

Θριάσιο: Η Κομισιόν ζητά αύξηση του τιμήματος για να εγκριθεί η επένδυση-φάντασμα

Σε συμβιβαστική λύση με αύξηση του τιμήματος οδηγείται η πολύκροτη υπόθεση του διαγωνισμού για το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο. Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες η απάντηση από την Κομισιόν στην επιστολή που εστάλη από την ελληνική πλευρά, ζητά ούτε λίγο, ούτε πολύ να αυξηθεί το τίμημα για να μπορέσει να πάρει το πράσινο φως από των Βρυξελλών.

Η περίπλοκη υπόθεση του θριασίου την οποία προσπαθεί να ξεμπλέξει η σημερινή ηγεσία του υπουργείου Υποδομών έχει δημιουργήσει σοβαρό προβληματισμό για το πως θα λυθεί αυτό το χρονίζων πρόβλημα. Αν δεν υπάρξει συμβιβασμός, έστω και την τελευταία στιγμή, η Ελλάδα κινδυνεύει με απαίτηση επιστροφής περίπου 250 εκατ. ευρώ στην ΕΕ για τα χρήματα που δαπανήθηκαν για την ανάπτυξη του εμπορευματικού συγκροτήματος στο θριάσιο, μέρος του οποίου είναι και το ακίνητο που παραχωρήθηκε στην ΘΕΚ ΑΕ.

Δύο χρόνια εμπλοκής

Η εμπλοκή στις Βρυξέλλες κρατά σχεδόν δύο χρόνια, καθώς επελέγη μία αντίστροφη διαδικασία, πρώτα να υπογραφεί το έργο και μετά να ζητηθεί η έγκριση της ΕΕ. Ένας πολύτιμος χρόνος που χάθηκε για την μεγαλύτερη επένδυση στον χώρο των logistics της χώρας. Η ΘΕΚ ΑΕ, (80% η ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ, 20% η Goldair Cargo), ανέλαβε την κατασκευή και διαχείριση του εμπορευματικού κέντρου με τίμημα 31 εκατ. ευρώ, τα 10 εκατ. από τα οποία αφορούν το εφάπαξ τίμημα και τα υπόλοιπα το ετήσιο μίσθωμα.

Η σύμβαση επίσης προβλέπει και επένδυση 150 εκατ. ευρώ σε διάστημα πέντε ετών, για την κατασκευή του μεγαλύτερου εμπορευματικού κέντρου στη χώρα. Την κατασκευή να θυμίσουμε ότι την έχει αναλάβει η Μυτιληναίος, ο οποίος επίσης βρίσκεται

σε αναμονή για τη λήξη του “Βρυξελλιώτικου θρίλερ”.

Σε αυτό το διάστημα των 2 ετών έχουν ανταλλαγεί πλήθος επιστολών, διαπραγματεύσεων για να κλείσει η υπόθεση που πολλοί την χαρακτηρίζουν ως γόρδιο δεσμό. Είναι στη διακριτική ευχέρεια του αναδόχου αν θα δεχθεί να γίνουν οι απαραίτητες τροποποιήσεις στη σύμβαση και αλλαγή του τιμήματος ή όχι.

Αγορά: Συμβιβαστική λύση για να προχωρήσει η μεγαλύτερη επένδυση στο χώρο

Η αγορά των logistics πάντως δεν φαίνεται να συμφωνεί με τον τρόπο που εξετάστηκε το όλο θέμα από τη διεύθυνση της Κομισιόν (DG Comp). “Πρόκειται για διεξαγωγή σεναρίων χωρίς πραγματικά κριτηρια” σημειώνει στέλεχος του κλάδου και όπως υπογραμμίζει λήφθηκε λανθασμένα ως υπόδειγμα το αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος και δείκτες ανάπτυξης του, το οποίο όμως έχει μονοπωλιακό χαρακτήρα (άλλο αεροδρόμιο είναι σε μακρινή απόσταση και έχει άλλο ρόλο), ενώ έχουν γίνει και οι αποσβέσεις μετά από τόσα χρόνια λειτουργίας.

“Είναι λάθος η τακτική”, σημειώνει πηγή με γνώση στο θέμα και υπενθυμίζοντας πως στον διαγωνισμό του 2016 (και μετά από πολλούς αποτυχημένους διαγωνισμούς) υπήρξε μόνο μια προσφορά, υπονοώντας πως ο πλειοδότης ανέλαβε μεγάλο ρίσκο.

Σήμερα με μόνη εξαίρεση τον υποκλάδο των courier η αγορά των logistics έχει σταματήσει να αυξάνεται λόγω του κορονοϊού και της μείωσης της κατανάλωσης που έχει καταγραφεί. Όπως υποστηρίζεται, θα χρειαστεί χρόνος για να επανέλθει η κατανάλωση.

Ως εκ τούτου, από την αγορά των logistics πιστεύεται ότι η όποια αύξηση του τιμήματος δεν θα πρέπει να είναι μεγάλη για να κρατήσει το έργο σε βιώσιμα επίπεδα, καθώς ο επενδυτής είναι άγνωστο αν θα θελήσει να παραμείνει κάτω από επισφαλείς για αυτόν συνθήκες. Μέχρι σήμερα ο ανάδοχος έχει καταβάλει πάνω από 3 εκατ. ευρώ για διάφορες ανάγκες χωρίς να έχει ξεκινήσει η επένδυση ενώ η δανειακή σύμβαση έχει υπογραφεί.

“Θα πρέπει να υπάρξει συναίνεση για να κλείσει το θέμα μετά από τόσα χρόνια διαγωνισμού. Να μην υπάρξουν παράλογες απαιτήσεις, να ληφθεί υπόψη η περίοδος που διανύουμε” σημειώνουν παράγοντες της αγοράς και όπως πιστεύουν, πρόκειται για έργο εθνικής σημασίας που θα φέρει προστιθέμενη αξία στον κλάδο.