Estudios de Mercado

El mercado de las infraestructuras de transporte, agua y residuos en Grecia

noviembre 2013

Este estudio ha sido realizado por Beatriz Cosín Simón y Vaguelis Tzakos, bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Atenas

ICEX España Exportación e Inversiones

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO 3
2. DEFINICIÓN DEL SECTOR 4
3. OFERTA 8
4. DEMANDA 10
5. PRECIOS 13
6. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL 14
7. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS 15
8. PERSPECTIVAS Y OPORTUNIDADES DEL SECTOR 18
9. INFORMACIÓN PRÁCTICA 27

1. RESUMEN EJECUTIVO

El mercado de las infraestructuras de transporte, agua y residuos presenta importantes oportunidades para las empresas españolas. Éstas deben considerar las dos alternativas de acceso al mercado, a través de la creación de nuevos proyectos o mediante la privatización de infraestructuras existentes.

En el caso del transporte se trata principalmente de procesos de privatizaciones ya que no se prevé una fuerte inversión en infraestructuras de este tipo, lo mismo que sucede en el caso del tratamiento del agua. En el área de infraestructuras para el tratamiento de residuos la situación es diferente, actualmente se están llevando a cabo licitaciones para la construcción de plantas de tratamiento de residuos sólidos urbanos alrededor de todo el territorio.

La demanda de este sector la conforma el Sector Público y los proyectos son adjudicados mediante licitación bajo el criterio de alternativa más económica.

A la hora de invertir en Grecia deben considerarse los principales problemas que enfrenta el desarrollo de proyectos de infraestructura en el país:

- Burocracia: a pesar del gran esfuerzo realizado por el gobierno continúa siendo un gran obstáculo al desarrollo de los proyectos.
- Financiación: a pesar de la limitación de recursos como consecuencia de la crisis siguen existiendo diferentes alternativas.
- Sistema judicial: suelen ser muchos los recursos presentados por aquellas personas y/o entidades que se consideran afectadas.

Por otra parte, es importante tener en cuenta la existencia de importantes incentivos para las inversiones llevadas a cabo en Grecia. En este sentido destaca la Ley 4146/2013 (abril) “Creación de un Entorno de Desarrollo Respetuoso para Inversiones Estratégicas y Privadas y otras Disposiciones así como los diferentes incentivos fiscales y regionales.

2. DEFINICIÓN DEL SECTOR

El sector de infraestructuras recoge todas las obras públicas existentes en el país. Este informe se centrará en las infraestructuras de transporte, agua y residuos.

A) TRANSPORTE

El sector de las **infraestructuras de transporte** recoge las obras relacionadas con el ámbito terrestre, marítimo y aéreo.

Según el Ministerio de Infraestructuras, Transportes & Redes griego, los grandes proyectos de transporte (carreteras, ferroviarios, portuarios y aéreos) deben formar parte de la Red Transeuropea.

Además de la interconexión de todo el territorio a través de una red nacional de transportes, se enfocan también en proyectos para el desarrollo de una red de transporte internacional que pueda aprovechar tanto la situación geográfica del país como las ventajas naturales y culturales como destino turístico.



Subsectores:

- Autopistas y carreteras:

Durante la última década, la red de carreteras griega ha experimentado una evolución muy positiva. Uno de los mayores proyectos de infraestructura en Europa es la "Egnatia Odós", que conecta el puerto de Igoumenitsa en el mar Jónico (Oeste), con Alexandroupolis, cerca de la frontera con Turquía (Este).

En el área Metropolitana de Atenas, la nueva carretera de circunvalación Attikí Odós ha cambiado sustancialmente el transporte por carretera en la capital y es una importante ruta logística que conecta el nuevo aeropuerto internacional con centros logísticos, puertos y estaciones de ferrocarril y metro.

Muchas carreteras secundarias se han construido o mejorado para proporcionar las mejores conexiones posibles a empresas y ciudadanos.

Finalmente, las concesiones de 4 ejes viales todavía sin terminar (Olympia Odós, Ionía Odós, Nea Odós (Aegean Motorway) y E65) aspiran a cubrir todo el territorio nacional con una red de modernas autovías interconectadas con el resto de infraestructuras de transporte.

- Aeropuertos:

Grecia cuenta con un total de 45 aeropuertos estatales: 15 internacionales, 26 nacionales y 4 municipales. En 2001 se inauguró el nuevo aeropuerto internacional de Atenas, que es considerado uno de los mejores aeropuertos de Europa.

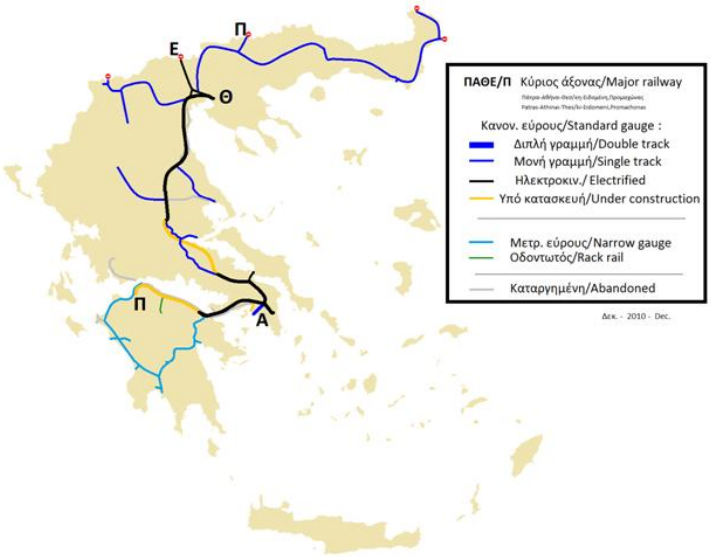
Para obtener un listado de los aeropuertos en Grecia se puede consultar la página web de la Autoridad de Aviación Helena: http://www.ypa.gr.

- Puertos y marinas:

Debido a la distribución geográfica del país, con gran diversidad de islas, Grecia dispone de un elevado número de puertos marítimos, de los que 16 son internacionales. Destaca el puerto del Pireo como el mayor del Mediterráneo, uno de los más activos en Europa y principal puerto de carga del país, seguido de los puertos de Salónica, Patras e Igoumenitsa.

La infraestructura portuaria se encuentra en constante desarrollo para satisfacer las necesidades de transporte de carga y de turistas. Grecia dispone de más de 140 puertos de pasajeros y de carga.





➢ <u>Ferrocarriles:</u>

La red ferroviaria griega no está muy extendida principalmente como consecuencia del relieve montañoso del país. Grecia cuenta con una red de 2.552 km (en explotación) que cubre el territorio continental de norte a sur. El 70% de las líneas presentan un ancho de vía estándar (1435 mm), y la velocidad máxima actual es de 160 km/h en el 18% de la red ferroviaria.

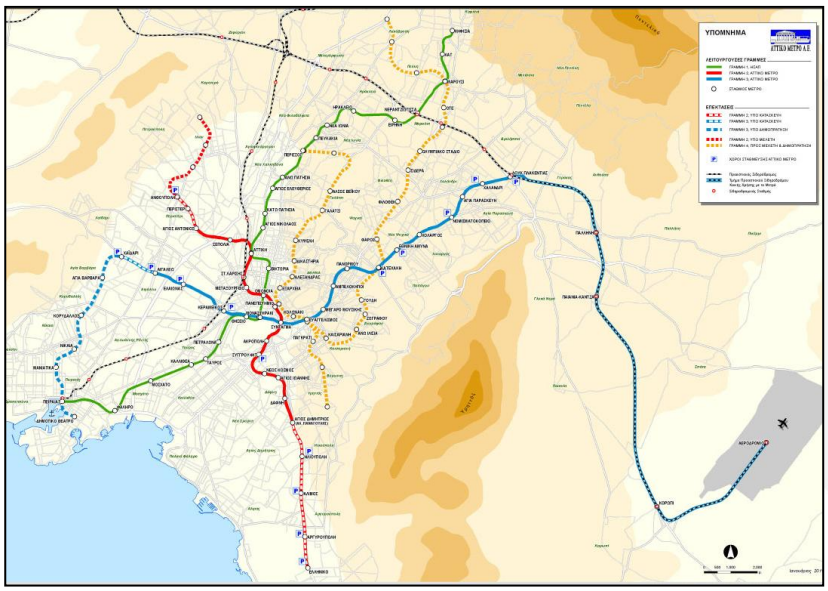
En los últimos 20 años se está llevando a cabo un esfuerzo de modernización y ampliación de esta red, sobre todo del eje Patras-Atenas-Thessaloniki-Eidomeni/Promahonas (PATHE/P), ya que éste constituye la columna vertebral de la red ferroviaria del país.

El Plan Estratégico de Inversiones del eje PATHE/P tiene un presupuesto total para el periodo 2000-2015 de 6.200 millones de euros.

➢ <u>Transporte urbano: metro y tranvía</u>

El metro de la capital está compuesto por cuatro líneas y el de Salónica (la segunda mayor ciudad del país), se encuentra actualmente en construcción.

Para obtener una mayor información se puede consultar la página web del Ministerio de Infraestructuras, Transportes y Redes: www.yme.gr.





B) *AGUA Y TRATAMIENTO DE AGUA*

El sector de las **infraestructuras de agua y gestión de residuos** engloba los proyectos de gestión del agua así como aguas residuales (alcantarillado, plantas de tratamiento de aguas).

Para obtener una mayor información se pueden consultar la página web del Ministerio de Medio Ambiente, Energía y Cambio Climático: www.ypeka.gr.

C) *RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS*

Grecia tiene un problema con la existencia de muchos vertederos descontrolados. El país ha sido ya penalizado por este hecho y puede recibir más sanciones de la UE por esta razón.

De acuerdo con el Ministerio de Medio Ambiente, desde principios del 2013 aproximadamente 57 vertederos descontrolados (14%) han sido ya rehabilitados y en este año se rehabilitarán 46 vertederos adicionales (12%). En 2014 serán 263 (66%) los vertederos rehabilitados y 30 (8%) en 2015.

Se encuentran en evolución 14 proyectos para la gestión integral de residuos sólidos urbanos (RSU) en todo el país y 4 de ellos para cubrir las necesidades de Ática. Todos ellos a través de colaboración público privada (CPP).

Para obtener una mayor información se pueden consultar la página web del Ministerio de Medio Ambiente, Energía y Cambio Climático: www.ypeka.gr.

3. OFERTA

Generalmente, la participación en proyectos de infraestructura se realiza a través de consorcios y/o UTEs entre empresas locales y extranjeras.

Las tres principales empresas constructoras locales así como otras de cierta importancia, que cotizan en la bolsa de valores de Atenas (construcción pesada), son las siguientes:

- Ellaktor S.A.
- Gek Terna Holding Real Estate Construction S.A.
- J. & P. - Avax S.A.
- Intracom Constructions S.A. Techn & Steel Constr
- Mochlos S.A.
- Michaniki S.A.
- Edrasis - C. Psallidas S.A.
- Aegek S.A.

- ***TRANSPORTE***

Los grandes proyectos y, especialmente los que han surgido recientemente, han atraído el interés de grandes grupos internacionales del sector como por ejemplo:

- Autopistas y carreteras: Vinci (Francia), Hochtief (Alemania), Aktor Concessions (Grecia), Impregilo (Italia), ACS (España), Ferrovial (España).
- Aeropuertos: Shenzhen Airport (China), Cosco (China), ENA (China), Fredmann Pacific Asset Management (China), Avinci (Francia), Fraport (Francia).
- Puertos y marinas: Cosco (China), ZTE Corporation (China), Ferrocarriles rusos (ZST).
- Ferrocarriles: Alstom (Francia), Bombardier (Canadá), Siemens (Alemania), Cosco (China), Ferrocarriles rusos (ZST), SNCF (Francia).
- Transporte urbano (metro y tranvía): Hyunday.

Pueden destacarse algunas de las concesionarias de las actuales autovías en construcción:

a. Nea Odos S.A. http://www.neaodos.gr
b. Ionia Odos S.A.
c. Olympia Odos S.A. http://www.olympiaodos.gr/

B) *AGUA Y TRATAMIENTO DE AGUA*

Grupos presentes (según privatización de EYATH: empresa de abastecimiento de agua y alcantarillado de Salónica)

- Suez Environment (Francia)
- Veolia (Francia)
- Mekorot (Israel)
- Aktor Concesions (Grecia)
- Terna (Grecia)

El resto de las grandes constructoras griegas pueden considerarse potenciales competidores.

C) *RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS*

Grupos presentes (de acuerdo con la participación en los diferentes concursos)

- Archirodon Group Nv –
- Intrakat
- Envitec
- Eretvo – Domosport – Egnon
- J&P Avax
- Mesoghios
- Aktor Concesiones – Ilektor
- Toxotis
- Terna Energiakí
- Novaera Hellas

4. DEMANDA

La demanda de este sector la conforma el **Sector Público**. Es la administración quien se encarga del proceso de licitación de construcción de obras públicas en Grecia y es, consecuentemente, quien debe considerarse como cliente en este tipo de sectores. El agente encargado de adjudicar el diseño/construcción o mantenimiento de las infraestructuras del país, solicitando el cumplimiento de requisitos técnicos y financieros, es el Estado.

El licitador de las infraestructuras de transporte en Grecia (a nivel central, local y regional) es el Ministerio de Infraestructuras, Transportes y Redes (en concreto la Secretaría General de Obras públicas (GGDE)) y, por lo tanto, es el cliente al que deben dirigirse las empresas del sector. Este ministerio es el que se encarga de establecer la política nacional y el desarrollo de un marco jurídico adecuado (leyes y reglamentos relacionados con los contratos de obras públicas), así como la aplicación de la política en el sector. Además, se encarga de la elaboración de los programas anuales y a largo plazo sobre las obras que se construirán y aprueba las especificaciones técnicas y directrices de aplicación obligatoria por todas las autoridades contratantes. Por otro lado, se encarga de la imposición de multas sobre cualquier violación de las obligaciones contractuales o las especificaciones técnicas pactadas.

Los anuncios de licitación de obras públicas se publican en el Boletín Oficial, en dos diarios y uno o dos periódicos semanales locales. La publicación debe realizarse al menos 15 días antes del concurso o 40 días si se refiere al sistema de diseño/construcción. En caso de procedimiento restringido, el anuncio de licitación se publica por lo menos 15 días antes de la última fecha de recepción de la solicitud de participación.

Presupuestos Generales del Estado:

Las infraestructuras dependen en gran medida de los **Presupuestos Generales del Estado**, por lo que deben tenerse en cuenta las restricciones presupuestarias que existen en la actualidad que limitan la inversión en infraestructuras. Con el fin de alcanzar los objetivos de desarrollo del gobierno en áreas de infraestructura, inversiones privadas, capital humano y administración local, así como para cumplir con los objetivos del memorando de políticas económicas y financieras, Grecia comprometió la cantidad de 8,5 mil millones de euros en base anual para las necesidades del presupuesto de inversión pública para el periodo 2011-2015.

Actualmente se está llevando a cabo un importante programa de privatizaciones con el objetivo de reducir la deuda pública en 20 puntos porcentuales. De acuerdo con la Estrategia Fiscal de medio Plazo 2012-2015, el programa de privatizaciones se centra en el periodo 2011-2015. Debe

prestarse especial atención a la situación actual del país, ya que Grecia está llevando a cabo no sólo una importante política de privatizaciones de infraestructuras existentes sino licitaciones de nuevos proyectos. El país se plantea renovar la mayor parte de sus infraestructuras a través de concursos internacionales, lo que se desarrolla con mayor profundidad en el apartado de oportunidades de este informe.

Fondos estructurales:

Los **Fondos Estructurales** y el **Fondo de Cohesión** son instrumentos financieros de la política regional de la Unión Europea utilizados para reducir diferencias en cuanto al desarrollo de zonas regionales y entre los diferentes países miembros. De este modo, la dotación de estos fondos para el periodo 2007-2013 asciende a 278.000 y 70.000 millones de euros respectivamente.

En la actualidad existen dos Fondos Estructurales, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo Social Europeo (FSE). **FEDER** se destina a la financiación de construcción de infraestructuras e inversiones productivas.

El **Marco Estratégico Nacional de Referencia** es el documento de referencia a nivel nación de la programación de los fondos europeos. Este marco asegura que la aplicación de los fondos sea coherente con las directrices estratégicas comunitarias en materia de cohesión

Actualmente se encuentra en vigor el Marco Estratégico Nacional de Referencia para el periodo 2007-2013. El nuevo periodo de programación recogerá el periodo 2014-2020.

En este punto, es importante mencionar la labor realizada por la ***Task Force for Greece (TFGR)***. La TFGR moviliza y coordina la asistencia técnica solicitada por las autoridades griegas para poner en marcha los compromisos de reforma estructural en el marco del programa de ajuste económico. Además, trabaja para acelerar la absorción de los fondos estructurales y de cohesión de la Unión Europea.

En el último trimestre, la TFGR prestó su apoyo para alcanzar los compromisos de privatizaciones correspondientes al segundo programa de ajuste. En este sentido, la asistencia técnica se centra en las condiciones previas a la privatización y los marcos regulatorios.

La TFGR ha contribuido en los llamados **proyectos prioritarios**. En particular, proporcionó amplia asistencia a las concesiones de autopistas. El listado completo de los proyectos prioritarios puede encontrarse en el siguiente enlace:

http://www.eu4you.gr/Default.aspx?tabid=200&mod=1&language=en-US.

Colaboración público-privada (*PPPs*):

Este tipo de colaboraciones constituye una importante reforma en la construcción de infraestructura pública del país. A través de los *PPPs* se consigue agilizar los procesos y se dispone de mayores fondos públicos dedicados a cubrir objetivos y prioridades sociales.

Características de los proyectos:

a) Están supervisados por el Ministerio de Obras Públicas.
b) Son cofinanciados por fondos europeos.
c) Los contratos tuvieron que ser ratificados en el Parlamento.
d) Se trata de proyectos independientes.

Legislación aplicable:

- Ley 3389/2005 sobre Colaboración Público Privada (*PPPs*)
- Libro verde sobre la colaboración público-privada y derecho comunitario sobre contratación pública y concesiones.
- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité económico y social europeo y al Comité de regiones sobre colaboración público-privada y derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones.
- Directivas de la Unión Europea sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras.

Toda la información disponible se puede consultar en la página web: http://www.sdit.mnec.gr/en/

Actualmente, se encuentran en evolución dos proyectos licitados por OASA (Organismo de Transporte Urbano de Atenas). El primero, por un periodo de 12 años y un presupuesto de 82 millones de euros, se refiere a la implementación y operación de un sistema electrónico para la gestión y cobro de los billetes de OASA (Billete Electrónico). El segundo, por 12 años y 52 millones de euros, se refiere a la implementación de un sistema telemático para proporcionar información a los pasajeros y gestionar la flota de autobuses y trolebuses de OASA.

Por otro lado, debe resaltarse la existencia de numerosos proyectos de gestión de residuos sólidos urbanos mediante colaboración público-privada. En el apartado de oportunidades serán comentados con mayor detalle.

5. PRECIOS

Como se comentó en apartados anteriores, los proyectos de infraestructuras se adjudican mediante licitación. Tras el anuncio público del concurso, y la posterior apertura del procedimiento y recepción de ofertas, la administración realiza la adjudicación del contrato en base a los criterios establecidos para dicha licitación. El precio dependerá del proyecto en cuestión y de las ofertas económicas que realicen las empresas participantes en el proceso. La elaboración de las ofertas económicas en Grecia se realiza en euros.

Los criterios aplicados para la concesión de obras públicas en Grecia se basan en este elemento. El criterio de adjudicación de un contrato de diseño/construcción es por tanto el de la oferta económicamente más ventajosa. En el anuncio de la licitación deberán incluirse los criterios de adjudicación y los coeficientes correctores relativos.

Antes de la finalización de un contrato cuyo valor estimado es superior a 1 millón de euros, la autoridad contratante deberá presentar el “expediente completo” (con todos los documentos y elementos relevantes) ante el Tribunal de Cuentas, con el fin de comprobar la legalidad del contrato. En caso de no ser así, el contrato celebrado no tendrá validez.

Todos los pagos realizados por las autoridades contratantes durante la ejecución del contrato están sujetos a la verificación/control legal por parte de los servicios del Tribunal de Cuentas. Además, las decisiones adoptadas por las autoridades locales durante el procedimiento de adjudicación son chequeadas legalmente por representantes del gobierno a nivel regional.

6. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL

A nivel general los productos españoles tienen una buena acogida en el mercado griego.

En este sector han participado y participan en la actualidad empresas españolas. Principalmente, existe una participación significativa española en la construcción y explotación de autopistas en el país.

7. ACCESO AL MERCADO-BARRERAS

I) Acceso al mercado y principales barreras:

El proceso de licitación en Grecia cumple con la legislación de la Unión Europea y se divide en 2 fases:

Fase I. Invitación para Manifestación de Interés: preselección de los oferentes. En función del proyecto, esta fase puede llevarse a cabo a través del procedimiento de Dialogo Competitivo.

Fase 2. Presentación de ofertas económicas vinculantes: se proporcionan las especificaciones para los oferentes preseleccionados.

En el caso de los proceso de privatizaciones debe tenerse en cuenta que una empresa española que desee participar en un proceso ya comenzado, podrá hacerlo uniéndose a consorcios que ya hayan expresado interés en el proyecto.

Como principales barreras de acceso al mercado deben considerarse las siguientes:

a) Legislación y procesos burocráticos:

En cuanto a la legislación, conviene destacar la **ley 3263/04 sobre licitaciones de obras públicas.** Toda la legislación sobre el sector puede encontrarse (en griego) en la página web del Ministerio de Infraestructuras, Transportes y Redes (www.yme.gr).

La burocracia, la complejidad de la legislación o la falta de transparencia eran las principales barreras para las inversiones en Grecia. La ley "**Agilización y transparencia de la ejecución de inversiones" o Ley "*Fast Track*" (3894/2010),** proporciona a la comunidad inversora internacional y griega una normativa y procedimientos estables y transparentes para la aplicación de los proyectos. El objetivo de esta ley es la eliminación de los obstáculos que han limitado las inversiones en el país.

La Secretaría Especial de Agua es responsable de la elaboración y ejecución de todos los programas relacionados con la protección y gestión de los recursos hídricos griegos y la coordinación de las autoridades competentes en materia de medio ambiente acuático.

b) Sistema judicial:

Otra barrera a tener en consideración es el sistema judicial. Puesto que la gran mayoría de proyectos de infraestructuras de transporte conllevan expropiaciones y/o cierto impacto medioambiental, suelen ser muchos los recursos presentados por aquellas personas y/o entidades que se consideran afectadas (administración local, asociaciones de protección medioambiental, asociaciones profesionales, etc.). Por otra parte, en la fase de licitación, la existencia de fuerte competencia entre los candidatos puede suponer la presentación de recursos entre los candidatos o en contra el propio procedimiento.

La gran mayoría de los recursos se solucionan vía judicial, lo que en Grecia supone un importante retraso muchas veces determinante para la evolución de los proyectos.

c) Financiación:

La crisis económica que se intensificó desde 2010, y continúa hoy en día, ha reducido considerablemente los recursos disponibles.

Existen diferentes alternativas para la financiación de proyectos de esta tipología:

- Ley de Incentivos a la Inversión: provee importantes incentivos financieros (desgravaciones fiscales, subvenciones o créditos blandos destinados a los sectores de prioridad alrededor del país.
- Marco Estratégico Nacional de Referencia 2007-2013: recoge la programación de los fondos europeos aplicados en el ámbito nacional. El próximo periodo de programación abarcará los años 2014-2020.
- Colaboración Público Privada (PPPs): a través de este tipo de colaboraciones la administración está utilizando los instrumentos de financiación actuales para mejorar el marco de la contratación pública.
- *"Project bond Iniciative":* conviene destacar la fase piloto del proyecto de la UE y el BEI denominado "*Project bond Iniciative*", que fue establecida por el Reglamento N ° 670/2012 con el objetivo de revitalizar y ampliar los mercados de capital para financiar proyectos de infraestructuras europeas en el campo de las tecnologías del transporte, energía e información.

  Esta iniciativa busca atraer inversores institucionales a la financiación de proyectos con un potencial de generación de flujos de caja estables y predecibles mediante la mejora de la calidad crediticia. Más información disponible en:

  http://ec.europa.eu/economy_finance/financial_operations/investment/europe_2020/

II) Incentivos a la inversión:

Frente a las barreras anteriores, pueden considerarse los **incentivos a la inversión** existentes en el país. En los últimos años Grecia ha promulgado las siguientes leyes con el objetivo de fomentar las inversiones directas al país:

- 2010: Ley 3894/2010 (diciembre) "Aceleración y Transparencia en la Realización de Inversiones Estratégicas" conocida como "Fast Track Law" a la que se han incorporado una serie de enmiendas mediante la Ley 4146/2013 de abril de 2013.
- 2011: Ley 3908/2011 (febrero) "Refortalecimiento de las Inversiones para el Desarrollo Económico, Empresarial y la Cohesión Regional".

- 2013: Ley 4146/2013 (abril) "Creación de un Entorno de Desarrollo Respetuoso para Inversiones Estratégicas y Privadas y otras Disposiciones" del Ministerio de Desarrollo y Competitividad tiene como objetivo modernizar y mejorar el marco institucional para favorecer las inversiones privadas sujetas a las leyes de inversiones. El objetivo de la misma es incrementar la liquidez, acelerar el proceso inversor y asegurar la transparencia.

  Con esta ley se establecen nuevas disposiciones que se refieren a:

  - Proporcionar liquidez y acelerar las tramitaciones para las subvenciones a las inversiones.
  - Mejorar los procedimientos de transparencia y tramitaciones de control de la Ley de Inversión:

Por otro lado, cabe destacar la existencia de determinados incentivos fiscales, sectoriales y regionales. Los principales incentivos fiscales son:

- Exención de impuestos: Exención de 10 a 12 años del pago del impuesto de la renta sobre los beneficios antes de impuestos, los cuales se calculan, según la ley tributaria, sobre el total de las actividades de la empresa.
- Subsidios: Prestación gratuita de fondos por parte del gobierno para cubrir parte de los costos del plan subvencionado de inversiones.
- Subsidio leasing (arrendamiento financiero). Cobertura estatal de parte de las cuotas correspondientes al contrato leasing que conlleva la adquisición de nueva maquinaria y equipo.
- Préstamos favorables a través ETEAN (Fondo Nacional para la Iniciativa Empresarial y Desarrollo). Financiación de importes mediante préstamos bancarios a bajo interés por parte de los bancos que cooperen con ETEAN.

Para obtener una mayor información puede consultarse la Guía de organismos de apoyo a la inversión de Grecia publicado en la página web de la Oficina Económica y Comercial de España en Atenas (http://www.oficinascomerciales.es/icex/cda/controller/pageOfecomes/0,5310,5280449_5299367_5287111_4712596_GR,00.html)

8. PERSPECTIVAS Y OPORTUNIDADES DEL SECTOR

A) TRANSPORTE

I) Nuevas infraestructuras

➢ Autopistas y carreteras:

Se espera, para noviembre de 2013, la decisión sobre la licitación de 3 nuevos proyectos de concesión:

- Conexión submarina Perama – Isla de Salamina (presupuesto: 350 millones de euros)
- Conexión submarina Lefkada-Etoloacarnanía (50 millones)
- Nuevo eje vial Elefsina-Thiva-Yliki (450 millones).

➢ Aeropuertos

Concesión de la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Heraklio (Creta), en Casteli. Se trata de un gran proyecto que, a pesar de haber sido varias veces pospuesto, es considerado por la prensa como inminente.

➢ Puertos y marinas:

En virtud de la ley "Creación de un entorno favorable para el desarrollo de las inversiones estratégicas y privadas", del Ministerio de Desarrollo, Competitividad, Infraestructuras, Transportes y redes, los operadores de Hidroaviones pueden servir a las islas griegas y otros destinos marítimos, como los puertos marítimos están establecidos en todo el país.

Esta legislación proporciona una solución permanente para el establecimiento, funcionamiento y desarrollo de los puertos marítimos para el transporte aéreo. La ley permite a las entidades privadas o públicas la creación de puertos marítimos para transporte aéreo, siempre que se cumplan determinadas condiciones. En concreto, un departamento del Ministerio recibirá las solicitudes y documentación técnica de las partes interesadas y será también responsable de de la recepción de todas las aprobaciones necesarias de los organismos y agencias de cooperación competentes en un periodo de tiempo establecido en un periodo de tiempo establecido.

El establecimiento de puertos marítimos al servicio del transporte aéreo puede a considerarse en el procedimiento de inversión estratégica (conocido como "fast track") siempre que cumpla con

los requerimientos establecidos en el artículo 1 de la Ley 3894/2010. El establecimiento de este tipo de puertos puede ser incluido en el marco de las colaboraciones público-privadas.

La existencia de una gran cantidad de islas y ciudades costeras, en combinación con las cortas distancias existentes entre ellas, supone que el transporte por hidroplanos sea una opción muy práctica y atractiva. El desarrollo de proyectos similares fue obstruido en el pasado por la fuerte burocracia. Sin embargo, gracias a la nueva intervención legislativa (Ley 4146/2103) se han simplificado y acelerado los trámites para la creación de aeropuertos marinos.

Actualmente existe mucho interés alrededor de este tipo de proyectos por parte de inversores, grandes hoteles costeros y municipios isleños (*CPPs*).

- Ferrocarriles:

A lo largo de este año han sido firmados, y se están construyendo, **4 grandes proyectos**: las obras de culminación del tramo Tithoréa-Domokós, que acortarán el tiempo del trayecto Atenas-Salónica, el proyecto de electrificación del tramo Atneas-Acharnés-Tithorea, el proyecto de mejora del tramo Rododafni-Psathópyrgos y la 2ª fase de las obras en Thriásio Pedío (Elefsis).

Asimismo, se encuentran pendientes los proyectos de los tramos Kiato-Rododafni (en construcción), y Pireo-Atenas-3 Géfyres de gran importancia para la modernización del sistema ferroviario del país, así como los proyectos de electrificación del tramo Lárisa-Volos y la conexión con el puerto de Alexandroupolis. Los proyectos para la extensión del Proastiacós de Atenas (cercanías)de Koropí a Lavrio, del Proastiacós de Patras con Kato Achayá y las conexiones con los puertos de Kavala, Volos y Salónica, se encuentran actualmente en fase de estudio.

La mayoría de los proyectos se refieren a la sustitución-renovación de las vías férreas, la construcción de vía doble (una para cada sentido), la electrificación de tramos y la señalización.

Otras infraestructuras de interés son la creación de **centros logísticos.** Estos centros, situados en zonas cercanas a los principales puertos comerciales, contarán con conexión ferroviaria y funcionarán como nodos de tránsito de mercancías ((*transit and logistics hub*) para los Balcanes, Europa y África. Grandes multinacionales como HP, ZTE Corporation ya han manifestado interés en utilizar el puerto de Pireo como tal.

- Transporte urbano (metro y tranvía):
  - Metro

Metro de Atenas:

Actualmente, el mercado se encuentra a la espera de la evolución del proyecto relacionado con la **línea 4 de metro** que uniría Perissós-Galatsi-Evangelismós hasta Lykóvrysi y la Ctra. Nacional de Salónica atravesando el centro de Atenas con una rama hacía Výronas e Ilioúpolis. El proyecto, que cuenta con un presupuesto total estimado de más de 2.000 millones de euros, está en fase de estudio y tramitación (se están realizado los estudios geológicos y geotécnicos correspondientes a esta línea).

El BEI está estudiando la financiación inmediata de la línea con 1.000 millones de euros. La construcción del tramo Alsos Veíkou- Evangelismos incorporará un total de 9 estaciones con una longitud de 8,9 km. El Banco mostró interés en la financiación de esta línea y dejó abierta la opción de financiar el proyecto de la prolongación de la línea de Ellinikó hasta Glyfada, con dos nuevas estaciones y un presupuesto total de 200 millones de euros.

La línea 4 de metro comenzará en Alsos Veíkou y atravesará las estaciones de Galatsi, Kypseli, Dikastiria (juzgados), Alexandras, Exárchia, Panepistimíou y Kolonaki para finalizar en la estación ya existente de Evangelismos. El desarrollo completo de la línea 4 incluye 29 estaciones y una longitud total de 33 km, con un gasto total presupuestado de 3.300 millones de euros.

Extensiones futuras: según la planificación inicial de "Attikó Metro" las extensiones que se pretenden promover, tras la construcción del tramo Alsos Veíkou-Evangelismos, son:

- Evangelismos – Faros Psychikoú – Marousi: incluye 10 estaciones con una longitud de 10 km de línea subterránea. Posible licitación en 2015.
- Alsos veíkou – Perissós: extensión que unirá la línea 4 con la línea 1 en la estación de Perissós.
- Marousi – Ctra. Nacional: extensión recogida en una 3ª fase. Incluirá 3 estaciones atravesando las zonas de Pefki y Lykóvryssi hasta llegar a la Carretera Nacional.

El mapa del metro de Atenas se puede consultar en el siguiente link:

http://www.ametro.gr/files/images/AM_Athens_Metro_map_Nov_2013_en_LG.jpg

En cuanto al metro de Salónica, las obras de la línea principal han vuelto a la normalidad y en verano se firmó el contrato con la empresa adjudicataria AKTOR S.A. para la extensión hacía Kalamariá, que espera finalizarse en el 2018. Los dos proyectos cambiarán radicalmente el transporte por la ciudad, que sufre, desde hace más de siete años, las consecuencias de las obras.

- Tranvía

Por otro lado, no debe olvidarse el proyecto de la extensión, ya adjudicada, del **tranvía** de Atenas desde Fáliro hacia el Pireo, el único proyecto de tranvía de los últimos 7 años, con una longitud de 5,4 km y un coste de 90 millones de euros.

II) Plan de privatizaciones

TAIPED (Fondo de Desarrollo de Activos de la República Helena), fue establecido en julio de 2011 bajo el marco fiscal estratégico a medio plazo. La nueva legislación fue dirigida a restringir la intervención gubernamental en los procesos de privatización y al desarrollo en un marco profesional. Posteriormente, se abandonó el antiguo proceso de privatización bajo la ley 3049/2002. Taiped es una Sociedad Anónima y, aunque la República Helena es el único accionista, el fondo no es entidad pública y se rige por el derecho privado.

La mayor parte de los activos que figuran en el plan de medio plazo se han transferido al fondo y hay otros que el Estado ha decidido desarrollar o vender, que serán posteriormente transferidos. Cualquier activo transferido al fondo será vendido, desarrollado o liquidado.

Para consultar los proyectos de privatización que se encuentran actualmente en proceso, así como aquellos que se lanzarán en un plazo corto de tiempo, es importante consultar la página web del TAIPED.

El gobierno griego presenta una amplia cartera de activos de infraestructura destinados a la privatización a través de concesión y/o venta. Estos activos son transferidos de manera gradual a TAIPED, los inversores interesados serán notificados a través de las licitaciones e invitaciones para expresión de interés.

La cartera de proyectos de infraestructura de transportes incluye autovías, aeropuertos, puertos y marinas, ferrocarriles y transporte urbano.

Privatizaciones en proceso:

Los procedimientos en curso, convocatorias para manifestaciones de interés, y licitaciones, para los proyectos en curso son los siguientes:

➢ Autopistas y carreteras:

La Administración del Estado está construyendo 5 grandes autovías de interconexión de los centros urbanos, por concesión, que integrará el núcleo de la red de autovías del país.

- Maliakos – Kleidi: sección de la autopista Atenas - Salónica, con una longitud de 230 km. Este tramo completará la autopista Atenas-Salónica (concesionaria: Aegean Motorways SA).
- Autopista Antirrio - Ioannina (Ionía Odós), con una longitud de 196 km, que conecta las ciudades de Agrinio y Ioannina . Además, la empresa concesionaria modernizará y operará el tramo Atenas- Maliakos, del a autopista Atenas- Salónica, con una longitud de 172 km (concesionaria: Nea Odos SA).
- Autopista de Grecia Central (E65), con una longitud de 175 km. La empresa concesionaria también operará una parte de 57 km de la autopista Atenas - Salónica (concesionaria: Ionia Odos SA).
- Autopista Elefsina - Corinto - Patras - Pyrgos - Kalamata (Carretera Olympía) con una longitud de 366 km. (concesionaria: Olympía Odós SA).
- Autopista Corinto - Trípoli - Kalamata y el tramo Lefkro - Sparta con una longitud total de 205 km. (concesionaria: Moréas SA).

➢ Aeropuertos:

37 aeropuertos regionales son propiedad del Estado, sin estructura corporativa, y supervisados por la Autoridad de Aviación Civil Griega (HCAA). El gobierno promueve la independencia operativa de estos aeropuertos a través de su agrupación en bloques para su posterior privatización en régimen de concesión. Tras la privatización, HCAA mantendrá su papel como regulador de los servicios aeronáuticos y proveedor de los servicios de control aéreo.

Actualmente se encuentra en evolución la 2ª fase de licitación de dos grupos que incluyen de 7-10 aeropuertos. De los 11 candidatos que mostraron interés han sido preseleccionados 7.

➢ Puertos y marinas:

La República Helena se encuentra evaluando el método más apropiado para la explotación de los derechos de gestión de aeropuertos y marinas (a excepción de los 12 puertos que se encuentran en la forma de Sociedad Anónima y sus respectivas marinas). Se ha procedido con la invitación para la expresión de interés para la concesión del derecho de uso, operación, administración y explotación de los clústeres de los puertos turísticos de Grecia.

- Grupo 1: Marinas de ÁLIMOS y NEA EPÍDAVROS, puertos de las Islas de HYDRA y POROS
- Grupo 2: Puertos y marinas de las islas de CHIOS y PYLOS

➢ Ferrocarriles:

TRAINOSE es filial de OSE y, siendo propiedad del Fondo de Desarrollo de Activos de la República Helena, se dedica a la prestación de servicios de transporte ferroviario de transporte y mercancías.

Las acciones de EESTY, S.A. (ROSCO), encargada del mantenimiento del material rodante y también filial de OSE, han sido traspasadas a TAIPED.

Grandes empresas internacionales (principalmente rusas y chinas) han manifestado interés para que se vinculen los proyectos de la privatización de ferrocarriles con los de los principales puertos.

Tanto TRAINOSE como ROSCO se encuentran en la 1ª fase del proceso de privatización.

Privatizaciones a corto plazo:

➢ Autopistas y carreteras:

"Egnatia Odos": autovía que atraviesa la parte norte del país, de este a oeste, partiendo del Puerto de Igoumenitsa, que une Grecia con Italia, hasta la frontera con Turquía. La licitación se producirá a finales de 2013.

➢ Aeropuertos:

En 2014 se producirá la privatización del Aeropuerto Internacional de Atenas.

➢ Puertos y marinas:

OLP, OLTH, 10 puertos regionales: 12 puertos con la forma jurídica de S.R.L. Se trata de los puertos de Pireo (OLP), Salónica (OLTH), Volos, Rafina, Igoumenitsa, Patras, Alexandroupoli, Heraklio (Creta), Elefsina, Lavrio, Corfu y Kavala.

La privatización de los puertos de Pireo y Salónica está prevista para finales de 2013 (en primer lugar el de Pireo y posteriormente el de Salónica).

Además, a finales de 2013 se prevé también la privatización de grupos de marinas.

Privatizaciones a largo plazo:

Los proyectos previstos a largo plazo no contemplan, por el momento, temas relacionados con las infraestructuras de transporte.

Posibles privatizaciones:

Actualmente se contempla la privatización del mantenimiento de la red ferroviaria para los próximos 7 años. El presupuesto asciende a 350 millones de euros, con un coste estimado anual de 50 millones de euros.

B) AGUA Y TRATAMIENTO DE AGUA

I) Nuevas infraestructuras

No se prevén nuevas infraestructuras

II) Plan de privatizaciones

Privatizaciones en proceso:

Empresa de aguas y alcantarillado de Salónica (EYATH): tiene el derecho exclusivo del suministro de agua así como de la recolección y transporte de los residuos líquidos urbanos en la amplia zona de Salónica, por medio de un contrato exclusivo de concesión de 30 años que ha firmado con la Administración del Estado y que está en vigor desde el 2001.

Actualmente el Estado posee el 74% del capital social de la empresa, *Suez Environment Company* el 5% y el resto cotiza libremente en la Bolsa de Atenas.

En el mes de noviembre de 2013 dará lugar el comienzo de la 2ª fase del proceso de privatización.

Privatizaciones a corto plazo:

Empresa de aguas y alcantarillado de Atenas (EYDAP): tiene el derecho exclusivo del suministro de agua y servicios de alcantarillado en la zona de Ática. La duración de este derecho, así como la renovación del mismo, se regula por el Contrato firmado entre la empresa y la Administración en 1999 con una duración de 20 años.

El Estado posee el 61% del capital social de la empresa, Acricultural Bank of Greece tiene el 10%. La empres cotiza en la Bolsa de Atenas.

La privatización de EYDAP está prevista para el segundo trimestre de 2014. Se espera finalizar previamente el proceso de privatización de EYATH (empresa de aguas y alcantarillado de Salónica).

Privatizaciones a largo plazo:

Los proyectos previstos a largo plazo no contemplan, por el momento, temas relacionados con las infraestructuras de agua y residuos.

C) *RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS*

I) Nuevas infraestructuras

Tratamiento de residuos urbanos en **Ática:**

Este proyecto comprende el diseño, financiación, construcción, mantenimiento y operación a través de CPP (Colaboración Público Privada) de 4 plantas para el tratamiento de residuos urbanos en Ática:

- **GRAMMATIKÓ** (Noreste) (27 años 127.500 toneladas/año)

  Concluida la preselección y el dialogo competitivo las ofertas económicas vinculantes

Preseleccionados: 1. AKTOR Concessions –ILEKTOR / 2. TERNA Energiakí - DEÏ / 3. METKA – Chr. D. Konstantinidis / 4. ARCHIRODON GROUP NV - INTRAKAT – ENVITEC / 5. MESOGHIOS - J&P AVAX / 6. NOVAERA HELLAS

- **KERATÉA** (Sureste) (27 años 127.500 toneladas/año)

  Concluida la 1ª fase de manifestación de Interés

  Preseleccionados: 1.AKTOR Concessions –ILEKTOR / 2.TERNA Energiakí - DEÏ / 3. METKA – Chr. D. Konstantinidis / 4. ARCHIRODON Group NV - INTRAKAT – ENVITEC / 5. MESOGHIOS - J&P AVAX / 6. NOVAERA HELLAS

- **ANO LIOSSIA** (Oeste) (27 años 400.000 toneladas/año)

  Concluida la 1ª fase de manifestación de Interés

  Preseleccionados: 1.AKTOR Concessions –ILEKTOR / 2.TERNA Energiakí - DEÏ / 3 METKA – Chr. D. Konstantinidis / 4. ARCHIRODON Group NV - INTRAKAT - ENVITEC / 5. MESOGHIOS - J&P AVAX

- **FYLÍ** (Oeste) (27 años - 700.000 toneladas/año)

  Concluida la 1ª fase de manifestación de Interés)

  Preseleccionados: 1.AKTOR Concessions –ILEKTOR / 2.TERNA Energiakí - DEÏ / 3 MESOGHIOS - J&P AVAX / 4. ARCHIRODON Group NV - INTRAKAT - ENVITEC / 5. METKA – Chr. D. Konstantinidis

Gestión de residuos en **Achaia**: (27 años 150.000 toneladas/año)

Actualmente se encuentra en 2ª fase. Comienza el diálogo competitivo con las 5 empresas/consorcios preseleccionados.

Empresas/consorcios preseleccionados: 1.ARCHIRODON GROUP - INTRAKAT – ENVITEC / 2.ERETVO – DOMOSPORT – EGNON / 3.MESOGHIOS - J&P AVAX / 4. METKA – Chr. D. Konstantinidis / 5.AKTOR Concessions –ILEKTOR / 6.TOXOTIS

Las entidades privadas serán seleccionadas a través de un concurso internacional público con dialogo competitivo, y se encargarán del estudio, financiación, construcción, mantenimiento, y operación de las instalaciones para el tratamiento de residuos, de un potencial anual de 150.000 toneladas, por un periodo estimado de 27 años.

En este proyecto se aprovecharán recursos comunitarios del MENR junto con financiación privada.

Gestión de residuos en **Ípiros**: (27 años 150.000 toneladas/año)

Actualmente se encuentra en 2ª fase de concurso: concluido el dialogo competitivo, presentación de ofertas económicas vinculantes

Preseleccionados: 1. AKTOR Concessions –ILEKTOR / 2. TERNA Energiakí / 3. METKA – Chr. D. Konstantinidis / 4. ARCHIRODON GROUP - INTRAKAT – ENVITEC / 5.TOXOTIS / 6. MESOGHIOS - J&P AVAX

El proyecto consiste en el estudio, construcción, mantenimiento, gestión técnica y operación de la instalación de tratamiento de residuos sólidos urbanos de la Región de Ípiros por un periodo de 27 años. Se trata de un proyecto CPP en el que se aprovecharán recursos comunitarios para la financiación del 40-60% del coste del proyecto.

Gestión de residuos sólidos urbanos en el **Peloponeso:** (28 años 200.000 toneladas/año)

Adjudicado provisionalmente a TERNA Energiakí, se encuentra pendiente de la concesión de una licencia medioambiental.
El proyecto comprende el estudio, construcción, mantenimiento y operación de las instalaciones de un sistema integral de gestión de residuos sólidos urbanos en la Región de Peloponeso por un periodo de 28 años.

Se trata del primer proyecto CPP en Grecia que se está licitando a través del procedimiento de diálogo competitivo y también el primer proyecto para gestión de residuos que combina, por medio de CPP, fondos privados con fondos del MENR.

Gestión integral de residuos en la Región de **Macedonia Oeste (Kozani)** (27años)

Actualmente se encuentra en 2ª fase de concurso: concluido el dialogo competitivo, presentación de ofertas económicas vinculantes.

Preseleccionados: 1. TERNA Energiakí / 2. AKTOR Concessions –ILEKTOR / 3. MESOGHIOS - J&P AVAX - POLYECO

Gestión integral de RSU de **Serres**

Actualmente se encuentra en 2ª fase de concurso: concluido el dialogo competitivo, presentación de ofertas económicas vinculantes pendientes (04/12/2013).

Empresas/consorcios preseleccionados: 1.ARCHIRODON GROUP - INTRAKAT – ENVITEC /

2.MESOGHIOS - J&P AVAX / 3.TERNA ENERGIAKÍ / 4.NOVAERA HELLAS

Gestión integral de RSU de **Ilía** (27 años 100.000 toneladas/año)

Actualmente en la 2ª fase del concurso concluyendo el dialogo competitivo entre las empresas preseleccionadas

Gestión integral de RSU de **Etoloakarnanía (Agrinio)**

Actualmente en la 2ª fase del concurso concluyendo el dialogo competitivo entre las empresas preseleccionadas

Construcción Planta de Tratamiento de RSU del Municipio de **Alexandroupolis (Región Macedonia Este y Tracia):** 27 años 150.000 tonladas/año 90.900.000 – 117.700.000 euros (sin IVA)

Se trata de un proyecto de colaboración público-privada consistente en el estudio, financiación, construcción, mantenimiento, gestión y operación de una nueva planta para el Tratamiento de RSU del Municipio de Alexandroupolis de la Región de Macedonia Este y Tracia

Licitación en 2 fases: 1ª Manifestación de Interés 2ª a) dialogo competiivo y b) ofertas económicas vinculantes. Actualmente está abierta la convocatoria para Manifestación de Interés, cuyo plazo finaliza el 03/12/2013.

Gestión integral de RSU en la **isla de Corfú.**

Licitación pendiente a ser convocada.

Planta de selección mecánica de Residuos Sólidos Urbanos en **Creta:**
Construcción de una planta para la recuperación de materiales de los residuos mixtos. El presupuesto se estima en 37 millones de euros. Todavía no se ha lanzado la invitación para expresión de interés.

II) Plan de privatizaciones

No se prevén privatizaciones

Finalmente, destacar que todas las licitaciones son publicadas en TED (*Tenders Electronic Daily*): https://etendering.ted.europa.eu/general/page.html?name=home.

9. INFORMACIÓN PRÁCTICA

Ferias:

No se tiene constancia de ferias en el país directamente relacionadas con el sector.

Publicaciones del sector:

Base de datos sobre licitaciones de infraestructuras:

http://www.cwctenders.com/construction_tenders_greece.htm

Asociaciones:

- Cámara Técnica de Grecia:
  http://portal.tee.gr/portal/page/portal/INTER_RELATIONS/english/role
- Asociación griega de ingenieros civiles (SPME): http://www.spme.gr/
- Asociación de Contratistas de Obras Públicas (SPEDE)
- Asociación de Diseñadores de Obras Públicas (SMEDE)
- Federación Europea de Asociaciones Nacionales de Ingenieros (FEANI).

Realidad económica del país:

Grecia continúa sufriendo los efectos derivados de la crisis económica global presentando importantes desequilibrios en los principales agregados macro, con tasas de crecimiento negativas en los últimos 5 años, muy elevadas tasas de desempleo, un escenario prácticamente deflacionista y un importante desequilibrio de la balanza de pagos. A pesar de ello, estos desequilibrios parecen reducirse conforme se observan los primeros efectos positivos de los sucesivos Programas de Ajuste seguidos por el país. La aparición de superávit primario en las cuentas públicas de la Administración Central unida a una leve mejora de la competitividad podría marcar el comienzo del cambio de signo del ciclo en Grecia.

Importancia del país en la región:

Grecia es el tercer país de su área por población con un producto interior bruto algo menos de la mitad del turco y el doble del rumano. Destaca claramente en PIB per cápita, 2,3 veces superior al país que le sigue, que es Turquía. Grecia se encuentra en medio de una serie de países que acaban de salir del comunismo y junto a Turquía, que avanza rápidamente hacia la zona de países de desarrollo europeo. Por ello, se ha convertido en un importante inversor en toda su zona, a la vez que atrae a cada vez más turistas, lo que claramente disputa a

Turquía. Esa diferencia de desarrollo con su área próxima, también ha impulsado un movimiento de deslocalización de empresas griegas.

Cultura empresarial:

- El idioma extranjero más utilizado es el inglés, aunque en sociedades de cierta significación no es extraño encontrar personas que hablen francés o alemán.
- Las tarjetas de visita se pueden entregar indistintamente en español o en inglés.
- Es importante tener en cuenta el significado específicamente griego de determinados gestos. Por ejemplo, cuando mueven la cabeza hacia arriba, hay que interpretarlo como una negación; extender el brazo hacia delante, enseñando la palma de la mano con los dedos abiertos, se toma como un insulto grosero.
- En general, el griego preferirá el contacto telefónico al hecho por escrito, carta o correo electrónico.
- Es aconsejable la ayuda de representantes o agentes locales.
- El cliente griego es especialmente sensible al buen servicio y a la consistencia en la calidad a lo largo del tiempo.
- Es importante elegir con detenimiento el medio de transporte de las mercancías.

ANEXOS

ANEXO 1:

Table 3.1 Privatisation Program 2011-2015

Year	Name	Expected Date	State's share	Participation to sell	Type of transaction
2011					
	Hellenic Telecommunications Organisation (OTE)	Q2	16.0%	10.0%	Sale of shares
	Thessaloniki Water Supply and Sewerage Company (EYATH)	Q3	74.0%	≥ 40%	Sale of SPV shares
	Athens International Airport (AIA)	Q3	100.0%	-	Concession extension
	Hellenic Football Prognostics Organisation (OPAP) 1	Q3	100.0%	-	Concession extension
	Hellenic Football Prognostics Organisation (OPAP) 2	Q3	100.0%	-	New gaming licenses
	Thessaloniki Port (OLTH)	Q3	74.3%	23.3%	Sale of shares
	State Lotteries	Q3	100.0%	100.0%	Sale of shares
	Piraeus Port (OLP)	Q4	74.1%	23.1%	Sale of SPV shares
	Hellenic Defence Systems (EAS)	Q4	99.8%	99.8%	Sale of shares
	Hellenic Postbank (TT)	Q4	34.0%	34.0%	Sale of shares
	Public Gas Corporation (DEPA)	Q4	65.0%	55.0%	Sale of shares
	National Natural Gas System Operator (DESFA)	Q4	65.0%	31.0%	Sale of shares
	Railway Operator (TRAINOSE)	Q4	100.0%	100.0%	Sale of shares
	Larco	Q4	55.2%	55.2%	Sale of shares
	Alpha Bank	Q4	0.6%	0.6%	Sale of shares
	National Bank of Greece	Q4	1.2%	1.2%	Sale of shares
	Hellenic Horse Racing Company (ODIE)	Q4	100.0%	100.0%	Sale of shares
	Mobile Telephony Licenses	Q4	100.0%	100.0%	Concession extension
	Casino Mont Parnes	Q4	49.0%	49.0%	Sale of shares
	Hellenic Vehicle Industry (ELBO)	Q4	72.6%	72.6%	Sale of shares
	Hellenic Football Prognostics Organisation (OPAP)	Q4	34.0%	34.0%	Sale of shares
	Hellinikon 1	Q4	100.0%	-	Sale of SPV shares
	Four Airbus Aircraft	Q4	100.0%	100.0%	Asset sale
	Real Estate Assets 1	Q4	100.0%	-	Sale of SPV shares
2012					
	Athens International Airport (AIA)	Q1	55.0%	≥ 21%	Sale of SPV shares
	Hellenic Petroleum (ELPE)	Q1	35.5%	35.5%	Sale of shares
	Piraeus Bank	Q1	1.3%	1.3%	Sale of shares
	Agricultural Bank of Greece (ATE)	Q1	77.3%	26.2%	Sale of shares
	Egnatia Odos Motorway	Q1	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Hellenic Post (ELTA)	Q1	90.0%	≥ 40%	Sale of shares
	Ports 1	Q1	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Athens Water Supply and Sewerage Company (EYDAP)	Q2	61.3%	27.3%	Sale of SPV shares
	Loan and Consignment Fund (LCF)	Q2	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Real Estate Assets 2	Q2	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Public Power Corporation (PPC)	Q3	51.0%	17.0%	Sale of shares
	Hellenic Motorways 1	Q3	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Regional Airports 1	Q3	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Hellinikon 2	Q4	100.0%	-	Sale of SPV shares
	Real Estate Assets 3	Q4	100.0%	-	Sale of SPV shares
	Digital Dividend 1	Q4	100.0%	100.0%	Sale of rights
	Thessaloniki Water Supply and Sewerage Company (EYATH)	Q4	34.0%		Sale of SPV shares
	Hellenic Goldmines 1	Q4	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
2013					
	Offshore Gas Storage Facility	Q1	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Regional Airports 2	Q2	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Ports 2	Q2	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Real Estate Assets 4	Q3	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Hellenic Goldmines 2	Q3	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Digital Dividend 2	Q4	100.0%	100.0%	Sale of rights
	Athens Water Supply and Sewerage Company (EYDAP)	Q4	34.0%		Sale of SPV shares
	Hellenic Motorways 2	Q4	100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
2014					
	Hellenic Motorways 3		100.0%	100.0%	Sale of SPV shares
	Real Estate Assets/Land		100.0%	-	Sale of SPV shares
2015					
	Hellenic Motorways 4		100.0%	-	Sale of SPV shares
	Real Estate Assets/Land		100.0%	-	Sale of SPV shares

Q1:1st quarter, Q2: 2nd quarter, Q3: 3rd quarter, Q4: 4th quarter