

THE ECONOMIST

ΟΜΙΛΙΑ

ΚΩΣΤΗ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ

Vice-president, New Democracy

**EASTMED INFRASTRUCTURE IN THE NEXT
DECADE**

**Is Greece on its way to becoming a major
regional hub?**

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2019

sound&visual 
Κ.ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ α.ε.

Ξάνθης 12 & Ποσειδώνος, 144 51, Μεταμόρφωση
T: 210 3805459 • praktika@soundandvisual.gr
www.soundandvisual.gr

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ - ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ & EVENT

THE ECONOMIST

ΟΜΙΛΙΑ

ΚΩΣΤΗ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ

Vice-president, New Democracy

EASTMED INFRASTRUCTURE IN THE NEXT DECADE

Is Greece on its way to becoming a major regional hub?

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2019

Κυρίες και κύριοι, θέλω και εγώ να καλωσορίσω την Επιτροπή με τη σειρά μου και να απολογηθώ γιατί η καθυστέρηση δεν ήταν μόνο η κίνηση που όλοι βιώσατε σήμερα. Για μένα ήταν η διακοπή της κυκλοφορίας για 15 – 20 λεπτά στην Κηφισίας καθώς κατέβαινα. Οπότε ήταν αδύνατον να έρθω στην ώρα μου ό,τι και να έκανα.

Θυμήθηκα από την τοποθέτηση της Επιτροπής την περίοδο που ήμουνα μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για πέντε χρόνια και Πρόεδρος της Επιτροπής για 2,5 χρόνια. Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές είναι μια αρκετά προωθημένη για τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πολιτική με την έννοια ότι έχουν γίνει αρκετά βήματα σε όλα τα επίπεδα, αλλά υπάρχει μια απόσταση διαχρονικά μεταξύ θεωρίας και πράξης, υπό την έννοια ότι πολιτικές που σχεδιάζονται εάν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς στις Βρυξέλλες, εφαρμόζονται γι' αυτή την πολιτική καλύτερα και γρηγορότερα όταν αφορούν χώρες της Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης, σε σχέση με την εφαρμογή τους σε χώρες του νότου, ή στις βαλκανικές χώρες, όπου απαιτείται μια συνεργασία για να είμαστε ειλικρινείς. Εγώ θέλω να είμαι πρακτικός. Η συνεργασία αυτή δεν είναι πάντοτε εύκολη.

Εν πάση περιπτώσει δεν θα επιμείνω σε αυτό, όπως δεν θα επιμείνω και σε κάποια κριτική εναντίον της κυβέρνησης. Δεν είναι νομίζω σήμερα η περίπτωση ενώπιον της Επιτρόπου, ενώπιον φίλων από άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να επαναλάβουμε συζητήσεις που γίνονται στη Βουλή ή στην τηλεόραση.

Ισχύουν στο ακέραιο αυτά τα οποία η Ν.Δ. υποστηρίζει τόσο για το Θριάσιο π.χ. όσο και για το βόρειο οδικό άξονα της Κρήτης, όσο και για τα υπόλοιπα έργα. Δεν θα κάνω κανένα σχόλιο επ' αυτού. Θέλω να έχω μια θετική ατζέντα στην τοποθέτησή μου και νομίζω ότι το θέλετε και εσείς, καθώς με βάση όλες τις δημοσκοπήσεις, τουλάχιστον η Ν.Δ. προηγείται και είναι εξαιρετικά πιθανό να είναι σε λίγους μήνες η επόμενη κυβέρνηση της χώρας.

Άρα έχουμε υποχρέωση να μιλάμε θετικά, να κοιτάμε μπροστά, να βλέπουμε το αύριο.

Αν δούμε τον χάρτη, συμφωνώ απόλυτα με την Επίτροπο, είμαστε σε μια ιδανική θέση προκειμένου η χώρα μας να γίνει ένας κόμβος τόσο στις μεταφορές όσο και στην ενέργεια. Για να γίνει όμως αυτό πέραν των αναγκαίων παρεμβάσεων στην οικονομική πολιτική, διότι όλες οι πολιτικές συνδέονται. Αν είσαι εχθρικός στις επενδύσεις όποιες υποδομές και να έχεις είναι ματαιότης ματαιοτήτων.

Πάντως μιλώντας στενά για τις υποδομές, θα έλεγα ότι το πρώτο βήμα είναι να δώσουμε προτεραιότητα σε υποδομές κάθε μορφής, πέραν των υποδομών που συζητήθηκαν λόγω και της αρμοδιότητας της Επιτρόπου και στις ενεργειακές υποδομές και στις περιβαλλοντικές υποδομές και στις ψηφιακές υποδομές, έτσι ώστε να καλύψουμε τα κενά που έχουμε αυτή την ώρα.

Το δεύτερο είναι να εντάξουμε το σχεδιασμό για τις υποδομές σε ένα ευρύτερο αναπτυξιακό σχεδιασμό και θέλω να σας πω ότι αυτό το οποίο θα παρουσιάσει ο Υπουργός μετά τις εκλογές προφανώς θα το λάβουμε υπόψη, προφανώς δεν θα το πετάξουμε στα σκουπίδια. Και θα πάρουμε και μια πρωτοβουλία έτσι ώστε να καλέσουμε την αντιπολίτευση τότε της χώρας να έρθει και να συζητήσουμε συναινετικά διότι δεν φτάνουν οι απόψεις των ειδικών. Θα πρέπει όλοι μαζί να συνδιαμορφώσουμε ένα σχέδιο το οποίο να είναι όντως μακράς πνοής. Σε αυτό συμφωνώ με τον κ. Σπίρτζη και ελπίζω

τότε όλοι μαζί, ανεξαρτήτως της θέσεως που θα έχουμε μετά τις εκλογές, να μπορέσουμε να συζητήσουμε χωρίς προκαταλήψεις, διότι είμαστε στην ίδια χώρα. Δεν είμαστε σε διαφορετικές χώρες.

Και φυσικά το τρίτο θέμα το οποίο πρέπει να δούμε και να έχουμε υπόψη όταν μιλάμε για το μέλλον, είναι τα υπάρχοντα κενά στο σχεδιασμό και κυρίως το κενό στη χρηματοδότηση των έργων. Διότι όπως έλεγε και ο Δημοσθένης, Δει δε χρημάτων και άνευ τούτων ουδέν έστι γενέσθαι των δεόντων.

Επομένως όταν κάνουμε ένα σχεδιασμό δεν μπορούμε να έχουμε μια λίστα με έργα. Πρέπει να δούμε και πώς αυτά τα έργα μπορεί να πραγματοποιηθούν.

Τούτων λεχθέντων θα ήθελα να σταθώ σε αυτά τα οποία παρουσίασε πρόσφατα η Ν.Δ. για να υπογραμμίσω μερικές πτυχές από το δικό μας πρόγραμμα. Στην ενέργεια. Θέλω να σταθώ σε δυο επικεφαλίδες. Ηλεκτρικά δίκτυα. Στη Ν.Δ. υποστηρίζουμε την ιδιωτικοποίηση με πλειοψηφικό πακέτο 66% του ΑΔΜΗΕ, όπως ήταν ο αρχικός σχεδιασμός.

Θεωρούμε ότι η ρύθμιση που έκανε η κυβέρνηση είναι μια ρύθμιση ατελέσφορη, που δεν αξιοποιεί τη δυναμική που θα μπορούσε να είχε ένας στρατηγικός επενδυτής στον ΑΔΜΗΕ και φυσικά προτεραιότητα στις ηλεκτρικές συνδέσεις είναι των νησιών και βασικά η μεγάλη ηλεκτρική διασύνδεση της Κρήτης, έτσι ώστε να σταματήσουμε να δίνουμε κάθε χρόνο 600 – 800 εκατομμύρια ευρώ. Να έχουμε εξοικονόμηση χρημάτων για τον καταναλωτή, αλλά και να μπορέσουν να αναπτυχθούν μεταξύ των άλλων περαιτέρω οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μέσω των καινούργιων δικτύων.

Στην ενέργεια αναφερόμενος θέλω να αναφερθώ και στα δίκτυα του φυσικού αερίου. Δεν έχει νόημα να υπογραμμίσω την προστιθέμενη αξία τους. Θέλω απλώς να πω ότι εμείς είμαστε ανοιχτοί στο να γίνουν πράξη όλα αυτά που σχεδιάζονται επί χάρτου με το νέο σχέδιο South street, το EastMed, το LNG της Αλεξανδρούπολης. Φυσικά ο IGB που είναι πιο ώριμος, αλλά επειδή έχω περάσει από αυτό το Υπουργείο, θέλω κυρίες και κύριοι να σας πω ότι όλα αυτά ξεπερνάνε τη βούληση όποιας ελληνικής κυβέρνησης και όποιας κυβέρνησης συνολικά, ακόμα και μεγάλων κυβερνήσεων, απαιτούνται

διεθνείς συνεργασίες. Καμιά φορά χρειάζονται και συμπτώσεις στην ενεργειακή και τη διεθνή σκακιέρα.

Πάντως η Ελλάδα θα πρέπει να εκμεταλλευτεί αυτές τις δυνατότητες, διότι θα προσθέσουνε στην οικονομία μας και στη γεωστρατηγική μας θέση.

Για τα λιμάνια θα ήθελα να σημειώσω ότι μετά τις επιτυχημένες συμβάσεις παραχώρησης στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη εμείς βλέπουμε θετικά την επέκταση αυτής της προσπάθειας στα βασικά λιμάνια της χώρας. Καβάλα, Αλεξανδρούπολη ιδίως, αλλά και Ηγουμενίτσα, Βόλος, Ηράκλειο, έτσι ώστε να έχουμε έμπειρους διαχειριστές, εταιρείες πεπειραμένες και όχι δημοσίους υπαλλήλους ή κομματικά στελέχη τα οποία να διαχειρίζονται τα λιμάνια.

Για τον σιδηρόδρομο βασικά θα πρέπει να ολοκληρώσουμε τον ΠΑΘΕ Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη με διπλή γραμμή, ηλεκτροκίνηση και τηλεδιοίκηση. Και από εκεί και πέρα για μας προτεραιότητα είναι η επέκταση του δικτύου από τη Θεσσαλονίκη ίσα με την Αλεξανδρούπολη, δηλαδή με πλήρη εκσυγχρονισμό της γραμμής. Αυτή είναι η βασική προτεραιότητα, συν τις διασυνδέσεις φυσικά με τις βαλκανικές χώρες.

Για τους δρόμους, ήμασταν, θεωρώ, σαφείς. Προωθούμε μια σειρά από έργα αναβάθμισης του οδικού δικτύου. Συμφωνούμε στο ΒΟΑΚ. Διαφωνούμε με τον τρόπο. Θεωρούμε ότι υπάρχει μια επιπολαιότητα που προωθεί το έργο η κυβέρνηση, αλλά βασικά πρέπει να δώσουμε έμφαση πέραν αυτού στα έργα εκείνα τα οποία συνδέουν βασικά αστικά δίκτυα της χώρας, ή τα σύνορα της χώρας με δρόμους μεγάλους, αυτοκινητόδρομους. Αναφέρομαι κυρίως στην Εγνατία και στην Ιονία Οδό.

Στις ψηφιακές υποδομές αυτό που για μας έχει σημασία στην παρούσα φάση είναι η έμφαση στις κινητές επικοινωνίες πέμπτης γενιάς. Και θέλω να σταθώ κλείνοντας σε δυο ακόμη παρατηρήσεις. Η μία παρατήρηση έχει να κάνει με το ότι αυτή την ώρα στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ώριμα έργα. Το ξέρετε εσείς εδώ. Είστε κατά βάση από τον τεχνικό κόσμο.

Επομένως πρέπει να κόψουμε δρόμο, πρέπει να μην υποσχεθούμε ότι θα βάλουμε τα δυνατά μας και θα κάνουμε ό,τι μπορούμε προκειμένου να πάμε γρηγορότερα. Αυτό δεν φτάνει. Αυτό που λέμε είναι ότι

χρειάζονται και καινούργια εργαλεία και γι' αυτό παρουσιάσαμε και την ιδέα για τις προτάσεις καινοτομίας για νέα έργα που θα κατατίθενται από ιδιωτικούς φορείς. Θα αξιολογούνται και εάν εγκρίνονται στη δημοπράτησή τους θα συμμετέχουν και άλλοι ενδιαφερόμενοι με όρους δικαιοσύνης και με βάση τις καλές διεθνείς πρακτικές.

Ένα έργο το οποίο θα μπορούσε να προχωρήσει με αυτό τον τρόπο είναι η αξιοποίηση του σημερινού αεροδρομίου στο Ηράκλειο. Όπου θα μπορούσε να έρθει μια τεχνική εταιρεία, να καταθέσει μια σχετική πρόταση και να προχωρήσουμε με αυτό τον τρόπο.

Και βεβαίως και κλείνω την τοποθέτησή μου με αυτή την παρατήρηση, υπάρχει το ζήτημα των πόρων. Δεν ξέρουμε πώς θα κατανεμηθούν οι πόροι τη νέα προγραμματική περίοδο, αλλά εικάζουμε ότι θα έχουμε 4 δισεκατομμύρια το πολύ από το ΕΣΠΑ για τα έργα υποδομής. Την ίδια στιγμή ξέρουμε, έχουμε μετρήσει, τουλάχιστον εμείς στη Ν.Δ. ότι χρειαζόμαστε επενδύσεις της τάξεως των 10 δις.

Αρα θα πρέπει να δούμε πώς θα αξιοποιήσουμε τις συμβάσεις παραχώρησης και για νέα έργα, αλλά πώς θα αξιοποιήσουμε και τις υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης. Αττική Οδός. Η επέκταση της Αττικής Οδού θα δώσει - τη σύμβαση δηλαδή της Αττικής Οδού - καινούργιο φρέσκο χρήμα στο δημόσιο. Πρέπει να δούμε πώς θα προχωρήσουμε με τις συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα.

Και εδώ στεκόμαστε ιδιαίτερα στις περιβαλλοντικές υποδομές ξεκινώντας από την Αττική. Από την Αττική η οποία κινδυνεύει να πνιγεί στο σκουπίδι, αλλά και σε ιδέες όπως οι συμβάσεις επιπέδου υπηρεσιών. Τα SLS. Με λίγα λόγια πρέπει να δούμε πώς με καινούργια για την Ελλάδα σε κάποιο βαθμό τουλάχιστον χρηματοδοτικά εργαλεία, χωρίς δογματικές αγκυλώσεις από το παρελθόν θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε τις υποδομές που απαιτούνται στη χώρα σε όλα τα επίπεδα.

Αυτές οι γενικές γραμμές είναι οι δικές μας ιδέες. Οι δικές μας προτάσεις και φυσικά είμαι εδώ για οποιεσδήποτε απορίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.