θέση ανάμεσα από 25 κράτη-μέλη στις στατιστικές με τα επιβατοχιλιόμετρα με το σιδηρόδρομο και μάλιστα ο δείκτης του 2008 βρίσκεται στα ίδια περίπου επίπεδα με το 1995.

Επιπτώσεις στην Απασχόληση

- Στην τελική έκθεση αξιολόγησης του ΕΠ Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες (B ΚΠΣ) αναφέρεται ότι για κάθε 53.000 ευρώ δημιουργείται μία νέα θέση εργασίας κατά την διάρκεια των έργων στον τομέα των οδικών αξόνων.
- Το ποσό αυτό γίνεται 65.000 ευρώ στην αξιολόγηση του Γ ΚΠΣ (ΕΠ ΟΑΛΑΑ). Ενδεικτικά, μπορούμε να αναφέρουμε ότι στις τελικές εκθέσεις αξιολόγησης του Β ΚΠΣ (ΕΠ ΠΟΑ) αναφέρεται ότι τα μεικτά ανθρωποέτη εργασίας κατά τη διάρκεια των έργων ανήλθαν στις 44.000, ενώ για το Γ ΚΠΣ έφθασαν τις 130.000 (ΕΠ ΟΑΛΑΑ) και τις 42.000 (ΕΠ ΣΑΑΣ).
- Ακόμη στο Γ ΚΠΣ δημιουργήθηκαν περίπου 2000 νέες θέσεις εργασίας με αντικείμενο τη λειτουργία και συντήρηση των έργων (ΕΠ ΟΑΛΑΑ και ΕΠ ΣΑΑΣ)

Γενικά προβλήματα

- **1. Έλλειψη ικανότητας των δομών να δημιουργήσουν έργο.**
- Η διαχειριστική ικανότητα των ελληνικών αρχών και των τελικών δικαιούχων πολλές φορές δεν επαρκούσε για να απορροφήσει τους προγραμματισθέντες πόρους. Έτσι, αν και στην αρχή του προγραμματισμού κάθε ΚΠΣ έπαιζε σημαντικό **ρόλο η ισχύς κάθε υπουργείου** να απορροφήσει πόρους για τα δικά του έργα, μετέπειτα, η προτεραιότητα δινόταν σε αυτά που πράγματι μπορούσαν να απορροφήσουν γρήγορα τους πόρους και αυτό φαίνεται καθαρά στις διάφορες μετακινήσεις πόρων από ένα ΕΠ σε κάποιο άλλο.
- Μέσα από τις αξιολογήσεις και τα αποτελέσματα κάθε ΚΠΣ γίνεται ακόμη σαφές ότι δομές που είχαν **αποσαφηνίσει τις προτεραιότητές** τους (ΔΕΗ, ΔΕΠΑ, ΟΤΕ) και νέες δομές που είχαν αποκοπεί από το ελληνικό κράτος (Εγνατία ΑΕ, Αττικό Μετρό κλπ) και λειτουργούσαν χωρίς την παραδοσιακή δημοσιο-υπαλληλική νοοτροπία, κατάφεραν να αποκτήσουν γρήγορα την ικανότητα για να απορροφήσουν επαρκώς και με μεγάλη αποδοτικότητα τους κοινοτικούς πόρους

- **2. Αυξημένα Κόστη.**
- Σχεδόν σε όλα τα μεγάλα έργα υπήρξαν υπερβάσεις του κόστους κατασκευής τους. Οι υπερβάσεις του κόστους οφείλονται κυρίως στις συμπληρωματικές συμβάσεις που χρειάστηκαν να γίνουν λόγω κακοτεχνιών των μελετών, σε **ηθελημένο overbooking** (δηλαδή σε παρουσίαση μικρότερου συνολικού κόστους για ένα έργο, προκειμένου να ενταχθούν περισσότερα Έργα στο πλαίσιο των διαθέσιμων πόρων ενός Επιχειρησιακού Προγράμματος ή τμήματός του), στην έλλειψη γενικών στοιχείων κόστους ολοκληρωμένων έργων (που να μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά τον προγραμματισμό αντίστοιχων άλλων) και στην ανωριμότητα του έργου είτε επειδή το έργο δεν είναι πλήρως προσδιορισμένο (δηλαδή, δεν υπάρχει σε λεπτομέρεια το επιδιωκόμενο φυσικό αντικείμενο του έργου), είτε επειδή το έργο δεν είναι χωροθετημένο ή/και πλήρως αποδεκτό από ωφελούμενους οικονομικούς και κοινωνικούς φορείς/πολίτες.
- Οι ασυνήθιστα ανακριβείς προϋπολογισμοί έργων (περίπου 30-40% πιο κάτω από το τελικό κόστος) συνδέονται με τον ρόλο των προγραμμάτων ως μηχανισμοί υποστήριξης πελατειακών σχέσεων μεταξύ πολιτικού προσωπικού και κοινωνίας, αφού με δεδομένο το χρηματοδοτικό ύψος ενός προγράμματος, η ένταξη έργων με προϋπολογισμούς μικρότερων των πραγματικών διευκόλυνε την ένταξη περισσότερων έργων και άρα την ικανοποίηση περισσότερων αιτημάτων από φορείς και ομάδες πίεσης (Οικονόμου, 1994).

- Τέλος, μεγάλες υπερβάσεις κόστους υπήρξαν λόγω του αυξανόμενου κόστους απαλλοτριώσεων εκτάσεων και της καθυστέρησης των απαλλοτριώσεων. Για παράδειγμα το κόστος απαλλοτριώσεων εκτάσεων για την κατασκευή του ΒΟΑΚ σήμερα υπολογίζεται να είναι ισόποσο με καθαυτό το έργο (745 εκ ευρώ), ενώ 30 χρόνια πριν το κόστος των απαλλοτριώσεων εκτιμάται ότι θα ήταν το 5-6% της συνολικής αξίας κατασκευής του έργου.
- Τα πρόσθετα κόστη των καθυστερήσεων των απαλλοτριώσεων καθώς και τα πρόσθετα κόστη συμπληρωματικών συμβάσεων λόγω κακοτεχνίας των μελετών δεν καλύπτονται πλέον από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και έτσι βαρύνουν τους Εθνικούς πόρους, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις φθάνουν να υπερβαίνουν τους κοινοτικούς. Έτσι σε πολλά έργα υποδομών ανατρέπεται η σχέση συγχρηματοδότησης 75%-25% (Κοινοτικοί- Εθνικοί πόροι), ούτως ώστε σε πολλές περιπτώσεις να ισχύει το αντίστροφο (25% Κοινοτικοί πόροι-75% Εθνικοί πόροι)

- **3. Λειτουργία θεσμικού πλαισίου.**
- Από την αρχή του Α ΚΠΣ παρατηρήθηκε ότι το θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου λειτουργεί ο προγραμματισμός, η υλοποίηση και η παρακολούθηση των έργων παρουσίασε πολλά προβλήματα. Σε πολλά έργα απαιτείται ο συντονισμός πολλών φορέων (υπουργείων, ΟΤΑ, αρχαιολογικές υπηρεσίες κλπ) που δημιουργεί σύγχυση και χρονοτριβές.
- Τα προβλήματα αυτά, αν και έγιναν δράσεις απλοποίησης του θεσμικού συστήματος, δεν λύθηκαν ούτε στην τρίτη προγραμματική περίοδο με αποτέλεσμα πχ. να απαιτούνται μέχρι και δύο χρόνια για την έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για ένα οδικό έργο. Άλλα σημαντικά προβλήματα στα δύο πρώτα ΚΠΣ ήταν η έλλειψη οργανικής σχέσης μεταξύ των στόχων των μέτρων και των έργων που εντάσσονται σε αυτά καθώς και το γεγονός ότι σπάνια υπήρξαν αναπτυξιακές και χωροταξικές μελέτες στον σχεδιασμό των μέτρων (Οικονόμου, 1994).

- **4. Παράλληλες διοικήσεις**
- Άλλο φαινόμενο που παρατηρήθηκε στα μεγάλα έργα ήταν το παράδοξο της δημιουργίας μιας νέας διοίκησης για καθένα από αυτά, ενώ υπήρχε ήδη ένας θεσμικός φορέας για να υλοποιήσει τα έργα. Έτσι ενώ υπήρχε ο ΟΣΕ και ο ΗΣΑΠ δημιουργήθηκε η ΕΡΓΟΣΕ και αργότερα η Αττικό Μετρό, με περίπου ίδιο αντικείμενο. Ακόμη ενώ υπήρχε η Εγνατία Οδός ΑΕ και η ΕΥΔΕ-ΠΑΘΕ δημιουργήθηκαν η ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ (Μεγάλων Έργων Δυτική Ελλάδα), η ΕΥΔΕ-ΟΑΠ (Οδικών Αξόνων με Παραχώρηση), η ΕΥΔΕ-ΒΟΑΚ και η ΕΥΔΕ-ΟΣΥΕ (Οδικών Σηράγγων-Υπογείων Έργων).
- Τα μεγέθη της Ελλάδας δεν επιτρέπουν την πολυτέλεια να υπάρχουν δύο (ή και περισσότερες) ομοειδείς δομές (Εγνατία-ΠΑΘΕ, ΕΡΓΟΣΕ-ΟΣΕ, Αττικό Μετρό-ΗΣΑΠ) που αναπτύσσουν χωριστά η μια από την άλλη την ίδια περίπου τεχνογνωσία. Παρόλα αυτά, οι υλοποίηση των έργων και τα προβλήματα που παρατηρήθηκαν σε αυτά, έδειξαν ότι οι νέες δομές που δημιουργήθηκαν (Εγνατία, ΕΡΓΟΣΕ, Αττικό Μετρό) λειτούργησαν πολύ καλύτερα από τις προϋπάρχουσες (ΕΥΔΕ-ΠΑΘΕ, ΟΣΕ, ΗΣΑΠ) κάνοντας αποδοτικότερη χρήση των πόρων που τους διατέθηκαν και περατώνοντας τα έργα που ανέλαβαν μέσα στο χρονικό όριο του προγραμματισμού

Βιβλιογραφία

- Ανδρικοπούλου, Ε (1995), *Οι περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Αθήνα, Εκδ:Θεμέλιο
- Aperghis, G.G. & Gaethlich, M., (2006), The natural environment of Greece: an invaluable asset being destroyed, *Southeast European and Black Sea Studies*, 6 (3)
- Basile R., de Nardis S., Girardi A., (2001), “Regional inequalities and cohesion policies in the European Union” *working paper 23*, ISAE Institute for Studies and Economic Analyses.
- Γεωργίου, Γ., (1995) Κριτήρια περιφερειακών κατανομών των πόρων του Β' ΚΠΣ 1994-99: κριτική θεώρηση, *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών*, 10/95
- Caloghirou, Y.D., (1994) Reforming Greek Telecommunications, in *Telecommunication: exploring competition*, Williams, H & Borman, M (eds), Ios Press
- Dall’erba S., (2005), “Distribution of regional income and regional funds in Europe 1989 1999:An exploratory spatial data analysis”, *The Annals of Regional Science*, 39, 121–148.
- ΔΟΣ (Διυπουργική Ομάδα Σχεδιασμού), (1998), *Συνοπτικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006*, διαθέσιμο και στο www.hellaskps.gr/kps/2000.htm
- ΕΠ Προσβάσεις και Οδικοί Άξονες, (2002), *Τελική Έκθεση Προγράμματος*, Διαχειριστική Αρχή ΚΠΣ 1994-1999. Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1994-1999, Αθήνα
- ΕΠ Ενέργεια 1994-1999, (2002), *Τελική Έκθεση Κλεισίματος*, Υπουργείο Οικονομίας, Επιτροπή Παρακολούθησης
- ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας, (2008) *Επίσημο Κείμενο*, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Αθήνα
- ΕΠ Επικοινωνίες 1994-1999 (1994), *Επίσημο Κείμενο* ΕΠ Επικοινωνίες, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών
- ΕΠ ΟΑΛΑΑ, (2008), *Έκθεση Επιτροπής Παρακολούθησης 2008*, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΓΓ Δημοσίων Έργων, Αθήνα
- ΕΠ ΠΕΡ (2000), *Ετήσια Έκθεση Εκτέλεσης 2000*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠΠΕΡ
- ΕΠ Πολιτισμός (2010), *Τελική Έκθεση Αξιολόγησης ΕΠ Πολιτισμός*, Υπουργείο Πολιτισμού, Αθήνα
- ΕΠ ΣΑΑΣ (2011), *Τελική Έκθεση Εκτέλεσης*, Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων
- ΥΠΕΧΩΔΕ, (2000), ΕΠ ΟΑΛΑΑ, ΚΠΣ II

- ΕΠ ΣΑΑΣ (2004), *Ενδιάμεση Έκθεση Αξιολόγησης ΕΠ ΣΑΑΣ*, Global View ΑΕ- Speed ΑΕ, Αθήνα
- ΕΠ ΣΑΑΣ (2006), *Ετήσια Έκθεση 2006*, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Διαχειριστική Αρχή ΕΠ ΣΑΑΣ, Αθήνα
- ΕΠ ΣΑΑΣ (2000) *Επίσημο Κείμενο ΕΠ ΣΑΑΣ*, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Γενική Γραμματεία, Αθήνα
- ΕΠ Τουρισμός- Πολιτισμός (1994), *Επίσημο Κείμενο-Υποπρόγραμμα Πολιτισμός*, Υπουργείο Πολιτισμού, Αθήνα
- ΕΠ Τουρισμός-Πολιτισμός, (2001), *Υποπρόγραμμα Πολιτισμός*, Τελική Έκθεση Αξιολόγησης, Διαχειριστική Αρχή ΚΠΣ 1994-1999, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1994-1999, Αθήνα
- ΕΠ Υγεία Πρόνοια 1994-1999, (2003), *Τελική Έκθεση Κλεισίματος*, Υπουργείο Υγείας, Επιτροπή Παρακολούθησης
- ΕΠ Υγεία Πρόνοια 1994-1999, (1994), *Επίσημο Κείμενο*, Υπουργείο Υγείας, Επιτροπή Παρακολούθησης
- ΕΠ Φυσικού Αερίου Ελλάδα 1994-1999, (2002), *Αναθεωρημένη Τελική Έκθεση Κλεισίματος*, ΔΕΠΑ
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (1989). Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1989-1993 Ελλάδα. Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
- European Commission, (2005), *“Energy & Transport in Figures 2005”* Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, Brussels
- Οικονόμου, Δ. (1994), Προβλήματα σχεδιασμού και υλοποίησης του πρώτου κοινοτικού πλαισίου στήριξης (ΚΠΣ) για την Ελλάδα, *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών*, 7/94
- Martin P., (1998), “Can Regional Policies Affect Growth and Geography in Europe?”, *The World Economy*, 21 (6) 757-774.
- Martin P. & Rogers C.A, (1995), “Industrial location and public infrastructure”, *Journal of International Economics*, 39, 335-51.
- Papadaskalopoulos A & Christofakis M., (2008), Transport infrastructures, development axes and spatial development: The spatial development in Greece in national and Balkan context, *Studies in Regional and Urban Planning*, Issue 11b, p.33-55.
- Πετράκος Γ. & Τρανός Μ., (2008), Εγνατία Οδός και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μια Θεωρητική και Εμπειρική Διερεύνηση, *Επιθεώρηση Οικονομικών Επιστημών*, 14: σελ. 127-160.
- Πετράκος Γ. & Ψυχάρης Γ. (2004), *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική
- Σκάγιαννης, Π (1994), *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς
- ΤΕΕ, (1994), *Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, Β ΚΠΣ, Ταμείο Συνοχής*, Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, τ.1803