ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρϟ΄Α’

Πέμπτη 22 Σεπτεμβρίου 2022

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 19753, 19786

2. Ειδική Ημερήσια Διάταξη:

Επαναληπτική κλήρωση ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής, από τον Πρόεδρό της, μεταξύ των μελών του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου της Επικρατείας, για την ανάδειξη τριών τακτικών και δύο αναπληρωματικών μελών του αρμοδίου Ειδικού Δικαστηρίου, σύμφωνα με τα άρθρα 86 παράγραφος 4 του Συντάγματος, 158 παράγραφοι 1 και 2 του Κανονισμού της Βουλής και 12 του ν.3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών» όπως ισχύουν, μετά από την έκδοση του με αριθμό 4/2022 Βουλεύματος του Δικαστικού Συμβουλίου του άρθρου 86 παράγραφος 4 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο παραπέμπεται σε δίκη ο πρώην Υπουργός Επικρατείας από 23-9-2015 έως 5-11-2016 και εν συνεχεία Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης έως τις 9-7-2019, κ. Νικόλαος Παππάς ενώπιον του Ειδικού Δικαστηρίου για αξιόποινη πράξη κατά την άσκηση των καθηκόντων του., σελ. 19753 - 19758

3. Ανακοινώνεται ότι μετά την υπ’ αριθμόν πρωτοκόλλου 4086 από την 11η Ιουλίου 2022 επιστολή του Υπουργού Δικαιοσύνης κ. Κωνσταντίνου Τσιάρα και μετά το υπ’ αριθμόν 7/29-07-2022 έγγραφο της Γραμματέως του Ειδικού Δικαστηρίου απεστάλη προς τη Βουλή με το υπ’ αριθμόν πρωτοκόλλου 5136/7-9-2022 έγγραφο του Υπουργού Δικαιοσύνης κατάλογος των μελών του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου της Επικρατείας, που έχουν διοριστεί ή προαχθεί στο βαθμό που κατέχουν πριν από την υποβολή της πρότασης για άσκηση δίωξης, δηλαδή στις 9-3-2021, σύμφωνα με τα άρθρα 86 παράγραφος 4 του Συντάγματος, 158 παράγραφοι 1 και 2 του Κανονισμού της Βουλής και 12 του ν.3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών», όπως ισχύει, σελ. 19753

4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 19753, 19757, 19758, 19759, 19760, 19761, 19766, 19768, 19770, 19772, 19775, 19779, 19781, 19786

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 23 Σεπτεμβρίου 2022, σελ. 19758

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»», σελ. 19759 - 19783

2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Προστασίας του Πολίτη, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Τουρισμού, οι Υπουργοί Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Εξωτερικών και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 21 Σεπτεμβρίου του τρέχοντος έτους σχέδιο νόμου με τίτλο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις», σελ. 19761

ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑΣΟΥΛΑΣ Κ . , σελ. 19753 – 19758

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 19758 – 19772
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 19772 – 19786

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 19758, 19759, 19760, 19761, 19766, 19768, 19770
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 19772, 19775, 19779, 19781, 19786
ΤΑΣΟΥΛΑΣ Κ. , σελ. 19753, 19757, 19758

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ. 19775
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ. 19767, 19768
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 19764
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. , σελ. 19767
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ. 19771
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 19762
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 19769, 19770, 19774
ΘΕΟΧΑΡΗΣ Θ. , σελ. 19776
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ Δ. , σελ. 19772
ΚΟΛΛΙΑΣ Κ. , σελ. 19770
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ. 19766
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Α. , σελ. 19760
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ. 19774
ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ. 19775
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ. , σελ. 19773
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ. 19761
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 19779
ΡΑΠΤΗ Ε. , σελ. 19759
ΣΠΑΝΑΚΗΣ Β. , σελ. 19778

Γ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Δ. , σελ. 19768

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρϟ Α'

Πέμπτη 22 Σεπτεμβρίου 2022

Αθήνα, σήμερα στις 22 Σεπτεμβρίου 2022, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.14' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΤΑΣΟΥΛΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 21-9-2022 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Ρ ' συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 21 Σεπτεμβρίου 2022, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Εταιρική διακυβέρνηση των Ανωνύμων Εταιρειών του Δημοσίου και των λοιπών θυγατρικών της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας, διαχείριση συμμετοχών του Δημοσίου σε ανώνυμες εταιρείες και ρυθμίσεις για την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας, αξιολόγηση της έναντι του Δημοσίου φερεγγυότητας και πιστοληπτικής ικανότητας φυσικών και νομικών προσώπων και σύσταση Ανεξάρτητης Αρχής Πιστοληπτικής Αξιολόγησης, ίδρυση και λειτουργία Κεντρικού Μητρώου Πιστώσεων, Συμπληρωματικός Κρατικός Προϋπολογισμός οικονομικού έτους 2022 και λοιπές διατάξεις οικονομικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα».)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Επαναληπτική κλήρωση ενώπιον της Ολομέλειας της Βουλής, από τον Πρόεδρό της, μεταξύ των μελών του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου της Επικρατείας, για την ανάδειξη τριών τακτικών και δύο αναπληρωματικών μελών του αρμοδίου Ειδικού Δικαστηρίου, σύμφωνα με τα άρθρα 86 παράγραφος 4 του Συντάγ- ματος, 158 παράγραφοι 1 και 2 του Κανονισμού της Βουλής και 12 του ν.3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών» όπως ισχύουν, μετά από την έκδοση του με αριθμό 4/2022 Βουλεύματος του Δικαστικού Συμβουλίου του άρθρου 86 παράγραφος 4 του Συντάγματος, σύμφωνα με το οποίο παραπέμπεται σε δίκη ο πρώην Υπουργός Επικρατείας από 23-9-2015 έως 5-11-2016 και εν συνεχεία Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης έως τις 9-7-2019, κ. Νικόλαος Παππάς ενώπιον του Ειδικού Δικαστηρίου για αξιόποινη πράξη κατά την άσκηση των καθηκόντων του.

Μετά την υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου 4086 από την 11η Ιουλίου 2022 επιστολή του Υπουργού Δικαιοσύνης κ. Κωνσταντίνου Τσιάρα και μετά το υπ' αριθμόν 7/29-07-2022 έγγραφο της Γραμματέως του Ειδικού Δικαστηρίου απεστάλη προς τη Βουλή με το υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου 5136/7-9-2022 έγγραφο του Υπουργού Δικαιοσύνης κατάλογος των μελών του Αρείου Πάγου και του Συμβουλίου της Επικρατείας, που έχουν διοριστεί ή προαχθεί στο βαθμό που κατέχουν πριν από την υποβολή της πρότασης για άσκηση δίωξης, δηλαδή στις 9-3-2021, σύμφωνα με τα άρθρα 86 παράγραφος 4 του Συντάγματος, 158 παράγραφοι 1 και 2 του Κανονισμού της Βουλής και 12 του ν.3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών», όπως ισχύει.

Ο σχετικός κατάλογος που μας έστειλε ο Υπουργός Δικαιοσύνης θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Ο προαναφερθείς κατάλογος καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ
Αριθμ.Πρωτ.: 5136
Ημερομ. 07/09/2022

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Αθήνα, 07-09-2022
Αριθ. Πρωτ: 5042

Προς τον Πρόεδρο
της Βουλής των Ελλήνων,
κ. Κωνσταντίνο Τασούλα

Αγαπητέ κ. Πρόεδρε,

Κατόπιν της με αριθμό 4086/11-7-2022 επιστολής μου και μετά το με αριθμό 7/29-7-2022 έγγραφο της Γραμματέως του Ειδικού Δικαστηρίου σας διαβιβάζουμε το αριθμ 339 οικ/1-8-2022 έγγραφο του Συμβουλίου της Επικρατείας και τα αριθμ 1660/29-7-2022 και 1778/5-9-2022έγγραφα του Αρείου Πάγου .

Επίσης σας διαβιβάζουμε σύμφωνα με τα άρθρα 86 παρ 4 του Συντάγματος, 158 παρ. 1 και 2 του Κανονισμού της Βουλής και 12 του ν. 3126/2003 «*Ποινική ευθύνη των Υπουργών*», όπως ισχύει , κατάλογο των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας και του Αρείου Πάγου που έχουν διορισθεί ή προαχθεί στον βαθμό που κατέχουν πριν από την υποβολή της πρότασης για άσκηση δίωξης (09-03-2021), για τις δικές σας ενέργειες.

Με εκτίμηση,

Κωνσταντίνος Τσιάρας

Ονοματεπώνυμο	Χρονολογία αρχικού διορισμού	Χρονολογία προαγωγής στο βαθμό που κατέχει	Έτος γέννησης
ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ			
Μαρίνα-Ελένη Κωνσταντινίδου	11-03-83	03-03-20	1957
Γεώργιος Τσιμέκας	25-07-84	02-09-20	1956
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ			
Ευθύμιος Αντωνόπουλος	25-07-84	07-10-04	1956
Παναγιώτα Καρλή	25-07-84	16-08-05	1956
Μαρίνα Παπαδοπούλου	26-09-85	12-08-09	1959
Διομήδης Κυριλλόπουλος	26-09-85	12-08-09	1959
Κωνσταντίνος Κουσούλης	28-02-86	04-04-10	1958
Θεόδωρος Αραβάνης	12-01-87	31-08-10	1956
Δημήτριος Μακρής	11-07-89	20-12-10	1959
Ταξιαρχία Κόμβου	11-07-89	19-09-11	1961
Παρασκευή Μπραίμη(συζ. Μάζου,)	13-09-90	02-09-12	1963
Ηλίας Μαζος(συζ.Μπραίμη)	28-03-91	28-08-13	1961
Χρήστος Ντουχάνης	28-03-91	28-08-13	1959
Βασιλική Κίντζιου	28-03-91	28-08-13	1962
Ελένη Παπαδημητρίου	28-05-83	30-08-13	1957
Βικτωρία Πλαπούτα	10-09-91	21-08-15	1961
Δημήτριος Εμμανουηλίδης	10-09-91	21-08-15	1960
Όλγα Παπαδοπούλου	16-08-93	21-08-15	1958
Ιωάννης Σύμπλης	16-08-93	21-08-15	1962
Κωνσταντίνα Κονιδιτσιώτου	16-08-93	06-07-16	1965
Αγγελική Μίντζια	19-03-85	01-09-16	1958
Χριστίνα Σιταρά	19-05-95	14-08-17	1964
Μαρλένα Τριπολιτσιώτη	19-05-95	14-08-17	1962
Βασίλης Ανδρουλάκης	19-05-95	01-09-19	1961
Φραντζέσκα Γιαννακού	19-05-95	01-09-19	1967
Ευσταθία Σκούρα	01-01-97	01-09-19	1968
Κωνσταντία Λαζαράκη	01-01-97	07-04-20	1969
Δημήτριος Βασιλειάδης	01-01-97	03-05-20	1960
Αικατερίνη Ρωξάνα	01-01-97	05-08-20	1964
Ειρήνη Σταυρουλάκη	01-01-97	05-08-20	1969
Μαρίνα-Αλεξάνδρα Τσακάλη	01-05-97	15-08-20	1964
Ελένη Γεωργούτσου	16-04-86	28-09-20	1958

Η Προισταμένη της Δ/νσης

ARGYRO ELEFTHERIADOU
06.09.2022 11:52

Α.ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ

/var/www/websign/storage/app/original-files/9991/Ì Î¤Î¤Î¤Î¤Î£ Î¤Î¤Î¤Î©Î¤ Î¤Î¤Î¤ Î£Î¥Î¤Î¤Î¥Î©Î¤ Î£_Î¤_Î¤ 3.doc

ΠΙΝΑΚΑΣ

ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΕΣ

	Διορισμός	Προαγωγή	Έτος Γέννησης
Βασίλειος Μαχαίρας	03-09-1983	29-08-2019	1956
Αικατερίνη Βλάχου	30-01-1984	29-06-2020	1956
Μαρία Λεπενιώτη	04-07-1984	26-08-2020	1958
Ασημίνα Υφαντή	04-07-1984	26-08-2020	1958
Ιωάννα Μαργέλλου-Μπουλταδάκη	04-07-1984	26-08-2020	1958
Ιωάννης Δουρουκλάκης	04-07-1984	26-08-2020	1958
Δημητρία Στρούζα-Ξένου ή Κοκολέτση	04-07-1984	26-08-2020	1956
Μαρία Κουφούδη	04-07-1984	26-08-2020	1958
Γεώργιος Καλαμαρίδης	11-01-1985	26-08-2020	1957
Κυριάκος Μπαμπαλίδης	11-01-1985	26-08-2020	1957
Μαρία Βάρκα	11-01-1985	26-08-2020	1957

Η Προϊσταμένη της Δ/νσης

ARGYRO ELEFTHERIADOU
06.09.2022 11:51

Α. Ελευθεριάδου

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Ως μέλη της εφορευτικής επιτροπής της κληρώσεως ορίζονται: Ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Νικήτας Κακλαμάνης, ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Χαράλαμπος Αθανασίου, ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Βίτσας και ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Απόστολος Αβδελάς. Ως Γραμματέας της Επιτροπής ορίζεται ο Γραμματέας της Βουλής και Βουλευτής Πέλλης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Βασίλειος (Λάκης) Βασιλειάδης.

Θα διεξαχθούν δύο διαδοχικές κληρώσεις.

Η πρώτη κλήρωση θα διεξαχθεί μεταξύ των μελών του Αρείου Πάγου, που περιλαμβάνονται στον αποσταλέντα από τον κ. Τσιάρα κατάλογο, για την ανάδειξη δύο τακτικών μελών του Ειδικού Δικαστηρίου και ενός αναπληρωματικού.

Η δεύτερη κλήρωση θα διεξαχθεί από τον κατάλογο των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας που περιλαμβάνονται στον αποσταλέντα κατάλογο, για την ανάδειξη ενός τακτικού μέλους και ενός αναπληρωματικού μέλους του Ειδικού Δικαστηρίου.

Οι κληρώσεις θα διεξαχθούν ως ακολούθως:

Τα ονόματα των δικαστών εκάστης κληρώσεως θα αναγιγνώσκονται από τον Α' Αντιπρόεδρο κ. Νικήτα Κακλαμάνη.

Ο Β' Αντιπρόεδρος κ. Χαράλαμπος Αθανασίου θα περιτυλίγει τους κλήρους, θα τους τοποθετεί έναν προς έναν στο αντίστοιχο αδιαφανές σφαιρίδιο, το οποίο θα ρίχνει εντός της διαφανούς κάλπης, η οποία θα ευρίσκεται επί της Έδρας. Κατόπιν θα ανακατευθούν πάλι καλά τα αδιαφανή σφαιρίδια μέσα στη διαφανή κάλπη από τον Δ' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Δημήτριο Βίτσα.

Τέλος, ο Πρόεδρος της Βουλής θα ανασύρει ένα-ένα τα σφαιρίδια από την κάλπη και κάθε σφαιρίδιο που θα ανασύρεται θα παραδίδεται στον Ζ' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Απόστολο Αβδελά, ο οποίος θα το ανοίγει και θα το επιδεικνύει στον Πρόεδρο της Βουλής και στους παρισταμένους Αντιπροέδρους και αφού αναγγείλει το όνομα, θα το παραδίδει στον Γραμματέα κ. Βασίλειο Βασιλειάδη, ο οποίος κ. Βασιλειάδης θα το αναγράφει στα Πρακτικά.

Από την πρώτη κάλπη, στην οποία θα τοποθετηθούν οι κλήροι με τα ονόματα των μελών του Αρείου Πάγου, θα εξαχθούν τρεις κλήροι: δύο για την ανάδειξη των δύο τακτικών μελών του Ειδικού Δικαστηρίου και ένας κλήρος για την ανάδειξη του ενός αναπληρωματικού μέλους.

Από τη δεύτερη κάλπη, στην οποία θα τοποθετηθούν οι κλήροι με τα ονόματα των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας, θα εξαχθούν δύο κλήροι: ένας για το τακτικό μέλος του Ειδικού Δικαστηρίου και ένας για την ανάδειξη του αναπληρωματικού μέλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συμφωνείτε με την πρόταση ως προς τη διαδικασία;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Συνεπώς το Σώμα συμφώνησε ομοφώνως ως προς την περιγραφείσα διαδικασία.

Προχωρούμε τώρα στη διεξαγωγή της κληρώσεως. Παρακαλώ, κύριε Κακλαμάνη, να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου των μελών του Αρείου Πάγου.

(Στο σημείο αυτό αρχίζει η ανάγνωση του καταλόγου των μελών του Αρείου Πάγου από τον Α' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Νικήτα Κακλαμάνη)

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Δικαστικοί λειτουργοί Αρείου Πάγου, έντεκα. Οι εξής:

1. Βασίλειος Μαχαίρας
2. Αικατερίνη Βλάχου
3. Μαρία Λεπενιώτη
4. Ασημίνα Υφαντή
5. Ιωάννα Μαργέλλου - Μπουλταδάκη
6. Ιωάννης Δουρουκλάκης
7. Δημητρία Στρούζα - Ξένου ή Κοκολέτση
8. Μαρία Κουφούδη
9. Γεώργιος Καλαμαρίδης
10. Κυριάκος Μπαμπαλίδης
11. Μαρία Βάρκα

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανεγνώσθησαν συνολικώς τα ονόματα έντεκα δικαστών εκ του καταλόγου των μελών του Αρείου Πάγου.

Διαπιστώνεται ότι έχουν τοποθετηθεί όλα τα προς κλήρωση ονόματα μέσα στα αδιαφανή σφαιρίδια -ένα σε κάθε σφαιρίδιο- και τοποθετήθηκαν όλα στη διάφανη κάλπη.

Παρακαλώ τώρα τον Δ' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Δημήτριο Βίτσα να ανακατέψει τα σφαιρίδια που βρίσκονται στην κάλπη.

(Στο σημείο αυτό ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Βίτσας αναδεύει τα σφαιρίδια που βρίσκονται στην κάλπη)

(Στη συνέχεια ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Βίτσας εξάγει ανά ένα τα σφαιρίδια, τα αποσφραγίζει, επιδεικνύει το ευρισκόμενο σε καθένα από αυτά όνομα και τα παραδίδει στον Ζ' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Απόστολο Αβδελά, ο οποίος το εκφωνεί προς το Σώμα και το παραδίδει στον Γραμματέα, ο οποίος σημειώνει ιδιοχείρως στο σχετικό πρακτικό τα ονόματα κατά σειρά εκφώνησης.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θα ήθελα να σας ανακοινώσω τα ακόλουθα:

Ως τακτικά μέλη του Ειδικού Δικαστηρίου κληρώθηκαν κατά σειρά οι εξής δύο δικαστές εκ του καταλόγου των μελών του Αρείου Πάγου: Η κ. Δημητρία Στρούζα - Ξένου ή Κοκολέτση και η κ. Μαρία Βάρκα.

Ως αναπληρωματικό μέλος κληρώθηκε η δικαστής εκ του καταλόγου των μελών του Αρείου Πάγου κ. Μαρία Κουφούδη.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας.

(Στο σημείο αυτό αρχίζει η ανάγνωση του καταλόγου των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας από τον Α' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Νικήτα Κακλαμάνη)

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Δικαστικοί λειτουργοί του Σ.τ.Ε., τριάντα δύο. Οι εξής:

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΙ

1. Μαρίνα - Ελένη Κωνσταντινίδου
2. Γεώργιος Τσιμέκας

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

1. Ευθύμιος Αντωνόπουλος
2. Παναγιώτα Καρλή
3. Μαρίνα Παπαδοπούλου
4. Διομήδης Κυριλλόπουλος
5. Κωνσταντίνος Κουσούλης
6. Θεόδωρος Αραβάνης
7. Δημήτριος Μακρής
8. Ταξιαρχία Κόμβου
9. Παρασκευή Μπραΐμη (συζ. Μάζου)
10. Ηλίας Μάζος (συζ. Μπραΐμη)
11. Χρήστος Ντουχάνης
12. Βασιλική Κίντζιου
13. Ελένη Παπαδημητρίου
14. Βικτωρία Πλαπούτα
15. Δημήτριος Εμμανουηλίδης
16. Όλγα Παπαδοπούλου
17. Ιωάννης Σύμπλης
18. Κωνσταντίνα Κονιδιτσιώτου
19. Αγγελική Μίντζια
20. Χριστίνα Σιταρά
21. Μαρλένα Τριπολιτσιώτη
22. Βασίλης Ανδρουλάκης
23. Φραντζέσκα Γιαννάκου
24. Ευσταθία Σκούρα
25. Κωνσταντία Λαζαράκη
26. Δημήτριος Βασιλειάδης
27. Αικατερίνη Ρωξάνα
28. Ειρήνη Σταυρουλάκη
29. Μαρίνα - Αλεξάνδρα Τσακάλη
30. Ελένη Γεωργούτσου

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανεγνώσθησαν συνολικώς μόλις τα ονόματα τριάντα δύο δικαστών εκ του καταλόγου των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας. Διαπιστώνεται ότι έχουν τοποθετηθεί όλα τα προς

κλήρωση ονόματα μέσα στα σφαιρίδια -ένα σε κάθε σφαιρίδιο- και τοποθετήθηκαν όλα στη διαφανή κάλπη.

Παρακαλώ τώρα τον Δ' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Δημήτριο Βίτσα να ανακατέψει τα σφαιρίδια που βρίσκονται στην κάλπη.

(Στο σημείο αυτό ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Βίτσας ανακατεύει τα σφαιρίδια που βρίσκονται στην κάλπη)

Αμέσως τώρα θα ξεκινήσουμε την κλήρωση των ονομάτων. Θυμίζω ότι για το Συμβούλιο της Επικρατείας θα βγάλουμε δύο κλήρους, έναν τακτικό και έναν αναπληρωματικό.

(Στη συνέχεια ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Δημήτριος Βίτσας εξάγει ανά ένα τα σφαιρίδια, τα αποσφραγίζει, επιδεικνύει το ευρισκόμενο σε καθένα από αυτά όνομα, και τα παραδίδει στον Ζ' Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Απόστολο Αβδελά, ο οποίος το εκφωνεί προς το Σώμα και το παραδίδει στο Γραμματέα, ο οποίος σημειώνει ιδιοχείρως στο σχετικό πρακτικό τα ονόματα κατά σειρά εκφώνησης.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θα ήθελα να σας ανακοινώσω τα ακόλουθα:

Ως τακτικό μέλος του ειδικού δικαστηρίου κληρώθηκε ο δικαστής εκ του καταλόγου των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας κ. Ηλίας Μάζος.

Ως αναπληρωματικό μέλος κληρώθηκε ο δικαστής εκ του καταλόγου των μελών του Συμβουλίου της Επικρατείας κ. Γεώργιος Τσιμέκας.

Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης καθ' ο μέρος αφορούν στην ειδική ημερήσια διάταξη, γιατί πρέπει να αποσταλεί στην Πρόεδρο του ειδικού δικαστηρίου ο κατάλογος των τριών τακτικών και των δύο αναπληρωματικών μελών του αρμοδίου Ειδικού Δικαστηρίου, τα οποία συνολικά κληρώθηκαν κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε ομοφώνως τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η επαναληπτική κλήρωση για την ανάδειξη τριών τακτικών και δύο αναπληρωματικών μελών του αρμοδίου Ειδικού Δικαστηρίου, σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη.

Μετά από ολιγόλεπτη διακοπή θα προχωρήσουμε στην ημερήσια διάταξη νομοθετικής εργασίας.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Πριν προχωρήσουμε στην ημερήσια διάταξη νομοθετικής εργασίας, επιτρέψτε μου πρώτα να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 23 Σεπτεμβρίου 2022.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1011/15-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β1' Βόρειου Τομέα Αθηνών του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κωνσταντίνου Ζαχαριάδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Διακίνηση επικίνδυνων σεναρίων για τις επερχόμενες εθνικές εκλογές».

2. Η με αριθμό 1019/16-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Χαλκιδικής του Κινήματος Αλλαγής κ. Αποστόλου Πάνα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Κατασκευή φράγματος Νέας Τρίγλιας Χαλκιδικής».

3. Η με αριθμό 1021/19-9-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Λέσβου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μαρίας Κομνηνάκα προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Για την παροχή έκτακτης χρηματοδότησης προς τους δήμους και τις σχολικές επιτροπές για να ανταποκριθούν στις συνθήκες ακρίβειας και των ανατιμήσεων».

4. Η με αριθμό 1029/19-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Πλημμύρες στη δυτική Αθήνα η νέα κανονικότητα».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1016/16-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λακωνίας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Σταύρου Αραχωβίτη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Πορεία του Εθνικού Στρατηγικού Σχέδιου της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) 2023-2027».

2. Η με αριθμό 1020/16-9-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του Κινήματος Αλλαγής κ. Αντωνίας (Τόνιας) Αντωνίου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αποτελεσματική αξιοποίηση των στελεχών που εργάζονται ως ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου (ΙΔΟΧ) στο πεδίο της αποκατάστασης επιπτώσεων φυσικών καταστροφών».

3. Η με αριθμό 1023/19-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Ανατολικής Αττικής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Γκιόκα προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Άμεση αποκατάσταση του σχολικού συγκροτήματος των γυμνασίων του Δήμου Παιανίας».

4. Η με αριθμό 1017/16-9-2022 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Καστοριάς του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ολυμπίας Τελιγιορίδου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Η Κυβέρνηση της ΝΔ οφείλει ξεκάθαρες απαντήσεις για το φράγμα Νεστορίου και άμεση επανέναρξη εργασιών».

5. Η με αριθμό 1025/19-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κινήματος Αλλαγής κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Άμεση έκδοση της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν.4797/2021 για την επιχορήγηση φυσικών προσώπων που δεν είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, αλλά κατέχουν αγροτικές εκμεταλλεύσεις και υπέστησαν μεγάλες ζημιές από τον σεισμό της 27ης Σεπτεμβρίου 2021».

6. Η με αριθμό 1027/19-9-2022 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Αποτροπή της διαδικασίας της έξωσης του 9ου δημοτικού σχολείου Αιγάλεω από το κτήριο που στεγάζεται».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 15 Σεπτεμβρίου 2022 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση εν συνόλω επί της αρχής και επί των άρθρων.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συνεφώνησε.

Στο σημείο αυτό θα ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής και οι Βουλευτές μπορούν να εγγράφονται μέχρι και τον δεύτερο εισηγητή, οπότε θα επανέλθουμε και θα σας ανακοινώσουμε πόσοι έχουν εγγραφεί και τους χρόνους ομιλίας.

Τον λόγο έχει η εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας κ. Ελένη Ράπτη για δεκαπέντε λεπτά.

ΕΛΕΝΗ ΡΑΠΤΗ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση της συμφωνίας που τροποποιεί τη σύμβαση παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χωρών και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένος Θεσσαλονίκης, μια σύμβαση που έγινε τον Φεβρουάριο του 2018 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» και η οποία τροποποιήθηκε τον Ιούλιο του 2022, προκειμένου να αντιμετωπίσει ζητήματα που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή της σύμβασης παραχώρησης.

Γιατί χρειάζεται νόμος για την παρούσα τροποποίηση; Διότι αποτελεί τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης η οποία κυρώθηκε με τον ν.4522/2018. Συνεπώς και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση είναι υποχρεωτικό να κυρωθεί, επίσης, με νόμο. Για να δούμε, όμως ποιο είναι το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η παρούσα τροποποίηση.

Όπως όλοι γνωρίζετε, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι κεντρικό σημείο στον συνολικό σχεδιασμό για την οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, τόσο σε επίπεδο εμπορευματικών μεταφορών, αφού αποτελεί πύλη για την Ευρώπη, όσο βέβαια και σε επίπεδο τουρισμού, φιλοδοξώντας να γίνει προορισμός τουρισμού κρουαζιέρας, αλλά και να αναπτύξει θαλάσσιες συνδέσεις με το μεγαλύτερο μέρος της νησιωτικής χώρας.

Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε πως στο λιμάνι χτυπάει η καρδιά της πόλης μας, γι' αυτό και έχουμε όλοι ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε κάθε σχετικό θέμα. Εξίσου, σημαντική είναι και η ανάπλαση των χώρων του λιμένος. Είναι μια έκταση χιλιάδων στρεμμάτων, με πολλά παλαιά κτήρια και ελεύθερους χώρους, που μπορεί να αλλάξει την εικόνα της πόλης, αναδεικνύοντας το πανέμορφο παραλιακό της μέτωπο.

Πρόκειται, λοιπόν, για ένα έργο πνοής το οποίο αφορά όλη τη Θεσσαλονίκη, που δημιουργεί το ίδιο μια δυναμική ανάπτυξης, αφού οι εργασίες αποκατάστασης, ανακατασκευής και λειτουργίας των χώρων και -εν προκειμένω- του παλαιού τελωνειακού σταθμού, θα προσφέρουν δουλειές σε τοπικές επιχειρήσεις, επαγγελματικές ομάδες και εργαζόμενους, σε μία σειρά κλάδων, όπως η ναυτιλία, οι λιμενικές υπηρεσίες, η εφοδιαστική αλυσίδα, οι μεταφορές.

Συνεπώς, πολύ απλά, όσο καλύτερα υλοποιηθεί η σύμβαση παραχώρησης, τόσο θεαματικότερα θα είναι τα αποτελέσματά της.

Είναι, λοιπόν, εξαιρετικά σημαντικό όπου παρατηρείται οποιαδήποτε υστέρηση ή απαιτείται οποιαδήποτε βελτίωση ή συντρέχουν ιδιαίτερες συνθήκες, να γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες ή διορθώσεις, που θα μεγιστοποιήσουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Προφανώς, οι εξελίξεις της τελευταίας διετίας, αρχικά με την πανδημία και στη συνέχεια με την ενεργειακή κρίση, έχουν δημιουργήσει έκτακτες συνθήκες και έχουν μεταβάλει μέρος του αρχικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του λιμανιού της πόλης. Αυτή την κατάσταση επιχειρεί να αντιμετωπίσει το άρθρο 1 της συμφωνίας τροποποίησης του συζητούμενου νομοσχεδίου, παρέχοντας τη σχετική χρονική παράταση για την υλοποίηση της υποχρέωσης που προκύπτει από την αρχική σύμβαση παραχώρησης.

Ταυτόχρονα -και εδώ είναι το σημαντικό στοιχείο της νέας διάταξης- επεκτείνεται η διατύπωση της σχετικής συμβατικής υποχρέωσης, προβλέποντας πλέον και υποχρέωση πρόσθετης μελέτης αξιοποίησης και όχι μόνο στατικής αποκατάστασης, καθώς και κάθε μελετητική ενέργεια που θα συμβάλει στη χρήση και εκμετάλλευση του παλαιού τελωνειακού σταθμού. Τέλος, παρατείνεται αναλόγως και ο χρόνος κατασκευής και υλοποίησης του έργου.

Στην ίδια, ακριβώς, λογική της αποκόλλησης του μείζονος οφέλους για το δημόσιο και την πόλη, κινείται και η επόμενη παράγραφος του άρθρου 1 της συμφωνίας τροποποίησης του συζητούμενου νόμου που επεκτείνει σημαντικά το μήκος του προβλήτα 6. Πρόκειται για μία τροποποίηση, ουσιαστική, η υλοποίηση της οποίας αναμένεται να ενισχύσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα λεγόμενα Ultra Large Container Vehicles, χωρητικότητας έως και είκοσι τριών χιλιάδων TEU, τα οποία με την αρχική σύμβαση παραχώρησης δεν θα μπορούσαν να ελλιμενιστούν.

Είναι μια τροποποίηση, λοιπόν, που βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα του λιμένα της Θεσσαλονίκης και αναμένεται να έχει πολλαπλασιαστικές θετικές συνέπειες στην τοπική οικονομία, αλλά και να αυξήσει το αντάλλαγμα που αποδίδεται κάθε χρόνο στο ελληνικό δημόσιο.

Τέλος, η τροποποίηση της παραγράφου 3 έχει ως στόχο, παρά την παρέκκλιση του άρθρου 7.11 της σύμβασης παραχώρησης, να παραμείνει στις υποχρεωτικές επενδύσεις, η αγορά πέντε μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, συνολικού προϋπολογισμού 4 εκατομμυρίων ευρώ, υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, πως ο φάκελος τεκμηρίωσης και η εν γένει προμήθεια θα είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του άρθρου 7.11 της σύμβασης παραχώρησης.

Αυτό καθίσταται αναγκαίο, γιατί με τη χρήση εξοπλισμού τελευταίας τεχνολογίας, με αυτοματοποιημένα συστήματα ηλεκτροκίνητων -αντί ντιζελοκίνητων- μηχανημάτων, θα έχουμε εξοικονόμηση χρόνου, μεγαλύτερη ασφάλεια, αύξηση της ανταποδοτικότητας και μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, του παραγόμενου θορύβου και της όχλησης των όμορων αστικών περιοχών.

Άρα, δηλαδή, θα βελτιώσουμε και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του λιμένα, κάτι εξαιρετικά κρίσιμο ειδικά για ένα λιμένα που βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν χρειάζεται νομίζω να επισημάνω το απολύτως προφανές σε ό,τι αφορά τον τρόπο που ενεργεί η Κυβέρνηση σε οτιδήποτε μπορεί να αυξάνει το εθνικό επενδυτικό όφελος και τα έσοδα από την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Εξετάζουμε με μεγάλη προσοχή κάθε γραμμή των συμβάσεων. Στεκόμαστε με κατανόηση στις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι παραχωρησιούχοι στην εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ένα πολύ σύνθετο και ρευστό διεθνές περιβάλλον, αλλά και την ίδια στιγμή εκμεταλλευόμαστε αιτήματα αλλαγών από πλευράς παραχωρησιούχων κερδίζοντας οφέλη για την πόλη και τη χώρα αφού πάντοτε υπάρχουν περιθώρια για ουσιαστικές βελτιώσεις.

Το σχέδιο νόμου μπορεί να έχει ως περιεχόμενο τις λίγες γραμμές μιας σύμβασης παραχώρησης, μιας σύμβασης τροποποίησης, αλλά έχει ως αποτέλεσμα την επικύρωση μιας ακόμη επωφελέστερης διατύπωσης υπέρ του ελληνικού δημοσίου και της Θεσσαλονίκης.

Εύχομαι να συμφωνήσουν όλες οι παρατάξεις στην προφανή

εκτίμηση πως η τροποποίηση και ο κοινοτικός νόμος μεγιστοποιούν το αποτέλεσμα για την πόλη μας και το ελληνικό δημόσιο, χωρίς, μάλιστα, να προκαλούνται δημοσιονομικές επιπτώσεις επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των λοιπών φορέων της γενικής κυβέρνησης.

Κατόπιν των παραπάνω, σας καλώ όλους να υπερψηφίσετε το σχετικό νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κυρία Ράπτη, και για το σύντομο και περιεκτικό λόγο εντός του χρόνου που σας έχει διατεθεί.

Τον λόγο τώρα θα πάρει ο κ. Ανδρέας Μιχαηλίδης, ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, Βουλευτής Χίου.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου εισαγωγικά και με την ανοχή του κυρίου Προέδρου, εκμεταλλευόμενος την παρουσία σας, κύριε Υπουργέ, να καταθέσω την αγωνία μας για τις τεράστιες ελλείψεις που παρουσιάζει η δημόσια ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας.

Οι διορισμοί μόνιμων καθηγητών οι οποίοι λιμνάζουν εδώ και μήνες και η απροθυμία των συνταξιούχων καθηγητών στελέχωσης των σχολών, μετά, μάλιστα, την τελευταία νομοθετική παρέμβαση του κ. Μηταράκη, ο οποίος εκτός από Υπουργός, όπως ξέρετε, παίζει τώρα και σε ένα γνωστό τηλεοπτικό σίριαλ πλέον, ο οποίος θεσμοθέτησε την περικοπή του 30% των αποδοχών των συνταξιούχων ναυτικών οι οποίοι προσφέρουν εκπαιδευτικό έργο, και με δεδομένο ότι σε σχολές και μάλιστα σε μικρές σχολές, κύριε Υπουργέ, το εκπαιδευτικό έργο κατά 60% στηρίζεται στις υπηρεσίες που παρέχουν οι συνταξιούχοι ναυτικοί ως ναυτοδιδάσκαλοι σε σχολές, στην ουσία η δημόσια ναυτική εκπαίδευση και ειδικά σε αυτές τις σχολές είναι στον αέρα, λίγες μέρες, μάλιστα, πριν από την έναρξη του επόμενου διδακτικού έτους.

Βεβαίως, αυτό δεν είναι ανεξήγητο, διότι το γεγονός αυτό προστίθεται στη γενικότερη πολιτική σας και στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, της απαξίωσης, δηλαδή, του δημόσιου χαρακτήρα της ναυτικής εκπαίδευσης και τη στροφή των παιδιών στον ιδιωτικό τομέα, γεγονός που συμβαίνει ήδη, μάλιστα, με ραγδαίο ρυθμό.

Σας καταθέτω, λοιπόν, και την αγωνία των ναυτικών μας για αυτή την εξέλιξη και θα μου επιτρέψετε να καταθέσω στα Πρακτικά και μια σχετική επιστολή των συνταξιούχων ναυτικών της Χίου για τα ζητήματα της ναυτικής εκπαίδευσης.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ανδρέας Μιχαηλίδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ας έρθουμε τώρα στο σχέδιο νόμου το οποίο φέρατε προς ψήφιση στην Ολομέλεια σήμερα. Βασιζόμενοι στα ζητήματα που περιλαμβάνει η συμφωνία τροποποίησης και τα απορρέοντα ερωτήματα που θέσαμε, μπορούμε φυσικά να κάνουμε κάποιες ευρύτερες διαπιστώσεις και παρατηρήσεις.

Κατ' αρχάς, η γενικότερη εικόνα των επενδύσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κύριε Υπουργέ, είναι αποκαρδιωτική και αυτό προκύπτει από τις ίδιες τις απαντήσεις που δώσατε εσείς ο ίδιος στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου όπου εισήχθη προς επεξεργασία το σχέδιο νόμου.

Αναφέρατε, για παράδειγμα, ότι το ύψος των υποχρεωτικών επενδύσεων που έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα φτάνει στο ύψος των 22,5 εκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή, μόλις το 12,5% του συνολικού ύψους του ποσού των 180 εκατομμυρίων, το οποίο πρέπει ως υποχρεωτικές επενδύσεις να κάνει η εταιρεία η οποία έχει αναλάβει το έργο. Και επαναλαμβάνω το 12,5%.

Υπενθυμίζω ότι βρισκόμαστε χρονικά στη μέση περίπου της πρώτης επενδυτικής περιόδου, η οποία θα πρέπει να λήξει τον Μάρτιο του 2025 και ρωτάμε, κύριε Υπουργέ, πότε θα ολοκληρωθούν αυτά τα έργα.

Αναφορικά με την τεχνικοοικονομική μελέτη του κτηρίου του παλαιού τελωνειακού σταθμού ομολογήσατε ότι ξεκίνησε το 2019 και αναμένεται να ολοκληρωθεί στους επόμενους μήνες, σχεδόν τέσσερα χρόνια, δηλαδή, μετά.

Η ασάφειά σας υποδεικνύει ότι δεν βρίσκεται καν κοντά στην ολοκλήρωσή της και πλέον με την τροποποιημένη σύμβαση που συζητάμε η τεχνικοοικονομική μελέτη είναι άμεσα συνυφασμένη με τη στατική αποκατάσταση του κτηρίου, όπως και εσείς ο ίδιος υπογραμμίσατε, κύριε Υπουργέ. Άρα, οι καθυστερήσεις στη μελέτη αυτή φέρνουν πίσω την ολοκλήρωση όλου του έργου.

Όπως αντιλαμβάνεστε, οι διαβεβαιώσεις που δίνετε, πόσω μάλλον οι αόριστες αναφορές σας για τις προθεσμίες αυτές, δεν γίνονται πλέον πιστευτές από κανέναν και έτσι έχουν εξελιχθεί ιδιαίτερα δυσμενώς τα πράγματα με αποκλειστική δική σας ευθύνη.

Πέραν, όμως, των καθυστερήσεων τίθεται και ζήτημα ουσίας για την τεχνικοοικονομική μελέτη και την αξιοποίηση του κτηρίου. Θυμίζω ότι οι χρήσεις του δεν πρέπει να είναι ανταγωνιστικές στην εμπορική δραστηριότητα της πόλης, κάτι που προβλέπεται σαφώς από τη σύμβαση παραχώρησης. Πώς θα το διασφαλίσετε αυτό; Σκοπεύετε να διενεργήσετε ευρεία διαβούλευση και να ακούσετε τις ανάγκες των φορέων και μικροεπιχειρηματιών της πόλης; Σκοπεύετε να υλοποιήσετε έστω και συνδυαστικά με άλλες χρήσεις τις δραστηριότητες αυτές σχεδιασμούς, για παράδειγμα, που επίσης είχαν γίνει επί δικής μας διακυβέρνησης παλαιότερα από τον Δημόσιο Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης για την ανάδειξη της πόλης του λιμανιού, για παράδειγμα, ή απλά θα γίνει ένα τεράστιο mall, όπως ακούγεται δεξιά και αριστερά και κυρίως δεξιά; Δεν ακούμε κάτι για το πώς φαντάζεστε να είναι η χρήση του αποκατεστημένου κτηρίου.

Η ολοκλήρωση της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι, επίσης, ένα κρίσιμο ζήτημα τόσο ως προς τον χρόνο υλοποίησης των επενδύσεων όσο κυρίως, ζήτημα ουσίας. Πέραν της διαβεβαίωσής σας ότι θα συνάδει με την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που έχει εκδοθεί για τον ΟΛΠ η όλη διαδικασία δεν ακούσαμε τίποτα συγκεκριμένο.

Εξίσου αόριστες, κύριε Υπουργέ, είναι και οι αναφορές σας σε συμπληρωματικές επενδύσεις που θεωρητικά θα μπορούσαν να αναβαθμίσουν την οικονομική δραστηριότητα του λιμένα Θεσσαλονίκης, αλλά και της βορείου Ελλάδας γενικότερα, όπως, για παράδειγμα, η σύνδεση του προβλήτα 6 με το σιδηροδρομικό δίκτυο και τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, καθώς και η δημιουργία κέντρου logistics στο στρατόπεδο «Γκόνου». Όλα αυτά τα έργα καρκινοβατούν με αποκλειστική ευθύνη της Κυβέρνησής σας.

Αβίαστο συμπέρασμα όλων των παραπάνω είναι ότι οι δραματικές καθυστερήσεις σε όλο το φάσμα των επενδύσεων ρίχνουν στο «καλάθι των αχρήστων» την φιλοεπενδυτική ρητορική σας. Αντί για ανάπτυξη και δουλειές που ψευδεπίγραφα επαγγέλλεστε, έχουμε καθήλωση και στασιμότητα.

Πέραν του θέματος των επενδύσεων, όμως, η τροποποιημένη σύμβαση θέτει εξίσου σοβαρά ζητήματα υποβάθμισης του δημοσίου συμφέροντος από πλευράς σας. Γιατί για μας -αυτό προσπαθήσαμε να αποτυπωθεί στη σύμβαση παραχώρησης του 2018- το δημόσιο συμφέρον δεν μπορεί να θυσιάζεται στο όνομα οποιασδήποτε επένδυσης. Ανάπτυξη, νομιμότητα και κοινωνικό όφελος οφείλουν για εμάς να συνυπάρχουν ισότιμα.

Τι βλέπουμε, όμως, από εσάς; Κατ' αρχάς, αντιλαμβανόμαστε και σήμερα γιατί «κατακρεουργήσατε» τις ελεγκτικές αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων με τον ν.4770 τον Ιανουάριο του 2021 πριν την καταστήσετε ένα ισχνό και αποστεωμένο μόρφωμα, για να μπορείτε τώρα να αγνοείτε σχεδόν πλήρως τη γνωμοδότηση που εξέδωσε τον Απρίλιο του 2021, στην οποία διατύπωσε τη διαφωνία της με το αίτημα του ΟΛΘ για την παράταση της προθεσμίας ολοκλήρωσης της αποκατάστασης του τελωνειακού σταθμού. Σήμερα στην ακρόαση ακούσαμε τη νέα διοίκηση της ΡΑΛ να συμφωνεί απόλυτα και να χειροκροτεί τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία σας.

Το αίτημα αυτό που είχε διατυπώσει η γνωμοδότηση της προηγούμενης διοίκησης της ΡΑΛ το αγνοείτε, παρ' όλο που αναφέρεται σαφώς στα ζητήματα των ποινικών ρητρών. Διότι είναι ένα πράγμα το αίτημα να υπάρξουν κάποιες αλλαγές σε επιμέρους σημεία, για παράδειγμα αυτό που αφορά τις διαστάσεις τους στο πρόσθετο κρηπίδωμα του προβλήτα 6, και άλλο να ζητούνται ου-

σιαστικές αλλαγές στις συμβατικές υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου, όπως αυτή για παράδειγμα που αφορά το κτήριο του παλιού τελωνείου και, μάλιστα, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο τεράστιων καθυστερήσεων στην υλοποίηση των υποχρεωτικών –τονίζω, υποχρεωτικών- επενδύσεων.

Προσπαθήσατε, κύριε Υπουργέ, να δικαιολογήσετε τις καθυστερήσεις της εκτέλεσης των βασικών υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου ψελλίζοντας κάποια γενικόλογα για διεθνείς συγκυρίες και για επιπτώσεις από την πανδημία.

Σας ρωτώ. Επιπτώσεις υπήρξαν μόνο στις υποχρεώσεις που έχει ο παραχωρησιούχος; Γιατί η κερδοφορία του είναι εξαιρετικά ανθηρή. Εκεί οι επιπτώσεις των παραγόντων αυτών που επικαλείστε δεν υπάρχουν; Φτηνοί, λοιπόν, στα «λάχανα», δηλαδή στα κέρδη του παραχωρησιούχου, ακριβοί στο «πιπέρι», δηλαδή στις υποχρεώσεις του, τις οποίες προφανώς και τεχνηέντως καθυστερεί.

Σας λέμε ευθέως, κύριε Υπουργέ, πως εδώ τίθεται σοβαρό θέμα απόσυρσης του Υπουργείου από την υποχρέωση διασφάλισης των συμφερόντων του δημοσίου, το οποίο περιλαμβάνει και τις ποινικές ρήτρες, αλλά αφορά βεβαίως και κάτι ευρύτερο, την τήρηση της νομιμότητας, την εκπλήρωση των αναλυτικών υποχρεώσεων -πόσω μάλλον τη στιγμή που ο ΟΛΦ, επαναλαμβάνω, παρουσιάζει κερδοφορία- και τη φροντίδα για τη συμπεριληπτική και δίκαιη ανάπτυξη.

Το καίριο για μας αυτό ζήτημα σας τονίσαμε ότι παραμένει ενεργό και το δημόσιο συμφέρον, το συμφέρον δηλαδή της χώρας, της κοινωνίας, των πολιτών, δεν επιδέχεται καμμία απολύτως ανοχή.

Συμπερασματικά, όπως τονίσαμε και κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην επιτροπή, το σημερινό σχέδιο νόμου δεν είναι μια απλή τροποποίηση κάποιων τεχνικών χαρακτηριστικών της σύμβασης παραχώρησης, που στην περίπτωση αυτή η στάση μας θα ήταν τελείως διαφορετική, σας διαβεβαιώνουμε.

Ο παραχωρησιούχος «παίζει καθυστερήσεις» και ο «διαιτητής» κοιτάει αδιάφορος. Επαναλαμβάνουμε ότι οι καθυστερήσεις υπονομεύουν τον αναπτυξιακό χαρακτήρα των έργων και αποστερούν την πόλη από εκατοντάδες επιπλέον θέσεις εργασίας στις σημερινές τραγικές κοινωνικές συγκυρίες. Και οι συγκεκριμένες χαρακτηριστικές τροποποιήσεις είναι απόλυτα ευθυγραμμισμένες με τις τακτοποιήσεις που προχωράτε άρον-άρον ως μία Κυβέρνηση σε κατάρρευση και αποδρομή.

Το ίδιο κάνατε άλλωστε και με το λιμάνι του Πειραιά και σχεδιάζετε ανάλογα και για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και της Ηγουμενίτσας άμεσα, όπως πληροφορούμαστε. Δεν θα προλάβετε, όμως. Οι επερχόμενες σύντομα εκλογές θα ρίξουν «τίτλους» στο έργο σας, το οποίο υπήρξε πάντα διαχρονικά καταστροφικό για τη χώρα και τον λαό μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ, κύριε Μιχαηλίδη, και για την τήρηση του χρόνου.

Παρακαλώ τώρα να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής.

Στο σημείο αυτό και πριν δώσω τον λόγο στον κ. Απόστολο Πάνα, θα ήθελα να κάνω μία ανακοίνωση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι σήμερα, 22 Σεπτεμβρίου, ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Προστασίας του Πολίτη, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Τουρισμού, οι Υπουργοί Επικρατείας, καθώς και οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Εξωτερικών και Εσωτερικών κατέθεσαν στις 21 Σεπτεμβρίου του τρέχοντος έτους σχέδιο νόμου με τίτλο «Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις». Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας, ειδικός αγορητής του Κινήματος Αλλαγής.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως ήδη γνωρίζουμε, η σημερινή προς ψήφιση κύρωση αφορά τρία ζητήματα. Το πρώτο είναι η τροποποίηση των διαστάσεων του κρηπιδώματος του προβλήτα 6, χωρίς ουσιαστική αλλαγή του συνολικού εμβαδού. Το δεύτερο είναι ο συνυπολογισμός των ποσών της υποχρεωτικής επένδυσης αγοράς πέντε οχημάτων ΟΣΜΕ. Και το τρίτο σημείο, η παράταση μέχρι το τέλος της περιόδου υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων των εργασιών αποκατάστασης γνωστού κτηρίου του παλαιού τελωνειακού σταθμού.

Και οι τρεις παραπάνω διατάξεις σχετίζονται με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, ενώ για τη σημασία του αποτυπώματος της λειτουργίας του στην οικονομία και την κοινωνία της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης έχω ήδη αναφερθεί και επισημάνει τα σημαντικά στοιχεία και το πόσο σημαντικό είναι το λιμάνι της Μακεδονίας, αλλά και πόσο σημαντικό είναι το λιμάνι και σε ολόκληρη την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Λόγω μάλιστα και της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεών του είναι ανάμεσα στα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορίου της χώρας και εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων της ενδοχώρας.

Για τους λόγους αυτούς προβληματιζόμαστε σχετικά με την αναθεώρηση αυτής της σύμβασης που παρατείνει χρονοδιαγράμματα χωρίς επίπτωση και χωρίς καταλογισμό ευθύνης επί αυτού και που ουσιαστικά δείχνει αδυναμία υπεράσπισης κάποιων ζητημάτων που αφορούν και το δημόσιο συμφέρον. Εμείς όμως ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής υποστηρίζουμε τη διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα των λιμένων της χώρας υπό την έννοια της διατήρησης της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών δημόσιου οικονομικού συμφέροντος και της υποστήριξης όλων των χρήσεων που συνιστούν τις οικονομικές δραστηριότητες εντός των λιμένων και των λιμενικών ζωνών με κοινούς κανόνες χωρίς διακρίσεις, με διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού, με προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και αυστηρό έλεγχο και ρυθμιστικό ρόλο της πολιτείας.

Μάλιστα το μοντέλο που εμείς προτείνουμε είναι αυτό που εφαρμόζεται στη συντριπτική πλειοψηφία των λιμένων στην Ευρώπη και στον κόσμο. Βασίζεται δηλαδή στη συμμετοχή ιδιωτών ως αναδόχων παραχώρησης χρήσης επιμέρους υπηρεσιών του λιμανιού με διαφανείς διαδικασίες, κανόνες, έλεγχο και λογοδοσία ώστε να εξασφαλίζεται η ανάπτυξη των λιμανιών και των ευρύτερων περιοχών που τα περιβάλλουν, διασφαλίζοντας έτσι το δημόσιο συμφέρον και την ισονομία και αποφεύγοντας ολιγοπωλιακές καταστάσεις.

Για αυτόν τον λόγο λοιπόν επιμένουμε στην ανάγκη να εκπονηθεί επιτέλους Ενιαία Εθνική Λιμενική Πολιτική και να λειτουργεί μία ανεξάρτητη υπερκομματική και ισχυρή ρυθμιστική αρχή λιμένων. Για αυτόν τον λόγο αντιταχθήκαμε στο μοντέλο που έχει ήδη εφαρμοστεί στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας εντός και εκτός Κοινοβουλίου. Ένα μοντέλο το οποίο ουσιαστικά αποτελεί ελληνική πατέντα. Δεν αποτελεί επιλογή της μεγάλης πλειοψηφίας άλλων ευρωπαϊκών κρατών ακόμα και με συντηρητικές κυβερνήσεις και προωθείται δογματικά από τη Νέα Δημοκρατία και δυστυχώς, όμως έχει εφαρμοστεί και επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, που υιοθέτησε τέτοιες επιλογές όταν ήταν κυβέρνηση υπό το πρόσχημα μνημονιακών υποχρεώσεων.

Και πρέπει να ξεκαθαριστεί και να τονιστεί ότι από το δεύτερο κιόλας μνημόνιο το 2012 με σημαντική συμβολή στελεχών του ΠΑΣΟΚ δεν υπήρχε αντίστοιχη υποχρέωση πλήρους παραχώρησης της χρήσης και εκμετάλλευσης των λιμένων, όπως επελέγη και από τη Νέα Δημοκρατία και από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Επιπροσθέτως, όπως έχω ξανατονίσει, μετά από εννέα και πλέον χρόνια από τη σχετική νομοθετική πρόβλεψη άρθρο 38 του ν.4150/2013, δεν έχει ακόμα γίνει εκπόνηση και εφαρμογή της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής. Και έχει επικρατήσει κυρίως από τη συγκεκριμένη Κυβέρνηση η ιδεοληψία της άρον-άρον και άνευ συνολικού σχεδιασμού πλήρους και πολυετούς παραχώρησης εκμετάλλευσης όλων των μεγάλων λιμανιών της χώρας μας με ταυτόχρονο ευνουχισμό της δυνατότητας θεσμικής παρέμβασης της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Δεν είναι το μείζον της συζήτησης οι δυο, τρεις τεχνικού χαρακτήρα εξυπηρετήσεις των

ιδιωτών που διαχειρίζονται τον ΟΛΘ μέσω του εν λόγω νομοσχεδίου, ακόμα και όταν αυτές γίνονται προφανώς υπό συνθήκες κάποιων διαδικασιών.

Το μείζον το οποίο πρέπει πλέον να μας απασχολήσει σαν χώρα είναι η έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού για τη λιμενική μας πολιτική και ότι η σημερινή Κυβέρνηση σε συνέχεια δυστυχώς των αντίστοιχων πολιτικών της προηγούμενης εφαρμόζει συνειδητά ένα αλά καρτ, ένα όχι διεθνώς αναγνωρισμένο και εφαρμοστέο σύστημα πλήρους απεμπόλησης του δημοσίου από τον έλεγχο των λιμένων και ντε φάκτο παραχώρησης της πλήρους εκμετάλλευσής τους σε ιδιώτες, χωρίς κανόνες, χωρίς διαφάνεια, χωρίς ουσιαστικό έλεγχο, αφού έχουν εντελώς καταργηθεί οι όποιες ελεγκτικές αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων.

Και ξέρετε είναι μείζον θέμα δημοκρατίας και διαφάνειας ότι μπορεί ο εκάστοτε -θα πω εγώ- Υπουργός να προβαίνει ad hoc τόσο σε συμβάσεις παραχώρησης όσο και σε τροποποιήσεις ανά πάσα στιγμή χωρίς συγκεκριμένα κριτήρια και λογοδοσία. Όπως ακριβώς κατά ένα βαθμό γίνεται και στην περίπτωση της εν λόγω κύρωσης, όπου μέχρι τώρα πουθενά δεν αναφέρεται για ποιο λόγο δεν τηρούνται τα χρονοδιαγράμματα και αιτείται παρατάσεις, κάνοντας μια γενική -θα έλεγα- γενικόλογη τοποθέτηση στις επιτροπές που αφορά στην πανδημία και στις δυσμενείς διεθνείς συγκυρίες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η λιμενική πολιτική της χώρας πρέπει να αποτελέσει μέλος μιας ενιαίας στρατηγικής για να αλλάξει το παραγωγικό μας μοντέλο. Η αλήθεια όμως στην προκειμένη περίπτωση είναι πολύ διαφορετική και πρέπει να ακουστεί. Και η αλήθεια είναι πως δεν επέβαλαν οι μνημονιακές υποχρεώσεις την πώληση των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, όπως υποστήριζε και η προηγούμενη κυβέρνηση όταν το έκανε πράξη. Και το ίδιο μοντέλο ακολουθεί και η Νέα Δημοκρατία η οποία έχει σε εξέλιξη την πώληση τριών ακόμα λιμανιών στην Ηγουμενίτσα, στο Ηράκλειο και στην Αλεξανδρούπολη, αγνοώντας όλα τα σημάδια που έχει μέχρι σήμερα. Είναι λοιπόν το μοντέλο που επέλεξαν οι δύο αυτές κυβερνήσεις και που οδηγεί σε διαδοχικές υποχωρήσεις, αγνοώντας ότι κάποιος από αυτούς που είχαν την ευθύνη των διαδοχικών μνημονίων διαπραγματεύτηκαν το δικαίωμα της ελληνικής πολιτείας.

Είναι επίσης επιλογή της Νέας Δημοκρατίας να καταργηθεί στην πράξη η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, την οποία όσοι είχαν την ευθύνη πριν μια δεκαετία 2011 - 2012 είχαν προβλέψει ώστε να θωρακίσει θεσμικά τις σχέσεις στη λιμενική αγορά που δημιουργείται, ενώ από τις πρώτες ενέργειες της σημερινής Κυβέρνησης ήταν να αποψιλώσει τη ΡΑΛ από αρμοδιότητες σχετικά με τα Master Concessions. Τα παραπάνω βέβαια δεν είναι απλά μια διευκρίνιση για τη δικαίωση και την αποκατάσταση της πραγματικότητας. Είναι μία πρόκληση για όσους ενδιαφέρονται για την πραγματική αξιοποίηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος μέσω της ισχυρής και υγιούς διευκολυνόμενης από την πολιτεία ιδιωτικής επιχειρηματικότητας και της δημόσιας ρύθμισης.

Θα ήταν λοιπόν χρήσιμο, κύριε Υπουργέ, να άλλαζε η λιμενική πολιτική ρότα σύμφωνα με αυτό που μας διδάσκει η λιμενική πραγματικότητα και να γίνει από τώρα καθολική επιλογή το μοντέλο της Καβάλας με την παράλληλη λειτουργία μιας πραγματικής ρυθμιστικής αρχής. Εν κατακλείδι και σχετικά με την παρούσα συμφωνία αν και γνωρίζουμε πως οι συνθήκες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν βελτιωθεί κάπως, καθώς το χρονικό διάστημα έως την παραχώρηση υπολειτουργούσε, η παρούσα κύρωση παρέχει πολυετείς παρατάσεις εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του αναδόχου. Έτσι δηλαδή θα έχουμε παράδοση της μελέτης από τον Μάρτιο του 2019 στο τέλος του 2023 και της αποκατάστασής του από το 2022 στο Μάρτιο του 2025. Και αυτό αν δεν υπάρχουν -που είναι πολύ πιθανό- επιπλέον καθυστερήσεις.

Παράλληλα ένα άλλο σοβαρό ζήτημα είναι και οι ποινικές ρήτρες που προβλέπονται, όπως άλλωστε επισημαίνει και η γνωμοδότηση της ΡΑΕ. Ένα ζήτημα το οποίο παραμένει ενεργό και φυσικά είναι ένα θέμα το οποίο αφορά και την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς σαν ΠΑΣΟΚ, σαν Κίνημα Αλλαγής, θέλουμε το καλύτερο και για τη Θεσσαλονίκη, θέλουμε το καλύτερο και για την αναπτυξιακή προοπτική της χώρας μας. Η εν λόγω ρύθμιση φαίνεται ότι προωθείται από την Κυβέρνηση, χωρίς να υπάρχει ουσιαστικά ένας στρατηγικός σχεδιασμός για την προάσπιση και του δημόσιου συμφέροντος αλλά κυρίως για την ανάπτυξη και των λιμανιών.

Άρα νιώθουμε σαν παράταξη ότι θα είμαστε συνεπείς στη θέση την οποία είχαμε και το προηγούμενο χρονικό διάστημα και επισημαίνουμε την ανάγκη για την αλλαγή της λιμενικής πολιτικής της χώρας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Συνεπής στον χρόνο.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιάννης Δελής, ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, με τη σημερινή σύμβαση της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας τροποποιούνται ορισμένα σημεία, δύο συγκεκριμένα, από την αρχική σύμβαση παραχώρησης - ιδιωτικοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, που ας μην ξεχνάμε ότι έγινε το 2018 από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Το πρώτο σημείο είναι το ζήτημα του ιστορικού κτηρίου του παλαιού τελωνειακού σταθμού στο λιμάνι, ένα εμβληματικό πραγματικά κτήριο, του οποίου η λειτουργική αποκατάσταση καρκινοβατεί ή μάλλον δεν έχει καν ξεκινήσει, παρά τις δεσμεύσεις της αρχικής σύμβασης, και ύστερα είναι το ζήτημα του προβλήτα 6 του λιμανιού, του οποίου επανακαθορίζονται για ακόμη μία φορά οι διαστάσεις, ώστε να υποδέχεται, όπως λέει το νομοσχέδιο, πλοία περισσότερων κατηγοριών σε αυτό.

Επί της ουσίας δηλαδή, όπως επιβεβαίωσε και ο κύριος Υπουργός, πρόκειται για τεχνικού χαρακτήρα ζητήματα, τα οποία ωστόσο αποκτούν και έχουν και μια πολιτική διάσταση στο γενικότερο πλαίσιο λειτουργίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Με τη σημερινή σύμβαση αλλάζει απλώς το χρονοδιάγραμμα για την αποκατάσταση του τελωνειακού σταθμού, καθώς επίσης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προβλήτα 6.

Τι προέβλεπε η αρχική σύμβαση παραχώρησης το 2018; Ότι το αργότερο μέχρι την πρώτη επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος να έχει μεριμνήσει, ο παραχωρησιούχος δηλαδή, για την εκπόνηση για λογαριασμό του από κατάλληλα καταρτισμένους μηχανικούς διεξοδικής μελέτης στατικής αποκατάστασης του παλαιού τελωνειακού σταθμού και το αργότερο μέχρι την τέταρτη επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος να έχει μεριμνήσει για την κατασκευή και υλοποίηση του συνόλου των εργασιών αποκατάστασης.

Η πρώτη επέτειος ήταν το 2019. Πάει αυτή και πέρασε. Πέρασαν και άλλα τρία χρόνια. Ήρθε και το 2022, αλλά δεν ολοκληρώθηκε καμμία, μα καμμία εργασία κατασκευής και αποκατάστασης του παλιού τελωνείου της Θεσσαλονίκης στο λιμάνι. Τώρα φέρνετε μια παράταση αυτής της προθεσμίας για μέχρι τα τέλη του 2023.

Όσο για τον εκ νέου επανακαθορισμό των διαστάσεων του προβλήτα 6, με την αύξηση του μήκους του νέου πρόσθετου κρηπιδώματος και μείωση του πλάτους της πρόσθετης χερσαίας ζώνης, όπως λέει η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, αναρωτιόμαστε και αναρωτηθήκαμε και στην επιτροπή, άραγε αυτό σε τι θα ωφελήσει τους αυτοαπασχολούμενους αυτοκινητιστές, τους εργαζόμενους οδηγούς των φορτηγών αυτοκινήτων, οι οποίοι ταλαιπωρούνται για ώρες στις ουρές φορτοεκφορτώσεων του λιμανιού;

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, πότε θα τελειώσουν οι πολύωρες αυτές καθυστερήσεις και η ταλαιπωρία αυτών των επαγγελματιών; Πότε θα ασχοληθείτε επιτέλους με το ζήτημα αυτό;

Ας τα πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Μπορεί ο κύριος Υπουργός να κατηγορεί, όπως και έκανε στις επιτροπές, τα υπόλοιπα αστικά κόμματα ως δήθεν εχθρικά στις ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών. Νομίζουμε όμως ότι τα αδικεί κατάφωρα, καθώς η σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, δηλαδή η ιδιωτικοποίησή του, ολοκληρώθηκε και ψηφίστηκε τον Φεβρουάριο του 2018 από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με τον

ν.4522, από το κόμμα δηλαδή εκείνο το οποίο, υποκριτικά όπως αποδείχτηκε, κάποτε ανέβαινε στα κάγκελα εκείνου του λιμανιού για να μην ιδιωτικοποιηθεί. Φυσικά ο νόμος αυτός του ΣΥΡΙΖΑ, ο ν.4522 ψηφίστηκε με ενθουσιασμό και από τη Νέα Δημοκρατία. Αλίμονο.

Όπως όμως εξ αρχής είχε επισημάνει το κόμμα μας, το ΚΚΕ, το οποίο και καταψήφισε τότε φυσικά την παραχώρηση - ιδιωτικοποίηση, τέσσερα χρόνια πλέον μετά την παραχώρηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε ιδιώτες μεγαλοεπιχειρηματίες διαψεύστηκαν παταγωδώς και όλα τα μεγάλα λόγια περί ωφελημάτων τάχα του λαού της πόλης αλλά και των εργαζομένων στο λιμάνι. Οι εργαζόμενοι στο λιμάνι με τα σωματεία τους ολοένα συχνότερα καταγγέλλουν και την έλλειψη του αναγκαίου προσωπικού, αλλά και την αυξανόμενη εντατικοποίηση της δουλειάς τους, μα και την έλλειψη των μέτρων ασφάλειας στην εργασία τους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι μετά το θανατηφόρο εργατικό δυστύχημα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το καλοκαίρι του 2021 το φετινό καλοκαίρι σημειώθηκαν άλλα τέσσερα εργατικά ατυχήματα στο λιμάνι, τα οποία βέβαια και φωνάζουν για τη λήψη επειγόντων μέτρων προστασίας, ασφάλειας και υγιεινής της εργασίας σε αυτό το λιμάνι της αγωνίας της Θεσσαλονίκης.

Βλέπετε, τα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας σε τέτοιους τεράστιους επιβαρυμένους και επικίνδυνους εν τέλει χώρους δεν θεωρούνται από τις αστικές κυβερνήσεις άξια λόγου, ώστε να συμπεριλαμβάνονται σε τέτοιες συμβάσεις ιδιωτικοποιήσεων ή παραχωρήσεων. Γιατί δηλαδή να μην είναι στις συμβατικές υποχρεώσεις ή τις υποχρεωτικές επενδύσεις, παραδείγματος χάριν, και η ασφαλής λειτουργία του βαρέως ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Γιατί;

Επειδή λοιπόν τα εργατικά ατυχήματα ή μάλλον πιο σωστά τα εργοδοτικά εγκλήματα -γιατί τέτοια είναι- στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά απ' όσο ξέρουμε και στο λιμάνι του Πειραιά, αυξάνονται επικίνδυνα, απαιτείται, κύριε Υπουργέ, και έχετε την πολιτική ευθύνη γι' αυτό, για να ληφθεί κάθε μέτρο ώστε να αποκατασταθεί ή να αντικατασταθεί κάθε προβληματικό μηχάνημα στους εργασιακούς χώρους του λιμανιού, προκειμένου να εξασφαλίζεται η στοιχειώδης ασφάλεια στην εργασία.

Πρόκειται για μια ιδιωτικοποίηση η οποία φυσικά υπακούει στις γενικότερες στρατηγικές επιλογές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που πέρα από την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων εντάσσεται και στους γενικότερους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς στην περιοχή για τον γεωστρατηγικό έλεγχο περιοχών και δρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας, σχεδιασμούς βεβαίως οι οποίοι πυροδοτούν και εντάσεις στην περιοχή και ευρύτερα, όπως βλέπουμε.

Ταυτόχρονα υπηρετεί και τους σχεδιασμούς του εγχώριου κεφαλαίου -αλίμονο- για τη μετατροπή της Ελλάδας σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Όλος αυτός ο πυρετός της δράσης του κεφαλαίου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ευρύτερα στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης ασφαλώς και θα φέρει-φέρνει ήδη- τεράστια κέρδη. Μόνο που αυτά δεν είναι για τους εργαζόμενους, αλλά είναι για τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Το δείχνει περίτρανα και το παράδειγμα της «COSCO» στον Πειραιά, όπου η ιδιωτικοποίηση προηγήθηκε, το δείχνει κάθε μέρα και το ιδιωτικό πια εμπορικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Να γιατί πανηγύριζαν και χειροκροτούν την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού στη Θεσσαλονίκη τόσο οι βιομήχανοι όσο και οι μεγαλοεξαγωγείς, οι μεγαλέμποροι. Τους είδαμε προχθές στους φορείς να υμνούν κι αυτήν την τροποποίηση, όπως υμνούσαν και την αρχική σύμβαση παραχώρησης του ΣΥΡΙΖΑ, και βεβαίως τα κόμματά τους και οι κυβερνήσεις τους.

Αλλά για να σταθούμε λιγάκι: Και η κριτική και η στάση των υπόλοιπων αστικών κομμάτων απέναντι στη σύμβαση και στην τροποποίηση, ποια είναι; Πέρα από την ηχηρή απουσία σήμερα εδώ στην Ολομέλεια των λαλίστατων, κατά τα άλλα, κατά του νεοφιλελευθερισμού Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, απ' όσο μπορούμε να δούμε και από όσο είδαμε και στον κατάλογο ομιλητών -μια πραγματικά ηχηρή απουσία των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ της Θεσσαλονίκης, με μία εξαίρεση- όχι μόνο τα αστικά κόμματα δεν αμφισβητούν την πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων, την πολιτική της παραχώρησης δημόσιου πεδίου και χώρου σε ιδιώτες επενδυτές για την ενίσχυση των κερδών τους, αλλά, κύριε Υπουργέ, με συγχωρείτε, σας κάνουν και κριτική γιατί αυτό δεν το κάνετε με επιμέλεια κι έτσι καθυστερείτε, λέει, το ξεδίπλωμα της ιδιωτικό - οικονομικής λειτουργίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Είναι χαρακτηριστικό αυτό που είπε προχθές στην επιτροπή ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ και θα το διαβάσω επί λέξει από τα Πρακτικά: «Οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, που προβλέπονται από τη σύμβαση παραχώρησης, για εμάς -για τον ΣΥΡΙΖΑ δηλαδή- υπονομεύουν τον αναπτυξιακό χαρακτήρα του έργου.» Ενώ ήταν φανερή και η αγωνία του έτερου ομιλητή -ένας μέχρι τώρα Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ τοποθετήθηκε- για τις καθυστερήσεις που εμφανίζονται στη σύμβαση ιδιωτικοποίησης και οι επενδύσεις στο λιμάνι δεν προχωράνε, όπως είπε με παράπονο.

Συμπέρασμα: Όλα τα αστικά κόμματα είστε τόσο στοιχισμένα στη σημερινή στρατηγική του κεφαλαίου που δεν έχετε περιθώρια ούτε καν για κάποιους, έστω φραστικούς ελιγμούς, μα τόσο στοιχισμένοι.

Βεβαίως την απάντηση, και μάλιστα προκαταβολικά προχθές, στις αιτιάσεις της αστικής Αντιπολίτευσης -ή μάλλον καλύτερα της συμπολιτευόμενης Αντιπολίτευσης είναι ο ακριβέστερος όρος- την έδωσε η εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας, η οποία ανέφερε χαρακτηριστικά και είπε το εξής: «Εξετάζουμε, λέει, - ως Κυβέρνηση, ως Νέα Δημοκρατία- με μεγάλη προσοχή κάθε γραμμή των συμβάσεων.» Μάλιστα. «Στεκόμαστε με κατανόηση στις ειδικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι παραχωρησιούχοι ιδιώτες -δεν έχουμε καμμία αμφιβολία ότι δείχνετε ιδιαίτερη κατανόηση σε αυτούς- στην εκπλήρωση των συμβατικών τους υποχρεώσεων σε ένα πολυσύνθετο και ρευστό διεθνές περιβάλλον, το οποίο αντιμετωπίζουν», αυτοί οι καημένοι οι παραχωρησιούχοι.

Αυτό είναι αλήθεια. Σας το αναγνωρίζουμε. Και αυτό, ξέρετε, δεν είναι μονάχα δικό σας προνόμιο, της Κυβέρνησης δηλαδή της Νέας Δημοκρατίας. Εσείς έχετε το θάρρος και το λέτε και καλά κάνετε. Αλλά όπως έδειξε και η πρόσφατη πείρα αφορά σε οποιαδήποτε αστική κυβέρνηση, όπως και αν λέγεται, αστική κυβέρνηση η οποία αναλαμβάνει βεβαίως να διαχειριστεί τις υποθέσεις του αστικού κράτους, στις οποίες προτεραιότητα έχουν πάντα, μα πάντα, οι υποθέσεις των επιχειρηματικών ομίλων, των επενδυτών και έπονται οι υπόλοιποι των επενδυτών, όπως τους λέτε εσείς.

Έτσι εξηγείται -και δεν είναι καθόλου παράξενο- που την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού -αλλιώς δεν μπορεί να εξηγηθεί- και της Θεσσαλονίκης αλλά και του Πειραιά, δύο εμβληματικές δηλαδή ιδιωτικοποιήσεις- δεν τις ολοκλήρωσε η Νέα Δημοκρατία, αλλά τις ολοκλήρωσε ο ΣΥΡΙΖΑ, όσο και αν προσπάθησε αυτό να το κρύψει κάτω από τον φερετζέ της δίκαιης ανάπτυξης από την οποία τάχα θα ωφεληθούν όλοι κ.τ.λ.. Πολύ απλά, και ο ΣΥΡΙΖΑ, ως κόμμα και αυτός της αστικής διαχείρισης πλέον, δεν μπορεί παρά να υλοποιεί τον εκάστοτε σχεδιασμό της αστικής τάξης, να πιέζει γι' αυτόν τον σχεδιασμό και να αγωνιά για την εφαρμογή του.

Θα αναπτυχθεί καπιταλιστικά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με την ιδιωτικοποίησή του; Θα φέρει δηλαδή κέρδη; Γιατί αυτό σημαίνει καπιταλιστική ανάπτυξη, να φέρνει κέρδη, αλλιώς δεν υπάρχει ανάπτυξη. Ασφαλώς και θα φέρει, φέρνει ήδη όπως είπαμε τεράστια κέρδη, αλλά όχι για τον λαό, αλλά για τους επιχειρηματικούς ομίλους. Γι' αυτό και το κεφάλαιο, οι επιχειρηματικοί όμιλοι και οι εκπρόσωποί τους, το στηρίζουν.

Υπάρχει όμως και μία ακόμη πλευρά, η οποία αφορά το λιμάνι της πόλης της Θεσσαλονίκης. Αυτό το λιμάνι βρίσκεται σε μια περιοχή, στη βόρεια Ελλάδα δηλαδή, όπου εξελίσσονται τεράστιοι ιμπεριαλιστικοί ανταγωνισμοί για τον έλεγχο αυτής της περιοχής, ευρύτερα στα Βαλκάνια, ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Ρωσία, την Κίνα.

Έτσι ο ρόλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης -και όχι μόνο αυτού του λιμανιού- αλλά και των υπόλοιπων λιμανιών, αυτής της περιβόητης «Εγνατίας των λιμανιών», δηλαδή Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη -για την Αλεξανδρούπολη βεβαίως να θυμίσουμε ή μάλλον είναι σχεδόν βέβαιο ότι καταλή-

γει τελικά στα χέρια των Αμερικανών, το λιμάνι μιας πόλης η οποία μετατρέπεται ταχύτατα σε πολεμική βάση, ορμητήριο των αμερικανό-νατοϊκών, με ό,τι αυτό μπορεί να σημαίνει για την πόλη και την περιοχή- ο ρόλος λοιπόν του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με αυτό το πρίσμα γίνεται εξαιρετικά κρίσιμος. Καταλαβαίνουμε λοιπόν γιατί έχει τόσο πολύ μεγάλη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ ως ένα οικονομικό, ως ένα πολιτικό, αλλά και ως ένα στρατιωτικό κέντρο και επιτελείο.

Καταλαβαίνουμε όμως και κάτι ακόμα. Καταλαβαίνουμε πόσο επικίνδυνη είναι η ιδιωτικοποίηση μιας στρατηγικής πύλης εισόδου και εξόδου της χώρας, μια τέτοια είσοδο και έξοδο να τη δίνεις στα χέρια ενός ιδιώτη. Είναι κρίσιμη για την άμυνα, για την ασφάλεια του λαού και της χώρας και μάλιστα ιδιαίτερα τώρα που το θερμόμετρο στην περιοχή έχει ανέβει πάρα πολύ.

Τώρα, μπορεί να καλλιεργεί η Κυβέρνηση προσδοκίες στον λαό της πόλης. Οι χιλιάδες όμως άνεργοι της Θεσσαλονίκης δεν έχουν τίποτα να περιμένουν. Και τα διαλυμένα εργασιακά δικαιώματα, που ισοπεδώσατε όλοι σας με τους νόμους σας, και οι ομαδικές απολύσεις, και οι περιορισμοί στην απεργία, και το τσάκισμα των μισθών, όλα αυτά θα είναι εδώ όταν θα αναπτύσσεται καπιταλιστικά το λιμάνι, για να ξεσκεπάζουν κάθε ώρα και στιγμή το «δίκαιο» πρόσωπο -λέμε τώρα- της ανάπτυξής σας. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο λιμάνι εργάζονται πλέον και διακόσιοι πενήντα εργολαβικοί εργαζόμενοι, σύμφωνα με τον κύριο Υπουργό. Αλλά αυτοί, ξέρετε, εργάζονται χωρίς συγκροτημένα εργασιακά δικαιώματα και μένουν εκτός συλλογικών συμβάσεων.

Ούτε για μια στιγμή λοιπόν να μην πιστέψει ο λαός της Θεσσαλονίκης τα ψέματα της Κυβέρνησης και των υπόλοιπων αστικών κομμάτων, που στηρίζουν με νύχια και με δόντια αυτήν την ιδιωτικοποίηση και βάζουν πλάτη.

Εμείς ως ΚΚΕ, όπως καταψηφίσαμε την αρχική σύμβαση της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, καταψηφίζουμε φυσικά και τη σημερινή της τροποποίηση. Την καταψηφίζουμε γιατί πρόκειται για μια αρνητικότατη εξέλιξη για τον λαό και τους εργαζόμενους της πόλης. Θετική μονάχα για το κεφάλαιο.

Ρωτάμε το εξής: Μπορεί άραγε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όλα τα λιμάνια και οι υποδομές της χώρας, να γίνουν μοχλός πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας, όχι γενικά κι αφηρημένα, αλλά για τους εργάτες και τις λαϊκές οικογένειες, για τις ανάγκες τους, να προσφέρει αυτή η ανάπτυξη σταθερή δουλειά με δικαιώματα, να γίνουν μοχλός συνολικά κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για όλο τον λαό της περιοχής. Μπορεί να γίνει αυτό;

Η απάντηση είναι «ναι», βεβαίως και μπορεί, μόνο όμως εφόσον η αξιοποίησή τους δεν γίνεται με όρους καπιταλιστικούς, χάριν της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου, όπως γίνεται δηλαδή τούτη ακριβώς τη στιγμή, αλλά όταν ο ίδιος ο λαός θα βρεθεί και θα πάρει το τιμόνι της εξουσίας και τα μέσα παραγωγής βέβαια, και η εξουσία του θα είναι απαλλαγμένη από το καπιταλιστικό κέρδος. Δεν θα υπάρχει αυτό. Αυτή είναι η ρίζα του κακού που ζούμε. Απαλλαγμένη από το καπιταλιστικό κέρδος, μόνο τότε θα μπορέσει να οργανώσει την κοινωνική του παραγωγή, να την σχεδιάσει κεντρικά, επιστημονικά, και αυτήν την παραγωγή να τη θέσει στην υπηρεσία, όχι των κερδών, αλλά των αναγκών της μεγάλης λαϊκής πλειοψηφίας.

Αυτό λέγεται σοσιαλισμός βέβαια και είναι ό,τι πιο αναγκαίο αλλά και ό,τι πιο ώριμο σήμερα, στους βάρβαρους καπιταλιστικούς καιρούς που ζούμε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Δελή.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης κ. Βασίλης Βιλιάρδος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε ναύαρχε, κύριε Υπουργέ, συνοψίζοντας αυτά που είδαμε στις επιτροπές με τη σύμβαση παραχώρησης που υπεγράφη στις 2-2-2018 επί ΣΥΡΙΖΑ μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της «ΟΛΘ Α.Ε.», η κοινοπραξία «SEGT» αγόρασε το 67% της εισηγμένης «ΟΛΘ Α.Ε.» έναντι 231,9 εκατομμυρίων που πλήρωσε στο ΤΑΙΠΕΔ, ενώ έκτοτε διαχειρίζεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η «SEGT» τώρα είχε αρχικά τους εξής τρεις μετόχους: Πρώτον, το γερμανικό επενδυτικό κεφάλαιο «DIEP», που κατείχε το 47%, δεύτερον τη θυγατρική της γαλλικής ναυτιλιακής τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων CMA CGM, την «TERMINAL LINK», που κατέχει το 33%, και τρίτον την «BELTERRA INVESTMENTS» συμφερόντων του κ. Σαββίδη, η οποία κατέχει το 20%. Έκτοτε, την άνοιξη του 2021 η «BELTERRA» εξαγόρασε τη συμμετοχή της γερμανικής «DIEP», οπότε ελέγχει πλέον το 67% της κοινοπραξίας. Στη σύμβαση παραχώρησης δε, που ψηφίστηκε από τη Βουλή, προβλέπεται, μεταξύ άλλων η υποχρέωση της «SEGT» να προβεί σε επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων εντός επτά ετών. Μέχρι στιγμής έχουν διενεργηθεί ελάχιστες, όπως ήταν αναμενόμενο, της τάξης των 23 εκατομμυρίων.

Επειδή, τώρα, θέλουμε να είμαστε αντικειμενικοί, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε πως οι συνθήκες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν βελτιωθεί, ενώ στο χρονικό διάστημα έως την παραχώρηση του υπολειτουργούσε δραματικά. Ειδικότερα, από την πλευρά του τουρισμού, υπολογίζεται πως το 2022 θα σημειωθούν πάνω από εξήντα αφίξεις κρουαζιεροπλοίων, αν και η κρουαζιέρα δεν αποτελεί την πιο ελκυστική λύση, λόγω του μικρού μέσου εσόδου σε σχέση με την αστική επιβάρυνση. Από εμπορευματικής πλευράς, όμως, έχει διαπιστωθεί σημαντική άνοδος των μεταφορών, ενώ παράλληλα έχουν βελτιωθεί τα οικονομικά στοιχεία της «ΟΛΘ Α.Ε.» με καλύτερες και αυξητικές επιδόσεις σε σχέση με τον όρο με τον ΟΛΠ, τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά, όπου υπήρξε επίσης, αθέτηση υποσχέσεων με την αναθεωρημένη σύμβαση που είχε ψηφιστεί.

Υπάρχουν, βέβαια, και αρνητικές εξελίξεις, αφού, παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις, τόσο στις μεταφορές εμπορευμάτων, όσο και στην εξυπηρέτηση των διαφόρων επαγγελματικών κλάδων, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται εντάσεις που δυσχεραίνουν τις συναλλαγές και τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι σημαντικότερες καθυστερήσεις παρατηρούνται στις φορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων, που διακινούνται από το λιμάνι και από την πύλη 16 με φορτηγά αυτοκίνητα, με αποτέλεσμα οι επαγγελματίες και οι συναφείς οργανώσεις τους να διαμαρτύρονται, αν και τελευταία υπάρχει κάποια βελτίωση.

Εν προκειμένω, η ανάδοχος εταιρεία θα πρέπει να προσαρμοστεί άμεσα στις απαιτήσεις και να ενισχύσει, τόσο το διοικητικό, όσο και το λειτουργικό μέρος του λιμανιού, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς. Ακόμη περισσότερο, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, λόγω της κεντρικής θέσης του θα πρέπει να εξελιχθεί σε σημαντικό εμπορευματικό κόμβο μεταφορών και logistics όχι μόνο στη βόρεια Ελλάδα αλλά γενικότερα στη Βαλκανική και στην ευρωπαϊκή αγορά, σε έναν κόμβο δηλαδή συνδυασμένων μεταφορών στη νοτιοανατολική, κεντρική και ανατολική Ευρώπη, κάτι που σημαίνει ότι θα πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα τα απαραίτητα έργα της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης του με την προβλήτα 6, επίσης της οδικής με την Εγνατία Οδό και με το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων ΠΑΘΕ, η οποία είναι σε εξέλιξη μεν, μετά από μία καθυστέρηση πολλών ετών, αλλά πρέπει επιτέλους να τελειώσει το 2023.

Σημειώνεται, πάντως ότι, ακόμη και αν λυθούν τα προβλήματα στο λιμάνι, δεν υπάρχει χωρητικότητα, για να προωθηθούν τα φορτία προς τα βόρεια λόγω της κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου όπου συσσωρεύεται επιπλέον η κίνηση από τον ΟΛΘ. Είναι, βέβαια, σε εξέλιξη η αναβάθμιση του τελευταίου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Ειδομένη με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2025. Ελπίζουμε να τελειώσει επιτέλους, αφού το τμήμα Ειδομένης - Θεσσαλονίκη αποτελεί μέρος της εξαιρετικά σημαντικής διαδρομής Αθήνα - Σκόπια - Βελιγράδι - Βουδαπέστη - Σκόπια, όχι Βόρεια Μακεδονία φυσικά- πολύ περισσότερο, επειδή έχει στρατηγική σημασία, αφού μαζί με τον Πειραιά αποτελεί μέρος του δρόμου του μεταξιού, ανταγωνιστικού της χερσαίας διαδρομής μέσω Ρωσίας, που έχει προβλήματα λόγω των κυρώσεων, και της Τουρκίας που εμποδίζεται από την ένταση στην Αρμενία. Είναι, επίσης, ανταγωνιστική της θαλάσσιας διαδρομής μέσω Τεργέστης, στην οποία επενδύουν σε logistics οι Γερμανοί, ενώ έχει καλύτερη σιδηροδρομική σύνδεση.

Έως πρόσφατα δε υπήρχε επιβατικό τρένο που συνέδεε την

Ειδομένη με τη Θεσσαλονίκη, όπου ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες το χρησιμοποιούσαν τουρίστες. Δυστυχώς, τώρα δεν λειτουργεί και πρέπει να ξεκινήσει, για να εκμεταλλευτούμε το λιμάνι σε εποχές που το τρένο αποτελεί μια οικολογική και πιο φθηνή επιλογή. Εκτός αυτού, είναι σε εκκρεμότητα από πολλά χρόνια η εκμετάλλευση των υπαρχόντων σιδηροδρομικών γραμμών για την επιβατική σύνδεση του λιμανιού με τον προαστιακό City train, το οποίο επίσης θα βοηθήσει το λιμάνι και την αποσυμφόρηση της κίνησης.

Οι καθυστερήσεις που σημειώνονται στα συμπληρωματικά αυτά έργα με ευθύνη εδώ του δημοσίου δεν ευνοούν την πλήρη και δυναμική ανάπτυξη του λιμανιού, όπως για παράδειγμα η ανάθεση της καίριας κατασκευής του προβλήτα 6 προϋπολογισμού 150 εκατομμυρίων, η οποία καθυστέρησε πάνω από έναν χρόνο από τότε που κατατέθηκαν οι δεσμευτικές προσφορές, από τον περασμένο Φεβρουάριο δηλαδή, όπου αναδείχθηκε ανάδοχος για την κατασκευή η «MYTILINEOS–ROVER MARITIME», ενώ αυτός είναι ο λόγος που θεωρούμε πολύ αρνητικές τις παρατάσεις που δίνονται με το άρθρο 1.01 της σημερινής τροποποιητικής σύμβασης.

Επί των άρθρων τώρα, με την παράγραφο 1.01 του πρώτου άρθρου παρέχονται πολυετείς παρατάσεις εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του αναδόχου χωρίς να αιτιολογείται σοβαρά ο λόγος και να αναφέρονται οι υπεύθυνοι της σημαντικής αυτής καθυστέρησης.

Όσον αφορά δε την παράγραφο 1.02, οι διαφοροποιήσεις κρίνονται ανεκτές στο πλαίσιο της καλύτερης αξιοποίησης του λιμανιού με τον ελλιμενισμό μεγαλύτερων πλοίων, ενώ διαπιστώσαμε πως οι προδιαγραφές υπερκαλύπτονται. Η πρόθεση είναι να ελλιμενίζονται πλοία μεγαλύτερα των 14.000 TEU, τα «Ultra Large Container Vessel», τα οποία είναι άνω των τριακοσίων εβδομήντα μέτρων.

Σε σχέση με την παράγραφο 1.03, προφανώς δεν ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία ως προς την αξιολόγηση από τον ανεξάρτητο μηχανικό, αφού τα μηχανήματα παραλήφθηκαν χωρίς αυτήν.

Γενικότερα, τώρα, οι τροποποιήσεις των παραγράφων 1.01 και 1.03 αναδεικνύουν τα προβλήματα των σημαντικών συμβάσεων παραχώρησης του ελληνικού δημοσίου, με την έννοια πως δίνεται απόλυτη ελευθερία και ευελιξία στους αναδόχους με την πιστή υποταγή στις απαιτήσεις τους και με την έλλειψη προβλέψεων ή και ενεργοποίησης ποινικών ρητρών. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται καθυστέρηση και από το δημόσιο σε παράπλευρα έργα, όπως η σιδηροδρομική γραμμή για την εκμετάλλευση των λιμένων, κάτι που επιβαρύνει φυσικά τις επενδύσεις και τους επενδυτές. Σε αυτού του είδους πάντως της σύμβασης θα πρέπει το δημόσιο να έχει τον ρόλο του ισχυρού, ειδικά στις φιλελεύθερες δημοκρατίες, να είναι αυστηρό στην τήρησή τους και πάντα υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, κάτι που δυστυχώς δεν συμβαίνει στην Ελλάδα.

Σε ένα γενικότερο πλαίσιο, λοιπόν, είπαμε πως μπορούμε να αποδεχτούμε τις προβλέψεις του άρθρου 1, όσον αφορά την παράγραφο 1.02 και να ανεχθούμε την παράγραφο 1.03, αλλά οι παρατάσεις της παραγράφου 1.01, που είναι πλέον τετελεσμένες, πρέπει να διερευνηθούν ως προς τον λόγο που καθυστέρησαν και να επιβληθούν πρόστιμα στους υπεύθυνους. Επειδή, όμως, αμφιβάλλουμε πως θα συμβεί κάτι τέτοιο, καθώς επίσης επειδή είμαστε εναντίον του ξεπουλήματος δημοσίων επιχειρήσεων, το οποίο δεν έχει καμμία σχέση με ιδιωτικοποίηση, δεν θα υπερψηφίσουμε τη σύμβαση.

Θα κλείσουμε επαναλαμβάνοντας τη διαφορά που έχει το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας από την αξιοποίησή της. Επειδή η Κυβέρνηση αναφέρεται συνεχώς σε αξιοποίηση, λέγοντας ψέματα ως συνήθως στους πολίτες.

Εν πρώτοις, η λέξη ξεπούλημα που χρησιμοποιούμε εμείς δεν είναι δική μας, αλλά της «GUARDIAN» από το 2015 σε άρθρο της για την Ελλάδα, η οποία χρησιμοποίησε τη λέξη «fire sales», ξεπούλημα. Ξεπούλημα σημαίνει προφανώς καταναγκαστική στην ουσία εκποίηση σε εξευτελιστικές τιμές, κάτι που προϋποθέτει προηγουμένως τη χαμηλή εκτίμηση των περιουσιακών στοιχείων που θα ξεπουληθούν.

Στο παράδειγμα τώρα των λιμανιών τα δέκα σημαντικότερα εκτιμώνται με αξία μόλις 50 εκατομμύρια στον προϋπολογισμό του 2022, ενώ στον απολογισμό του 2019 είχαν υπολογιστεί στα 120 εκατομμύρια, 120 εκατομμύρια το 2019, 50 εκατομμύρια το 2021. Από αυτό το παράδειγμα συμπεραίνεται ότι όχι μόνο εκτιμάει χαμηλά το Υπερταμείο τα λιμάνια μας –έχουν μεταφερθεί όλα στο Υπερταμείο για να τα ξεπουλήσει, εν προκειμένω η θυγατρική του, το ΤΑΙΠΕΔ- αλλά είναι επιπλέον καταστροφικό ως προς τη διαχείρισή τους, αφού η αξία τους μειώνεται, όπως είπαμε από 120 εκατομμύρια το 2019 σε 50 εκατομμύρια το 2021.

Συγκεκριμένα, για παράδειγμα το λιμάνι του Λαυρίου ένα από τα μεγαλύτερα λόγω των καυσίμων, εκτιμάται στις 303.052 ευρώ, δηλαδή λιγότερο από ένα διαμέρισμα –όχι καινούργιο- στην Κηφισιά. Της Ελευσίνας στα 895.400 ευρώ και της Αλεξανδρούπολης, που αποτελεί στρατηγικό κεφάλαιο για τις Ηνωμένες Πολιτείες και ουσιαστικά τους έχει παραχωρηθεί η χρήση δωρεάν, μόλις 1.350.000.

Συνεχίζοντας, θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς πως η παραχώρηση, όπως συμβαίνει με τα λιμάνια μας δεν είχε σχέση με ξεπούλημα, εάν δεν έδινε τη σημασία που απαιτείται στην τιμή της παραχώρησης. Για παράδειγμα, εμείς παραχωρήσαμε, όπως όλοι γνωρίζουμε τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια στην «FRAPORT» έναντι 1,2 δισεκατομμυρίου ευρώ για 35 χρόνια, ενώ η Τουρκία το αεροδρόμιο της Αττάλειας με την ίδια περίπου κίνηση επιβατών για είκοσι πέντε χρόνια και έναντι 7,2 δισεκατομμύρια. Επτά φορές περισσότερο και για πολύ λιγότερα χρόνια.

Γιατί αλήθεια η Τουρκία τα κατάφερε τόσο καλύτερα από την Ελλάδα στην προκειμένη περίπτωση; Απλούστατα, επειδή η χώρα σε αντίθεση με την Ελλάδα δεν έχει υπογράψει κανένα PSI υποθηκεύοντας ολόκληρη τη δημόσια περιουσία της για 99 χρόνια -ούτε ζητιανεύει συνεχώς για δανεικά όπως οι δικές μας κυβερνήσεις, που δεν παράγουν πλούτο, αλλά μόνο ελλείματα και χρέη- που ισχυρίζονται ότι το χρέος είναι βιώσιμο, επειδή είναι εξυπηρετήσιμο. Αν είναι δυνατόν!

Από εδώ καταλαβαίνει κανείς επιπλέον πως το πραγματικό κόστος των δανεικών δεν είναι ο τρόπος, αλλά τα τεράστια ποσά που χάνονται τόσο από την εκποίηση της περιουσίας όσο και από τους πλειστηριασμούς της ιδιωτικής, επειδή τα μνημόνια φτωχοποίησαν και συνεχίζουν να φτωχοποιούν τους Έλληνες.

Σε κάθε περίπτωση από τα αεροδρόμια που παραχωρήθηκαν στη «FRAPORT» με μία εξευτελιστική τιμή και με μία βέβαια σκανδαλώδη σύμβαση –αν τη διαβάσει κανείς θα φρίξει στην κυριολεξία- όπως συμβαίνει με τα υπόλοιπα περιουσιακά μας στοιχεία, φαίνεται καθαρά πως πρόκειται για ξεπούλημα, έστω και αν χρησιμοποιείται η λέξη παραχώρηση.

Όσον αφορά τώρα τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν οι επενδυτές, ιδίως για επενδύσεις, δεν τηρούνται σχεδόν ποτέ. Τουλάχιστον όχι εντός του χρονοδιαγράμματος που προτείνουν, συμφωνούν και υπογράφουν με τις κυβερνήσεις μας, όπως φάνηκε με τη σύμβαση του ΟΛΠ, τώρα με τον ΟΛΘ, αλλά και με πολλές άλλες. Εκτός αυτού επιβάλλουν πάντοτε νέες προσθήκες ή αλλαγές τη μία πίσω από την άλλη, όπως με την περίπτωση του Ελληνικού, συμπεριφερόμενοι κατά κάποιον τρόπο αποικιοκρατικό απέναντι στις εκάστοτε κυβερνήσεις μας, αφού γνωρίζουν πως οι αποφάσεις δεν εξαρτώνται από αυτές, αλλά από τους δανειστές και από το Υπερταμείο των ξένων που τους εκπροσωπεί στην Ελλάδα. Πάλι καλά που δεν μεταφέρθηκε στο Λουξεμβούργο, όπως απαιτούσαν οι Γερμανοί.

Παρεμπιπτόντως, κύριε Υπουργέ, τί γίνεται με τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά; Έχουμε λάβει μία επιστολή του σωματείου των εργαζομένων, που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, σύμφωνα με την οποία μετά δεκαπέντε μήνες από την πώλησή τους, δεν έχει προχωρήσει τίποτα και φυσικά φοβούνται για τις θέσεις εργασίας τους.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κλείνοντας, με ένα άλλο θέμα της επικαιρότητας, δεν είναι αυτονόητο πως δεν θα μπορούσαμε ποτέ να συνεργαστούμε με κανένα από τα τρία κόμματα που κατέστρεψαν και συνεχίζουν να καταστρέφουν την Ελλάδα; Για ποιον λόγο γίνονται αυτές οι

ερωτήσεις; Προφανώς αυτονόητο. Πόσω μάλλον όταν έχουμε επιπλέον εντελώς διαφορετική ιδεολογία και αντιλήψεις σε όλα τα θέματα που αφορούν τους Έλληνες! Ως εκ τούτου θα ήταν καλύτερα να πάψει η Κυβέρνηση να διαρρέει ανυπόστατα σενάρια, θέλοντας να εμποδίσει την άνοδο του εκλογικού μας ποσοστού, το οποίο στις εκλογές θα είναι διψήφιο. Στις εκλογές το εκλογικό ποσοστό της Ελληνικής Λύσης θα είναι τουλάχιστον διψήφιο, αφού δεν πρόκειται να πείσει κανέναν η Κυβέρνηση με αυτά τα σενάρια που διαρρέει.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Ο κ. Λογιάδης έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα, κυρίες και κύριοι, συζητάμε σήμερα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τροποποίηση της από 2-2-2018 σύμβασης παραχώρησης για τη χρήση και εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα Θεσσαλονίκης.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι από τα μεγαλύτερα στην Ελλάδα, καλύπτει έκταση χιλίων πεντακοσίων στρεμμάτων, διαθέτει μεταξύ άλλων έξι χιλιάδες εκατόν πενήντα μέτρα κρηπιδωμάτων και έξι προβλήτες. Λόγω της γεωγραφικής του θέσης είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ελλάδος, της Μεσογείου και των Βαλκανίων σε κομβικό σημείο μεταξύ ανατολής και δύσης διά της Εγνατίας Οδού και βορρά και νότου διά μέσου της Εθνικής Οδού Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Εύζωνοι, κομβικό σημείο, στρατηγικό σημείο, ένα παραπάνω σήμερα.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, νομικό πρόσωπο που έχει τη διοίκηση και τη λειτουργία του λιμένα, συστήθηκε το 1953 ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και το 1999 μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Λόγω των τριών μνημονίων που εσείς έχετε υπογράψει –και οι τρεις μνημονιακές κυβερνήσεις, ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ, Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ- το 2011 στο πλαίσιο αυτό των μνημονίων το Υπερταμείο, τα ΤΑΙΠΕΔ απέκτησε το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Το 2014 το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε την πώληση των μετοχών του ΟΛΘ και το 2018 επί ΣΥΡΙΖΑ στο πλαίσιο της εκχώρησης της δημόσιας περιουσίας όρισε την ιδιωτική εταιρεία «South Europe Thessaloniki Limited» ως επενδυτή, η οποία αγόρασε το 67% των μετοχών του ΟΛΘ έναντι 231,9 εκατομμυρίων ευρώ. Σήμερα το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι συμφερόντων Σαββίδη, ιδιωτικών συμφερόντων. Εμείς ως ΜέΡΑ25 έχουμε ταχθεί από την πρώτη στιγμή κατά των μνημονιακών επιταγών της εκχώρησης της δημόσιας περιουσίας των εθνικών υποδομών και της ιδιωτικοποίησής τους. Η στρατηγική σας διαχρονικά είναι να απαξιώνετε, να ευτελίζετε και μετά να ξεπουλάτε. Και όχι μόνο να ξεπουλάτε, αλλά να υπογραμμίσουμε ότι ακόμη εκκρεμούν οι γερμανικές επανορθώσεις, οι αποζημιώσεις και το κατοχικό αναγκαστικό δάνειο, κύριε Υπουργέ, και αυτό το λέω, διότι το προηγούμενο Σάββατο στη Βιάννο στην Κρήτη από όπου είστε και εσείς, τιμήσαμε τη μνήμη των θυμάτων των γερμανικών θηριωδιών. Το ίδιο το ξεπούλημα το βλέπουμε επίσης σε άλλους τομείς, όπως είναι ο ΟΤΕ, ΔΕΗ, η Ολυμπιακή Αεροπορία, η «ΛΑΡΚΟ», τα αεροδρόμια, τα λιμάνια Ηρακλείου, Αλεξανδρούπολης, τώρα Ηγουμενίτσας, τους δρόμους και τόσα άλλα.

Διερωτώμαι: Πόσο ανίκανο ή πόσο διεφθαρμένο είναι ένα κράτος που δεν μπορεί να αξιοποιήσει μόνο του τέτοια μοναδικά επιχειρηματικά διαμάντια, αλλά πρέπει να παραχωρήσει και να τα εκχωρήσει, να τα ξεπουλήσει; Είναι ένα κράτος που εσείς που έχετε κυβερνήσει διαχρονικά η Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ, η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ το έχετε κάνει έτσι. Τρεις σε συσκευασία ενός ή όπως λέει ο λαός πάρε τον έναν και χτύπα τον άλλο. Είναι αποκλειστικά δικό σας το κατόρθωμα.

Έρχομαι τώρα στο νομικό επίπεδο. Σε νομικό επίπεδο η σύμβαση εκχώρησης ορίζει ότι ο υποψήφιος επενδυτής πρέπει να πραγματοποιήσει υποχρεωτικώς επενδύσεις 180 εκατομμυρίων κατά την πρώτη επταετία, οι οποίες εξασφαλίζονται μέσω εγγυητικής επιστολής. Αντί αυτού του ποσού, όμως, οι επενδύσεις είναι ύψους μόνο 23 εκατομμυρίων. Εάν στην επταετία –ορίζει η σύμβαση εκχώρησης- ο ιδιώτης επενδυτής, στον οποίο έχει εκχωρηθεί το λιμάνι, δεν ολοκληρώσει τις σχετικές επενδύσεις τότε από το ΤΑΙΠΕΔ μπορεί να εκπέσει η εγγυητική καλής εκτέλεσης και να επιβληθούν σημαντικές οικονομικές ρήτρες και κυρώσεις.

Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει, επίσης, συγκεκριμένες προδιαγραφές λειτουργίας και συντήρησης των λιμενικών υποδομών και δεσμεύσεις ελαχίστου όγκου διακίνησης εμπορευμάτων, ρυθμίσεις, ρήτρες, δικλείδες όμως για τις οποίες το ελληνικό δημόσιο δεν κάνει καμμία χρήση, αν και έχει αυτό το δικαίωμα από τη σύμβαση εκχώρησης και παρά τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του ιδιώτη.

Όλα, λοιπόν, κυλούν τόσο ομαλά και καλά για εσάς; Όχι, το αντίθετο συμβαίνει και γι' αυτό με το σημερινό σχέδιο νόμου ζητάτε τροποποιήσεις, επεκτάσεις, περαιτέρω ξεπούλημα.

Τα τρία σημεία της τροποποίησης αφορούν: Πρώτον, τη χρονική επέκταση της περιόδου για τη στατική αποκατάσταση και αξιοποίηση του παλαιού τελωνειακού σταθμού του ΟΛΘ.

Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να κάνω μια σύντομη παρέμβαση που αφορά τη στατική επάρκεια στον νέο Διεθνή Αερολιμένα στο Καστέλι, που κτίζεται αυτή τη στιγμή. Έχουμε ζητήσει στοιχεία, εάν η σημερινή σεισμική δραστηριότητα, η οποία συνεχίζεται πάνω από έναν χρόνο, έχει μελετηθεί. Αυτά τα στοιχεία δεν μας παρέχονται. Μιλάμε για στατική επάρκεια ενός νέου διεθνούς αερολιμένα. Να τονίσω ότι ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Κωνσταντινούπολης «Κεμάλ Ατατούρκ» είναι σεισμικά μονωμένος. Θα είναι ο δικός μας αερολιμένας σεισμικά μονωμένος;

Το δεύτερο σημείο της τροποποίησης αφορά τη βελτίωση των δυνατοτήτων του προβλήτα 6. Το τρίτο σημείο αφορά την αγορά πέντε μηχανημάτων μεταφοράς και συσκευασίας για τα εμπορευματοκιβώτια, αξίας 4 εκατομμυρίων ευρώ.

Κύριε Υπουργέ, αναφέρατε στην επιτροπή ότι σκοπός της συγκεκριμένης νομοθετικής παρέμβασης είναι να ενισχύσει ακόμη περισσότερο τα οφέλη που μπορεί να αποδώσει το λιμάνι. Δεν είμαστε εναντίον της όποιας αναβάθμισης και αξιοποίησης των υποδομών, αλλά το ζητούμενο για εμάς, ως ΜέΡΑ25, είναι «όχι από τον ιδιώτη για τον ιδιώτη». Εάν τα οφέλη είναι πραγματικά τόσο μεγάλα, πρωτοποριακά, αποδοτικά για την κοινωνία και όλα αυτά που αναφέρατε, γιατί στη Γερμανία, παραδείγματος χάριν, απαγορεύεται ρητά η εκχώρηση δημόσιας περιουσίας; Ή όταν τροποποιείς μια συμφωνία, κύριε Υπουργέ, αυτή πρέπει να είναι προς όφελος και των δύο μερών, για δέσμευση παραπάνω επενδύσεων, για διακίνηση περισσότερων εμπορευμάτων, για εργαζόμενους με συγκεκριμένους αριθμούς, όπως όριζε η σύμβαση για 180 εκατομμύρια, για προβλήτες κ.λπ.. Εδώ πέρα, όμως, δεν βλέπουμε τίποτα να παίρνει το ελληνικό δημόσιο, συγκεκριμένους αριθμούς. Εμείς τα κάνουμε σωστά και όλοι οι άλλοι λάθος;

Παράλληλα, βλέπουμε ότι όση δημόσια περιουσία και αν εκχωρούμε λόγω μνημονίων, το δημόσιο χρέος δεν μειώνεται, αλλά συνεχώς αυξάνεται. Είναι και αυτός λόγος, κύριε Υπουργέ, για να υπερηφανεύεστε για τα καταπληκτικά σας αυτά κατορθώματα;

Τέλος, για να αντιληφθούμε το ξεπούλημα, να αναφέρω ότι εάν διαιρέσουμε το ποσό των 232 εκατομμυρίων ευρώ με τα χίλια πεντακόσια πενήντα στρέμματα του ΟΛΘ, βλέπουμε ότι το στρέμμα μεταβιβάστηκε για το εξευτελιστικό ποσό των 150.000 ευρώ, για ένα από τα πλέον σημαντικά δημόσια λιμάνια της χώρας αλλά και όλης της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Και το ξεπούλημα συνεχίζεται. Χθες βράδυ τιμήσαμε τη μνήμη του Νίκου Ξυλούρη. Είμαστε από την Κρήτη και οι τρεις, κύριε Υπουργέ, και θα κλείσω με τα λόγια από το «Μεγάλο Τσίρκο»: Λαέ, μη σφίξεις άλλο το ζωνάρι. Εμείς, το ΜέΡΑ25, καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ, κύριε Λογιάδη, και για την τήρηση του χρόνου.

Εισερχόμαστε τώρα στον κατάλογο των ομιλητών. Θα μιλήσει πρώτα ο κ. Βασίλης Γιόγιακας. Στη συνέχεια θα αρχίσουν να μι-

λούν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, με πρώτο τον κ. Κρίτωνα Αρσένη από το ΜέΡΑ25.

Ευχαριστούμε, κύριε Αρσένη, γι' αυτήν τη διευκόλυνση την οποία κάνετε, δίνοντας τη σειρά στον συνάδελφο.

Κύριε Γιόγιακα, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την όλη συζήτηση για την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης θα ήθελα να σταθώ σε τρία σημεία. Πρώτα απ' όλα, θα σταθώ στις επιλογές που είχε η Κυβέρνηση με δεδομένες τις καθυστερήσεις σε ορισμένες υποχρεωτικές επενδύσεις. Δεύτερον, θα σταθώ στη σκοπιμότητα των αλλαγών της σύμβασης και τρίτον, στη μέχρι σήμερα αποτίμηση της παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη συζήτηση για την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης του λιμένος Πειραιώς, νομοσχέδιο που είχα την τιμή να εισηγηθώ, είχαμε πει ότι για να αντιμετωπιστεί η καθυστέρηση της υλοποίησης συμφωνημένων επενδύσεων, υπάρχουν δύο δρόμοι. Ο ένας είναι η ενεργοποίηση, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των προβλεπόμενων κυρώσεων, λύση η οποία αναπόφευκτα οδηγεί στη διαιτητική επίλυση των διαφορών και πιθανότατα σε δικαστική διαμάχη, κάτι που θα προκαλούσε νέες καθυστερήσεις και θα συντηρούσε την αβεβαιότητα για τον χρόνο ολοκλήρωσης των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Ο άλλος δρόμος είναι ο δρόμος της συνεννόησης και της κατανόησης, όπου στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι έκτακτες συνθήκες της πανδημίας και οι επιπτώσεις της. Με τον δρόμο αυτό, η ολοκλήρωση των επενδύσεων μπαίνει σε ρεαλιστικό χρονικό πλαίσιο και παράλληλα βελτιώνονται κάποιες παρεμβάσεις ως αντιστάθμισμα, θα έλεγε κανείς, της παράτασης.

Επομένως, όσοι συνάδελφοι από την Αντιπολίτευση εύλογα ή καλοπροαίρετα βάζουν θέμα ενεργοποίησης ποινικών ρητρών θα πρέπει να σκεφθούν το αυξημένο ρίσκο που μπορεί να σημαίνει αυτό για το ελληνικό δημόσιο και κατ' επέκταση για το δημόσιο συμφέρον σε σχέση με την επιλογή της χρονικής παράτασης, πόσω μάλλον όταν –και έρχομαι στο δεύτερο σημείο- για την ουσία των αλλαγών η επέκταση των προθεσμιών ολοκλήρωσης έρχεται μαζί με τη βελτίωση του φυσικού αντικειμένου της σύμβασης. Έτσι, στο έργο για το εμβληματικό κτήριο του παλιού τελωνειακού σταθμού θα συμπεριλαμβάνεται, εκτός από τη στατική αποκατάσταση, η πλήρης αποκατάσταση, χρήση και εκμετάλλευση του κτηρίου.

Επίσης, η αλλαγή των διαστάσεων του προβλήτα 6 υπόσχεται να διευρύνει τις εμπορευματικές υπηρεσίες του λιμανιού και να φέρει περισσότερα φορτία, αναβαθμίζοντας τη σημασία του και αυξάνοντας έσοδα και ανταλλάγματα για το ελληνικό δημόσιο.

Η τεχνολογική αναβάθμιση του εξοπλισμού θα είναι, επίσης, ωφέλιμη για την εξυπηρέτηση των πλοίων, την αποδοτικότητα, την ασφάλεια, τη φιλικότητα προς το περιβάλλον και τους κατοίκους της πόλης.

Η θετική κατεύθυνση των αλλαγών αυτών, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναγνωρίζεται από τους παραγωγικούς φορείς της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας, αλλά και από την αρμόδια ανεξάρτητη αρχή.

Αναφορικά τώρα με το πώς πάει η παραχώρηση του ΟΛΘ, η οποία, όπως γνωρίζουμε, ψηφίστηκε επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ακούγοντας κανείς ορισμένους συναδέλφους, μπορεί να έβγαζε το συμπέρασμα ότι η παραχώρηση δεν αποδίδει ή τουλάχιστον θα μπορούσε να αποδώσει καλύτερα.

Η αλήθεια είναι ότι, παρά τη δύσκολη συγκυρία 2020-2021, υπήρξε αισθητή βελτίωση στα βασικά μεγέθη της δραστηριότητας του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης. Η σύγκριση των αριθμών ανάμεσα στο 2017 -τελευταία χρονιά πριν από την παραχώρηση- και το 2021 μας λέει ότι ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά περίπου 45% και γενικότερα όλα τα οικονομικά στοιχεία, όπως τα κέρδη, το ενεργητικό, τα ίδια κεφάλαια, βελτιώθηκαν αισθητά. Το τίμημα παραχώρησης που αποδόθηκε στο δημόσιο ανέβηκε δυόμισι φορές. Ο αριθμός των επιβατών στα εσωτερικά δρομολόγια έχει αυξηθεί πάνω από το ένα τρίτο. Προστέθηκαν πάνω από εκατό μόνιμες θέσεις εργασίας, πέραν των διακοσίων πενήντα εργαζομένων σε υπεργολαβίες.

Η διακίνηση τόσο των εμπορευματοκιβωτίων όσο και του συμβατικού φορτίου αυξήθηκε κατά 17%-18%. Το ίδιο και με τις προσεγγίσεις των πλοίων. Είχαμε αύξηση πάνω από 50%. Τα τέσσερα κρουαζιερόπλοια θα γίνουν φέτος εξήντα και του χρόνου ογδόντα, με τα περισσότερα από αυτά να ξεκινούν από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και να ολοκληρώνουν τη διαδρομή τους σε αυτό. Αυτά σε ό,τι αφορά τη σύγκριση πριν και μετά την παραχώρηση.

Βρίσκονται, επίσης, σε εξέλιξη επενδύσεις για την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και των υποδομών του λιμένα που το 2021 έφτασαν περίπου τα 17,5 εκατομμύρια ευρώ. Με λίγα λόγια, το σύνολο των υποχρεωτικών και μη επενδύσεων που σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο κύριος Υπουργός έχουν αγγίξει τα 56 εκατομμύρια ευρώ, έχει ήδη αποδώσει αξιόλογα αποτελέσματα. Αυτό λένε οι αριθμοί και αυτό παραδέχονται, έστω και με αστερίσκους, συνάδελφοι από την Αντιπολίτευση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συμπίπτει με αποσφράγιση των οικονομικών προσφορών για την πώληση και αξιοποίηση των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, μαζί με την αποσφράγιση της αποτίμησης της αξίας της εταιρείας από ανεξάρτητο εξωτερικό σύμβουλο του ΤΑΙΠΕΔ. Μπαίνει έτσι στην τελική ευθεία η διαδικασία για την ανάδειξη του παραχωρησιούχου, η οποία ακόμα και με τη διαδικασία των βελτιωμένων προσφορών εκτιμάται ότι σύντομα θα ολοκληρωθεί.

Η σύμπραξη με τον ιδιώτη επενδυτή είναι απολύτως αναγκαία για να συνεχιστεί η ανάπτυξη του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, που με τη σειρά της αναμένεται να αποφέρει πολλαπλά οφέλη, άμεσα και έμμεσα. Θα αναβαθμίσει το τουριστικό προϊόν της Ηγουμενίτσας. Θα αυξήσει γενικότερα το τουριστικό ρεύμα στην ευρύτερη περιοχή. Θα τονώσει την εμπορική κίνηση της πόλης. Θα δημιουργήσει νέες επιχειρήσεις για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού. Θα προσφέρει περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης.

Παράλληλα, με τη διαγωνιστική διαδικασία φτάνει στο τέλος και ένας τεράστιος αγώνας δρόμου που ξεκίνησε πριν τρία χρόνια για να αποδοθούν σημαντικά τμήματα της χερσαίας ζώνης του λιμανιού στην τοπική κοινωνία σύμφωνα με τις ανάγκες της.

Η Κυβέρνησή μας δρομολογεί, λοιπόν, αναγκαίες νέες επενδύσεις στα λιμάνια μας και κάνει αναγκαίες προσαρμογές στις υπάρχουσες με σκοπό να πετύχει τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη για την οικονομία, την απασχόληση και την γεωπολιτική σημασία της χώρας μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ, κύριε Γιόγιακα.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτων Αρσένης.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, θα φαινόταν μια διαδικαστική διαδικασία η σημερινή συζήτηση, καθώς αποτελεί μια επέκταση σύμβασης. Όμως, δεν είναι. Είναι η ουσία του τι συμβαίνει αυτή τη στιγμή στη χώρα.

Μιλάμε για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που έχει δοθεί σε έναν ολιγάρχη που έχει κανάλια, τον κ. Σαββίδη. Έχει μεγάλη επιχειρηματική δραστηριότητα. Είναι ολιγάρχης στον οποίο δίνετε τα πάντα που υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη. Είναι ολιγάρχης της Θεσσαλονίκης. Και τώρα, ενώ δεν έχει υλοποιήσει τις υποχρεώσεις του, όσον αφορά επενδύσεις, προχωράτε στην επέκταση και στην παράταση της σύμβασης αντί να την καταγγείλετε για να ξαναπάρετε το λιμάνι στο δημόσιο, όπως θα είχατε υποχρέωση να κάνετε.

Βέβαια, και αυτές οι υποχρεώσεις -πολλές τουλάχιστον, από αυτά που βλέπουμε και βρίσκουμε στο internet- μέσω ΕΣΠΑ θα γίνουν, μέσα από χρήματα των φορολογουμένων, των Ελλήνων και των υπόλοιπων Ευρωπαίων, όπως είχε αντίστοιχα στη «FRAPORT». Όλα αυτά τα αεροδρόμια τα καινούργια μέσω ΕΣΠΑ έγιναν. Δεν έγιναν όπως προέβλεπε η σύμβαση με χρήματα της

«FRAPORT». Κι αυτά είναι διαφυγόντα έσοδα της χώρας. Δεν επενδύουν τα δικά τους χρήματα. Επενδύουν πάλι τα δικά μας χρήματα, τα χρήματα που θα πήγαιναν στις ελληνικές επιχειρήσεις για να επενδύσουν σε αυτή τη χώρα. Αυτά τα χρήματα παίρνουν.

Εδώ πέρα, όμως, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν πολλά ζητήματα και δεν αφορούν μόνο τη Θεσσαλονίκη. Έχουμε προβλήματα σε όλα τα λιμάνια που ιδιωτικοποιείτε. Μιλάμε για τα τρία κόμματα που συμμετέχουν εντατικά στις ιδιωτικοποιήσεις, εσάς, τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ.

Στον Πειραιά, όπου αυτή η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών έχει ολοκληρωθεί περισσότερο, μιλάμε πλέον ότι μετατρέπεται σε μια ιμπεριαλιστική αποικία της Κίνας. Επειδή είναι πολύ βαριά αυτά που λέμε, θα είμαι πολύ αναλυτικός. Ο στόχος της κινεζικής διοίκησης είναι να φύγουν οι κάτοικοι του Πειραιά. Αυτό υλοποιείται σε μερικά συγκεκριμένα στάδια.

Κατ' αρχάς, να πούμε ότι παρ' όλο που γίνονται αυτή τη στιγμή και θα πάτε να εγκαινιάσετε σε λίγο τους σταθμούς μετρό, στη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στο παράρτημα 3, στις χρήσεις γης, προβλέπεται η μεταφορά της ακτοπλοΐας από το λιμάνι του Πειραιά. Θα μείνει μόνο ο Αργοσαρωνικός που βολεύει την κρουαζιέρα. Η μεταφορά της ακτοπλοΐας και τελικά οι σταθμοί μετρό που ετοιμάζονται και σχεδιάζονται θα χρησιμοποιούνται και πάλι κι αυτά για την κρουαζιέρα της «COSCO». Διώχνουν τη Σχολή Δοκίμων, το «Χατζηκυριάκειο» το έχουν κάνει ανοιχτή δομή και στη μελέτη αυτή περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα το μετατρέψουν σε πολιτικό κέντρο. Όταν μιλάνε για το ποιος είναι ο χαρακτήρας του Πειραιά αναφέρεται ότι είναι πύλη εισόδου, ότι είναι η «κεφαλή του δράκου», του «δρόμου του μεταξιού» και στο τέλος-τέλος, αναφέρεται και η κατοικία.

Πώς διώχνετε, όμως, την κατοικία; Την διώχνετε όταν δίνετε τους βασικούς δρόμους του Πειραιά να μετατρέπονται σε αποκλειστικούς δρόμους για την κρουαζιέρα. Έχουμε, δηλαδή, την Ακτή Μιαούλη στο μεγάλο της κομμάτι μέχρι το τέρμιναλ να δίνεται αποκλειστική χρήση για την κρουαζιέρα. Αυτή, όμως, είναι η οδός που χρησιμοποιούν οι πολίτες εκεί για να πάνε στη δουλειά τους, να πάνε στο σχολείο τους, να πάνε στο πανεπιστήμιο τους. Αυτοί οι άνθρωποι πλέον εγκλωβίζονται σε μποτιλιαρίσματα μισάωρα για να φτάσουν από το σπίτι τους λίγα μέτρα παραπέρα στο κέντρο. Τους κάνετε τη ζωή αβίωτη. Τους διώχνετε από τον τόπο τους.

Γιατί τα αναφέρουμε αυτά στο νομοσχέδιο για τον ΟΛΘ; Γιατί ο Πειραιάς είναι το πρότυπο, είναι εκεί που έχετε εφαρμόσει ήδη την ιδιωτικοποίηση. Αντίστοιχα φαινόμενα φοβόμαστε ότι θα δούμε και σε άλλες ιδιωτικοποιήσεις.

Και δεν τελειώνει εδώ πέρα. Σχεδιάζετε LNG στην Νετιώνεια Πύλη. Εκεί που φεύγουν τα κρητικά καράβια για να εξηγήσουμε στον κόσμο. Εκεί πέρα, κύριε Υπουργέ, ο κ. Λασκαρίδης που μίλησε για εσάς με τους πιο απαξιωτικούς όρους, σας έβρισε στην πράξη και τον Πρωθυπουργό, ανέλαβε να κάνει όλα τα σχέδια και στην πράξη θα υλοποιήσει μετά το Μουσείο Εναλίων, στα σιλό. Έτσι είναι. Όταν αφορά τους ολιγάρχες, και να σας βρίζουν, τους εξυπηρετείτε. Για τους πολίτες, βέβαια, ανοίγετε τα κεφάλια των φοιτητών, απολύετε τους εργαζόμενους στις συγκοινωνίες, απολύετε τους εργαζόμενους στην Ελευσίνα κ.λπ.. Εκεί που σας παίρνει. Εκεί που σας παίρνει και που εξυπηρετεί τους ολιγάρχες. Είστε πολύ σκληροί. Όταν σας βρίζουν και σας προσβάλλουν προσωπικά, προχωράτε σε εξυπηρετήσεις.

Μια τέτοια εξυπηρέτηση -δεν μπορούμε να την καταλάβουμε αλλιώς- είναι και η απόφαση του ΕΣΑΛ να εγκρίνει το μάστερ πλαν για τον Πειραιά, παράνομα, χωρίς να περιμένει την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, χωρίς να έχει τοποθετηθεί το Περιφερειακό Συμβούλιο, το οποίο όταν τοποθετήθηκε αργότερα, τοποθετήθηκε αρνητικά. Αρνητικός και ο δήμος.

Παράνομα, με παραβίαση της ευρωπαϊκής οδηγίας που λέει πρώτα διαβούλευση και μετά οι αντίστοιχες αρχές αποφασίζουν. Απαντήστε μας και γι' αυτό, γιατί αφορά και τη Θεσσαλονίκη, αυτά που θα ακολουθήσουν εκεί, με αυτή την ανανέωση της σύμβασης, την επέκταση της σύμβασης.

Η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων απαιτεί δε συνεργασία με operators της Κίνας. Το γράφει η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Μιλάει για κινέζικα μαγαζιά στην περιοχή. Εμείς καλωσορίζουμε τους μετανάστες από την Κίνα που έρχονται να βρουν μια καλύτερη ζωή. Εδώ, όμως, μιλάμε για κεντρικό σχεδιασμό ιμπεριαλιστικής πολιτικής. Είναι εντελώς διαφορετικό. Δεν μιλάμε για ανθρώπους σε δυσκολία. Μιλάμε για κεντρικό σχεδιασμό, στον οποίο «βάζετε πλάτες».

Βέβαια, ο στόχος είναι οι κάτοικοι, να φύγουν οι κάτοικοι, να γίνει το regeneration και να γίνει αυτή η κινέζικη Disneyland εκεί κάτω. Κινέζικη όχι πάλι από τους πολίτες της Κίνας. Οι πολίτες της Κίνας είναι θύματα, όπως κάθε άλλοι πολίτες κάθε αυταρχικής χώρας. Μιλάμε για οργανωμένο σχεδιασμό που έρχεται από μια άλλη χώρα. Θα μπορούσε να μην ήταν η Κίνα, οποιαδήποτε άλλη χώρα. Δεν έχει σημασία. Όμως, μιλάμε για μια αποικιοκρατική κατάσταση. Δημιουργείτε αποικίες στη χώρα.

Μια τέτοια αποικία ετοιμάζεται και σε ένα άλλο λιμάνι. Το έχουμε συζητήσει, κύριε Πλακιωτάκη, και με επίκαιρη. Στην Ηγουμενίτσα. Εκεί, που πάλι οι ίδιοι που διεκδικούν όλα τα λιμάνια, συναγωνίζονται ποιος θα πάρει την Ηγουμενίτσα. Και ποιος είναι στόχος; Είναι αλήθεια το λιμάνι της Ηγουμενίτσας ή είναι όλη η Θεσπρωτία; Γιατί πώς να εξηγήσουμε ότι δίνετε σε αυτόν που θα πάρει το Λιμάνι, τον παραλιακό δρόμο της Ηγουμενίτσας, όλη την ακτογραμμή από τα Σύβοτα μέχρι τα αλβανικά σύνορα. Ψελλίσατε κάποιες εξαιρέσεις από αυτό, μικρές, οι οποίες δεν έχουμε δει να υλοποιούνται. Και αναρωτιέμαι αν θα υλοποιηθούν.

Αυτός που θα πάρει τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας, παίρνει ολόκληρη τη Θεσπρωτία. Ελέγχει τον τουρισμό. Το μόνο που θα μείνει μετά είναι κτηνοτροφεία και ελαιοκομία. Ελέγχει τον τουρισμό, ελέγχει τις μεταφορές, ελέγχει το κεντρικό κομμάτι της πόλης. Είναι ντροπή! Αλιευτικά καταφύγια τα οποία τα διώχνετε. Αντίστοιχα και στο Ηράκλειο. Αυτός που θα πάρει τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου, πέρα από το Κούλε, κρατάει αλιευτικά καταφύγια στα Λουτρά, στον Κερατόκαμπο και στην Άρδη. Μιλάμε πλέον για βορρά και νότο της Κρήτης. Για ποιον λόγο; Θα μας εξηγήσετε ποτέ;

Για ποιον λόγο κάποιος που παίρνει ένα εμπορικό λιμάνι, να παίρνει και αλιευτικά καταφύγια; Του δίνετε χώρο, του δίνετε διοίκηση του τόπου. Δεν του δίνετε απλά ένα εμπορικό λιμάνι, που ούτε και αυτό θα έπρεπε να του δώσετε.

Και, βέβαια, ποιοι είναι υποψήφιοι να πάρουν και στο λιμάνι: Γκριμάλντι, Περιστέρης, «ΑΚΤΩΡ» παραχωρήσεις και ΟΛΘ. Στα Ελληνοπεράματα, βέβαια, περιμένουμε να δούμε τι θα γίνει με το θέμα της παραχώρησης εκεί, στον Δήμο Μαλεβιζίου. Δεν νομίζουμε ότι θα υλοποιηθεί η δέσμευσή σας, όπως δεν έχουμε δει να υλοποιούνται οι δεσμεύσεις σας για την Ηγουμενίτσα.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Η Σχολή Δοκίμων θα φύγει, κατά την άποψή σας;

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Έτσι μας ενημερώνουν οι πολίτες του Πειραιά. Κύριε ναύαρχε, εσείς έχετε κάποια άλλη γνώμη;

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Δεν φεύγει. Χρηματοδοτείται για να φτιάξουν τα κτήρια και να επεκταθεί.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ναι, οι πολίτες, όμως, λένε κάτι πολύ διαφορετικό από αυτό που λέτε εσείς.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Αφήστε τους πολίτες. Εγώ σας λέω...

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ναι, αλλά ξέρετε κάτι; Οι πολίτες, αυτοί υπερασπίζονται τον Πειραιά. Αυτοί κερδίζουν τα δικαστήρια. Αυτοί σταματάνε τις παράνομες εργασίες στην «COSCO». Αυτοί κυνηγούν την Κυβέρνηση που κάνει τις χιλιάδες παρανομίες για να «κάνει πλάτες» στην «COSCO».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μη διακόπτετε τον ομιλητή παρακαλώ. Συνεχίστε, κύριε συνάδελφε.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ναι, σε αυτούς πιστεύω. Στους πολίτες πιστεύω. Θα ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε, για τα άλλα φαινόμενα που μας περιγράφουν τι θα γίνει στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Βέβαια, πρέπει να μιλήσουμε και για άλλα. Αφού μοιράζετε σε ξένα συμφέροντα τα λιμάνια μας, γιατί αυτό είναι στην πράξη, σε ιμπεριαλιστικά συμφέροντα διαφόρων ειδών και δώσατε στην Κίνα το λιμάνι του Πειραιά, τρέχει η Αμερική να πάρει με διάφορους τρόπους τα νεώρια Σύρου, Ελευσίνας, Σκαραμαγκά.

Μαθαίνουμε, βέβαια, και τις λεπτομέρειες για το πώς δίνετε αυτά τα πράγματα. Πάμε στην Ελευσίνα. Ενώ κάνετε τα πάντα για να το πάρει η «ΟΝΥΧ», οι Υπουργοί σας είναι πιο συχνά από τα στελέχη της «ΟΝΥΧ» στο ναυπηγείο για να πείσουν για τη μεταβίβαση. Όχι για κανέναν άλλο λόγο. Δεν διασφαλίζετε τα δεδουλευμένα. Μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2021 λέτε θα πληρωθούν κάποια από τα χρωστούμενα, ενώ το ναυπηγείο λειτουργεί ακόμη και σήμερα. Πάνε οι εργαζόμενοι κάθε μέρα στη δουλειά τους. Γι' αυτό κανείς δεν θα πληρώσει, ενώ η «ΟΝΥΧ» είναι ιδιοκτήτρια τόσο καιρό. Κανείς δεν θα πληρώσει.

Μας λέτε ότι υπάρχει πρωτόκολλο διαβούλευσης της «ΟΝΥΧ» με τους εργαζόμενους. Πότε θα το εμφανίσει αυτό το πρωτόκολλο; Γιατί δεν το εμφανίζετε; Θα υποχρεώσετε την εταιρεία - αφού είστε συνέχεια εκεί, έχετε τόσο αγαστές σχέσεις- να πληρώσει τα δεδουλευμένα, να εξασφαλίσει θέσεις απασχόλησης, να υπάρξουν συλλογικές συμβάσεις;

Το δε τελευταίο που μάθαμε και είναι συγκλονιστικό -και θέλω να απαντηθεί-, η πληροφορία, δηλαδή, που έχουμε είναι ότι όταν ξεκινήσει η λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας και πιθανόν και Σκαραμαγκά, στην πράξη δεν υπάρχει πιθανότητα να επιβιώσει το Νεώριο της Σύρου. Θέλω λίγο να μας πείτε τι ισχύει; Ισχύει αυτή πληροφορία; Δηλαδή, το Νεώριο της Σύρου έχει δουλειά σήμερα, επειδή είναι κλειστά τα άλλα ναυπηγεία και μόλις λειτουργήσουν, θα κλείσει; Υπάρχει τέτοιος σχεδιασμός;

Θέλουμε να μας πείτε τι σχεδιάζετε να κάνετε με αυτά τα λιμάνια και αυτά τα ναυπηγεία, που τα έχετε μοιράσει άλλα στους ανταγωνιστές, άλλα κυρίως, από ό,τι βλέπουμε πλέον, σε καρτέλ και προφανώς όταν ανταγωνίζεται το ένα λιμάνι το άλλο, θα επιλέξει ποιο θα κρατήσει. Θέλουμε να μας πείτε τι θα γίνει και στη Σύρο.

Εμείς καταψηφίζουμε αυτή τη σύμβαση. Καλούμε την Κυβέρνηση να επανακρατικοποιήσει και να σταματήσει τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών. Είναι πύλες εισόδου. Είναι βασικά εργαλεία ανάπτυξης. Θα έπρεπε να συμφωνούμε όλοι ότι αυτή τη στιγμή δεν νοείται να συνεχίσουν αυτές οι κρατικοποιήσεις, πόσω μάλλον όταν οι ίδιοι όροι που εσείς, οι δικές σας κυβερνήσεις, βάζουν, δεν τηρούνται.

Χρησιμοποιήστε, λοιπόν, τον μη σεβασμό των συμβάσεων από τις εταιρείες, για να επανακρατικοποιήσετε τα λιμάνια μας και τα ναυπηγεία. Χωρίς αυτά δεν μπορούμε να σχεδιάσουμε την ανάπτυξη της χώρας. Πουλάτε τις πύλες εισόδου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Αρσένη.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Θεόδωρος Δρίτσας από τον ΣΥΡΙΖΑ και αμέσως μετά ο κ. Κωνσταντίνος Κόλλιας από τη Νέα Δημοκρατία.

Ελάτε, κύριε Δρίτσα, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η σημερινή πρόταση της Κυβέρνησης που απευθύνεται στη Βουλή και ζητά με αυτό το νομοσχέδιο την ψήφισή του, για να γίνει νόμος του κράτους, αφορά πολύ περιορισμένα ζητήματα, αναφορικά με τη διευκόλυνση του παραχωρησιούχου επενδυτή σε εταιρείες που ελέγχει την πλειοψηφία των μετοχών στον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης και έχει κατά κύριο και πρώτο λόγο την εμπορική εκμετάλλευση του λιμένα Θεσσαλονίκης από το 2018.

Θα έλεγε κανείς ότι σε κανονικές συνθήκες και εφόσον ο επενδυτής είναι αντίστοιχος με τις υποχρεώσεις του και δεν δημιουργείται θέμα, από τη μεριά της πολιτείας, που είναι αντισυμβαλλόμενος, το Υπουργείο Ναυτιλίας εν προκειμένω, θα μπορούσε να υπάρχει μία ανοχή μέσα από συνθήκες που προκύπτουν από την τρέχουσα πραγματικότητα κ.λπ..

Πράγματι, αυτό το αίτημα του παραχωρησιούχου επενδυτή, που δεν έχει κατατεθεί τώρα -δύο χρόνια τώρα έχει κατατεθεί και αυτό είναι επίσης πονηρό ζήτημα-, θα μπορούσε να γίνει δεκτό και αφορά κατά βάση μικρές αλλαγές και μια παράταση χρονική στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους.

Όμως, δεν είναι δικαιολογημένη. Δεν υπάρχει αιτιολογία για αυτό.

Ως γνωστόν, οι συμβάσεις όπως αυτή, που έχουν επικυρωθεί με νόμο, προβλέπουν συνέπειες και για τα δύο μέρη και ρήτρες, εάν δεν ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους. Το ελληνικό δημόσιο έχει ανταποκριθεί πλήρως. Ο παραχωρησιούχος δεν έχει ανταποκριθεί και έχει καθυστερήσει πάρα πολύ, για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του.

Να του δώσουμε την ευκαιρία; Γενικώς, όπως είπα και πριν, αν δεν υπήρχε ζήτημα να του τη δίναμε. Όμως, υπάρχει λόγος; Υπάρχει αιτιολογία; Στην αιτιολογική έκθεση λέει ότι: «Αντιμετωπίζονται ζητήματα, που έχουν ανακύψει από την εφαρμογή της σύμβασης παραχώρησης. Οι πρωτοφανείς κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις έχουν προκαλέσει μεγάλες μεταβολές και έντονη ρευστότητα, σε πλήθος παραγόντων, που σχετίζονται με την επιδιωκόμενη ανάπτυξη και ορθή οικονομική εκμετάλλευση του λιμένος Θεσσαλονίκης». Μα, ποιον κοροϊδεύει ο συντάκτης της αιτιολογικής έκθεσης;

Τα είπε πολύ καλά ο εισηγητής μας, ο Ανδρέας Μιχαηλίδης και τεκμηριωμένα. Είναι εργόχειρο, πραγματικά, συνοχής και πληρότητας η τοποθέτησή του.

Κερδοφόρα είναι η εταιρεία. Δουλεύει από το 2018 από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κανονικά. Ούτε η πανδημία το επηρέασε ούτε ο πόλεμος. Τώρα είναι ο πόλεμος, δύο χρόνια πριν ήταν το αίτημά του. Τίποτα από αυτά δεν ισχύει. Απλώς, δεν είναι συμβατικά συνεπής. Και γιατί δεν είναι συμβατικά συνεπής; Δεν υπάρχει καμμία σοβαρή αιτιολογία, παρά μόνο η σκοπιμότητα.

Η αντισυμβατική συμπεριφορά του επενδυτή έχει άλλες αιτίες, εικαζόμενες ως προς το παρόν, αλλά όλα δείχνουν ότι είναι πολύ προφανείς. Είναι μια ηθελημένη καθυστέρηση, ώστε να αποφύγει να χρηματοδοτήσει διάφορα έργα, υποχρεωτικά για εκείνον, με δικούς του πόρους -ως οφείλει- και να ενισχυθεί με άλλους πόρους κρατικούς ή ευρωπαϊκούς ή οτιδήποτε άλλο και σε κάθε περίπτωση να κερδίσει και όχι μόνο χρόνο. Αλλά ο χρόνος είναι χρήμα, ως γνωστόν!

Μπροστά σε αυτά, ένα κράτος, μια κυβέρνηση, που έχει υποχρέωση ενώπιον του ελληνικού λαού να τηρήσει το δημόσιο συμφέρον, του λέει: «Δεν πειράζει, δεν πειράζει. Έλα καημένε μου! Έχουμε μεγάλη καρδιά! Δεν πειράζει, θα σου το κάνουμε». Και φέρνει αυτόν τον νόμο. Αν λέω καμμία υπερβολή να μου το πουν οι εισηγητές αυτού του νομοσχεδίου.

Εδώ πραγματικά έχουμε μία αποδοχή και όχι τώρα, που τίθεται -υποτίθεται- το δίλημμα: «Μα, τι να κάνουμε, να μπούμε σε ρήτρες και σε δικαστικές διαμάχες, που θα παρατείνουν ακόμα περισσότερο; Θα είμαστε και οι δύο μερικώς χαμένοι, ενώ εδώ βρίσκουμε μια λύση win-win, και οι δύο κερδισμένοι». Δεν είναι αυτό. Δύο χρόνια έχει κατατεθεί το αίτημα και δύο χρόνια σερνόταν, παρ' όλο που η ΡΑΕ υπό την προηγούμενη θεσμική της νόμιμη υπόσταση ως ανεξάρτητη αρχή και με το τότε διοικητικό συμβούλιο ασχολήθηκε και εξέδωσε πόρισμα-κόλαφος. Τι κόλαφος δηλαδή; Απλώς και μόνο τεκμηρίωσε με έναν πολύ πληρέστατο τρόπο το ότι δεν είναι νόμιμο το αίτημα τουλάχιστον για τη μία πλευρά του και για την άλλη υπό προϋποθέσεις. Αγνοήθηκε από το Υπουργείο δύο χρόνια πριν. Σύρθηκε η ιστορία, διακανονίστηκαν υπογείως διάφορες συνεννοήσεις, για να έρθει τώρα αυτή η ρύθμιση.

Και δεν είναι μόνο αυτό. Θα έλεγε κανείς ότι και εδώ μπορούσε να υπάρχει. Όλο αυτό το διάστημα ο επενδυτής, αλλά και το Υπουργείο ήταν υποχρεωμένοι να έχουν ήδη έτοιμη κατατεθειμένη και εγκεκριμένη τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, το μάστερ πλαν και γιατί όχι και το μπίζνες πλαν, όπου αυτά θα καθόριζαν πληρέστατα τους όρους και τα όρια. Εάν αυτά τα είχαν κάνει, ένα αίτημα παράταση προθεσμιών θα μπορούσε να γίνει δεκτό και με την κοινή λογική. Εδώ, όμως, έχουμε μια πλήρη ανατροπή των συμβατικών υποχρεώσεων σε όλα τα επίπεδα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Θυμίζω -και τελειώνω- ότι η σύμβαση παραχώρησης για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όπως και για το λιμάνι του Πειραιά, υπογράφτηκε από τις κυβερνήσεις του ΣΥΡΙΖΑ -εγώ υπέγραψα για το λιμάνι του Πειραιά, αλλά όταν ήρθε για τη Θεσσαλονίκη είχα φύγει, ενώ είχα συμμετάσχει στις προετοιμαστικές διαδικασίες-

θέτοντας πολύ συγκεκριμένους όρους. Κερδίσαμε τον προβλήτα 1 και αποδόθηκε στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Για τον Πειραιά τα έχουμε πει πολλές φορές, δεν χρειάζεται πάλι. Θέσαμε όρους και προϋποθέσεις για τον παλαιό τελωνειακό σταθμό που είναι ένα κτηριακό αριστούργημα.

Τώρα δεν έχουν κάνει ούτε τη μελέτη! Τι τους εμπόδισε η μελέτη από τις εξελίξεις σχεδόν πέντε χρόνια μετά;

Εμείς ήμασταν πιο «large» ως κυβέρνηση απέναντι στους επενδυτές της Θεσσαλονίκης γιατί υπήρχαν όντως πραγματικές διαφορές με τον Πειραιά και τους δώσαμε επτά χρόνια αντί για πέντε δεσμευτικής κάλυψης των υποχρεώσεών τους, τούς δώσαμε απευθείας το 67% με την υπογραφή της σύμβασης και όχι 51%+16% όπως στον Πειραιά. Τους δώσαμε τη δυνατότητα εκείνοι να επιλέξουν το σχέδιο για την επέκταση του προβλήτα 6, που, ειρήσθω εν παρόδω, ήταν εκκρεμότητα πάνω από είκοσι χρόνια, γιατί μόνο με τον προβλήτα 6 μπορεί να αναπτυχθεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πέρασαν οι κυβερνήσεις και οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και δεν γινόταν το έργο, που ήταν μελετημένο έργο. Ζήτησαν οι επενδυτές αλλαγές για μια επιμήκυνση κι έγιναν δεκτές και τώρα θέλουν πάλι να το αλλάξουν. Έστω ότι τώρα είδαν και κάποια πρόσθετα στοιχεία. Όλα αυτά, όμως, σημαίνουν ότι υπάρχει μια κυβέρνηση, ένα κράτος δημοσίου συμφέροντος και δημόσιας ωφέλειας που επιβλέπει όλα αυτά στα πέντε αυτά χρόνια.

Επομένως είναι προκλητικό πρόσχημα το να έρχεται τώρα και να λέει: «Τι θέλετε; Να πάμε στα δικαστήρια;». Όχι, δεν θέλουμε να πάμε στα δικαστήρια. Θέλουμε να αναδειχθεί εδώ η τεράστια ευθύνη της Κυβέρνησης που χαϊδεύει αυτούς τους περίφημους επενδυτές που πολλές φορές είναι «της αρπαχτής» και μόνο για δικό τους συμφέρον, που δεν εξασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον που δεν μοιράζουν πλούτο, που δεν προσθέτουν προστιθέμενη αξία στη λειτουργία τους.

Αυτή είναι μια τεράστια διαφορά του ΣΥΡΙΖΑ με τη Νέα Δημοκρατία, της Αριστεράς με τη Δεξιά, όπως περίτρανα αναδείχτηκε από τις παρουσιάσεις του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και του Προέδρου Αλέξη Τσίπρα στις δύο ομιλίες τους, αλλά και στις συνεντεύξεις Τύπου στη Θεσσαλονίκη. Η μία προσέγγιση είναι ότι ανάπτυξη σημαίνει: κερδοφορία εταιρειών και συνήθως τώρα πια μονοπωλιακών εταιρειών και ολιγαρχών. Και η άλλη προσέγγιση είναι ότι ανάπτυξη σημαίνει: στήριξη στην εργασία, στο περιβάλλον, στη διάχυση του πλούτου σε όσο γίνεται μεγαλύτερο τμήμα της κοινωνίας και στην προστιθέμενη αξία κάθε κεντρικής επένδυσης ως προς τις συμπληρωματικές δραστηριότητες.

Εδώ είναι μονοφαγάδες, είναι ανέντιμοι ως προς τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν, παίζουν παιχνίδια, κοιτάνε να βρουν καλύτερες ευκαιρίες από αυτές που δεσμεύτηκαν και έχουν μία Κυβέρνηση που λέει: «Ό,τι θέλει ο πελάτης, δεν πειράζει, χάριν της ανάπτυξης». Αυτά οδηγούν σε νέα χρεοκοπία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώσετε, κύριε Δρίτσα. Έχετε μπει στα δώδεκα λεπτά. Σας παρακαλώ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε.

Όσο κι αν είναι μικρά τα θέματα αυτά που ρυθμίζει αυτό το νομοσχέδιο, ως προς το πώς προσεγγίζει η Κυβέρνηση αυτή τα θέματα αυτά είναι τεράστια.

Και τελειώνω λέγοντας: Μην τολμήσει η Κυβέρνηση να αποδεχθεί ότι ο τελωνειακός σταθμός θα γίνει mall. Ο σημερινός διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης ήταν ο εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά και πάλεψε από τη μεριά του με όλους τους τρόπους ώστε στον προβλήτα κρουαζιέρας να γίνει mall. Όλος ο Πειραιάς αντιστάθηκε και οι παραγωγικές δυνάμεις και όλοι και τα επιμελητήρια και δεν το πέτυχαν.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Δρίτσα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Δεν έχει έξωθεν καλή μαρτυρία όλη αυτή η ιστορία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μα, δεν είναι δυνατόν να μη σέβεστε τον χρόνο του συναδέλφου σας. Ήσασταν Υπουργός. Άφησα τρία λεπτά παραπάνω να μιλήσετε με ανοχή, αλλά πλέον για όνομα του θεού!

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Επομένως μην τολμήσει η Κυβέρνηση όσο είναι στο χέρι της και όσο ακόμη κυβερνά να κάνει mall τον τελωνειακό σταθμό, αυτό το διαμάντι της αρχιτεκτονικής.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Δρίτσα, με συγχωρείτε. Εγώ δεν θέλω να διακόπτω, αλλά δεν είναι δυνατόν. Εγώ ήξερα ότι είστε πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, θεωρούσα δεδομένη μια άνεση, αλλά μιλήσατε έξι λεπτά παραπάνω.

Ο κ. Κόλλιας Κωνσταντίνος έχει τον λόγο. Ευτυχώς που δεν έχει μεγάλο λιμάνι η Κόρινθος και θα θέλατε και εσείς να μιλήσετε πολλή ώρα! Πάντως έχετε τον λόγο με άνεση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμε κύριε Δρίτσα, με όλο τον σεβασμό που τρέφω προς το πρόσωπό σας, θέλω να σας επισημάνω -και το γνωρίζετε, βεβαίως- ότι τον επενδυτή τον επέλεξε το ΤΑΙΠΕΔ, που είναι θυγατρική του Υπερταμείου, στο οποίο Υπερταμείο η Κυβέρνησή σας εκχώρησε όλο τον δημόσιο πλούτο, μεταξύ άλλων και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Άλλα αντ' άλλων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε Δρίτσα, θα διακόπτετε τώρα; Δεν φτάνει που μιλήσατε έξι λεπτά παραπάνω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητείται σήμερα η κύρωση της σύμβασης παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένος Θεσσαλονίκης. Είναι αξιοσημείωτο δε ότι κατά τη δεύτερη συνεδρίαση ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων όλοι οι κληθέντες φορείς επικρότησαν και συμφώνησαν με το περιεχόμενο των διατάξεων της υπό κύρωση συμφωνίας.

Εισαγωγικά θα ήθελα να επισημάνω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι το λιμάνι Θεσσαλονίκης από αρχαιοτάτων χρόνων έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ευμάρεια των Θεσσαλονικέων. Θετική επιρροή ασκεί και ευρύτερα στους κατοίκους της βόρειας Ελλάδας, καθώς και στην ανάδειξη των στρατηγικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας. Έχει χαρακτηριστεί ως λιμένας διεθνούς ενδιαφέροντος, το λιμενικό σύστημα της χώρας, και συγκαταλέγεται ανάμεσα στα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορίου της Ελλάδας. Συνεχώς γίνονται έργα για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της λειτουργίας του, ώστε να συμπορεύεται με τις διεθνείς εξελίξεις του εμπορίου και της ναυτιλίας.

Προσωπικά θεωρώ αυτονόητο χρέος μας να αξιοποιούμε διαρκώς και στο ακέραιο τις υποδομές της χώρας μας. Η συμφωνία που έχουμε μπροστά μας εξυπηρετεί αυτόν τον σκοπό και έχει μόνο θετικό πρόσημο.

Πραγματεύεται τρία τεχνικά ζητήματα, τα οποία, όμως, είναι σε θέση να διαδραματίσουν καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη του λιμένα Θεσσαλονίκης. Στη συμφωνία προβλέπονται, λοιπόν, η εκτέλεση εργασιών ανακατασκευής και αποκατάστασης και λειτουργίας των χώρων του λιμένος, μιας έκτασης χιλιάδων στρεμμάτων, με πολλά παλαιά κτήρια και ελεύθερους χώρους. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στις εργασίες που θα πραγματοποιηθούν στον παλαιό τελωνειακό σταθμό, ένα κτήριο που συμβολίζει την ιστορία της Θεσσαλονίκης, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή και ασφαλής λειτουργία. Ως εκ τούτου, είναι αυτονόητο ότι θα υπάρξει αύξηση των θέσεων εργασίας, με σημαντικά οφέλη σε τοπικές επιχειρήσεις και εργαζόμενους σε μια σειρά επαγγελματικών κλάδων.

Επιπλέον, ιδιαίτερα χρήσιμη, επωφελής και ανταποκρινόμενη στις νέες συνθήκες είναι η ρύθμιση που αφορά στην προβλεπόμενη επέκταση του μήκους του έκτου προβλήτα. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορέσει έτσι να γίνει άκρως ανταγωνιστικό στον παγκόσμιο χάρτη των θαλάσσιων μεταφορών. Ο λόγος είναι διότι με την επέκταση αυτή θα ευνοηθεί η δυνατότητα εξυπηρέτησης πολύ μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεδομένου ότι την τελευταία χρονιά παρουσιάζεται ραγδαία αύξηση στη χωρητικότητά τους.

Παράλληλα, με την επίμαχη συμφωνία εξασφαλίζεται η χρήση

εξοπλισμού αυτοματοποιημένων συστημάτων ηλεκτροκίνητων μηχανημάτων τελευταίας τεχνολογίας, η οποία θα επιτύχει την εξοικονόμηση χρόνου και την αύξηση της αποδοτικότητας.

Σε ό,τι αφορά τώρα το υποτιθέμενο ξεπούλημα, που ακούστηκε στην πρώτη συνεδρίαση από συνάδελφό του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και τις σημερινές αναφορές του εισηγητή του περί νομιμότητας και προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, θα ήθελα να τονίσω ότι οι συγκεκριμένες επενδυτικές ενέργειες που υλοποιούνται δεν εξομοιώνονται με κανένα δήθεν ξεπούλημα δημόσιας περιουσίας και υπηρετούν άριστα το δημόσιο συμφέρον. Η κυριότητα των υποδομών των επενδύσεων είναι και παραμένει στην κυριότητα του ελληνικού δημοσίου και αυτό είναι αδιαπραγμάτευτο. Μετά το πέρας της σύμβασης παραχώρησης όσες επενδύσεις έχουν γίνει στο λιμάνι ανήκουν αποκλειστικά στην περιουσία του ελληνικού δημοσίου.

Αγαπητοί συνάδελφοι, είναι δυνατόν να ξεχάσουμε τον κ. Τσίπρα και τη συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, που, ενώ επί των ημερών τους βαυκαλίζονταν και προέθεταν δήθεν το αφήγημα της κρατικοποίησης, την ίδια στιγμή εκχωρούσαν στο Υπερταμείο στρατηγικούς τομείς της δημόσιας οικονομίας; Όλη η εθνική οικονομία, ύψους 50 δισεκατομμυρίων, μεταβιβάστηκε στο Υπερταμείο, καθοριστικοί πυλώνες για τον έλεγχο της οικονομίας και του παραγωγικού μετασχηματισμού της χώρας μας.

Εσείς, λοιπόν, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, είστε εκείνοι που συντελέσατε συνειδητά στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης του τρίτου μνημονίου, στο ξεπούλημα, στην υφαρπαγή και τη λεηλασία του δημόσιου και ιδιωτικού πλούτου και στον έλεγχο του πλούτου αυτού από το ιδιωτικό κεφάλαιο. Είναι ατελείωτος ο κατάλογος δεκάδων χιλιάδων ακινήτων που εκποιήθηκαν στο Υπερταμείο. Γνωρίζουμε όλοι ότι περιλαμβάνει τον Λευκό Πύργο, την Κνωσό, ιστορικά κτήρια και μνημεία από όλες τις πόλεις της Ελλάδος, νοσοκομεία, δικαστικά κτήρια, σχολεία, ακόμη και νεκροταφεία, μια ατελείωτη λίστα που συγκροτεί τον ιστορικό ιστό της χώρας, τις μνήμες του λαού μας, τον διαχρονικό και καθημερινό πολιτισμό.

Μεταξύ αυτών η τότε συγκυβέρνηση υπέγραψε τη σύμβαση παραχώρησης στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς και την επίμαχη σύμβαση παραχώρησης-κύρωση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που συζητούμε σήμερα.

Σήμερα, όμως, η Αντιπολίτευση δείχνει να αντιμάχεται αυτό που συνειδητά προώθησε, την αποκρατικοποίηση. Όλα τα παραπάνω αποδεικνύουν για πολλοστή φορά και με τον πιο εκκωφαντικό τρόπο, τόσο σε εμάς όσο και στον ελληνικό λαό, το μείγμα του ατόφιου λαϊκισμού και της ρητορικής διχασμού που σας διακατέχει. Βλέπουμε ότι η παράταξή σας δεν διστάζει να δαιμονοποιήσει μέτρα και όρους που η ίδια κάποτε υλοποίησε.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Μισό λεπτό την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Τέλος, δεν μπορώ να μη σχολιάσω την πρόσφατη εξαγγελία του κ. Τσίπρα στη ΔΕΘ, που, αφού έταξε στους πάντες τα πάντα, εγγυήθηκε την επανακρατικοποίηση της ΔΕΗ, μέσω της ανάκτησης εκ μέρους του δημοσίου του 50% τουλάχιστον του μετοχικού της κεφαλαίου. Λησμόνησε, όμως, ο κ. Τσίπρας ότι το 34,12% που κατέχει σήμερα το ελληνικό δημόσιο ανήκει για ενενήντα εννιά χρόνια στην κυριότητα και τον έλεγχο του Υπερταμείου, στο οποίο ο ίδιος και ο κ. Καμμένος εκχώρησαν όλο τον δημόσιο πλούτο.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία βρίσκεται απέναντι σε αναχρονιστικές και διχαστικές αντιλήψεις που αποτελούν ανάχωμα στην πρόοδο, τον συλλογικό εκσυγχρονισμό, στην ενότητα και στην Ελλάδα που προχωρά μπροστά.

Κλείνοντας, θεωρώ ότι με την κύρωση της τροποποιητικής συμφωνίας τα οφέλη για την τοπική οικονομία και τον τουρισμό διευρύνονται θεαματικά. Ο λιμένας Θεσσαλονίκης εξελίσσεται προς το καλύτερο και συμβαδίζει με τις διεθνείς εξελίξεις του εμπορίου και της ναυτιλίας. Γι' αυτό και σας καλώ να το υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Κόλλια.

Ο κ. Στέφανος Γκίκας από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο και αμέσως μετά ο κ. Καλαματιανός.

Ορίστε, κύριε Γκίκα, έχετε τον λόγο.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν μπω στην ουσία του νομοσχεδίου, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο για τα όσα απίστευτα, απαράδεκτα και εξωφρενικά είπε προχθές ο Πρόεδρος της Τουρκίας κ. Ερντογάν από το βήμα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Πάει πάρα πολύ η Τουρκία να κατηγορεί την Ελλάδα για παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, πολλώ δε μάλλον για εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, αναφερόμενη σε αυτά τα οποία συμβαίνουν στο Αιγαίο.

Θέλω να πω -είναι εδώ και ο κύριος Υπουργός, ο κ. Πλακιωτάκης- ότι από το 2015 μέχρι σήμερα το ελληνικό Λιμενικό Σώμα σε έξι χιλιάδες περίπου περιστατικά έχει διασώσει πάνω από διακόσιες εξήντα χιλιάδες ζωές. Και έρχεται ο Τούρκος Πρόεδρος και κατηγορεί την Ελλάδα για εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας. Βεβαίως, την απάντηση θα δώσει αύριο ο Έλληνας Πρωθυπουργός, ο Κυριάκος Μητσοτάκης.

Δεν μπορώ, όμως, να μην πω ότι τα πράγματα με τη γείτονα χώρα δεν εξελίσσονται καλά. Έχουμε καθημερινά εργαλειοποίηση του προσφυγικού και μεταναστευτικού προβλήματος. Μόλις χτες χίλιοι πεντακόσιοι παράνομοι πρόσφυγες και μετανάστες προσπάθησαν να περάσουν από τον Έβρο. Τον Αύγουστο μόνο κοντά σαράντα χιλιάδες. Υπάρχει μία ποσοτική και ποιοτική αύξηση των προκλήσεων άνευ προηγουμένου στο πεδίο.

Πλέον, η αναθεωρητική ρητορική, ο αναθεωρητισμός, δηλαδή η αλλαγή συνόρων, συνιστά κυρίαρχη συνιστώσα της εξωτερικής πολιτικής της Τουρκίας. Και βεβαίως, το τελευταίο διάστημα υπάρχει ένα νέο αφήγημα, το αφήγημα των «κακών» Ελλήνων, που η τουρκική πολιτική ηγεσία στρέφει και προς το εσωτερικό και προς το εξωτερικό, ότι οι Έλληνες είναι αυτοί οι οποίοι παραβιάζουν τα σύνορα, τον εναέριο χώρο της Τουρκίας. Ότι οι Έλληνες είναι αυτοί οι οποίοι εγκλωβίζουν τα τουρκικά αεροσκάφη με τους S-300. Ότι οι Έλληνες είναι εκείνοι οι οποίοι έχουν μαξιμαλιστικές θέσεις. Ότι οι Έλληνες είναι το «κακομαθημένο παιδί» της Ευρώπης. Και όλα αυτά για να δημιουργήσουν μία επιχειρηματολογική βάση, ένα άλλοθι για το επόμενο βήμα.

Βεβαίως, έχουμε απόλυτη εμπιστοσύνη στις ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις, στην πολιτική ηγεσία. Νομίζω ότι η χώρα μας είναι διπλωματικά πολύ πιο ισχυρή από όλα τα προηγούμενα χρόνια, με όλες αυτές τις στρατηγικές εταιρικές σχέσεις που έχουμε συνάψει με σημαντικές χώρες. Αλλά, και οι Ένοπλες Δυνάμεις έχουν αυξήσει δραστικά την αποτρεπτική τους ικανότητα και συνεχίζουν να την αυξάνουν και στο επίπεδο των νέων εξοπλιστικών προγραμμάτων και βεβαίως λόγω της εκπαίδευσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων -προέρχομαι από τον χώρο- όλη τους τη ζωή εκπαιδεύονται και ασκούνται ακριβώς γι' αυτό, πότε θα έρθει η στιγμή που θα προστατεύσουν εν τοις πράγμασι τα εθνικά κυριαρχικά δικαιώματα.

Και θα πω και κάτι τελευταίο, γιατί πήρα πολύ χρόνο. Η τελευταία μείζονα κρίση, η κρίση των Ιμίων, ήταν το 1996. Αν η τότε κυβέρνηση έδινε τη δυνατότητα στις Ένοπλες Δυνάμεις να πράξουν το καθήκον τους, η Τουρκία θα έκανε να συνέλθει πολλά χρόνια. Και αυτό σάς το λέω μετά λόγου γνώσεως.

Έρχομαι τώρα στο προκείμενο. Θεωρώ ότι αυτή την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης μόνο θετικά μπορούμε να τη δούμε, διότι θα έχει αντίκτυπο στην ίδια την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Θα αναφερθώ σε τρία πράγματα.

Πρώτον, σε αυτό το οποίο είπαν και οι άλλοι ομιλητές. Δίνεται παράταση για την ολοκλήρωση των εργασιών της στατικής αποκατάστασης του παλιού τελωνειακού σταθμού. Εδώ προστίθεται και η μελέτη για την αξιοποίηση του εμβληματικού και ιστορικού αυτού κτηρίου. Άρα είναι μια ολιστική προσέγγιση, θα έλεγα. Ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε 5 εκατομμύρια.

Το δεύτερο, που είναι περισσότερο σημαντικό, είναι η τροποποίηση που αφορά στον προβλήτα 6 του λιμανιού, με την αύξηση του κρηπιδώματος από τα τετρακόσια σαράντα στα πεντακόσια

δεκατρία μέτρα, η οποία θα επιτρέψει τον ελλιμενισμό περισσότερων και μεγαλύτερων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, λοιπόν, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούν να εξυπηρετηθούν πλέον και τα λεγόμενα «Ultra Large Container Vessels», δηλαδή αυτά τα οποία θα μπορούν να μεταφέρουν έως είκοσι τέσσερις χιλιάδες TEU. Είναι μονάδα ισοδύναμη είκοσι ποδιών, δηλαδή ενός εμπορευματοκιβωτίου 6,1 μέτρων. Άρα φανταστείτε είκοσι τέσσερις χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια.

Πρόκειται για μία προσαρμογή στα νέα, σύγχρονα δεδομένα της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπου, επειδή αυξάνονται τα πλοία, θα πρέπει και οι υποδομές στα λιμάνια να είναι αντίστοιχες. Αυτό θα έχει ένα πολύ μεγάλο όφελος και για την εθνική μας οικονομία αλλά και για την τοπική οικονομία της Θεσσαλονίκης, που σπεύδω να πω ότι αυτά τα τρία χρόνια, όπως ανέλυσε ο Πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη, έχουν γίνει σημαντικότατα έργα για τη συμπρωτεύουσα.

Το τρίτο είναι ότι διατηρείται η υποχρέωση αγοράς αυτών των πέντε μηχανημάτων για τη μεταφορά και τη στοίβαξη των εμπορευματοκιβωτίων, που κοστίζουν περί τα 4 εκατομμύρια ευρώ. Είναι και αυτό ένα σημαντικό θέμα, το οποίο μεταφέρεται με την τροποποίηση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρίσκεται στην καρδιά της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης και τα στοιχεία είναι πολύ ενθαρρυντικά για τα βήματα τα οποία έχουν γίνει αυτό το τελευταίο χρονικό διάστημα. Έχουν γίνει ουσιαστικές επενδύσεις, που έχουν αναβαθμίσει τόσο τη λειτουργία του λιμένος όσο και την ικανότητά του. Για παράδειγμα, έχει αυξηθεί ο κύκλος εργασιών πάνω από 44%, κάτι που είναι πολύ σημαντικό.

Επίσης, υπάρχει σημαντική αύξηση του αριθμού των εργαζομένων, περίπου εκατό άτομα. Θα πω και κάτι εδώ το οποίο ίσως δεν το γνωρίζουν πολλοί συνάδελφοι. Πολλά άτομα από τον πρώην Οργανισμό Λιμένος είχαν ζητήσει να φύγουν από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης μέσω της κινητικότητας. Το 90% και πλέον από αυτούς παραιτήθηκε από τη διαδικασία της κινητικότητας και προτίμησε να μείνει εκεί, να δουλέψει στον Οργανισμό Λιμένος με τη νέα του κατάσταση.

Άρα, λοιπόν, θεωρούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι οι τροποποιήσεις αυτές στη σύμβαση παραχώρησης μόνο για καλό είναι. Θα αναβαθμιστεί περαιτέρω ο λιμένας και βεβαίως τα οφέλη και προς την εθνική οικονομία αλλά και προς την οικονομία της Θεσσαλονίκης θα είναι πολλαπλά. Γι' αυτό βεβαίως υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο αυτό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Γκίκα.

Καλούμε στο Βήμα τον κ. Καλαματιανό από τον ΣΥΡΙΖΑ. Θα ακολουθήσει η κ. Ξενογιαννακοπούλου, η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, και μετά από τη λίστα ο κ. Μπουκώρος και πάει λέγοντας.

Κύριε Καλαματιανέ, έχετε τον λόγο.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τρία είναι τα βασικά σημεία της σημερινής κύρωσης.

Πρώτον, η παράταση μέχρι το τέλος της περιόδου υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων των εργασιών αποκατάστασης του παλιού τελωνειακού σταθμού. Δεύτερον, η τροποποίηση των διαστάσεων της επέκτασης του έκτου προβλήτα. Τρίτον, ο συνυπολογισμός στις υποχρεωτικές επενδύσεις της αγοράς πέντε ΟΣΜΕ, συνολικής αξίας τεσσάρων εκατομμυρίων.

Με βάση τα στοιχεία του ΟΛΘ, οι επενδύσεις που έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα είναι 29,4 εκατομμύρια ευρώ μέσα σε τέσσερα χρόνια. Τρία από αυτά δική σας διακυβέρνηση, κύριε Υπουργέ. Δεν είναι, λοιπόν, οι επενδύσεις 50 εκατομμύρια, αλλά 29,4 εκατομμύρια. Δηλαδή, έχετε επιτρέψει μέσα σε τρία χρόνια διακυβέρνησής σας να έχουν υλοποιηθεί στον ΟΛΘ επενδύσεις μόνο στο ύψος του 12,5% σε σχέση με τις συνολικές υποχρεώσεις.

Τα ίδια βέβαια κάνετε και στον Πειραιά. Με παρατάσεις καθυστερείτε την υλοποίηση των υποχρεώσεων της εταιρείας του επενδυτή.

Τα ίδια κάνετε βέβαια και με τους παρόχους ενέργειας, στους οποίους βάζετε πλάτη για να αυξάνουν την κερδοφορία τους, να έχουν τα υπερκέρδη με χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων, που πληρώνουν μέσω των επιδομάτων που χορηγείτε.

Οι επενδυτές έχουν υποχρεώσεις. Οφείλουν να υλοποιούν αυτές τις υποχρεώσεις για να ωφεληθεί το λιμάνι, να ωφεληθεί το δημόσιο συμφέρον, να αναπτυχθεί και το λιμάνι αλλά και η Θεσσαλονίκη μας, να υπάρχουν περισσότερα έσοδα στο ελληνικό δημόσιο. Εσείς όμως τους δίνετε χρόνο με την κύρωση αυτή που φέρνετε και παρατάσεις, για να μη συμβούν όλα αυτά. Είναι ξεκάθαρο. Να το αντιληφθούν όλοι. Τους αφήνετε, δηλαδή, να έχουν την κερδοφορία -προκύπτει ότι υπάρχει κερδοφορία στο λιμάνι- και να εισπράττουν κανονικά τα οφέλη της επένδυσής τους, αλλά ταυτόχρονα να μην κάνουν αυτά που υποχρεούνται να κάνουν. Τους επιτρέπετε να μην ξοδεύουν για να υλοποιήσουν τις συμβατικές υποχρεωτικές επενδύσεις.

Ποιος τις επέβαλε αυτές, για να είναι ξεκάθαρο; Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Τους δέσμευσε να υλοποιήσουν τις επενδύσεις, για να υπάρξει ωφέλεια στο ελληνικό δημόσιο και να εξυπηρετηθεί το δημόσιο συμφέρον. Εσείς τώρα καθυστερείτε. Δίνετε χρόνο για να μη γίνουν όλα αυτά. Τους δίνετε παράταση στην προθεσμία της ολοκλήρωσης των έργων αποκατάστασης του κτηρίου του παλαιού τελωνειακού σταθμού.

Δεν έχετε εξηγήσει, κύριε Υπουργέ, μέχρι τώρα γιατί το κάνετε αυτό. Ποιος είναι ο λόγος; Υπάρχει κάποιο ουσιαστικό επιχείρημα γιατί να καθυστερεί; Μέχρι το 2022 έπρεπε να έχουν υλοποιηθεί τα έργα. Και εσείς τους δίνετε συνεχώς παρατάσεις. Τώρα πάει για το 2025. Πείτε μας γιατί. Η υποχρέωση πώλησης του λιμανιού, η ιδιωτικοποίηση, για να είναι ξεκάθαρο -γιατί άκουσα και τον εισηγητή του ΠΑΣΟΚ αλλά και συναδέλφους προηγουμένως από τη Νέα Δημοκρατία-, ξεκίνησε το 2014 από το ΤΑΙΠΕΔ από την κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου. Ξεκάθαρα πράγματα!

Τι μας λέτε εδώ; Είχατε δεσμεύσει τη χώρα, μας είχατε δεσμεύσει. Και με την πίεση των θεσμών έγινε αναγκαστική η παραχώρηση αυτή, αλλά με υποχρέωση υλοποίησης επενδύσεων 180 εκατομμυρίων. Εμείς το καταφέραμε, παρά τις δύσκολες συνθήκες, παρά τις αλυσίδες που είχατε βάλει εσείς στη χώρα. Και προβλέψαμε και την επέκταση του έκτου προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτό ήταν αίτημα δεκαετιών για τους φορείς της πόλης. Το βάλαμε μέσα στις υποχρεώσεις του επενδυτή, ακριβώς για να γίνει προς όφελος της πόλης και του ελληνικού λαού. Και ταυτόχρονα εξαιρέσαμε από τη σύμβαση παραχώρησης τον πρώτο προβλήτα και αποδόθηκε αυτός στο Υπουργείο Πολιτισμού και στον Δήμο Θεσσαλονίκης.

Αυτές, λοιπόν, τις ουσιαστικές διασφαλίσεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ υπέρ του δημοσίου τις απομειώνει, τις μεταθέτει χρονικά η δική σας Κυβέρνηση. Και μας δεσμεύσατε στην πώληση το 2014 και έρχεστε τώρα και αυτά που προβλέψαμε εμείς ως υποχρεώσεις, για να ωφεληθεί ο ελληνικός λαός, τα πάτε παραπέρα. Δίνετε παράταση χρονικά.

Και επίσης, κύριε Υπουργέ, πρέπει να απαντήσετε σε αυτό. Ο εμπορικός κόσμος της Θεσσαλονίκης έχει θορυβηθεί από το γεγονός ότι ακούγεται ότι θα γίνει mall το παλιό τελωνείο. Αυτό θα είναι ένα νέο σκάνδαλο. Ξεκαθαρίστε το. Μην το επιτρέψετε αυτό να γίνει, γιατί στη σύμβαση παραχώρησης υπάρχει ρητή δέσμευση ότι δεν θα λειτουργήσει ο χώρος αυτός, το κτήριο αυτό, ανταγωνιστικά προς την πόλη. Όλοι οι φορείς της πόλης έχουν θορυβηθεί με αυτό το δεδομένο. Ξεκαθαρίστε το σήμερα, για να είναι σαφές σε όλους.

Άρα, λοιπόν, τι προκύπτει από όλα αυτά; Ότι η δήθεν φιλοεπενδυτική Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας καθυστερεί επενδύσεις που θα φέρουν ανάπτυξη. Αυτό κάνετε. Δίνετε χρόνο στον επενδυτή, για να μην υλοποιήσει τις επενδύσεις. Άρα, λοιπόν, ζημιώνετε το ελληνικό δημόσιο, ωφελείτε τον επενδυτή. Και μάλιστα τον ωφελείτε και με τη μη καταβολή δεκάδων εκατομμυρίων ποινικών ρητρών. Εφόσον δεν έχει υλοποιήσει τις υποχρεώσεις, όφειλε να καταβάλει ποινικές ρήτρες. Αυτές τελειώ-

νουν, δεν καταβάλλονται. Ούτε επένδυση ούτε ανάπτυξη ούτε ποινικές ρήτρες! Πού είναι ωφέλεια του δημοσίου, πού είναι η ωφέλεια του ελληνικού λαού;

Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να αντιληφθείτε ότι οφείλετε να υπηρετείτε και να προστατεύετε το δημόσιο συμφέρον. Πρέπει να αντιληφθείτε ότι οφείλετε να προστατεύετε το συμφέρον του ελληνικού λαού και όχι τα ιδιωτικά συμφέροντα. Δυστυχώς, όμως, για μια ακόμα φορά αποδεικνύετε ποιες είναι οι προτεραιότητές σας, ποιες είναι οι επιλογές σας. Σύντομα όμως, στις κάλπες που έρχονται, ο ελληνικός λαός θα αποδείξει ότι έχει αντιληφθεί το τι συμβαίνει, παρά τη διάθλαση των μέσων ενημέρωσης που κυριαρχείτε. Θα αποδείξει ότι ενημερώνεται και γνωρίζει ποιος προασπίζει τα συμφέροντά του και ποιοι είναι υπηρέτες ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Καλαματιανό.

Τον λόγο έχει τώρα η κ. Μαριλίζα Ξενογιαννακοπούλου, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρίς αμφιβολία το μέλλον του λιμένα Θεσσαλονίκης, η ανάπτυξη, η προοπτική του είναι ο κρίσιμος εκείνος παράγοντας για το μέλλον και την ανάπτυξη της ίδιας της Θεσσαλονίκης, αλλά πάνω από όλα για την ανάπτυξη της βόρειας Ελλάδας και για το μεγάλο όραμα του να γίνει η Θεσσαλονίκη η οικονομική, η αναπτυξιακή, η εμπορική πύλη για τα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη.

Ακούσαμε πριν από δέκα μέρες τον κ. Μητσοτάκη στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης να παρουσιάζει μία εικονική πραγματικότητα όσον αφορά την προσφορά της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας σε σχέση με τη Θεσσαλονίκη και ιδιαίτερα όσον αφορά και τα ζητήματα αυτά, δηλαδή το μέλλον της πόλης σε σχέση με αυτό το βάθος που μπορεί να έχει οικονομικά, αναπτυξιακά και εμπορικά στον ευρύτερο γεωπολιτικό μας χώρο.

Η κατάσταση, όμως, και ο απολογισμός, κύριε Υπουργέ, της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, της δικής σας Κυβέρνησης, σε σχέση με το λιμάνι είναι απογοητευτική και δείχνει πόσο πίσω είστε από τα ωραία λόγια και την πραγματικότητα που βιώνει καθημερινά ο Έλληνας και φυσικά οι πολίτες της Θεσσαλονίκης.

Όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι από τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, η πραγματικότητα είναι ότι η παραχώρηση και του λιμένα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης ήταν αποφάσεις που είχαν ληφθεί την περίοδο της κυβέρνησης Σαμαρά, ήταν μέρος των μνημονιακών υποχρεώσεων που είχε δεχθεί η κυβέρνηση Σαμαρά. Και μάλιστα, όταν ο ΣΥΡΙΖΑ ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας, είχαν δρομολογηθεί οι σχετικές διαδικασίες.

Η κυβέρνηση, όμως, του ΣΥΡΙΖΑ έκανε συγκεκριμένες διαπραγματεύσεις και παρεμβάσεις, προκειμένου ακριβώς αυτή η διαδικασία της παραχώρησης να έχει ένα προστιθέμενο κέρδος, μια προστιθέμενη αξία επενδύσεων -αναφέρθηκε και πριν ο αριθμός- 180 εκατομμύρια. Παραχώρησε τον προβλήτα 1 που ήταν ένα πάγιο, διαχρονικό αίτημα της Θεσσαλονίκης, του δήμου, των πολιτών, στον δήμο, που ξέρουμε ότι έχει ιδιαίτερη πολιτισμική σημασία όσον αφορά τον κόσμο στη Θεσσαλονίκη. Ταυτόχρονα ήρθε να εξασφαλίσει την ανάπτυξη του προβλήτα 6, να διασφαλίσει τον τελωνειακό σταθμό, που είναι ένα κτήριο με πολύ μεγάλη ιστορία και σημασία για την πόλη της Θεσσαλονίκης και για τον κόσμο στη Θεσσαλονίκη.

Και φυσικά έβαλε και συγκεκριμένες εγγυήσεις όσον αφορά πρώτα απ’ όλα και τις θέσεις εργασίας. Γιατί για μας η επένδυση και η βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει ταυτόχρονα να υπάρχουν και θέσεις εργασίας. Έβαλε συγκεκριμένες εγγυήσεις, ώστε να μην υπάρξουν δραστηριότητες οι οποίες να είναι ανταγωνιστικές όσον αφορά την πόλη. Και εδώ, κύριε Υπουργέ, περιμένουμε συγκεκριμένες απαντήσεις γιατί τέθηκαν πολύ σοβαρά ερωτήματα σχετικά με το αν υπάρχει μία σύνδεση ενδεχομένως της καθυστέρησης όσον αφορά τον τελωνειακό σταθμό με την προοπτική να γίνει κάποιο mall. Αναφέρθηκαν και οι συνάδελφοι προηγουμένως.

Επίσης, όσον αφορά στη συνολική ανάπτυξη του λιμανιού η διακυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε και ένα όραμα, συνολικά, δηλαδή, πώς θα συνδεθεί το λιμάνι με την Εγνατία, με το σιδηροδρομικό δίκτυο, πώς θα συνδυαστεί αυτή η διασύνδεση με την ευρύτερη βαλκανική.

Μην αγανακτείτε αγαπητέ συνάδελφε, Κοινοβουλευτικέ Εκπρόσωπε, γιατί θα μας πείτε τι έχετε κάνει για όλα αυτά. Και επίσης, όσον αφορά στα ζητήματα αυτά, στη λογική, ακριβώς, του να μπορεί να αναπτυχθεί αυτή η δυναμική της εξωστρέφειας ως πύλη προς τα Βαλκάνια -είχαμε και το πολύ θετικό momentum της Συμφωνίας των Πρεσπών που δημιουργούσε και μια άλλη δυναμική- υπήρχε και η μετατροπή του στρατοπέδου «Γκόνου» σε ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο.

Τι έγινε για όλα αυτά; Επειδή ακούσαμε και τον κ. Μητσοτάκη να μιλάει από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Η μελέτη για τη διασύνδεση τη σιδηροδρομική, απ’ ό,τι γνωρίζουμε, δεν προχώρησε, δεν υπήρξε καμμία εξέλιξη. Όσον αφορά στο στρατόπεδο «Γκόνου», που το επανέλαβε τώρα ο κ. Μητσοτάκης, αυτό που όλοι γνωρίζουμε και το γνωρίζει και ο κόσμος της Θεσσαλονίκης, είναι ότι το 2019, τότε, στη Διεθνή Έκθεση, είχε πει ο κ. Μητσοτάκης ότι σταματάει αυτό το έργο. Είχε μιλήσει για κάτι άλλο, για μια ελεύθερη οικονομική ζώνη. Τίποτα από όλα αυτά δεν προχώρησε. Τρία χαμένα χρόνια, και όσον αφορά στη διασύνδεση και όσον αφορά στο εμπορευματικό κέντρο.

Από εκεί και πέρα, βλέπουμε αυτές τις συνεχείς καθυστερήσεις για τον προβλήτα 6. Δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή εξέλιξη. Και ξέρετε, κύριε Υπουργέ, εδώ η εκάστοτε κυβέρνηση ελέγχεται για το πως ελέγχει τις υποχρεώσεις του κάθε επιχειρηματία που αναλαμβάνει ένα επενδυτικό έργο, στη συγκεκριμένη περίπτωση του λιμένα Θεσσαλονίκης -και έχουμε φτάσει τρία χρόνια μετά- πριν μερικούς μήνες μπήκε ο ανάδοχος προκειμένου να προχωρήσει το έργο. Δεν έχουμε δει τίποτα όσον αφορά στον προβλήτα 6.

Όσον αφορά στον τελωνειακό σταθμό, εκεί είναι χαρακτηριστικές όλες οι τοποθετήσεις που ακούστηκαν εδώ. Δεν έχει προχωρήσει τίποτα. Ζητάτε παράταση -και ακόμη και η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων εδώ πέρα βάζει διαφωνία- προφανώς, ο τρόπος που γίνεται είναι επειδή θέλετε να μπορέσετε να αντιμετωπίσετε να μην υπάρχουν ποινικές ρήτρες. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Και φυσικά, το μεγάλο ερώτημα θα το επαναλάβω γιατί θέλουμε μία σαφή απάντηση και δεν τη θέλουμε μόνο εμείς. Νομίζω ότι ο κόσμος της Θεσσαλονίκης θέλει να έχει μία σαφή απάντηση σήμερα από εσάς, ως καθ’ ύλην Υπουργό, για το αν υπάρχει βάση σε όλη αυτή τη φημολογία για ένα mall, κάτι που φυσικά δεν μπορεί να είναι αποδεκτό και δεν είναι αποδεκτό καν από την ίδια τη διαπραγμάτευση που είχε γίνει τότε.

Θα θέλαμε, επίσης, να ξέρουμε, σε σχέση με όλα αυτά τα ζητήματα που τίθενται, ποια είναι η δική σας θέση όσον αφορά στη διασύνδεση του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Πώς το βλέπετε; Δεν είναι, φυσικά, μόνο δικό σας θέμα, αλλά αφορά και συνολικά στην Κυβέρνηση, σε συνεργασία, φυσικά με τον Υπουργό Μεταφορών και επίσης για το στρατόπεδο «Γκόνου». Τελικά, πού καταλήγετε, μετά από τρία χρόνια διακυβέρνησης, γύρω από όλα αυτά τα θέματα;

Είναι, λοιπόν, σαφείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και σε αυτό το θέμα, όπως συνολικά σε όλα τα ζητήματα που αφορούν θέματα επενδύσεων, οικονομικής ανάπτυξης, έχει μια συγκεκριμένη στάση. Η στάση είναι, πρώτα από όλα, ότι δεν κάνει τον ελεγκτικό της ρόλο όσον αφορά στα ιδιωτικά συμφέροντα, δεν έρχεται πραγματικά να συμβάλει με συγκεκριμένο τρόπο, ώστε αυτές οι επενδύσεις να προχωρήσουν, αλλά να προχωρήσουν μέσα σε ένα πλαίσιο που να ωφελεί και την τοπική ανάπτυξη και τη συνολική εθνική αναπτυξιακή προσπάθεια και πολύ περισσότερο την αναγκαία εξωστρέφεια που πρέπει να έχει η Θεσσαλονίκη σε μια περίοδο τόσο κρίσιμων αλλαγών.

Πολύ περισσότερο πρέπει να μας μιλήσετε -και ειπώθηκε πριν και από τον εισηγητή μας και από τον κ. Δρίτσα και από τον κ. Καλαματιανό- για το ποιο είναι τελικά και το διαφυγόν κέρδος όλων αυτών των καθυστερήσεων. Δηλαδή, το ότι ακριβώς δεν

έχουν γίνει αυτές οι επενδύσεις και μάλιστα, έρχεστε εδώ και στην ουσία δίνετε αυτές τις παρατάσεις και με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων να σας θέτει ζητήματα όσον αφορά στον τελωνειακό σταθμό, την ώρα που κι εσείς παραδέχεστε ότι είναι κερδοφόρο το λιμάνι. Δεν έχουμε να κάνουμε εδώ με μια επιχείρηση η οποία αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα.

Άρα ένας λόγος παραπάνω -και εμείς σας ελέγχουμε ως Κυβέρνηση- προκειμένου να εγγυηθείτε ότι πρώτα από όλα οι επενδύσεις του προβλήτα 6 θα προχωρήσουν, ότι δεν θα ζημιωθεί το δημόσιο, ότι δεν θα ζημιωθεί το δημόσιο συμφέρον, ότι ο τελωνειακός σταθμός, επιτέλους, θα προχωρήσει και θα προχωρήσει όπως η διαπραγμάτευση της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ έχει οριοθετήσει, δηλαδή χωρίς να υπάρξουν τέτοιες ιδέες ότι θα γίνουν διάφορες πολυαγορές, mall και όλα αυτά που, δυστυχώς, ακούμε. Και, φυσικά, πρέπει να εγγυηθείτε μια συνολική προσέγγιση που σε κάθε περίπτωση θα εξασφαλίζει και τις θέσεις εργασίας και την ανάπτυξη και όλο αυτό το κέρδος για την πόλη και συνολικά για τη βόρεια Ελλάδα.

Διότι, ξέρετε, τα διαφυγόντα κέρδη έχουν να κάνουν αφ' ενός με τα διαφυγόντα κέρδη, φυσικά, με την ευρύτερη έννοια της λειτουργίας του λιμανιού, αλλά και με τις θέσεις εργασίας. Διότι με βάση τον σχεδιασμό που είχε κάνει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, αν είχαν προχωρήσει όλες αυτές οι μελέτες κανονικά μέσα σε αυτά τα τρία χρόνια που πέρασαν, θα ήταν και μια διαφορετική εικόνα και μάλιστα όλα αυτά σε μια περίοδο μεγάλης οικονομικής κρίσης, δυσκολίας και που πραγματικά κάθε τέτοιου τύπου επένδυση παίζει ρόλο.

Άρα, κύριε Υπουργέ, περιμένουμε σαφείς απαντήσεις από την πλευρά σας για όλα αυτά τα θέματα και είμαστε εδώ, φυσικά, για να σας ελέγξουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε την κ. Ξενογιαννακοπούλου.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Χρήστος Μπουκώρος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχάς ευχαριστώ πολύ.

Συζήτηση περί αξιοποίησης λιμένων της χώρας, περί αξιοποίησης ενός συγκριτικού, στρατηγικού πλεονεκτήματος. Ποιο καθεστώς ενισχύει την εθνική οικονομία; λιμάνια δημοσίου χαρακτήρα; Λιμάνια που παραχωρούνται μέσα από συγκεκριμένες συμβάσεις; Λιμάνια που λειτουργούν με υποπαραχωρήσεις;

Υπάρχουν πολιτικές δυνάμεις -και το διαπιστώνουμε σήμερα εδώ- που υποστηρίζουν ότι στην Ευρώπη τα περισσότερα λιμάνια είναι δημόσιου χαρακτήρα και κάνουν υποπαραχωρήσεις σε ιδιώτες επενδυτές.

Αποσιωπούν, οι φορείς αυτής της άποψης, ότι η λειτουργία τέτοιων οργανισμών στην Ευρώπη διαφέρει από την Ελλάδα, γιατί λειτουργεί με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Είναι και η «DEUTSCHE TELEKOM» στη Γερμανία, είναι και η «DEUTSCHE TELEKOM» υπό δημόσιο έλεγχο, αλλά όταν τα μεγέθη δεν πάνε καλά κάνει και χιλιάδες απολύσεις. Δεν συμβαίνει αυτό με τους ελληνικούς οργανισμούς του δημοσίου.

Ποιο είναι το υπόδειγμα για την αξιοποίηση των λιμένων στη χώρα μας, με τη συγκεκριμένη γεωπολιτική σημασία, με τη συγκεκριμένη ιστορία, με τις συγκεκριμένες λιμενικές υποδομές; Το υπόδειγμα, ασφαλώς, είναι ο Πειραιάς. Ο Πειραιάς, σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν του, προσφέρει περισσότερα ή λιγότερα στην εθνική οικονομία; Έχει προσφέρει περισσότερες ή λιγότερες θέσεις εργασίας; Πληρώνει καλύτερα ή χειρότερα ημερομίσθια σε σχέση με την αγορά;

Νομίζω ότι αν απαντηθούν αυτές οι τρεις ερωτήσεις θα δούμε ποιο πρέπει να είναι το αναπτυξιακό υπόδειγμα των λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Εργολαβικά χειρότερα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ο πρώην Υπουργός Ναυτιλίας με διακόπτει συνεχώς. Θα ακούσει, όμως, την άποψή μου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Σας ενημερώνω, δεν σας διακόπτω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Κοιτάξτε, κύριε Δρίτσα, η παράταξή σας έχει πολύ θολή θέση για το θέμα της αξιοποίησης των λιμανιών. Όταν είστε αντιπολίτευση πουλάτε επανάσταση και όταν γίνεστε κυβέρνηση υπογράφετε τα πάντα για την παραχώρηση των λιμένων. Εσείς υπογράψατε την επέκταση της σύμβασης με την «COSCO» στον Πειραιά. Εσείς δεν σταματήσατε την παραχώρηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Και επειδή ακούμε εδώ πέρα για αξιοποίηση και μελέτες που έκαναν οι δικές σας διοικήσεις, που είχατε ορίσει εσείς, θα σας πω στη συνέχεια τι έχει γίνει με τον Βόλο.

Συζητάμε, λοιπόν, σήμερα τη διευκόλυνση υλοποίησης κάποιων επενδύσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά δεν συζητάμε για ένα λιμάνι που δεν λειτουργεί από τον καιρό που παραχωρήθηκε. Συζητάμε για ένα λιμάνι που έχει κάνει αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 45%, μόνο την τελευταία χρονιά. Το αν θα διευκολυνθούν ορισμένες νέες επενδύσεις, όπως η αξιοποίηση του σταθμού του τελωνείου, η επέκταση του προβλήτα 6 και η τοποθέτηση μηχανολογικού εξοπλισμού, νομίζω είναι αυτονόητο από την ώρα που έχει γίνει η παραχώρηση. Λέμε για διαφυγόντα κέρδη σε ένα λιμάνι που από τότε που παραχωρήθηκε αυξάνει διαρκώς τον κύκλο εργασιών του. Είναι εντελώς αόριστο, δηλαδή, αυτό που υποστηρίζει η Αντιπολίτευση.

Άρα πρέπει να ψηφιστεί το νομοσχέδιο, πρέπει να διευκολυνθούν οι επενδύσεις. Και άκουγα προηγουμένως την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να ρωτάει τι έχει κάνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για τα λιμάνια. Σήμερα άνοιξαν οι προσφορές για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Σήμερα πρόκειται να κατατεθούν οι οριστικές, δεσμευτικές προσφορές για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

Έπονται και οι υπόλοιποι διαγωνισμοί: της Καβάλας, του Βόλου, του Ηρακλείου. Είναι ένα μοντέλο αξιοποίησης των λιμένων που προσφέρουν στην εθνική οικονομία, αυξάνουν την απασχόληση με νέες θέσεις εργασίας και ενισχύουν τον γεωπολιτικό ρόλο της χώρας μας. Αυτό είναι κάτι που μπορούμε να το αγνοήσουμε; Πριν την παραχώρηση ο Πειραιάς ήταν το εικοστό λιμάνι της Ευρώπης σε κίνηση και σήμερα είναι το δεύτερο. Είναι κάτι που μπορούμε να το αγνοήσουμε αυτό;

Για να έρθω, κύριε Υπουργέ, αφού δηλώσω ότι στηρίζουμε το νομοσχέδιό σας, στο λιμάνι του Βόλου, ένα εκ των τριών μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας, που είναι ο οικονομικός πνεύμονας όχι μόνο του Βόλου αλλά ολόκληρης της κεντρικής Ελλάδος και υπηρέτησε ιστορικά τον ρόλο αυτό. Το λιμάνι του Βόλου κατά τον 20ο αιώνα υπήρξε η ατμομηχανή της κεντρικής Ελλάδας και υπήρξε η υποδομή εκείνη που στήριξε την ανάπτυξη της βιομηχανίας όσο σε ελάχιστες περιοχές της χώρας.

Και μιας και υποστήριζε ο ΣΥΡΙΖΑ προηγουμένως, η δική σας διοίκηση στο λιμάνι του Βόλου ξέρετε τι έκανε, κυρία Ξενογιαννακοπούλου; Εδέησε να εκπονήσει μια μελέτη συνδυασμένων μεταφορών για την αξιοποίηση του λιμένος, για την οποία δεν εξασφάλισε τους πόρους και τρέχουν οι καθηγητές του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, οι μελετητές, στο Υπουργείο Υποδομών, στον κ. Καραμανλή να πάρουν τα χρήματα τους, 120.000 ευρώ. Αυτό έγινε επί προηγούμενης διοίκησης, διοίκησης ΣΥΡΙΖΑ, στο λιμάνι του Βόλου.

Τι κάνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας; Τι ζητάμε από εσάς κύριε Υπουργέ; Τι ζητάει η κοινωνία του Βόλου και η οικονομία του Βόλου; Διαδικασίες διεθνούς διαγωνισμού παραχώρησης των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμανιού του Βόλου, για να ξαναμπεί στις ράγες της ανάπτυξης το λιμάνι του Βόλου, που έχει αποδείξει ιστορικά ότι μπορεί να το κάνει, γιατί εξυπηρετεί ολόκληρη την κεντρική Ελλάδα και δυο ακμάζουσες βιομηχανικές περιοχές. Διαγωνισμός το ταχύτερο δυνατό, με ταυτόχρονη, όμως, παραχώρηση της χερσαίας ζώνης λιμένος Βόλου στην τοπική κοινωνία διά του Δήμου Βόλου. Δεν χρειάζονται ούτε γραφειοκρατίες ούτε χρονοβόρες διαδικασίες. Έχουμε το υπόδειγμα της Ηγουμενίτσας που σήμερα ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός. Το παραλιακό μέτωπο της πόλεως του Βόλου πρέπει να αποδοθεί στην τοπική κοινωνία, στον δήμο. Δεν θέλω να δεχθώ ότι υπάρχουν επενδυτές που θα είναι καφετεριούχοι ή εστιάτορες. Τα έξι μέτρα αρκούν για την τροφοδοσία των πλοίων αναψυχής να παραμείνουν στο λιμάνι και στους αυριανούς επενδυτές. Να παραχωρηθεί, λοιπόν, στους επενδυτές μόνο αυτό που δεν θα αφαιρεί από τη λειτουργικότητα του λιμανιού. Το

υπόλοιπο παραλιακό μέτωπο, το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου Βόλου και οι όποιες άλλες εκτάσεις στο βορειοδυτικό τμήμα του λιμένος, όπου αναπτύσσονται οι πανεπιστημιακές σχολές, πρέπει να εκχωρηθούν στην τοπική κοινωνία, για να ανασάνει και η πόλη του Βόλου, για να μπορεί να αναπτυχθεί σε αυτά τα σημεία της χερσαίας ζώνης λιμένος, χωρίς να εμποδίζεται η ανάπτυξη του λιμανιού του Βόλου, που με την προσέλκυση επενδυτών πιστεύουμε ότι θα αυξήσει κατά πολύ τον κύκλο εργασιών του, θα δώσει νέα πνοή στην τοπική οικονομία και ανάπτυξη και εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίας που τόσο πολύ ανάγκη έχει η τοπική κοινωνία.

Άρα, κύριε Υπουργέ, -και ολοκληρώνω- πιστεύω ότι η πρόταση αυτή είναι δεκτή από τη συντριπτική κοινωνία φορέων, πολιτών και πολιτικού προσωπικού του Νομού Μαγνησίας και του Βόλου. Ζητούμε διεθνή διαγωνισμό για την παραχώρηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμανιού του Βόλου με ταυτόχρονη παραχώρηση της χερσαίας ζώνης λιμένος στο σύνολό της στον Δήμο Βόλου και στην τοπική κοινωνία. Υπόδειγμα είναι η Ηγουμενίτσα, της οποίας ο διαγωνισμός ολοκληρώθηκε σήμερα και αρκεί η πολιτική βούληση τόσο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και από το ΤΑΙΠΕΔ να προχωράμε σε υποδείγματα τα οποία έχουν ολοκληρωθεί με τρόπο ουσιαστικό και να αντιγράφουμε παραδείγματα τα οποία έχουν προσθέσει στην ανάπτυξη, στην εθνική και στην τοπική οικονομία. Αυτό ζητάμε από το Βήμα της Βουλής για λογαριασμό του Βόλου και του λιμανιού του και πιστεύουμε, κύριε Υπουργέ, ότι θα σας έχουμε αρωγό στην προσπάθεια αυτή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Ιωάννης Ανδριανός από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθούν άλλοι δύο ομιλητές, η κ. Νοτοπούλου και ο κ. Σπανάκης, με τους οποίους ολοκληρώνεται ο κατάλογος των ομιλητών.

Ελάτε, κύριε Ανδριανέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η διεθνής πραγματικότητα αλλά και οι πρόσφατες εξελίξεις στην ευρύτερη γειτονιά μας υπογραμμίζουν ακόμη περισσότερο τη σημασία των λιμένων όχι μόνο για την οικονομική ανάπτυξη την παραγωγή εθνικού πλούτου και θέσεων εργασίας αλλά και για την γεωπολιτική, γεωστρατηγική αναβάθμιση της χώρας, που σημαίνει θωράκιση της ασφάλειας της. Τόσο, λοιπόν, η κρίση της πανδημίας όσο και η σημερινή εξαιρετικά επικίνδυνη συνθήκη μετά από την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, εξελίξεις που διατάραξαν έντονα τις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες και προκάλεσαν αλυσιδωτές αντιδράσεις με σοβαρές επιπτώσεις στις επιμέρους οικονομίες και κοινωνίες, ανέδειξαν τη σημασία των ισχυρών και ασφαλών εμπορικών δρόμων και ιδιαίτερα των κόμβων τους.

Σε αυτή, ακριβώς, τη συνθήκη η Ελλάδα αναβαθμίζει τον ρόλο της στους νέους δρόμους και στα δίκτυα εμπορίου, ασφάλειας και μετακινήσεων που ήδη δημιουργούνται ή ενισχύονται. Ήδη με στρατηγικές επιλογές, όπως η μεγάλη επένδυση της «COSCO» στον Πειραιά -που προώθησε αποφασιστικά η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κώστα Καραμανλή, έχοντας απέναντί της ανακλαστικές και ιδεοληπτικές αντιδράσεις ολόκληρης της αντιπολίτευσης-, άνοιξε ο δρόμος για την ενίσχυση του ρόλου του κάθετου άξονα των Βαλκανίων στη νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα, αλλά και για την αναβάθμιση της χώρας στους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου. Εξάλλου, καθόλου τυχαίες δεν είναι οι λυσσαλέες αντιδράσεις της Τουρκίας στην αναβάθμιση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης, που ενισχύει την αμυντική θωράκιση της πατρίδας μας αλλά και διασφαλίζει μια εναλλακτική και ανταγωνιστική λύση έναντι των τουρκικών εμπορικών δρόμων. Σημαντικά είναι, επίσης, τα έργα και οι επενδύσεις σε λιμάνια, όπως στην Ηγουμενίτσα, στην Κρήτη και σε άλλα νησιά -και για να φέρω ένα παράδειγμα από την ιδιαίτερη πατρίδα μου- και στον λιμένα του Ναυπλίου, ενισχύοντας σημαντικά τα έσοδα από τον τουρισμό σε ολόκληρη την ευρύτερη περιοχή.

Στην κατεύθυνση αυτή, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, επιλύει ένα υπαρκτό ζήτημα και διασφαλίζει τις προοπτικές για την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση του πολύ μεγάλου δυναμικού του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης καθίσταται αναγκαία λόγω των έκτακτων και επίμονων εξελίξεων των τελευταίων ετών που έχουν μεταβάλει σημαντικά τόσο το οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον ευρύτερα, όσο και τις προϋποθέσεις της ορθής και αναπτυξιακής εκμετάλλευσης του λιμένα Θεσσαλονίκης.

Στο πλαίσιο αυτό η σύμβαση τροποποιείται στα εξής τρία σημεία:

Πρώτον, παρατείνεται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2023 η προθεσμία εκπόνησης μελέτης για την αποκατάσταση και αξιοποίηση του παλαιού τελωνειακού σταθμού και μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της πρώτης επενδυτικής περιόδου η κατασκευή του κτηρίου από την ΟΛΘ Α.Ε.. Με τον τρόπο αυτό το κτήριο του τελωνειακού σταθμού θα αξιοποιηθεί με τρόπο ωφέλιμο για όλους τους εμπλεκόμενους λειτουργώντας ως πόλος έλξης και σημείο αναφοράς για την πόλη της Θεσσαλονίκης και στο τέλος της σύμβασης παραχώρησης το δημόσιο θα παραλάβει ένα έργο ολοκληρωμένο και πλήρως αξιοποιήσιμο αποφεύγοντας έτσι πολλαπλά έξοδα και λειτουργικούς περιορισμούς, γιατί είναι σημαντικό, και πρέπει να το επισημάνουμε με κάθε ευκαιρία ότι η κυριότητα των υποδομών παραμένει στο ελληνικό δημόσιο.

Δεύτερον, προβλέπεται η αναβάθμιση του προβλήματα 6, ώστε να μπορεί να υποδέχεται πλοία περισσότερων κατηγοριών και ιδιαίτερα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που σήμερα δεν μπορούν να ελλιμενιστούν, εξέλιξη που θα ενισχύσει τα έσοδα καθώς και τον συνολικό κύκλο εργασιών με πολλαπλά θετικά αποτελέσματα στην τοπική οικονομία, τις θέσεις εργασίας αλλά και στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα του λιμανιού.

Τρίτον, παραμένει στις υποχρεωτικές επενδύσεις η αγορά πέντε μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, προϋπολογισμού 4.000.000 ευρώ συνολικά, που έγινε μετά από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης και κατά παρέκκλιση της διαδικασίας λόγω του επείγοντος χαρακτήρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση με σχέδιο και υπευθυνότητα αξιοποιεί αποτελεσματικά τα μεγάλα γεωστρατηγικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας. Με τη ρύθμιση που ψηφίζουμε σήμερα εγγυόμαστε περισσότερα έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό, περισσότερες θέσεις εργασίας, πολλαπλά οφέλη στην τοπική κοινωνία, αλλά και την περαιτέρω αναβάθμιση του ρόλου της Θεσσαλονίκης και της Μακεδονίας στους νέους δρόμους εμπορίου και μεταφορών στη γειτονιά μας, που με ταχύτητα δημιουργούνται και αναπτύσσονται στην κρίσιμη μεταβατική εποχή μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Ανδριανό.

Θα δώσουμε τον λόγο τώρα, αφού ετοιμαστεί το Βήμα, στην κ. Αικατερίνη Νοτοπούλου από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη τρία χρόνια τώρα έχει φροντίσει να αποψιλώσει τη Θεσσαλονίκη από κάθε υποδομή, από κάθε έργο, από κάθε αναπτυξιακή της προοπτική.

Νομίζω πως το επικοινωνιακό σας θαύμα στη ΔΕΘ δεν κράτησε ούτε δεκαπέντε ημέρες, καθώς σήμερα έρχεστε οι ίδιοι να αποδείξετε πως οι εξαγγελίες του Πρωθυπουργού και των αντίστοιχων Υπουργών δεν ήταν τίποτα άλλο πέρα από μακέτες, καθρεφτάκια στους ιθαγενείς, υποσχέσεις χωρίς κανένα απολύτως αντίκρισμα.

Η Θεσσαλονίκη, από κόμβος συνδυασμένων μεταφορών, ξανάγινε μία πόλη καταδικασμένη σε εσωστρέφεια, σε παρακμή, σε στασιμότητα από την Κυβέρνησή σας.

Έρχεστε, λοιπόν, σήμερα με το παρόν σχέδιο νόμου, που τροποποιείται η σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, να ομολογήσετε τι; Ότι πέρασαν τριάμισι χρόνια και δεν κάνατε απολύτως τίποτα. Δεν έχει υπάρξει απολύτως καμμία πρόοδος σε όλα αυτά τα έργα και στα έργα που αφορούν στο λιμάνι.

Το 2019 παραδώσαμε στη Νέα Δημοκρατία ένα ολοκληρωμένο

σχέδιο. Δρομολογημένες παρεμβάσεις, δρομολογημένα έργα - ώριμα μελετητικά-, εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και εσείς τόσα χρόνια μετά τι έχετε «φορτώσει»; Έργα με καπέλα εκατομμυρίων, αποζημιώσεις σε εργολάβους, καθυστερήσεις που υπονομεύουν την αναπτυξιακή προοπτική της Θεσσαλονίκης και καμμία επίλυση στα προβλήματα της καθημερινότητας των Θεσσαλονικέων. Η Θεσσαλονίκη σήμερα απέχει πάρα πολύ από το να μετατραπεί σε έναν κεντρικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών.

Να σας θυμίσω ποια έργα ήταν αυτά που είχαμε δρομολογήσει. Αναβάθμιση σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού. Οδική σύνδεση του λιμανιού με ΠΑΘΕ και Εγνατία. Δημιουργία κέντρου logistics στον κόμβο. Δυτικό προαστιακό. Σιδηροδρομική Εγνατία. Ούτε την εταιρεία δεν έχετε συστήσει. Επέκταση του προβλήτα 6, αυτή ήταν μία από τις υποχρεωτικές επενδύσεις του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, με ορίζοντα υλοποίησης το 2015. Τι θα καταφέρναμε; Να καταστήσουμε το λιμάνι κόμβο σε μεταφορική αλυσίδα της βαλκανικής ενδοχώρας και της νοτιανατολικής Ευρώπης, ανάπτυξη απασχόλησης, μακροοικονομικά οφέλη και στην περιφέρεια και στη χώρα ολόκληρη.

Πού βρίσκεται σήμερα η Θεσσαλονίκη; Τι έχετε κάνει, κυρίες και κύριοι της Νέας Δημοκρατίας από αυτά τα έργα; Ματαιώσατε, ιδιωτικοποιήσατε, αναβάλατε, ακυρώσατε. Αυτή είναι η προσφορά σας στην πόλη. Όπως καθυστερήσατε και την παράδοση του μετρό στη Θεσσαλονίκη -ένα έργο που έπρεπε να έχει τελειώσει από το 2020- μόνο και μόνο για να εξυπηρετήσετε μεγάλα εργολαβικά συμφέροντα. Όπως ματαιώσατε τον διαγωνισμό για τα τριακόσια καινούργια λεωφορεία και υποφέρουν οι Θεσσαλονικείς στις στάσεις. Μάταια περίμεναν λεωφορεία στις στάσεις. Όπως βάλατε την «ΕΡΓΟΣΥΝ» να ακυρώσει τις μελέτες για τη σιδηροδρομική σύνδεση του προβλήτα 6 και του δυτικού προαστιακού. Όπως ακυρώσατε τον διαγωνισμό μας για το μουσείο του Ολοκαυτώματος, που θα δημιουργούσε ένα νέο τοπόσημο στη Θεσσαλονίκη. Την ίδια ακριβώς απραξία επιδεικνύετε και σε όλα τα υπόλοιπα.

Πράγματι, το 2018 υπογράψαμε τη σύμβαση παραχώρησης με απόλυτη προστασία του δημοσίου συμφέροντος, με προστασία των θέσεων εργασίας και των εργασιακών δικαιωμάτων, μετά από πολλές, διαρκείς, επίμονες και δύσκολες διαπραγματεύσεις.

Σε αυτή τη σύμβαση προβλέφθηκε υποχρέωση της κοινοπραξίας να προβεί σε επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ. Παράλληλα, ανάληψη εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου της οδικής σύνδεσης με την Εγνατία και την ΠΑΘΕ και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης.

Υπήρχαν κάποιοι περιορισμοί και δεσμεύσεις. Αναφέρομαι στο άρθρο 6 της σύμβασης παραχώρησης, σε συνδυασμό με τις οικείες διατάξεις του ακυρωτικού νόμου. Αναφέρομαι στη χρήση του προβλήτα 1 του λιμένα Θεσσαλονίκης, ένα χώρο που αποτελεί και συνέχεια του ιστορικού κέντρου, έναν τόπο συνάντησης των νέων με πολιτιστικό κεκτημένο. Διασφαλίσαμε από το Φεστιβάλ Κινηματογράφου και τη λειτουργία των μουσείων την ελεύθερη πρόσβαση των πολιτών. Εξισορροπήθηκαν, δηλαδή, οι λειτουργικές ανάγκες του λιμένα με εχέγγυα υπέρ της ποιότητας ζωής και της πρόσβασης των πολιτών της Θεσσαλονίκης και αποδόθηκε στον «ΟΛΘ Α.Ε.» με τη σύμβαση παραχώρησης, το κτήριο του παλιού τελωνείου για το οποίο συζητούμε. Εκεί υπήρχε η υποχρέωση του λιμανιού να προχωρήσει σε στατική μελέτη έως το 2019 και αποκατάσταση του κτηρίου έως το 2022. Αυτό επειδή είχε υποστεί τρομερές ζημιές από τον σεισμό, έπρεπε να έλθει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για να μεριμνήσει στη σύμβαση παραχώρησης να υπάρξει αυτή η πρόβλεψη σαράντα χρόνια μετά τον σεισμό.

Σήμερα, λοιπόν, με το άρθρο 1 του παρόντος νομοσχεδίου δίνετε εσείς τί; Παράταση. Παράταση στην παράταση. Παράταση στην αποκατάσταση του κτηρίου του παλιού τελωνειακού σταθμού. Παράταση, αναβολή, καθυστέρηση. Πόσα ακόμα να περιμένουμε;

Ακούσαμε στην αρμόδια επιτροπή τους συναδέλφους μας από τη Νέα Δημοκρατία να κόπτονται για το συγκεκριμένο κτήριο. Πράγματι, πολύ σημαντικό κτήριο ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, αλλά σας παρακαλώ, δεν δικαιούστε να μιλάτε. Δεν δικαιούστε να μιλάτε, διότι εκτίθεσθε. Είστε εσείς που τεμαχίσατε, που κάνατε lego την ιστορία της Θεσσαλονίκης με τα αρχαία στον σταθμό της Βενιζέλου. Σας πιστεύει κανείς; Πραγματικά, πιστεύετε ότι σας πιστεύει κανείς σε αυτή την πόλη; Είναι πολύ γνωστό το ενδιαφέρον σας για την πολιτιστική κληρονομιά και το αποδεικνύετε με τις καθυστερήσεις που φέρνετε.

Εσείς, λοιπόν, έρχεσθε σήμερα και μιλάτε για το σημαντικό έργο της επέκτασης του προβλήτα 6 μία από τις κυριότερες συμβατικές υποχρεώσεις της κοινοπραξίας, που κινδυνεύει όμως, αλλά αυτό δεν το λέτε, να βρεθεί εκτός χρονοδιαγράμματος. Έχουν ήδη παρέλθει τα τεσσεράμισι από τα επτά χρόνια εντός των οποίων πρέπει να ολοκληρωθεί το έργο.

Τί κρύβετε ακόμη. Κρύβετε το ότι ενώ έχει αναδειχθεί ο εργολάβος, δεν έχει υπογραφεί ακόμη η σχετική σύμβαση και –σας το είπανε νωρίτερα οι συνάδελφοί μου- εκκρεμεί η έγκριση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που είναι απαραίτητη, σύμφωνα με την απόφαση του Σ.τ.Ε. για να προχωρήσει το έργο και το master plan.

Γνωρίζετε, λοιπόν, ότι απαιτούνται τριάντα δύο μήνες για την ολοκλήρωση του έργου, η επταετία συμπληρώνεται τον Μάρτιο του 2025, δηλαδή σε κάποιους μήνες από τώρα και θα έχουμε βρεθεί και πάλι εκτός χρονοδιαγραμμάτων. Χερσαίες συνδέσεις λιμανιού, οδική και σιδηροδρομική. Αυτές είναι συμβατικές υποχρεώσεις μέσω του ελληνικού δημοσίου. Αν δεν ολοκληρωθούν έως το 2025, δίνεται ετήσια παράταση για τις υποχρεωτικές. Άρα, λοιπόν, το 2021 εσείς ακυρώσατε την απόφαση της ΕΡΓΟΣΕ για τη μελέτη του έργου, προσθέτοντας μία νέα καθυστέρηση. Μήπως αυτό συνδέεται με μία έμμεση παράταση του χρόνου υλοποίησης της επέκτασης του προβλήτα 6; Δεν θα μας εξέπληττε κάτι τέτοιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούμε την Κυβέρνησή σας να οικειοποιείται διαρκώς τα επιτεύγματα στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Κρουαζιέρα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξης του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αφού ξεκαθαρίσουμε ότι τα θετικά σημάδια ανάκαμψης της κρουαζιέρας δεν οφείλονται, όπως άθλια ισχυρίζεσθε, σε κάποια στρατηγική προσπάθεια της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, οφείλονται στη δραστηριοποίηση του λιμανιού, οφείλονται στην ανάγκη των ταξιδιωτών να ταξιδέψουν μετά από τόσα χρόνια, οφείλονται στον κόσμο της κρουαζιέρας.

Ξεχνάτε ότι υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις το να υπάρξουν υποδομές. Να υπάρξει συμμετοχή των παραγωγικών και όλων των φορέων της Θεσσαλονίκης. Άρα, επιδίδεσθε σε ένα επικοινωνιακό πυροτέχνημα. Πού είναι η δυνατότητα για παραμονή ταυτόχρονα μεγάλων κρουαζιερόπλοιων; Ένας σταθμός κρουαζιέρας. Πού είναι ο λιμένας ανάγκης; Είδαμε την ανάγκη στην πανδημία για κάτι τέτοιο. Πώς θα εξυπηρετηθούν οι επιβάτες κρουαζιέρας όταν δεν υπάρχει καν χώρος πληροφοριών σε σχέση με τα τουριστικά αξιοθέατα. Δεν υπάρχει δυνατότητα μετάβασης, ούτε μέσα στην πόλη ούτε έχετε καταφέρει να φτιάξετε ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν.

Άρα, λοιπόν, το αφήγημά σας αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα. Είναι απλά ένα επικοινωνιακό πυροτέχνημα. Να είστε σίγουροι, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης -μιας και ο ευρύτερος σχεδιασμός απουσιάζει και μιας και η Θεσσαλονίκη έχει χορτάσει και από ματαιώσεις και από αναβολές έργων και από καθυστερήσεις- πως θα είναι η προοδευτική κυβέρνηση με τον Αλέξη Τσίπρα Πρωθυπουργό που θα ξαναβάλει τη Θεσσαλονίκη στον αναπτυξιακό χάρτη και όλοι εμείς που θα δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις, για να διαδραματίσει τον ρόλο που της αξίζει στα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Θεοχάρης.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ (ΧΑΡΗΣ) ΘΕΟΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άλλο ένα αυτονόητο νομοσχέδιο, άλλο ένα νομοσχέδιο που αναβαθμίζει τη χώρα, άλλο ένα νομοσχέδιο που δεν χωρά αρνητική ψήφο. Και δεν χωρά αρνητική ψήφο, γιατί και η κριτική που ακούσαμε δεν έχει πουθενά καμμία βάση. Έφθασε προηγουμένως η κ. Νοτοπούλου να μας πει ότι καθυστερούμε όλα τα έργα στη Θεσσαλονίκη και με την ίδια πνοή, στην ίδια φράση, να μας πει ότι καταστρέφουμε και τον πολιτισμό της Θεσσαλονίκης, επειδή για να ολοκληρωθεί το μετρό της Θεσσαλονίκης, το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο συμφώνησε στο να μετακινηθούν τα αρχαία και να ξαναγυρίσουν και να επανατοποθετηθούν μετά την ολοκλήρωση των έργων. Άρα, μας κατηγορεί με μια φράση και για καθυστερήσεις και γιατί τα προχωράμε.

Είναι αυτή τώρα λογική η οποία μπορεί να πείσει τον ελληνικό λαό; Χάθηκε μια αντιπολίτευση αρχών; Χάθηκε μια αντιπολίτευση που έχει συγκεκριμένη οπτική; Είμαστε και με τον αστυφύλακα και με τον χωροφύλακα;

Δεν υπάρχει, ξαναλέω, κανένα περιθώριο για αρνητική ψήφο. Το νομοσχέδιο αυτό βελτιώνει την οικονομική αποδοτικότητα της επένδυσης. Αξιοποιεί, πρώτα απ' όλα, το κτήριο του τελωνείου από εκεί που απλώς θα υπήρχε μια στατική μελέτη. Βελτιώνει τον προβλήτα 6, έτσι ώστε να μπορεί να δέχεται τα μεγαλύτερα και τα πιο σύγχρονα πλοία container, τα λεγόμενα ULCV. Συνεπώς, παίρνει μια επένδυση και της δίνει αξία.

Το νομοσχέδιο αυτό βελτιώνει τα δημόσια έσοδα. Τα δημόσια έσοδα εξαρτώνται από την επένδυση και το πόσο καλά θα πάει. Όσο αυξάνει, λοιπόν, η οικονομική αποδοτικότητα της επένδυσης, τόσο αυξάνουν τα έσοδα για τον ελληνικό λαό.

Το νομοσχέδιο αυτό βελτιώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Παίρνει πίσω τις ντιζελομηχανές και υποχρεώνει τον επενδυτή να τις κάνει ηλεκτρομηχανές, ώστε να μην έχουμε μείωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος μέσα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Το νομοσχέδιο αυτό αναβαθμίζει τη σημασία της Θεσσαλονίκης, ώστε να αντικαταστήσει ένα κέντρο επιμελητείας, logistics, για όλα τα Βαλκάνια, αλλά εγώ θα σας πω και ευρύτερα. Τώρα πια, με όλα αυτά που ζούμε, ανοίγουν άλλες γεωστρατηγικές προοπτικές.

Το νομοσχέδιο εντάσσεται στη στρατηγική αναβάθμιση της γεωστρατηγικής σημασίας της βόρειας Ελλάδας, όρα Αλεξανδρούπολη, όρα Θεσσαλονίκη, αλλά και ευρύτερα. Είναι ένα νομοσχέδιο που βοηθάει τη στρατηγική της χώρας μας να καταστήσει ως εναλλακτική δίοδο, στη δίοδο του Βοσπόρου, τη βόρεια Ελλάδα. Ξέρουμε πόσο πολύ σημαντικό είναι αυτό, όταν ο γείτονάς μας είναι τόσο ασταθής και αναγκάζει τους συμμάχους μας να ψάχνουν να βρουν εναλλακτικές. Η Ελλάδα είναι εκεί τη στιγμή που πρέπει.

Είναι εμπορική και στρατιωτική συμμαχία. Είναι μια στρατηγική που τώρα πια εάν ήταν έως τώρα μια ενδεχομένως ευκαιρία -τα ξέρει πολύ καλά ο ναύαρχος-, είναι αναγκαία στρατηγική μετά τον πόλεμο Ρωσίας - Ουκρανίας, επιβάλλεται από την πραγματικότητα.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, αποδεικνύει ότι η Κυβέρνηση συνεχίζει να στηρίζει τις επενδύσεις, συνεχίζει να αντιμετωπίζει τις κρίσεις, συνεχίζει να προωθεί τις μεταρρυθμίσεις. Κανένα περιθώριο, ξαναλέω, για «όχι» σε αυτό το νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας μια πολύ μεγάλη περίοδο πολύ σοβαρών προκλήσεων που πρέπει να αντιμετωπίσουμε, με πρώτη πρόκληση το θέμα της ενέργειας και των ανατιμήσεων που καλούνται να αντιμετωπίσουν νοικοκυριά και επιχειρήσεις. Η Ρωσία, χρησιμοποιώντας το φυσικό αέριο ως όπλο, έχει δεκαπλασιάσει τις τιμές και έχει ασκήσει μεγάλη πίεση σε όλες τις ευρωπαϊκές οικονομίες στην προσπάθειά της να κάμψει την ευρωπαϊκή αποφασιστικότητα στην υποστήριξή μας στην Ουκρανία. Δεν θα το πετύχει. Και δεν θα το πετύχει, γιατί ο Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θα κάνουν ό,τι χρειαστεί, για να διασφαλίσουμε ότι θα στηρίξουμε τους πολίτες και τις επιχειρήσεις μας κατά τη διάρκεια αυτού του δύσκολου χειμώνα. Και είναι σημαντικό να το κάνουμε και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου -ξαναλέω πάλι απ' αυτό το Βήμα- η Ευρώπη έχει καθυστερήσει. Δεν πρέπει να θέσουμε σε κίνδυνο τη συνοχή των δημοκρατιών μας και των κοινωνιών μας.

Έχουμε ήδη δρομολογήσει εδώ και καιρό ένα μηχανισμό υποστήριξης των πολιτών έναντι των αυξήσεων του ηλεκτρικού ρεύματος. Δώσαμε επιστροφές για το ηλεκτρικό ρεύμα και τους υψηλούς λογαριασμούς οι οποίες καταβλήθηκαν πριν από την έναρξη του καλοκαιριού. Ακυρώνουμε στην πράξη τη ρήτρα αναπροσαρμογής. Παίρνουμε όλα τα υπερκέρδη από τους παραγωγούς ενέργειας και τα ανακυκλώνουμε, έτσι ώστε η τελική τιμή για τον καταναλωτή να είναι 15, 16, 17 λεπτά η κιλοβατώρα.

Έχουμε, λοιπόν, χτυπήσει το πρόβλημα στην καρδιά του. Οι τιμές της ηλεκτρικής ενέργειας είναι αισθητά χαμηλότερες από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και πρέπει να σταματήσει επιτέλους αυτή η προπαγάνδα του ΣΥΡΙΖΑ που μιλάει για τις τιμές χονδρικής, ενώ οι πολίτες νοιάζονται για τις τιμές λιανικής. Αυτές οι τιμές, λοιπόν, είναι από τις καλύτερες στην Ευρώπη.

Για τον χειμώνα υπήρχε μια σημαντική κριτική και φαίνεται πως η Κυβέρνηση ακούει. Είναι μια ουσιαστική κριτική, ότι όταν επιδοτείς οριζόντια έχεις ζητήματα αποδοτικότητας, δεν δίνεις κίνητρο στον πολίτη να κάνει οικονομία στις κιλοβατώρες. Δίνουμε, λοιπόν, κλιμακωτή επιδότηση, ώστε να υπάρχουν αυτά τα κίνητρα και να δημιουργηθούν οι δράσεις εξοικονόμησης. Όσο πιο πολύ εξοικονομείς ρεύμα, τόσο μεγαλύτερη επιδότηση θα παίρνεις.

Στο φυσικό αέριο –μεγάλο ζήτημα, με επτακόσιες χιλιάδες νοικοκυριά σε αυτό- θα υπάρξει οριζόντια επιδότηση του φυσικού αερίου. Θα υπάρξει παρέμβαση στο πετρέλαιο θέρμανσης, οριζόντια επιδότηση στην αντλία. Θα υπάρξει μια φορολόγηση – είναι πια ευρωπαϊκή οδηγία- των υπερκερδών και των διυλιστηρίων, όχι μόνο των εταιρειών ενέργειας. Θα πάρουμε τα κέρδη αυτά και θα τα επιστρέψουμε στην αντλία, στο πετρέλαιο θέρμανσης. Και, βέβαια, δίνουμε 300 εκατομμύρια για το επίδομα θέρμανσης με γεωγραφικά κριτήρια. Όποιος, όμως, λέει ότι μπορούμε να πληρώνουμε τους ίδιους λογαριασμούς που πληρώναμε πριν από δύο χρόνια, όταν έχει ανέβει δέκα φορές η τιμή του φυσικού αερίου, λέει ψέματα στον ελληνικό λαό.

Δεν μένουμε, βέβαια, μόνο εκεί στη στήριξη των ευάλωτων ομάδων. Αυξήσαμε το βασικό μισθό κατά 63 ευρώ και επίκειται μια επόμενη αύξηση. Ακούμε, βέβαια, πλειοδοσία από τον ΣΥΡΙΖΑ, ότι θα το πάει στα 800 ευρώ. Στα 800 ευρώ δεν το πας επειδή το σκέφτηκες ή επειδή ακούγεται ωραία στην ομιλία σου στη ΔΕΘ. Πρέπει να μετρηθεί. Το αντέχουν οι επιχειρήσεις αυτό; Θα οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας; Όλα αυτά τα ελέγχει ο μηχανισμός που έχουμε θεσμοθετήσει, και γι' αυτό δεν θα τινάξουμε με τις όποιες αυξήσεις στον αέρα τις επιχειρήσεις, με τις αυξήσεις που εμείς λέμε ότι θα υλοποιήσουμε. Γιατί το μεγάλο πρόβλημα παραμένει η ανεργία. Η ανεργία που έχει μειωθεί κατά πέντε μονάδες και είναι η σημαντικότερη πολιτική παρέμβαση που μπορούμε να κάνουμε στον τομέα των ανισοτήτων. Η παρέμβαση αυτή είναι να βρίσκει δουλειά ο άνεργος. Γι' αυτό στηρίξαμε τις οικογένειές σε αυτή την κρίση, κυρίως, με τη μείωση της ανεργίας. Αυτό δεν πρέπει να το διακινδυνεύσουμε.

Η οικονομία πάει πολύ καλύτερα. Παραθέτω δυο-τρία στοιχεία. Αύξηση του ΑΕΠ 5,3% σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία. Εγώ σας λέω ότι θα είναι 6% ή και παραπάνω από 6%, πολύ πιο πάνω όμως από το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναμένουμε ότι θα αποφύγουμε την ύφεση το επόμενο έτος, ενώ δεν είναι σίγουρο ότι αυτό θα συμβεί για όλες τις άλλες χώρες της Ευρώπης. Προσελκύουμε, βέβαια, και ρεκόρ άμεσων ξένων επενδύσεων στη χώρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να κλείσω με μια σύντομη αναφορά σε σχέση με τα όσα γίνονται με την Τουρκία. Ο Πρωθυπουργός από τη Νέα Υόρκη, όπου βρίσκεται, ήταν πολύ ξεκάθαρος και στην ομιλία του στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ θα δώσει και πάλι ηχηρή και σαφή απάντηση στην τουρκική προκλητικότητα. Η Ελλάδα δεν πρόκειται να δεχτεί bullying από τους επιθετικούς γείτονές μας και θα κάνουμε ό,τι χρειαστεί, για να ενισχύσουμε τις συμμαχίες μας και να αποτρέψουμε τα χειρότερα.

Έχουμε εδώ τον Υπουργό Ναυτιλίας, τον άνθρωπο ο οποίος έχει πάρει στις πλάτες του όλο το βάρος της αποτροπής στα σύνορα της χώρας μας σε σχέση με την Τουρκία. Ακούμε μια προ-

παγάνδα, που, βέβαια, αφήνει την Τουρκία έξω από το κάδρο, ότι τάχα μου χάνονται ανθρώπινες ζωές σε σχέση με την αποτροπή που κάνουμε. Έχουμε κατανοήσει ότι το '15, που η χώρα ήταν ξέφραγο αμπέλι, πέθαιναν πολύ περισσότεροι μετανάστες στις θάλασσές μας; Έχουμε κατανοήσει ότι και για ανθρωπιστικούς λόγους ο τρόπος με τον οποίο φυλάσσουμε τα σύνορά μας επιτρέπει περισσότεροι μετανάστες να σώζονται;

Δυστυχώς, είμαστε πάλι αντιμέτωποι με μία κατάσταση στην οποία καλούμαστε να αγωνιστούμε για να υπερασπιστούμε τις βασικές αξίες που αποτελούν το αναπόσπαστο στοιχείο των δημοκρατιών μας.

Η στάση της χώρας μας συνολικότερα -για παράδειγμα στην επίθεση της Ρωσίας στην Ουκρανία- ήταν από την πρώτη στιγμή καθαρή χωρίς «ίσως», χωρίς αστερίσκους. Η Ρωσία πρέπει να ηττηθεί στην Ουκρανία όχι μόνο για το καλό της Ουκρανίας, αλλά προκειμένου να σταλεί ένα μήνυμα σε όλους τους αυταρχικούς ηγέτες ότι τα σύνορα δεν μπορούν να επαναχαραχθούν με τη βία, ότι ο ιστορικός αναθεωρητισμός δεν θα επιβραβευθεί, ότι υπάρχει μόνο ένας τρόπος να λύνονται οι διαφορές στον σημερινό κόσμο κι αυτός είναι η τήρηση των αρχών του Διεθνούς Δικαίου και η δυνατότητα των πολιτισμένων κρατών να καθίσουν στο τραπέζι να συζητήσουν και να επιλύσουν διαφορές με ειρηνικό τρόπο. Οι χθεσινές ανακοινώσεις του Προέδρου Πούτιν είναι δείγμα αδυναμίας. Είναι δείγμα ότι τα πράγματα πηγαίνουν άσχημα γι' αυτόν. Ελπίζουμε να το καταλάβει νωρίς πριν είναι αργά, και να σταματήσει αυτή την τρέλα την οποία έχει ξεκινήσει.

Μας προκαλεί, βέβαια, εντύπωση σε εμάς και στον ελληνικό λαό η αφωνία του ΣΥΡΙΖΑ απέναντι στις προκλήσεις κατά της Ελλάδος από τον Πρόεδρο της Τουρκίας. Μπορεί το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να μην έχει βρει ακόμα μία λέξη για να καταδικάσει την επίθεση Ερντογάν κατά της χώρας μας από το βήμα της Γενικής Συνέλευσης, όμως συνεργάτες κορυφαίων Ευρωβουλευτών συντάσσονται απόλυτα μαζί του. Ο κ. Κωνσταντίνος Αλεξάκος, συνεργάτης του Ευρωβουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Κόκκαλη, υιοθετεί πλήρως με ανάρτησή του την τουρκική προπαγάνδα κατά της Ελλάδος στο ζήτημα των μεταναστών, και φτάνει στο σημείο να χρεώνει στη χώρα μας την όξυνση στο Αιγαίο. Αναμένουμε από τον ΣΥΡΙΖΑ την καταδίκη των απαράδεκτων δηλώσεων του συνεργάτη του κ. Κόκκαλη, και ελπίζουμε ότι δεν θα μείνει σιωπηλός μπροστά στις απαράδεκτες αυτές τοποθετήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν ήρθαμε στην Κυβέρνηση τον Ιούλιο του 2019, δεν υπολογίζαμε τότε ότι θα έπρεπε να αντιμετωπίσουμε έναν πολύ επιθετικό γείτονα που θα εργαλειοποιούσε το μεταναστευτικό, ότι θα αντιμετωπίζαμε την πανδημία, τον πόλεμο στην Ουκρανία και μια εκτίναξη των τιμών που ο κόσμος έχει να δει περισσότερα από σαράντα χρόνια. Καταφέραμε να οδηγήσουμε το πλοίο με ασφάλεια μέσα σε αυτά τα πολύ ταραγμένα νερά.

Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης στη ΔΕΘ παρουσίασε ένα καλά μελετημένο, συνεκτικό, απόλυτα ρεαλιστικό, προσεκτικά κοστολογημένο σχέδιο, ώστε να μειωθούν στο μέτρο του εφικτού οι επιπτώσεις της ακρίβειας στα αγαθά και στην ενέργεια. Το σχέδιό μας έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή βάσει καλά δομημένου εφαρμοστικού πλάνου, και αυτό θα συνεχίσουμε να κάνουμε το επόμενο διάστημα. Γιατί απέναντί μας έχουμε τα προβλήματα του κόσμου, των πολιτών, δεν έχουμε τα φαντάσματα της Αντιπολίτευσης. Και γι' αυτό ο ελληνικός λαός συνεχίζει να επιλέγει σταθερά τη Νέα Δημοκρατία και τον Κυριάκο Μητσοτάκη, και να είστε σίγουροι ότι θα το κάνει και στις επόμενες εκλογές.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επόμενος ομιλητής και τελευταίος από τον κατάλογο των ομιλητών είναι ο κ. Βασίλειος Σπανάκης, τον οποίο καλούμε στο Βήμα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πολύ σημαντικό και πολύ ευχάριστο για όλους τους Βουλευτές να έρχονται στο Κοινοβούλιο για να ψηφίσουν νομοσχέδια όπως είναι το σημερινό. Γιατί το σημερινό νομοσχέδιο στην ουσία έρχεται να κάνει νόμο του κράτους μία συμφωνία η οποία έγινε στις 2-2-2018, και σήμερα ερχόμαστε να κάνουμε νόμο την κύρωση σε μια τροποποίηση που υπήρξε, αν δεν κάνω λάθος, τον Ιούλιο του 2022, σχετικά με τη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χωρών και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα Θεσσαλονίκης, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.».

Τώρα θα μου πείτε πώς γίνεται εσύ, Βουλευτής του Νότιου Τομέα της Β' Αθηνών να μιλάς για τη Θεσσαλονίκη. Ναι, θα μιλήσω για τη Θεσσαλονίκη γιατί αυτό το νομοσχέδιο είναι μέρος των μεταρρυθμίσεων της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Διότι αυτό το νομοσχέδιο υλοποιεί προεκλογικές δεσμεύσεις της Νέας Δημοκρατίας. Διότι η ανάπτυξη ενός λιμένα και πολύ περισσότερο της Θεσσαλονίκης σημαίνει και ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Σημαίνει ζωή στις μικρές, στις μεσαίες, στις μεγάλες επιχειρήσεις. Γιατί αυτό είναι το DNA της Νέας Δημοκρατίας, αυτό είναι το DNA της παράταξής μας, να αναπτύξουμε την επιχειρηματικότητα και όχι να βαλτώσουμε μέσα σε ένα πολιτικό αδιέξοδο, που θέλετε εσείς καθημερινά να αναπαράγετε όπου κι αν βρίσκεστε, είτε στο Κοινοβούλιο είτε στις τηλεοράσεις είτε στο πεζοδρόμιο. Αυτή είναι η ποιοτική μας, αυτή είναι η πολιτική μας διαφορά.

Η τροποποίηση αυτή την οποία φέρνει σήμερα ο Υπουργός, ο Γιάννης Πλακιωτάκης με το επιτελείο του, κρίθηκε αναγκαία λόγω των πρωτοφανών κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων σε σχέση με την οικονομική εκμετάλλευση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Η Θεσσαλονίκη, μέσα σε μια δύσκολη διεθνή συγκυρία, καλείται να διαδραματίσει ένα κομβικό ρόλο, να αποτελέσει ένα διαμετακομιστικό κέντρο με βασικό πυλώνα ανάπτυξης σε αυτή την προσπάθεια το λιμάνι της. Και αυτό το διαμετακομιστικό κέντρο έχει σημαντικό μέλλον, όπως είπε και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της παράταξής μας. Ο κλάδος της ναυτιλίας, ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας, οι επιχειρήσεις στη βόρεια Ελλάδα, οι πολίτες θέλουν ένα αναβαθμισμένο σε υπηρεσίες λιμάνι. Για τον σκοπό αυτό, με πολύ μελετημένο τρόπο, η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής βάζει τις βάσεις για ουσιαστική βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, όπως χαρακτηριστικά με την ανάπτυξη και εκμετάλλευση του παλαιού τελωνειακού σταθμού και τη μεταβολή των διαστάσεων του προβλήτα 6, που θα δίνει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης σημαντικά μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από λίγες ημέρες στη Θεσσαλονίκη, στη Διεθνή Έκθεση, είχαμε την ευκαιρία να δούμε το πώς αλλάζει η πόλη της Θεσσαλονίκης, σε αντίθεση, βέβαια, με τους μουσαμάδες που εγκαινίαζε ο ΣΥΡΙΖΑ. Το μετρό της Θεσσαλονίκης έχει μπει σε τροχιά παράδοσης και θα τεθεί σε λειτουργία στο τέλος του 2023. Ήδη γίνονται δοκιμαστικά δρομολόγια στα 2/3 των διαδρομών. Έχουν δρομολογηθεί τρία έργα πνοής ύψους 30 δισεκατομμυρίων ευρώ. Αναφέρω ενδεικτικά: Το αεροδρόμιο είναι έτοιμο. Το μετρό παραδίδεται. Το νέο περιφερειακό Flyover. Η ανάπλαση της παραλιακής ζώνης. Το καινούργιο νοσοκομείο παίδων και το ογκολογικό νοσοκομείο έχουν χωροθετηθεί. Τα γήπεδα των ιστορικών ομάδων της Θεσσαλονίκης.

Πρώτος και κύριος στόχος είναι η Θεσσαλονίκη του 2030 να διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ως μια σύγχρονη πόλη, λειτουργική πόλη, εξωστρεφής πραγματικός πόλος ανάπτυξης, μια πόλη που αξίζει στους Θεσσαλονικείς να ζουν και να εργάζονται καθημερινά και πόλος έλξης για όλους εμάς τους επισκέπτες.

Στην προσπάθεια αυτή σύμμαχοί μας είναι οι φορείς της πόλης που αναγνωρίζουν την προσπάθεια που γίνεται, η τοπική αυτοδιοίκηση, τα επιμελητήρια μας, οι επιχειρήσεις και φυσικά η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών. Αυτή τη συνολική προσπάθεια της Κυβέρνησης για μια βιώσιμη και συνεχή ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης ενισχύει το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, το οποίο θα έπρεπε όλες οι πτέρυγες του Κοινοβουλίου να υπερψηφίσουν.

Δυστυχώς, όμως, για άλλη μια φορά βλέπουμε την Αντιπολί-

τευση να καταφεύγει σε μια στείρα άρνηση. Το ίδιο έκανε και χθες καταψηφίζοντας το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών με τον συμπληρωματικό κρατικό προϋπολογισμό, με αύξηση των πιστώσεων κατά 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ στον τακτικό προϋπολογισμό και άλλα 400 εκατομμύρια μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, προκειμένου να υπάρξει πρόσθετη στήριξη νοικοκυριών και επιχειρήσεων για την αντιμετώπιση της ενεργειακής κρίσης και της επακόλουθης αύξησης των τιμών των αγαθών αλλά και των υπηρεσιών.

Τους αφήνουμε, λοιπόν, στην κρίση των πολιτών. Ο κυρίαρχος λαός θα αποφασίσει, όταν θα γίνουν εκλογές. Εμείς συνεχίζουμε με υπευθυνότητα. Θα συνεχίσουμε να νομοθετούμε με γνώμονα το συμφέρον της χώρας, το συμφέρον των πολλών όλων, για ένα καλύτερο αύριο, για μια Ελλάδα που αξίζει σε εμάς και τα παιδιά μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Σπανάκη.

Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των ομιλητών και θα δώσουμε τον λόγο στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τον κ. Πλακιωτάκη, για την ομιλία του, με την οποία θα ολοκληρωθεί και η συνεδρίαση συζήτησης του σχεδίου νόμου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση στην Ολομέλεια του Κοινοβουλίου της τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης αφορά τρία τεχνικής φύσεως ζητήματα, με τη ρύθμιση των οποίων ενισχύονται σημαντικά και οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αλλά και της ενίσχυσης της θέσης τους στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων αλλά και γενικότερα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Πριν αναφερθώ στα ζητήματα που ρυθμίζει η τροποποίηση, επιτρέψτε μου ένα συνολικό πολιτικό σχόλιο για την αξιοποίηση των λιμένων της πατρίδας μας, πολιτική που εδώ και τρία χρόνια εφαρμόζει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, πολιτική που αρχίζει να αποδίδει ήδη πολύ θετικά αποτελέσματα. Βεβαίως, πρέπει να πούμε ότι διαχρονικά η Νέα Δημοκρατία με όλες τις κυβερνήσεις της έχει μια συνετή και συνεπή στάση απέναντι στο θέμα της αξιοποίησης των λιμένων.

Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, υποστηρίζει με συνέπεια την αξιοποίηση των λιμανιών της πατρίδας μας, γνωρίζοντας ότι αυτή θα δημιουργήσει πολύ σημαντικά οφέλη, όχι μόνο για τις τοπικές κοινωνίες αλλά και για την εθνική μας οικονομία και τη γεωστρατηγική θέση της χώρας μας.

Αξιοποίηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν σημαίνει πώληση και πολύ περισσότερο δεν σημαίνει ξεπούλημα. Σημαίνει παραχώρηση υποδομών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα έναντι συγκεκριμένων υποχρεώσεων για τον επενδυτή.

Η κυριότητα των υποδομών -και θέλω να το ξεκαθαρίσουμε εδώ, γιατί έχει γίνει πολύς λόγος- παραμένει στο ελληνικό δημόσιο και μετά το τέλος της σύμβασης παραχώρησης όλες οι επενδύσεις που γίνονται, περνούν επίσης στην κυριότητα του ελληνικού δημοσίου και αποτελούν περιουσία του. Με απλά λόγια, για να το καταλάβουν και οι τηλεθεατές, το δημόσιο νοικιάζει δημόσιες υποδομές έναντι συγκεκριμένου τιμήματος, συγκεκριμένων δεσμεύσεων, συγκεκριμένων εσόδων για τον κρατικό προϋπολογισμό.

Αξιοποίηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σημαίνει έσοδα για τον κρατικό προϋπολογισμό. Σημαίνει ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών. Σημαίνει νέες και σημαντικές θέσεις εργασίας. Σημαίνει ενίσχυση της θέσης του λιμανιού στον περιφερειακό και παγκόσμιο εμπορευματικό χάρτη. Σημαίνει καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Σημαίνει νέες και καλύτερες προοπτικές για κάθε πόλη και τους κατοίκους της. Και βεβαίως, έννοιες και συνέπειες αυτονόητες για εμάς, αυτονόητες για όλους τους φορείς της πόλης της Θεσσαλονίκης που πήραν τον λόγο στην αρμόδια επιτροπή, αλλά δυστυχώς, ο ΣΥΡΙΖΑ συνεχίζει τον πολιτικό στρουθοκαμηλισμό του.

Αυτή την πολιτική, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υλοποιούμε με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο και με γρήγορα βήματα. Είχαμε, άλλωστε, να καλύψουμε τον χαμένο χρόνο και το χαμένο έδαφος της προόδου, όταν κυβερνούσε ο ΣΥΡΙΖΑ, μιας περιόδου που άλλα ακούγαμε τη μία μέρα για τα λιμάνια, άλλα ακούγαμε την επομένη. Μιας περιόδου εχθρικής για τις επενδύσεις και τους επενδυτές. Μιας περιόδου ανασφάλειας και αβεβαιότητας. Μιας περιόδου στην οποία ακόμα και όταν εσείς, κύριε συνάδελφε του ΣΥΡΙΖΑ, υπογράψετε τελικά τις συμβάσεις παραχώρησης -ο ίδιος ο ΣΥΡΙΖΑ-, συνάδελφοί σας έκαναν ό,τι μπορούσαν για να καθυστερήσουν ή και να ματαιώσουν τις συγκεκριμένες επενδύσεις και να μην προχωρήσει η αξιοποίησή τους.

Αντιθέτως, η Κυβέρνησή μας προχωρά με γρήγορους ρυθμούς, παρά τις δυσμενείς επιπτώσεις της πανδημίας στην οικονομική δραστηριότητα. Τα επενδυτικά σχέδια στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης εξελίσσονται. Οι μελέτες αξιολόγησης από το ΤΑΙΠΕΔ για τα δέκα μεγάλα περιφερειακά λιμάνια έχουν ολοκληρωθεί. Προχώρησαν οι διαδικασίες. Το πιο σημαντικό είναι ότι πολύ μεγάλος αριθμός εταιρειών αλλά και επιχειρηματικών ομίλων έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για τους τέσσερις διεθνείς διαγωνισμούς που είναι σε εξέλιξη. Και μιλάω για τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Ηγουμενίτσας και του Ηρακλείου. Μάλιστα, για το λιμάνι της Καβάλας έχει ανακηρυχθεί προσωρινός ανάδοχος.

Η ορθότητα της πολιτικής μας επιλογής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κρίνεται στην πράξη. Σας ανέφερα ότι πολύ μεγάλος αριθμός ξένων επιχειρηματικών ομίλων αλλά και εγχώριων ενδιαφέρονται για την αξιοποίηση των λιμανιών μας. Αυτό το λέω, γιατί η πράξη το αποδεικνύει -διότι ακούστηκαν διάφορα ευφυολογήματα και προτάσεις για το πώς θα πρέπει να αξιοποιήσουμε τα περιφερειακά λιμάνια της χώρας μας- και η πράξη αποδεικνύει και δικαιώνει την ορθότητα των στρατηγικών μας επιλογών.

Σε σχέση τώρα με το λιμάνι του Βόλου, το οποίο θα είναι το επόμενο λιμάνι, κύριε Μπουκώρο, το οποίο θα αξιοποιηθεί, συμφωνούμε όλοι ότι είναι ένα κομβικής σημασίας λιμάνι, ένα λιμάνι που μπορεί να εξυπηρετήσει τις οικονομικές δραστηριότητες, όχι μόνο της ευρύτερης περιοχής αλλά και γενικότερα της χώρας μας, στον εμπορικό τομέα, στον τομέα της κρουαζιέρας, του yachting και του αλιευτικού τουρισμού. Ένα λιμάνι, λοιπόν, το οποίο, κύριε Μπουκώρο, αυτό που μπορώ να σας διαβεβαιώσω είναι ότι θα το αξιοποιήσουμε, πάντοτε, βέβαια, σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ και σε αγαστή συνεργασία και συνεννόηση με τους τοπικούς φορείς αλλά και την τοπική αυτοδιοίκηση, όπως ακριβώς κάναμε και με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Έχουμε, πλέον, εμπειρία. Πρώτα και πάνω απ’ όλα, είναι προφανές ότι η οποιαδήποτε επένδυση θα πρέπει να έχει την αγαστή συνεργασία με την τοπική κοινωνία και έτσι θα πορευτούμε και για την αξιοποίηση στο λιμάνι του Βόλου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επίσης σήμερα έχω να ενημερώσω την ελληνική Αντιπροσωπεία για το εξής: Σήμερα άνοιξαν και οι δεσμευτικές προσφορές για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Το μόνο που μπορώ να σας πω είναι ότι οι προσφορές κινούνται πέρα από κάθε προσδοκία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Προσφορές που δικαιώνουν τη στρατηγική επιλογή της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, επιλογές που κινούνται προς όφελος και της εθνικής μας οικονομίας αλλά και των τοπικών κοινωνιών. Αυτή είναι, άλλωστε, η πολύ μεγάλη και ουσιαστική μας διαφορά σε σχέση με τον ΣΥΡΙΖΑ.

Στα πολλά λόγια του ΣΥΡΙΖΑ η Νέα Δημοκρατία αντιτάσσει συγκεκριμένα. Στην αβεβαιότητα του ΣΥΡΙΖΑ η Νέα Δημοκρατία αντιτάσσει σταθερότητα. Και βεβαίως, στον λαϊκισμό του ΣΥΡΙΖΑ η Νέα Δημοκρατία, ιδιαίτερα σε αυτές τις δύσκολες περιπτώσεις για την παγκόσμια οικονομία, αντιτάσσει υπευθυνότητα.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ας δούμε τώρα τον χαρακτήρα και τις ρυθμίσεις της τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Αυτό που επιτυγχάνει η συγκεκριμένη τροποποίηση είναι η μεγιστοποίηση του οφέλους για το ελληνικό δημόσιο, τη Θεσσαλονίκη, τους κατοίκους της και βεβαίως, για την τοπική και εθνική μας οικονομία.

Μια συνοπτική αναφορά για το πού βρίσκεται σήμερα το λιμάνι, νομίζω, είναι απαραίτητη, διότι πολλά ακούστηκαν μέσα σε

αυτή την Αίθουσα. Τελικά πέτυχε ή δεν πέτυχε η παραχώρηση; Για να ξέρουμε και πού βρισκόμαστε, διαψεύδοντας ουσιαστικά τις Κασσάνδρες που προβλέπουν καταστροφές μετά από κάθε ανάλογη σύμβαση.

Έχουμε, λοιπόν, και λέμε: Ο κύκλος εργασιών του 2021 ανήλθε σε 77,8 εκατομμύρια ευρώ, όταν το 2017 ήταν στα 54,2 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή είχαμε άνοδο της τάξεως του 44%. Αποδόθηκαν συνολικοί φόροι ύψους 23,4 εκατομμυρίων ευρώ στο ελληνικό δημόσιο από το 2018 μέχρι σήμερα. Το ποσό του τιμήματος παραχώρησης που αποδόθηκε το 2021 υπερδιπλασιάστηκε, σε σχέση με το 2017. Από 1,1 εκατομμύριο ευρώ το 2017, ανήλθε σε 2,8 εκατομμύρια ευρώ το 2021.

Οι επενδύσεις μέχρι σήμερα έχουν ανέλθει σε 56 εκατομμύρια ευρώ, γιατί κάποιοι μας λένε ότι δεν γίνεται τίποτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Από αυτές 22,4 εκατομμύρια ευρώ -σωστά, κύριε συνάδελφε- αφορούν σε υποχρεωτικές επενδύσεις και 33,6 εκατομμύρια ευρώ σε μη υποχρεωτικές επενδύσεις.

Τώρα σε σχέση με τους εργαζομένους, πάλι πολύς λόγος είχε γίνει. Θυμάστε τι συζήτηση και τι αντιπαραθέσεις είχαμε ότι θα απολυθούν όλοι οι εργαζόμενοι από τα λιμάνια.

Ο αριθμός των εργαζομένων αυξήθηκε κατά 25%, από τριακόσια εβδομήντα τρία το 2017 σε τετρακόσια εβδομήντα οκτώ άτομα σήμερα. Αντί, λοιπόν, για απολύσεις και μείωση προσωπικού, είχαμε σημαντική αύξηση στον τομέα των εργαζομένων. Και βέβαια στις εγκαταστάσεις, όπως ειπώθηκε και στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, μέσω εργολάβων εργάζονται ακόμη διακόσια πενήντα άτομα.

Έρχομαι τώρα στην κρουαζιέρα. Εδώ επιτρέψτε μου να σημειώσω ότι με τον πρώην Υπουργό Τουρισμού τον Χάρη Θεοχάρη είχαμε εξαιρετική συνεργασία κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Κάναμε εξαιρετική δουλειά με τους πολύ μεγάλους ομίλους της διεθνούς κρουαζιέρας. Ξέρετε, η αύξηση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα δεν είναι τυχαία. Συνεργαστήκαμε με τον κ. Θεοχάρη και τότε διευκολύναμε τις εταιρείες κρουαζιέρας και στον ελλιμενισμό τους και στον εφοδιασμό τους και στον εμβολιασμό των πληρωμάτων. Με άλλα λόγια η χώρα μας διαχειρίστηκε με πολύ μεγάλη αποφασιστικότητα την πανδημία και γι' αυτό είδατε ότι έχουμε μια πάρα πολύ σημαντική αύξηση της κρουαζιέρας φέτος και για τα επόμενα χρόνια. Και βεβαίως είμαστε η πρώτη χώρα παγκοσμίως -και θέλω να σημειώσω αυτό- όπου είχαμε έτοιμα υγειονομικά πρωτόκολλα στον χώρο της κρουαζιέρας.

Επομένως, κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι καθόλου τυχαίο το ότι η κρουαζιέρα αυτή την ώρα έχει πολύ εντυπωσιακά αποτελέσματα, αλλά και πολλές σημαντικές προοπτικές κυρίως χάρη στη συνεργασία που είχαμε με τον πρώην Υπουργό Τουρισμού τον κ. Θεοχάρη.

Ο αριθμός, λοιπόν, των επιβατών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης τετραπλασιάστηκε. Το 2022 αναμένεται να κλείσει με αριθμό αφίξεων εξήντα κρουαζιερόπλοιων. Θέλω να σημειώσω εδώ ότι οι περισσότερες προσεγγίσεις είναι προσεγγίσεις home port, δηλαδή εκκίνησης και ολοκλήρωσης της κρουαζιέρας από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Αυτό το λέω διότι η Θεσσαλονίκη το γνωρίζετε ότι ποτέ δεν είχε κρουαζιέρα, με προφανή οφέλη για την τοπική οικονομία και για την τοπική κοινωνία.

Τέλος, θα αναφερθώ σε κάτι που είναι πολύ σημαντικό. Επίσης, ποτέ η Θεσσαλονίκη δεν είχε ακτοπλοΐα. Εννοώ ότι είχε ελάχιστη ακτοπλοΐα. Όμως, εμείς καταφέραμε και εγκαινιάσαμε και δρομολογήσαμε νέες συνδέσεις με τις Σποράδες, τις Κυκλάδες, το Βορειοανατολικό Αιγαίο. Η ακτοπλοϊκή κίνηση έχει ως αποτέλεσμα να αυξηθούν από σαράντα οκτώ χιλιάδες το 2017 σε εξήντα πέντε χιλιάδες επιβάτες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα τώρα να δώσω περισσότερα στοιχεία για τις τροποποιήσεις που προτείνουμε. Έχουμε πρώτα απ' όλα την παράταση της προθεσμίας υλοποίησης των εργασιών στατικής αποκατάστασης του παλαιού τελωνειακού σταθμού. Επαναλαμβάνω, γιατί πολύς λόγος ελέχθη για πολύχρονες παρατάσεις: Είναι η μοναδική παράταση για την οποία γίνεται λόγος στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Θέλω να καταλάβουμε όλοι ότι η υποχρεωτική επένδυση περιλαμβάνει μόνο -και το επαναλαμβάνω- το έργο υλοποίησης της στατικής αποκατάστασης. Δεν υλοποιήθηκε μέχρι σήμερα, διότι είναι γεγονός και αυτό είναι μια παγκόσμια πραγματικότητα, ότι η πανδημία ως πραγματική κατάσταση εκτάκτου ανάγκης έφερε ουσιώδεις επιπτώσεις όχι μόνο στην εξέλιξη της συγκεκριμένης επένδυσης, αλλά και γενικότερα στην απρόσκοπτη δραστηριοποίηση της παγκόσμιας και εγχώριας αγοράς και βεβαίως τη δραστηριοποίηση της παγκόσμιας βιομηχανίας και οικονομικής δράσης.

Στην τροποποίηση που προτείνουμε δεν περιλαμβάνεται μόνο το έργο της στατικής αποκατάστασης, αλλά περιλαμβάνεται και η αξιοποίηση. Επομένως, θα είναι λειτουργικό πλέον το κτήριο, αφού προσδιοριστούν οι χρήσεις του μετά από μελέτη η οποία είναι ήδη σε εξέλιξη, με προφανή οφέλη για τη Θεσσαλονίκη και για τους επισκέπτες της Θεσσαλονίκης. Θα δημιουργηθούν θέσεις απασχόλησης και κατά τη διάρκεια της αποκατάστασης. Κυρίως, όμως, θα δημιουργηθούν θέσεις απασχόλησης μετά την ολοκλήρωση και τη λειτουργική αξιοποίηση του συγκεκριμένου κτηρίου.

Αξίζει δε να σημειωθεί ότι όλα αυτά θα γίνουν -και αξίζει να ειπωθεί ότι αυτό- εντός της πρώτης υποχρεωτικής επενδυτικής περιόδου, σε προθεσμίες που ορίζονται ρητά από τη σύμβαση παραχώρησης. Τώρα κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στην αρμόδια επιτροπή, αλλά και σήμερα στην Ολομέλεια, ακούστηκαν από Βουλευτές, κυρίως του ΣΥΡΙΖΑ, ενστάσεις σχετικά με την επιβολή των ποινικών ρητρών για τη μη έγκαιρη υλοποίηση της συγκεκριμένης επένδυσης. Θα ήθελα να επαναλάβω και να τονίσω ότι το αίτημα της «ΟΛΘ Α.Ε.» για την παράταση υποβλήθηκε 17-6-2021.

Σας ανέφερα και στην επιτροπή ότι το Υπουργείο μας εξέτασε ενδελεχώς το συγκεκριμένο αίτημα, γιατί επιθυμούσαμε να διευκρινίσουμε στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τον σκοπό, αλλά και τα οφέλη της μετάπτωσης της συγκεκριμένης επένδυσης από μία απλή αποκατάσταση στατική αποκατάσταση σε μια ολοκληρωμένη και ορθολογική αξιοποίηση του κτηρίου. Τώρα η ουσιαστική έγκριση του αιτήματος ουσιαστικά πραγματοποιήθηκε στις 4-7-2022 με την υπογραφή της τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης, δηλαδή λίγους μήνες μετά το πέρας της προθεσμίας υλοποίησης της αρχικής επένδυσης.

Γίνεται, λοιπόν, απολύτως κατανοητό ότι τυχόν υλοποίηση των έργων αποκατάστασης χωρίς την εικόνα του τρόπου αξιοποίησης του συγκεκριμένου κτηρίου, μαθηματικά θα οδηγούσε σε διπλά κόστη, επιπλέον λειτουργικούς περιορισμούς και περαιτέρω χρονικές καθυστερήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς είμαστε αυτοί που διασφαλίζουμε τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου, γιατί τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου δεν διασφαλίζονται με αμφίβολης κατάληξης δικαστικές διαμάχες που κρατούν πολλά χρόνια και παγώνουν την εξέλιξη των επενδύσεων. Τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου διασφαλίζονται με νόμιμες κινήσεις που επιτρέπουν την εξέλιξη των επενδύσεων και μάλιστα με διευρυμένο όφελος για την εθνική οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες.

Επίσης, ήθελα να αναφέρω κάτι ακόμη, επειδή πολύς λόγος έγινε για το ποια θα είναι η μελλοντική αξιοποίηση του συγκεκριμένου κτηρίου και αν θα έρθει σε ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις της πόλεως.

Κύριε συνάδελφε, κύριε Μιχαηλίδη, εσείς το αναφέρατε και να το πείτε, παρακαλώ, στην κ. Ξενογιαννακοπούλου, ότι το θέμα για το τελωνείο, το αν θα γίνει εμπορικό κέντρο ή όχι, το λύνει η σύμβαση παραχώρησης.

Λέει, λοιπόν, η σύμβαση παραχώρησης ότι οι χρήσεις που θα γίνουν δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικές της πόλεως, άρθρο 4 παρ. 4δ, άρθρο 3 παρ. 5δ. Επίσης, και η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων προφανώς θα γίνει δημόσια διαβούλευση. Επομένως όλα θα γίνουν στο φως. Δεν έχουμε να φοβηθούμε απολύτως τίποτα.

Και επειδή μιλήσατε και για διαφυγόντα κέρδη για το θέμα του τελωνείου, να σας πω, κύριε συνάδελφε, ότι διαφυγόντα κέρδη θα είχαμε εάν και εφόσον στη σύμβαση παραχώρησης στις υποχρεωτικές επενδύσεις προβλεπόταν η αξιοποίηση του κτηρίου. Τώρα τι διαφυγόντα κέρδη έχουμε; Νομίζω είναι προσχηματικό αυτό το ερώτημα.

Το δεύτερο σκέλος της τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης έγκειται ουσιαστικά στην αναπροσαρμογή των διαστάσεων της επέκτασης της λιμενικής υποδομής του προβλήτα 6 με αύξηση του επιδόματος και παράλληλη διατήρηση -εδώ έχει σημασία- του συνολικού εμβαδού της επέκτασης, ώστε να μπορούν να καλύψουν ανάγκες και να μπορούν να εξυπηρετούν περισσότερα και μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μιας και γνωρίζετε πολύ καλά ότι στη ναυτιλιακή αγορά και στον χώρο των λιμενικών υπηρεσιών συνεχώς εξελίσσονται οι διαδικασίες.

Στην τροποποίηση, λοιπόν, προβλέπεται μήκος τουλάχιστον πεντακόσια δεκατρία μέτρα και το πλάτος μειώνεται στα διακόσια πενήντα οκτώ μέτρα τουλάχιστον, γεγονός το οποίο βέβαια συντελείται ουσιαστικά στη διατήρηση του ίδιου εμβαδού: εκατόν τριάντα δύο χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα.

Επομένως, οι λόγοι που ζητείται η συγκεκριμένη τροποποίηση αφορούν στην κατασκευή όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μήκους κρηπίδωμα που θα επιτρέψει την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και περισσότερων πλοίων, αντίστοιχα. Θα επιτρέψει τη μεγιστοποίηση του λειτουργικού οφέλους με την μεγιστοποίηση της απόδοσης της λειτουργικότητας. Αυτό θα επιτρέψει την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και περισσότερων πλοίων αντίστοιχα, τη μεγιστοποίηση του λειτουργικού οφέλους με τη μεγιστοποίηση της απόδοσης της λειτουργικότητας, τη μείωση του κόστους με ταυτόχρονη βελτιστοποίηση της δυναμικότητας, την εξυπηρέτηση των ultra large containers vessels και την καλύτερη δυναμικότητα στοιβασίας και αποδοτικής διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Και, βέβαια, υπάρχουν πολλά άλλα και σημαντικά οφέλη, τα οποία έχουν αναλυθεί στη μελέτη, η οποία έχει εκπονηθεί από την «DELOITTE».

Συμπερασματικά, λοιπόν, με αυτή την αναδιάταξη του προβλήτα 6 το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορέσει να γίνει ανταγωνιστικό, επαναλαμβάνω όχι μόνο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, αλλά ανταγωνιστικό στον παγκόσμιο χάρτη των θαλασσίων μεταφορών κυρίως μέσω της ανταπόκρισής του στην κυρίαρχη τάση που επικρατεί στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Τέλος, με το τρίτο μέρος της τροποποιούμενης σύμβασης επιδιώκεται η παραμονή στις υποχρεωτικές επενδύσεις της αγοράς πέντε μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων αξίας 4 εκατομμυρίων ευρώ, των οποίων η παραγγελία πραγματοποιήθηκε για λόγους προφανώς λειτουργικούς πριν την υπογραφή της σύμβασης με τον ανεξάρτητο μηχανικό και η οριστική παραλαβή αυτών έγινε μετά την υπογραφή της εν λόγω σύμβασης και την υλοποίηση ενάρξεως κατά παρέκκλιση, βέβαια, της διαδικασίας που προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης λόγω του επείγοντος χαρακτήρα.

Σαφώς, βέβαια, οφείλω να τονίσω με σεβασμό στην ιδιότητα του ανεξάρτητου μηχανικού ότι η υπ' όψιν προμήθεια είναι προφανές ότι θα ολοκληρωθεί και νομότυπα υπό τη ρητή προϋπόθεση -επαναλαμβάνω- ότι ο εκ των υστέρων έλεγχος του ανεξάρτητου μηχανικού θα πιστοποιήσει ότι ο φάκελος τεκμηρίωσης και εν γένει η προμήθεια των συγκεκριμένων μηχανημάτων συνάδει με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου άρθρου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης σε τρία τεχνικά ζητήματα και αυξάνει τις δυνατότητες του λιμανιού και διευρύνει τις προοπτικές του, με αποτέλεσμα, βέβαια, περισσότερα και μεγαλύτερα οφέλη για τη Θεσσαλονίκη, τη βόρεια Ελλάδα, την τοπική κοινωνία, την οικονομία της πόλης, της περιοχής, το ελληνικό δημόσιο, αλλά και την εθνική μας οικονομία. Ελπίζω, πραγματικά ελπίζω ότι θα προσυπογράψετε και θα είστε συμμέτοχοι στη θετική αυτή προοπτική.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία "ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε."».

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει τέσσερα πεδία, την αρχή, το πρώτο άρθρο, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης...μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
Ν.Δ.: ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεπώς το σχέδιο νόμου Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμέ- νων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Άρθρο Πρώτο Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»
Άρθρο Δεύτερο Έναρξη ισχύος

Άρθρο Πρώτο

Κύρωση Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 4.7.2022 Συμφωνία Τροποποίησης της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης, που τιτλοφορείται ως «Σύμβαση παραχώρησης σχετικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης», που υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τον Υπουργό Οικονομικών και τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία», της οποίας το κείμενο στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟ 2.2.2018 ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΤΙΤΛΟΦΟΡΕΙΤΑΙ «ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»

Στην Αθήνα σήμερα, την 04/07/2022, ημέρα Δευτέρα, οι κατωτέρω συμβαλλόμενοι και συγκεκριμένα:

α) το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Οικονομικών και τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,

εφεξής καλούμενο το Ελληνικό Δημόσιο και

β) η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία», με αριθμό 058231004000 στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Λιάγκο Αθανάσιο του Ελευθερίου, Εκτελεστικό Πρόεδρο της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία, δυνάμει της από 640/17.12.2021/7620 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής,

εφεξής καλούμενη ο ΟΛΘ·

συλλογικά το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΘ αποκαλούνται τα Μέρη και έκαστο το Μέρος

ΕΠΕΙΔΗ:

(Α) Τα Μέρη έχουν υπογράψει την από 2.2.2018 Σύμβαση που τιτλοφορείται «Σύμβαση Παραχώρησης Αναφορικά με τη Χρήση και Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» (εφεξής η Σύμβαση Παραχώρησης)

(Β) Τα Μέρη συμφωνούν στην τροποποίηση της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στην παρούσα.

Άρθρο 1: Τροποποιήσεις

1.01. Οι περ. (i) και (iii) της παρ. (δ) του Άρθρου 3.5 της Σύμβασης Παραχώρησης αντικαθίστανται ως εξής:

α) «(i) το αργότερο μέχρι την 31/12/2023 να έχει μεριμνήσει για την εκπόνηση, για λογαριασμό του, από κατάλληλα καταρτισμένους μηχανικούς διεξοδικής μελέτης στατικής αποκατάστασης και αξιοποίησης του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού, η οποία θα προσδιορίζει όλες τις εργασίες αποκατάστασης (δομικής ή άλλης φύσης)καθώς και ενέργειες ή/και διαδικασίες που απαιτούνται για την πλήρη αποκατάσταση και την χρήση/εκμετάλλευση αυτού (συλλογικά, οι Εργασίες Αποκατάστασης και Αξιοποίησης) που απαιτείται να υλοποιηθούν, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο Παλαιός Τελωνειακός Σταθμός πληροί τα Πρότυπα Σχεδιασμού (το Σχέδιο Μελέτης) και να έχει μεριμνήσει για την υποβολή του Σχεδίου Μελέτης στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ε.Δ.».

β)«(iii) το αργότερο μέχρι και την Καταληκτική Ημερομηνία της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου, σύμφωνα με το άρθρο 7.2 της παρούσης (Αρχικής ή Παραταθείσας κατά τα

ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 7.2) να έχει μεριμνήσει για την κατασκευή και υλοποίηση του συνόλου αποκλειστικά των Εργασιών Αποκατάστασης, σύμφωνα με τη Μελέτη και την έκδοση από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό πιστοποιητικού προσωρινής παραλαβής σε σχέση με αυτές, εφαρμοζομένων αναλόγως, αναφορικά με τις ανωτέρω Εργασίες Αποκατάστασης, των διατάξεων των Άρθρων 7.8 έως και 7.18.»

1.02. Οι περ. (α) και (β) του Αρ. 1 του Παραρτήματος 7.2 αντικαθίστανται ως εξής:

«α. Κατασκευή ενός νέου πρόσθετου κρηπιδώματος, ως ευθύγραμμη επέκταση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων, συνεχούς μήκους τουλάχιστον 513 m, εκ των οποίων τουλάχιστον τα 400 m πρέπει να έχουν ωφέλιμο βάθος τουλάχιστον -16.50 m από ΜΣΘ (Μέση Στάθμη Θάλασσας).

β. Κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης, πλάτους τουλάχιστον 258 m, κατά μήκος του ανωτέρω νέου κρηπιδώματος.»

1.03.Κατά παρέκκλιση της διαδικασίας του Άρθρου 7.11, η εκ των Υποχρεωτικών Επενδύσεων αγορά πέντε (5) μηχανημάτων μεταφοράς και στοιβασίας Ε/Κ συνολικού προϋπολογισμού ευρώ τεσσάρων εκατομμυρίων (4.000.000), η οριστική παραλαβή των οποίων έγινε μετά την υπογραφή της Σύμβασης με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό και την Ειδοποίηση Έναρξης των Υποχρεωτικών Επενδύσεων, θα παραμείνει στις Υποχρεωτικές Επενδύσεις υπό την προϋπόθεση ότι ο εκ των υστέρων έλεγχος του Ανεξάρτητου Μηχανικού πιστοποιήσει ότι ο φάκελος τεκμηρίωσης και εν γένει η προμήθεια συνάδει με τις απαιτήσεις του άρθρου 7.11.

Άρθρο 2: Κύρωση με νόμο- Ισχύς

Η παρούσα τροποποίηση θα ισχύει από την κύρωσή της με νόμο.

Η παρούσα Σύμβαση υπογράφεται από δεόντως εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους των Μερών:

Για το ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ

Ο Υπουργός Οικονομικών

Σταϊκούρας Χρήστος

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Πλακιωτάκης Ιωάννης

Για την «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

Λιάγκος Αθανάσιος

Εκτελεστικός Πρόεδρος

Άρθρο δεύτερο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2022

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
4. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
5. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
6. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.56' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 23 Σεπτεμβρίου 2022 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**