

DELPHI ECONOMIC FORUM II

Ομιλία της Λίλας Τσιτσογιαννοπούλου

Εντεταλμένης Συμβούλου του ΤΑΙΠΕΑ

Δελφοί, 4/03/2017

Καλησπέρα σας,

Είναι μεγάλη χαρά και τιμή για το ΤΑΙΠΕΑ και εμένα προσωπικά να συμμετέχω σε αυτό το Forum, το οποίο εξελίσσεται σε θεσμό. Δεν θα σας μιλήσω για την πορεία του Ταμείου και τις ιδιωτικοποιήσεις, την αξιολόγηση και τις προοπτικές της ελληνικής οικονομίας. Οι προηγούμενοι ομιλητές μας έδωσαν μια ευρεία και ξεκάθαρη εικόνα. Η ανάπτυξη και οι επενδύσεις είναι το ζητούμενο για τη χώρα και θεωρώ ότι αυτή την αγωνία έχουμε όλοι και για αυτό το στόχο εργαζόμαστε.

Θα ήθελα σήμερα να καταρρίψω τον μύθο ότι δεν προχωράει τίποτα στη χώρα, ότι δεν γίνονται επενδύσεις και να δούμε ποια είναι η πραγματικότητα. Δεν είμαστε αιθεροβάμονες, αλλά στο ΤΑΙΠΕΑ έχουμε μια νότα αισιοδοξίας γιατί βλέπουμε καθημερινά ενδιαφερόμενους επενδυτές και τα έργα μας να προχωράνε. Ίσως όχι με το ρυθμό που θα θέλαμε, αλλά σίγουρα τα τελευταία δύο χρόνια τα βήματα είναι αξιοσημείωτα. Θα μιλήσουμε για τα προβλήματα που υπάρχουν, αλλά θα μου επιτρέψετε να εστιάσω πρωτίστως στις λύσεις. Γιατί όπου υπάρχει η θέληση και αποφασιστικότητα, υπάρχει και η λύση. Ενίοτε το να πεις «αυτό δεν μπορεί να γίνει» και να σηκώσεις τα χέρια ψηλά είναι η εύκολη και ανώδυνη διέξοδος. Έτσι όμως, δεν θα προχωρήσουμε μπροστά.

Τα προηγούμενα χρόνια συνηθίζαμε να κρύβουμε τα προβλήματα κάτω από το χαλί, να λέμε «ας προχωρήσουμε τώρα και θα δούμε...» και έτσι αντιμετωπίζαμε και τις επενδύσεις. Αντί να λύσουμε εξ αρχής όλα τα ζητήματα – νομικά, ρυθμιστικά, περιβαλλοντικά, πολεοδομικά, αρχαιολογικά – τα μεταθέταμε χρονικά, φέρνοντας πολλές φορές τους επενδυτές σε αδιέξοδο. Και οι ίδιοι οι επενδυτές σε πολλές περιπτώσεις προτιμούσαν αυτή την προσέγγιση, είτε από λάθος πληροφόρηση είτε με την λογική πως ό,τι και να γίνει το έργο εντέλει θα προχωρήσει. Μέχρι που προσέκρουαν σε τοίχο, γιατί οι νόμοι είναι νόμοι και δεν πρέπει να παρακάμπτονται. Αυτή η λογική δεν υπάρχει πια. Τουλάχιστον όχι στο ΤΑΙΠΕΑ.

Πρώτα λύνουμε τα προβλήματα, διευθετούμε εκκρεμότητες και παραδίδουμε στον επενδυτή το περιουσιακό στοιχείο όσο το δυνατόν πιο τακτοποιημένο.

Θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω ως πρώτο παράδειγμα το Ελληνικό, καθώς θα αποτελέσει μια επένδυση ύψους 8 δισ. ευρώ. Ένα έργο που απασχολεί το ΤΑΙΠΕΔ από το 2012, έχει αντιμετωπίσει προβλήματα και καθυστερήσεις, αλλά πιστεύουμε ότι πλέον έχει μπει στην τελική φάση για να τροχιοδρομήσει η έναρξή του.

Το Ελληνικό είναι το μεγαλύτερο έργο αστικής ανάπλασης στην Ευρώπη και πρέπει να γίνει σωστά. Δεν μπορούμε και δεν πρέπει να παρακάμψουμε το αρχαιολογικό ζήτημα. Δεν μπορούμε και δεν πρέπει να παρακάμψουμε τα δασικά με την πρόφαση ή την ανάγκη να προχωρήσουν γρήγορα οι εργασίες. Σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και τον επενδυτή λύνουμε όλα τα θέματα. Να αναφέρω για παράδειγμα ότι η γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους «απαντά» πλήρως στο ζήτημα των δεντροφυτεύσεων που υπάρχουν στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, ενώ το ΚΑΣ είναι αρμόδιο να κρίνει τα αρχαιολογικά. Στο ΤΑΙΠΕΔ είμαστε οι πρώτοι που θέλουμε να τελειώσουμε γρήγορα, ώστε να καλύψουμε πλήρως τα προαπαιτούμενα της διαπραγμάτευσης αλλά και να γίνει το οικονομικό κλείσιμο του διαγωνισμού, ώστε να εισπράξουμε το τίμημα.

Από τη στιγμή που αποφασίστηκε κεντρικά ότι αυτό το έργο θα προχωρήσει, έχουν γίνει σημαντικά βήματα προόδου, αρχής γενομένης της επαναδιαπραγμάτευσης σημείων της σύμβασης που είχε υπογραφεί το 2014 μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και του επενδυτή. Καταλήξαμε τον Ιούνιο του 2016 σε ένα ΜοΥ, το οποίο έχει επικυρωθεί όπως και η σύμβαση από τη Βουλή σύμφωνα με το οποίο κατά την πρώτη φάση ανάπτυξης του έργου την πρώτη 5ετία θα γίνει η ανάπλαση του Παράκτιου Μετώπου και του Μητροπολιτικού Πάρκου και στη συνέχεια θα γίνει η εμπορική ανάπτυξη και αξιοποίηση του ακινήτου. Δεν είναι θεωρητικά όλα αυτά, είναι υποχρέωση του επενδυτή.

Τις τελευταίες ημέρες τη δημοσιότητα απασχολεί η επικείμενη ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας Οδού και τα διόδια που θα πρέπει να τοποθετηθούν. Εδώ και σχεδόν μία δεκαετία θα έπρεπε να έχουν τοποθετηθεί και λειτουργήσει σταθμοί διοδίων, καθώς ο δρόμος συγχρηματοδοτήθηκε με την προοπτική αυτή. Μόνο τώρα που πρόκειται να εκκινήσει ο διαγωνισμός για την παραχώρηση του δικαιώματος λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου – να τονίσω εδώ ότι δεν πωλείται η Εγνατία Οδός ΑΕ – η διοίκηση της εταιρείας έχει κάπως κινητοποιηθεί για να τα φτιάξει. Πώς είναι δυνατόν να συντηρηθεί οποιαδήποτε υποδομή – η Εγνατία κόστισε 6 δισ. ευρώ – όταν δεν υπάρχουν έσοδα; Πώς θα αποπληρωθούν τα δάνεια της εταιρείας; Πώς μπορούμε ακόμη και σήμερα να ζητάμε να επιβαρυνθεί το ελληνικό δημόσιο και οι φορολογούμενοι;

Και ας έρθουμε στον Πειραιά. Η έλευση της Cosco στο λιμάνι ήδη από το 2008 έχει αλλάξει την εικόνα του και πλέον, μετά την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, μιλάμε για μία νέα πνοή στον πρώτο λιμένα της χώρας, καθώς η εταιρεία έχει προϋπολογίζει επενδύσεις πάνω από 700 εκατ. ευρώ για τα επόμενα χρόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι από την αρχή της παραχώρησης

του προβλήτα 2 στην Cosco έχουν αναπτυχθεί υποδομές (κατασκευάστηκε και ο προβλήτας 3 και λειτουργεί), έχει «ζωντανέψει» το Νέο Ικόνιο και έχουν δημιουργηθεί θέσεις εργασίας. Αυτό που δεν γνωρίζουν οι πολλοί είναι ότι καταγράφεται ήδη μια αύξηση των τιμών στο real estate της περιοχής και κυρίως στις κατοικίες, χωρίς καν να έχουν ξεκινήσει οι μεγάλες επενδύσεις στον ΟΛΠ από την Cosco, χωρίς να έχει ξεκινήσει η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Αυτό είναι η ανάπτυξη.

Μένοντας τα λιμάνια, θα ήθελα να σταθώ στην Αλεξανδρούπολη. Στο λιμάνι αυτό το ελληνικό δημόσιο έχει κάνει επενδύσεις πάνω από 100 εκατ. ευρώ και λειτουργεί με μονοψήφιο αριθμό εργαζομένων. Το δημόσιο δεν είναι σε θέση πλέον να συντηρεί τέτοιες υποδομές, αυτό το αντιλαμβανόμαστε όλοι. Με την επικείμενη αποκρατικοποίησή του σας διαβεβαιώνω ότι οι επενδύσεις αυτές δεν θα απαξιωθούν, αντίθετα, η Αλεξανδρούπολη θα αναβαθμίσει τον οικονομικό και γεωστρατηγικό της ρόλο με «όχημα» τις συνδυασμένες μεταφορές και νέες θέσεις εργασίας θα υπάρξουν όσο θα αναπτύσσονται οι δραστηριότητες του λιμανιού.

Ένα ακόμη παράδειγμα είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η εταιρεία που το μόνο περιουσιακό στοιχείο που έχει είναι το δικαίωμα του μεταφορικού αντικειμένου και βαρύνεται με παράνομες κρατικές ενισχύσεις 750 εκατ. ευρώ προς τον ΟΣΕ. Ακούσαμε πολλά για το τίμημα των 45 εκατ. ευρώ που θα καταβάλλει η ιταλική FS για να αποκτήσει το 100% της εταιρείας: είναι χαμηλό, είναι ξεπούλημα κλπ. Κάποιοι έχουν ισχυριστεί ότι θα έπρεπε να πληρώσουμε τους επενδυτές για πάρουν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς την πολιτική και οικονομική συγκυρία. Εμείς δεν συμεριζόμαστε τέτοιες απόψεις, αντίθετα πιστεύουμε ότι υπάρχουν κρυμμένες αξίες σε όλα τα assets του ελληνικού δημοσίου και ειδικά για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην αναπτυξιακή προοπτική του ουσιαστικά ανύπαρκτου σήμερα ελληνικού σιδηροδρόμου υπό τη διαχείριση ενός πολυεθνικού ομίλου.

Το πιο σημαντικό είναι ότι απαραίτητη προϋπόθεση για να διαγραφεί το χρέος από τις κοινοτικές αρχές είναι η ιδιωτικοποίησή της. Το πετύχαμε και έτσι δεν θα επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός με 750 εκατ. ευρώ!

Θα σας φέρω ένα παράδειγμα ακόμη. Με το υφιστάμενο νόμο 2971/2001 περί αιγιαλού και παραλίας είναι δυνατή μεταξύ άλλων και η παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού μόνο για ένα χρόνο σε αυτούς που έχουν όμορες ξενοδοχειακές εν γένει επιχειρήσεις, κάμπινγκ ή κέντρα αναψυχής, απαιτείται δηλαδή η ύπαρξη επιχείρησης σε λειτουργία. **Θα έχουμε σύντομα εξελίξεις για το θέμα αυτό, καθώς αναμένουμε να δούμε τις αλλαγές που θα φέρει νέο νομοσχέδιο που προετοιμάζει η κυβέρνηση.** Όμως, με τον δικό μας ιδρυτικό νόμο, τον 3986/2011 για την αξιοποίηση των δημοσίων ακινήτων με ΕΣΧΑΔΑ έχει βρεθεί η χρυσή τομή. Και αυτό γιατί μας επιτρέπεται η απευθείας παραχώρηση των δικαιωμάτων της χρήσης αιγιαλού, παραλίας κλπ. **στον κύριο της επένδυσης,** δηλαδή σε αυτόν που έχει αγοράσει ακίνητο από το ΤΑΙΠΕΔ με σκοπό να το αξιοποιήσει για την εξυπηρέτηση της επένδυσης έστω

και αν ακόμη αυτή δεν έχει ξεκινήσει ακόμη. Η δε απλή παραχώρηση χρήσης αιγιαλού μπορεί να δοθεί για χρονικό διάστημα μέχρι 50.

Δύο τελευταίες αναφορές από τον κλάδο του real estate και δεν θα σας κουράσω άλλο.

Πουλήσαμε την συμμετοχή μας στην Αγορά Μοδιάνο, ένα ακίνητο ορόσημο της Θεσσαλονίκης, το οποίο στην πλειονότητά του παραμένει κενό και βρίσκεται σε άσχημη κατάσταση. Ο επενδυτής που αναλαμβάνει την τύχη του ακινήτου, με όλους τους περιορισμούς που επιβάλλει το γεγονός ότι είναι διατηρητέο, δεσμεύεται ότι θα αποκαταστήσει και θα αναβιώσει το ιστορικό αυτό οικοδόμημα.

Το ΤΑΙΠΕΔ χρησιμοποιεί το σύγχρονο εργαλείο των ηλεκτρονικών δημοπρασιών για κάποια ακίνητά του και θα αποτελέσματα από πλευράς εισπραττόμενων τιμημάτων είναι εντυπωσιακά, γιατί η ηλεκτρονική δημοπρασία είναι μια ζωντανή διαδικασία όπου λειτουργεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των συμμετεχόντων. Πουλήσαμε το ξενοδοχείο Λητώ στη Μύκονο αντί 17 εκατ. ευρώ. Ένα ξενοδοχείο 3 αστέρων με μόλις 23 δωμάτια και εγκαταστάσεις της δεκαετίας του '70. Η τιμή αυτή, που είναι 2,5 φορές πάνω από την αξία του, αντιστοιχεί στη τιμή που θα έπιανε ένα μεγάλο ξενοδοχείο στα βόρεια προάστια της Αθήνας.

Η εμπειρία μας δίδαξε ότι όταν ένα περιουσιακό στοιχείο, ένα προϊόν είναι τακτοποιημένο και ο διαγωνισμός σωστά δομημένος, τότε ο ανταγωνισμός στην αγορά λειτουργεί και πετυχαίνουμε υψηλό τίμημα. Αυτή η στρατηγική εγγυάται τα μέγιστα οφέλη από την αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του δημοσίου. Εγγυάται την ανάπτυξη.

Σας ευχαριστώ.