

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΉΒ΄

Πέμπτη 19 Σεπτεμβρίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 21051, 21106
2. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την Έκθεσή της στην αίτηση της Εισαγγελικής Αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτή., σελ. 21051
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 21051, 21052, 21053, 21058, 21060, 21065, 21068, 21079, 21081, 21082, 21088, 21090, 21092, 21097, 21099, 21106

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 20 Σεπτεμβρίου 2024., σελ. 21058

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 της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»», σελ. 21051 - 21101

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ο. , σελ. 21068 - 21081
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 21097 - 21106
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 21051 - 21068
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 21081 - 21097

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ Ό. , σελ. 21079, 21081
ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ. 21097, 21099, 21106
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 21088
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ. 21054
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 21082
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 21051, 21052, 21053, 21054, 21058, 21060, 21065, 21068
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 21082, 21088, 21090, 21092, 21097
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 21054

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ. 21058
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. , σελ. 21095
ΓΑΒΡΗΛΟΣ Γ. , σελ. 21086, 21097, 21098
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 21052, 21053, 21054
ΓΚΙΚΑΣ Σ. , σελ. 21067
ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ. 21056
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Π. , σελ. 21070
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ. 21076
ΕΥΘΥΜΙΟΥ Α. , σελ. 21088
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ. 21060, 21093, 21097
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ. , σελ. 21069
ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ. 21062, 21092
ΚΟΥΒΕΛΑΣ Δ. , σελ. 21054, 21079
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ. 21090, 21097, 21098
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ. 21083
ΜΑΝΤΖΟΣ Δ. , σελ. 21084, 21085
ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Σ. , σελ. 21054, 21095, 21099
ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ Α. , σελ. 21054
ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ. 21072
ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Α. , σελ. 21081
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 21051, 21053, 21085, 21096, 21097
ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ Α. , σελ. 21075
ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ Χ. , σελ. 21097
ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ Ε. , σελ. 21068
ΤΣΙΡΩΝΗΣ Σ. , σελ. 21066
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 21054, 21077
ΦΕΡΧΑΤ Ο. , σελ. 21064, 21094
ΧΑΡΙΤΣΗΣ Α. , σελ. 21073
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 21082
ΧΟΥΡΔΑΚΗΣ Μ. , σελ. 21079

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ρ'Β'

Πέμπτη 19 Σεπτεμβρίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 19 Σεπτεμβρίου 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.06', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 18-9-2024 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Ρ Α' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 18 Σεπτεμβρίου 2024, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Σύμβασης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ιαπωνίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας αναφορικά με τους φόρους εισοδήματος και την αποτροπή της φοροδιαφυγής και της φοροαποφυγής και του Πρωτοκόλλου αυτής».)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση στο Σώμα.

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την έκθεσή της στην αίτηση της εισαγγελικής αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτή.

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 της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένου Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 11 Σεπτεμβρίου 2024 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, συνολικά, επί της αρχής και επί των άρθρων.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευστράτιος Σιμόπουλος, για δεκαπέντε λεπτά.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής των ομιλητών.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το 2018, μετά

από μια ταλαιπωρία που την υφίσταται η πόλη όταν είναι να έρθουν επενδύσεις σε αυτήν, η κυβέρνηση της περιόδου 2015-2019 υπέγραψε τη σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, ορισμένα από τα μέλη της τότε κυβέρνησης ανήκαν σε αυτούς που τα προηγούμενα χρόνια ήταν στα «κάγκελα» για να μη γίνει η παραχώρηση. Τότε τους καλωσορίσαμε στη λογική.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, όπως όφειλε, ξεκίνησε να κάνει τις μελέτες ώστε να ανταποκριθεί πλήρως στις συμβατικές του υποχρεώσεις. Δυστυχώς, όμως, υπήρχε μια παρέμβαση στο Συμβούλιο της Επικρατείας που αφορούσε στο λιμάνι του Πειραιά, μια παρέμβαση η οποία οδήγησε το 2022 στην απόφαση 547 του Συμβουλίου της Επικρατείας, με την οποία άλλαζε όλο το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση των μελετών.

Συμμορφούμενη με την απόφαση αυτή, η κυβέρνηση προχώρησε το 2022 με τον νόμο 4938 και συνεμορφώθη με το συγκεκριμένο πλαίσιο το οποίο επέβαλε η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Έπρεπε, λοιπόν, να επανεκκινήσει ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ξανά τις μελέτες, ανταποκρινόμενος στο συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο, ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο θα οδηγούσε σε ένα καινούργιο μάστερ πλαν για το λιμάνι. Προχωράει όλες αυτές τις διαδικασίες, το μάστερ πλαν πρέπει στο τέλος να θεμοθετηθεί μέσα από ένα προεδρικό διάταγμα, το οποίο περιμένουμε να είναι έτοιμο προς το τέλος του χρόνου.

Είναι, λοιπόν, σαφές ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας και η μετέπειτα συμμόρφωση, με την απόφαση της κυβέρνησης, οδήγησε σε μία καθυστέρηση υλοποίησης εκ μέρους του λιμανιού των συμβατικών του υποχρεώσεων, μια καθυστέρηση η οποία δεν οφείλεται σε υπαιτιότητά του και γι' αυτόν τον λόγο πρέπει να δοθεί η συγκεκριμένη παράταση.

Παρακολουθώντας τις προηγούμενες τρεις συνεδριάσεις, είδα ότι σε μία προφανή κίνηση σε ένα νομοσχέδιο το οποίο πρέπει και νομίζω στο τέλος θα έχει τη σύμφωνη γνώμη των περισσότερων πλευρών της Βουλής, προσπάθησε η Αντιπολίτευση, κυρίως η Αξιωματική, να βρει ευθύνες της Κυβέρνησης. Λογικό είναι να κάνει την τρίχα τριχιά, προσπαθώντας να κάνει αντιπολίτευση.

Έχει, λοιπόν, πάρα πολύ τονίσει το θέμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης και το θέμα της οδικής σύνδεσης, κάτι που, φυσικά, για ένα τόσο μεγάλο λιμάνι το οποίο πρέπει και θέλει να παίξει ένα σημαντικό ρόλο είναι εξίσου σημαντικές.

Ας δούμε, όμως, τι συνέβη με την οδική σύνδεση, την οποία με τον έναν ή με τον άλλον τρόπο είχα την τύχη να παρακολουθώ όχι μόνον ως ένας άνθρωπος ο οποίος ενδιαφέρεται για τις υποδομές της πόλης, αλλά και ως γενικός γραμματέας Δημοσίων Έργων.

Όταν ανέλαβα, είχε ουσιαστικά πτωχεύσει η εταιρεία η οποία είχε αναλάβει την οδική σύνδεση λόγω των μνημονίων. Έπρεπε, λοιπόν, να την υποκαταστήσουμε. Η υποκατάσταση θέλει χρόνο και διαδικασίες. Την υποκαταστήσαμε την περίοδο 2012-2014 και ξεκίνησε το έργο να υλοποιείται.

Στην πορεία υπήρχαν δύο θέματα. Το ένα είναι ότι οι αρχικές μελέτες δεν περιελάμβαναν την προστασία που πρέπει να έχει ο αυτοκινητόδρομος από τις παρακείμενες δεξαμενές της εταιρείας «Μαμιδάκη» και ταυτόχρονα, η τότε ηγεσία του λιμανιού Θεσσαλονίκης αποφάσισε να προχωρήσει σε νέες μελέτες που έφεραν μια καθυστέρηση.

Εν πάση περιπτώσει, το έργο ξεκίνησε γύρω στο 2010-2011 και βέβαια ολοκληρώθηκε σύμφωνα με τους πόρους οι οποίοι υπήρχαν τότε και έπρεπε να ξεκινήσει ένα καινούργιο έργο το οποίο θα ολοκλήρωνε αυτή την οδική σύνδεση.

Το έργο ξεκίνησε. Και μάλιστα, έφτασε σε ένα σημείο όπου το μόνο πρόβλημα του έργου είναι η διοικητική αποβολή κάποιων ιδιωτών, που έχουν εισπράξει και την απαλλοτρίωση. Δεν βγαίνουν, όμως, οπότε είναι ένα θέμα του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους που εδω και έναν χρόνο, περιμένουμε την απόφασή του. Θεωρώ ότι βγαίνει η απόφαση και σε έναν χρόνο θα έχουμε την οδική σύνδεση.

Έχουμε τώρα τη σιδηροδρομική σύνδεση. Στη σιδηροδρομική σύνδεση, ισχυρίζεται η Αξιωματική Αντιπολίτευση ότι τα είχε όλα έτοιμα. Όχι, δεν είχε τίποτε έτοιμο. Ήταν ένα εντελώς ανώριμο έργο, για να προχωρήσει όσον αφορά στη σιδηροδρομική σύνδεση. Η παρούσα Κυβέρνηση το ωρίμασε και μάλιστα, είμαστε σε μια φάση όπου του χρόνου θα έχουμε ανάδοχο. Είμαστε στη φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου και το έργο πλέον περιλαμβάνει και τον δυτικό προσασιακό.

Στην πρώτη συνεδρίαση μπήκε από την Αντιπολίτευση το θέμα του στρατοπέδου «Γκόνου». Απάντησα, διότι, όταν μπήκε το θέμα του στρατοπέδου «Γκόνου», την προηγούμενη ημέρα είχε γίνει ο σχετικός διαγωνισμός. Πάλι, όμως, η Αξιωματική Αντιπολίτευση ισχυρίζεται ότι ήταν ένα ώριμο έργο. Προσωπικά, ισχυρίζομαι ότι ήταν μία προεκλογική πομφόλυγα και ένα εντελώς ανώριμο έργο.

Το έργο αυτό, πλέον, έχει ωριμάσει σε σημείο, μάλιστα, που ο στρατός, ο οποίος διατηρεί εκεί και τους περιβόητους φούρνους, έχει πληρωθεί, ώστε να φύγει. Πραγματικά, η πόλη μαζί με το Λιμάνι κι ένα hub harbour, όπως θα είναι το στρατόπεδο «Γκόνου», μπορεί να ελπίζει σε μία ακόμα πολύ σημαντική αναπτυξιακή προοπτική.

Έρχομαι τώρα στον στόχο της διακίνησης των φορτίων. Αυτός ο στόχος πρέπει να πάρει παράταση. Είναι ένας στόχος ο οποίος μπήκε με τα δεδομένα του 2018. Τα φορτία, γενικώς, παγκόσμια έχουν υποχωρήσει από το 2018 λόγω COVID, λόγω πολλών προβλημάτων στην παγκόσμια οικονομία. Είναι λογικό να δώσουμε ακόμα μία πενταετή παράταση στην υποχρέωση του λιμανιού να εκπληρώσει και αυτή τη συνθήκη της σύμβασης.

Έρχομαι τώρα στο τρίτο σημείο, το οποίο για μένα είναι πολύ σημαντικό. Η δυνατότητα που έχει το παρόν νομικό πλαίσιο να προωθεί αλλαγές στις υφιστάμενες μελέτες, δεν είναι ικανοποιητική. Δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα. Οτιδήποτε χρειάζεται να αλλάξει στις υφιστάμενες μελέτες θα πάρει πάρα πολύ χρόνο αν αφήσουμε τη διαδικασία όπως είναι.

Αυτό το οποίο κάνει η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο είναι να εντάσσει στη διαδικασία fast track τις διαδικασίες, κάτι που είναι σημαντικό. Τα τονίζω, βέβαια, ότι μπαίνει στη διαδικασία κι ο ανεξάρτητος μηχανικός. Με τη διαδικασία αυτή έχουν γίνει πάρα πολλά έργα στην Ελλάδα, χωρίς να υπάρχει πρόβλημα. Θεωρώ ότι μετά το προεδρικό διάταγμα, το έργο θα προχωρήσει πάρα πολύ γρήγορα.

Γενικώς, η Θεσσαλονίκη αλλάζει. Η Θεσσαλονίκη αλλάζει σε πείσμα όλων αυτών που τα προηγούμενα χρόνια ήθελαν να την κρατήσουν πίσω. Αλλάζει μέσα από μεγάλα έργα, τα οποία είτε ολοκληρώνονται είτε είναι στη φάση ολοκλήρωσης.

Δεν θέλω, από το Βήμα αυτό να μπω σε αντιπαραθέσεις. Πρέπει να σταματήσουμε να εργαλειοποιούμε τα έργα στην Θεσσαλονίκη. Αυτό το λέω προς όλες τις πλευρές, ακόμα και προς την πλευρά τη δικιά μας.

Η Θεσσαλονίκη έχει έργα, έχει ανάγκη από έργα, έχει ανάγκη από σύμπνοια των πολιτικών δυνάμεων και των φορέων. Ας είναι ένα παράδειγμα στο ότι δεν υπήρχαν ιδιαίτερες αντιδράσεις κι άλλες φωνές, όταν η Βουλή ανακοίνωσε ότι προχωράει την ανάπλαση του Κυβερνείου, όπου θα υπάρχει ένα μικρό «Ζάππειο». Είναι για πρώτη φορά ίσως που δεν υπάρχουν αντιδράσεις από πουθενά. Όπως είπα, ας είναι ένα καλό παράδειγμα.

Η βόρειος Ελλάδα, όπως έχω πει επανειλημμένως, με κέντρο τη Θεσσαλονίκη, μπορεί να παίξει για όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, για όλη την Ευρώπη και κυρίως για την νοτιοανατολική Ευρώπη, τον ρόλο που παίζει η Ολλανδία και το Βέλγιο για την βορειοδυτική. Έχουμε την Εγνατία, έχουμε τους κάθετους άξονες, κάθετοι άξονες που φτάνουν μέχρι τη Βαλτική. Υπάρχει σήμερα από την Ευρωπαϊκή Ένωση η διάθεση αυτά τα ευρωπαϊκά δίκτυα να επεκταθούν. Παραχωρούμε, λοιπόν, τα λιμάνια, όπου γίνονται οι απαραίτητες επενδύσεις.

Έχουμε μια οικονομία που σε επίπεδο επενδύσεων πηγαίνει καλά και θεωρώ ότι μέσα από τη διαδικασία αυτή, πραγματικά η Θεσσαλονίκη μπορεί να αλλάξει πρόσωπο, μέσα από το μετρό, μέσα από το Flyover, μέσα από τον προαστιακό σιδηρόδρομο, μέσα από τα δύο νοσοκομεία, το ένα το οποίο ξεκίνησε η κυβέρνηση του 2015 - 2019 που είναι το παιδιατρικό, μέσα από το ογκολογικό, το οποίο προχωράει σε επίπεδο μελετών στο στρατόπεδο «Καρατάσιου», μέσα από μικρότερα έργα, όπως είναι η μεταφορά του καταφυγίου σκαφών από τη μαρίνα της Αρετσούς πιο κάτω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι παρά τις αντιρρήσεις για επιμέρους θέματα, τα περισσότερα κόμματα, οι περισσότερες πλευρές της Βουλής θα ψηφίσουν αυτή την παράταση που την έχει ανάγκη το λιμάνι, την έχει ανάγκη και η Θεσσαλονίκη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εγώ σας ευχαριστώ για την οικονομία του χρόνου.

Τον λόγο τώρα έχει εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, ο εισηγητής της κ. Χρήστος Γιαννούλης.

Ορίστε κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καλαφάτη, είστε συνεπείς στο χρόνο, είστε ασυνεπείς στην πολιτική ιστορία και στη δέσμευση για τα έργα τα οποία περιέγραψε με σπουδή ο κ. Σιμόπουλος. Στον χρόνο είστε συνεπείς.

Βέβαια, θα παρακαλούσα να μου υποδείξετε πού είναι αυτή η πόλη την οποία περιέγραψε ο συνάδελφος νωρίτερα, χωρίς καμία αίσθηση και σπουδή κομματικής αντιπαράθεσης. Πού είναι αυτή η πόλη, να πάμε να μείνουμε και εμείς; Πού είναι η πόλη που είναι συνδεδεμένη με τη Βαλτική, αλλά δεν έχει τρένο μέχρι τη Δράμα; Πραγματικά, θέλω να μου την υποδείξετε. Δεν το λέω ούτε σαρκαστικά ούτε ειρωνικά, αλλά σίγουρα δεν είναι η πόλη που ζω κι εγώ κι ο Σωκράτης Φάμελλος και η Άννα Ευθυμίου και ο Δημήτρης Κούβελας και ο Τάσος Αποστολίδης και πλείστοι όσοι από τη Θεσσαλονίκη βρισκόμαστε σε αυτή την Αίθουσα. Δεν είναι η πόλη που περιγράφετε.

Κι επειδή είστε και κήρυκας της πολιτικής συνεννόησης κι όχι της πολιτικής αντιπαράθεσης, επιτρέψτε μου να σας πω ότι αυτό για να συμβεί ως πολιτική προϋπόθεση, δεν πρέπει να λέμε μικρά και κουτοπόνηρα ψεματάκια πολιτικής υφής.

Να τα πιάσουμε από την αρχή. Δεν γνωρίζετε ως πολιτευτής Θεσσαλονίκης και εκλεγμένος Βουλευτής, για τα οδικά έργα, ότι υπήρχε ώριμη μελέτη για την εξωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, βάσει της οποίας θα μπορούσαμε να αποφύγουμε το αχρείαστο έργο του Flyover, το οποίο ήταν ένα όνειρο του κ. Μητσοτάκη, όπως αυτά που βλέπει ίσως λόγω υγρασίας στη Θεσσαλονίκη κάθε φορά που επισκέπτεται και αλλάζοντας πλευρό την ώρα που ξεκουράζεται, είτε καταργεί τον σταθμό του μετρό στη Βενιζέλου και ξεριζώνει τα αρχαία είτε εφευρίσκει το Flyover και την πληρώνουν οι Θεσσαλονικείς.

Θέλετε αυτή τη συζήτηση να πάμε να την κάνουμε σε ένα από

τα φανάρια του Flyover σε ώρα αιχμής στη Θεσσαλονίκη, να δούμε τι άποψη και τι εντύπωση έχει ο κόσμος;

Δεύτερο ζήτημα: Στρατόπεδο «Γκόνου». Μα σοβαρολογείτε ότι μετά από πεντέμισι χρόνια μας κουνάτε ως έπαθλο συνέπειας και πολιτικής εντιμότητας το γεγονός ότι προκηρύχθηκε πριν από λίγες ημέρες ο διαγωνισμός για ένα έργο το οποίο θα μπορούσε ήδη να έχει μπει σε διασύνδεση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης;

Και ένα άλλο μικρό μυστικό. Μήπως ξεχάσατε ότι η εκπρόσωπος της «ΕΡΓΟΣΕ» μπροστά σας είπε ότι αυτό που δημοπρατείται τώρα για το κέντρο logistic στο στρατόπεδο «Γκόνου», δυστυχώς, δεν προβλέπει τη σύνδεση με το λιμάνι! Δυστυχώς, δεν προβλέπει τη σύνδεση με το λιμάνι.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Το είπα μπροστά σας. Συνδέεται με τον δυτικό προαστιακό. Κύριε Σιμόπουλε, σας παραπέμπω στα Πρακτικά της συνεδρίασης της αρμόδιας επιτροπής. Το είπα ξεκάθαρα ότι πρέπει να χρειαστεί άλλη μελέτη, γιατί αυτή που προκηρύχθηκε αφορά στον δυτικό προαστιακό.

Πάμε τώρα στον σιδηρόδρομο. Το είπα και νωρίτερα, ποιον σιδηρόδρομο; Αυτόν που μας συνδέει με τη Βαλτική και δεν μπορεί να συνδέσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με τα Βαλκάνια ή άλλες πόλεις της Ελλάδας; Κοιτάξτε, εδώ είναι η κατάχρηση μιας πρακτικής νομοθέτησης, που την έχετε χρησιμοποιήσει από το 2019 και μέχρι σήμερα. «Φτάνω το πράγμα στο μη περαιτέρω φτάνω, φτάνω «στον λαϊμό του μπουκαλιού», αφήνω τα πράγματα να σέρνονται χωρίς να παρεμβαίνω και έρχομαι κάποια στιγμή στη Βουλή, ως πολιτικό πλυντήριο της ανικανότητας ή της αναποτελεσματικότητάς μου, και θέτω το δίλημμα: 'Η πρέπει να ψηφίσουμε την παράταση ή κινδυνεύει ένα όντως μεγάλο έργο να σταματήσει, να καθυστερήσει ή να έχει εμπλοκές'. Αυτό είναι πολιτικά έντιμο και ηθικό; Όχι βέβαια, αγαπητοί συνάδελφοι.

Θέλω μία απάντηση επί της ουσίας, γιατί είναι αναγκαία η πενταετής παράταση και όχι η τριετής, για το όντως εμβληματικό έργο της έκτης προβλήτας και όντως για τις αδήριτα μεγάλες και ουσιαστικές ανάγκες που υπάρχουν για οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού.

Και επειδή είστε πραγματικά αξιέπαινοι ως οι μοναδικοί στον κόσμο εφευρέτες της χρονοκάψουλας, της χρονοκαθυστερήσης και του παγώματος του χρόνου, με συγχωρείτε πάρα πολύ, πεντέμισι χρόνια που είστε στην εξουσία είναι χρόνια κενά περιεχομένου; Ναι απαντώ, γιατί τα αφαιρείτε συστηματικά από όλη αυτή τη διαχρονική και μη υπό την επήρεια μικροκομματικών σκοπιμοτήτων διάρκεια αυτών των έργων.

Σας ενδιαφέρει το μετρό για το 2015-2019 που από παρατημένο, εγκαταλειμμένο με κλειστά εργοτάξια από το 2015-2019, φτάνει σε ένα ποσοστό ολοκλήρωσης 75% και έρχεστε ως φωστήρες και μεσσίες και λέτε ότι «εμείς το ολοκληρώσαμε το έργο το 2024, τον Νοέμβριο ελπίζουμε», για κάτι που ξεκίνησε από το 2007, χρειάστηκε εκατοντάδες εκατομμύρια αποζημιώσεων, οι οποίες είχαν το πολιτικό ύποπτο -για να μην πω κάτι άλλο- στοιχείο της αποδοχής του δημοσίου ότι «εγώ φταίω, αλλά οι κατασκευαστές δεν έχουν καμμία επίπτωση, πληρώνονται μέσω των αποζημιώσεων».

Ό,τι κάνετε, χαρακτηριστικό παράδειγμα, αγαπητοί συνάδελφοι της Συμπολίτευσης, που τυχαίνει και οι τρεις σας να είστε από τη Θεσσαλονίκη σήμερα σε αυτή την Αίθουσα, εξηγήστε μου σε ποια κοινωνία, σε ποια πολιτεία, σε ποια κυβέρνηση των αρίστων, ταιριάζει η πρακτική; «Κοιτάξτε, επειδή πλησιάζουν οι αυτοδιοικητικές εκλογές, περιφερειακές και δημοτικές του 2023, ας κάνουμε μια εξάμηνη διακοπή στις εργασίες του Flyover, γιατί δεν μπορούμε να παίζουμε με τα νεύρα των Θεσσαλονικέων και των πολιτών που διασχίζουν την περιφερειακή οδό της Θεσσαλονίκης. Έξι μήνες θα κάνουμε την πολιτική «πάπια», θα δώσουμε μερικά εκατομμύρια ευρώ αποζημίωση στον κατασκευαστή και μόλις τελειώσουν οι εκλογές, το ξαναβάζουμε σε εφαρμογή». Είναι αυτό έντιμη πολιτική στάση; Εμπίπτει μέσα στην πολιτική της αριστείας και της ηθικής; Φαντάζομαι όχι, χωρίς να θέλω να αντιπαρεσθώ μαζί σας ούτε να βάλουμε μέσα τα κομματικά μας συμπλέγματα ή ποιος έκανε τι, ποιος δεν έκανε τι. Η αλήθεια μιλάει από μόνη της.

Επί πεντέμισι χρόνια δεν υπήρξε καμμία παρέμβαση -έρχομαι

τώρα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης- για τη βελτίωση των αναγκών και των υποδομών που είχε υποχρεώσει το δημόσιο να παράσχει σε ελεγκτικές διαδικασίες. Τα ίδια κάνατε και με τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων. Βρήκατε μια παρελκυστική δικαιολογία ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας έχει την ευθύνη για την επαναπροκήρυξη της ΜΠΕ.

Μα με συγχωρείτε πάρα πολύ, ήσασταν απόλυτα καλυμμένοι από το θεσμικό πλαίσιο που υπήρχε. Να ξαναγίνει, εφόσον το επέβαλε νόμος δικός σας, που άλλαξε με νόμο δικό σας. Άλλη κοινοβουλευτική πρωτοτυπία. Μέχρι σήμερα στα πεντέμισι, έξι χρόνια θητείας σας, έχετε ψηφίσει και αναιρέσει στο μεγαλύτερο ποσοστό που το έχει κάνει η κοινοβουλευτική πλειοψηφία από τη Μεταπολίτευση και μετά. Ψηφίζεται τη Δευτέρα κάτι, Τετάρτη το Ξενασκέφτεστε, Παρασκευή το μετανιώνετε.

Εύχομαι το μόνο που θα διασωθεί από αυτή την κοινοβουλευτική λαθροχειρία να είναι η πρόταση των έντεκα συναδέλφων σας. Θέλω να αποκαταστήσω, με την ευκαιρία, κύριε Πρόεδρε, μία παρερμηνεία μίας φράσης που είπα εχθές. Τους θεωρώ γενναίους έναντι των υπολοίπων. Εξαίρω την κ. Ευθυμίου για πολύ χαρακτηριστικές περιπτώσεις της κοινοβουλευτικής δραστηριότητας που ήταν και επί της ουσίας. Λοιπόν, αυτοί οι έντεκα γενναίοι άνθρωποι, που είπαν στην Κυβέρνηση Μητσοτάκη: «Σε ό,τι αφορά στην πρώτη κατοικία τα έχουμε κάνει μαντάρα. Ο κόσμος χάνει τα σπίτια του. Ο Πτωχευτικός Κώδικας δεν αποδίδει. Κάντε κάτι». Και ω του θαύματος, η αργοκινούμενη πάντα υπουργική μηχανή των απαντήσεων σε αυτές τις ερωτήσεις, λειτούργησε σε χρόνο ρεκόρ. Ο κ. Χατζηδάκης απάντησε μου φαίνεται σε είκοσι τέσσερις ώρες, με διάφορες, βέβαια, αλχημείες και παρελκυστικές προσεγγίσεις, αγνωρίζοντας το πρόβλημα, για να σβήσει μια εσωκομματική φωτιά. Όμως, ο πυρήνας αυτού που είπαν οι έντεκα Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας -και τους τιμούμε γι' αυτό. Δεν αθωνούμε κανέναν για την προηγούμενη στάση τους, με τα συνεχώς σηκωμένα χεράκια, ανεργμάτιστη και χωρίς να μπαίνουν στην ουσία.

Κουνήστε το χέρι σας όσο θέλετε, κύριε Σιμόπουλε. Να φροντίσετε να το σηκώνετε μπροστά εκεί που πρέπει. Μία φορά να το σηκώσετε εκεί που πρέπει.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: ...μία φορά το 2015-2019.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μη διακόπτετε, κύριε Σιμόπουλε, σας παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Καταλαβαίνω ότι βρίσκεστε σε δύσκολη θέση. Σε πολύ πιο δύσκολη θέση θα βρεθείτε όταν αποφασίσετε να έρθετε αντιμέτωποι με την κοινωνία των πολιτών στη Θεσσαλονίκη. Τα δέντράκια τα έρρημα ακόμα κόβονται στο Flyover και τα αφήνουν στην άκρη του δρόμου. Μπορείτε να τα δείτε από τον περιφερειακό. Αλλά εσείς λέτε ότι δεν τρέχει τίποτα.

Καλό είναι όταν πηγαίνετε και επισκέπτεστε αυτά τα μέρη, να απαρνηστείτε την κομματική ιδιότητα -όπως το κάνουμε όλοι- και να το δείτε σαν απλοί καθημερινοί άνθρωποι.

Έλεγα, λοιπόν, ότι και στην περίπτωση του λιμανιού έθεσα και πριν το ερώτημα: Γιατί πέντε χρόνια παράταση και όχι τρία, εφόσον μπορούν μέχρι το 2027-2028 να ολοκληρωθούν; Γιατί πάει μέχρι το 2031; Εξηγήστε μας γιατί. Δώστε μας μία πειστική απάντηση για ποιον λόγο πρέπει να συμβαίνει αυτό.

Για ποιον λόγο από το 2020 και μετά -τα διαβάζω πολύ γρήγορα: Καταργήσαμε την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων; Τη μετατρέψατε σε ένα γνωμοδοτικό όργανο. Δεν έχετε καταλάβει σε αυτή τη χώρα, μετά από σοβαρά, σοβαρότατα, επώδυνα εγκληματικά γεγονότα που στιγμάτισαν τη δημόσια σφαίρα και τον δημόσιο βίο, μετά από τα Τέμπη, μετά από τα ατυχήματα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, μετά από την εικόνα αποδιοργάνωσης των ελληνικών αεροδρομίων σε ό,τι αφορά στην υποστήριξη των υπηρεσιών εδάφους, δεν ξέρω αν είστε και εσείς επιβάτες των πτήσεων που περιμένουμε... Εγώ και ο Σωκράτης, επειδή είμαστε ΣΥΡΙΖΑ το βλέπουμε -εσείς μάλλον, προφανώς επειδή είστε Νέα Δημοκρατία, δεν το βλέπετε- που περιμένουμε μία ώρα στο αεροπλάνο, για να έρθει μια σκάλα για να κατέβεις.

Όλα αυτά σας έχουν δώσει την απόλυτη βεβαιότητα ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει αυτή η χώρα χωρίς όχι φαύλο, όχι διε-

φθαρμένο, όπως συνηθίσατε εσείς, όχι συναλλασσόμενο με κάθε εξουσία, αλλά έναν δημόσιο ελεγκτικό μηχανισμό αξιόπιστο, λειτουργικό και αποτελεσματικό, όχι μπαμπούλα της επιχειρηματικότητας, αλλά ελεγκτή για την απόδοση δικαίου και την εφαρμογή κανόνων. Ε, αυτό είναι πλέον το στοιχείο που έχετε δυσανεξία.

Είπατε για τον θεσμό του ανεξάρτητου μηχανικού.

Κύριε Σιμόπουλε, επειδή είστε και τεχνικός, πώς θα σας φαινόταν, αν ο ανεξάρτητος μηχανικός που θα ελέγξει την υλοποίηση των όσων προβλέπονται σε μια μελέτη είναι ταυτόχρονα εργαζόμενος και του αναδόχου; Πώς θα σας φανεί αυτό; Ή μήπως θα είναι εξαρτώμενος από μια αυτοδιοικητική αρχή, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, όπου εσείς κομπορρημονούσατε ότι όλη η Ελλάδα είναι μπλε; Πείτε μου αν αυτό είναι δείγμα διαφάνειας, να αναθέσουμε τον έλεγχο σε έναν ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος θα είναι ενταγμένος σε μια αναπτυξιακή εταιρεία που λειτουργεί με άλλο θεσμικό πλαίσιο από αυτό που λειτουργούν οι δήμοι και οι περιφέρειες -πρώτος και δεύτερος βαθμός αυτοδιοίκησης- και αυτός, ενώ θα είναι στην ουσία μισθοδοτούμενος του αναδόχου, θα κρίνει και την τήρηση των όσων προβλέπονται στις μελέτες.

Έχω πολλά να πω, επειδή λέτε ότι η Θεσσαλονίκη αλλάζει. Ναι, αλλάζει, αλλά προς το χειρότερο. Αλλάζει προς το χειρότερο!

Και να σας πω και ορισμένα στοιχεία τα οποία δεν θέλετε να τα βάλετε στην πολιτική σας φαρέτρα και στη συζήτησή σας. Αλλάζει και σε πολύ σημαντικές δημόσιες υποδομές.

Μόλις πρόσφατα -επειδή βλέπω ότι μπήκε και η κ. Νοτοπούλου- η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ κατάφερε να συμβάλει στην αποτροπή ενός παιδαγωγικού εγκλήματος, που ήταν η μεταφορά των δεκαοκτώ μαθητών -επειδή είναι και γειτονιά σας και γειτονιά μου, κύριε Κούβελα- που ήθελαν να ακολουθήσουν θεωρητική κατεύθυνση, ήθελαν να γίνουν δικηγόροι για παράδειγμα, όπως εσείς.

Το σύστημα της επικοινωνίας που ήθελε να παρουσιάσει ότι οι δέκα χιλιάδες προσλήψεις έχουν κλείσει όλα τα κενά στην εκπαίδευση, αποδείχθηκε ότι στο 2^ο ΓΕΛ της Ικτίνου δεκαοκτώ παιδιά έπρεπε να πάνε τριάντα λεπτά μακρύτερα στο σχολείο τους, γιατί δεν υπήρχαν καθηγητές θεωρητικής κατεύθυνσης. Και προσέξετε, μετά από πέντε χρόνια στο ίδιο σχολικό περιβάλλον -φέρτε τον εαυτό σας στη θέση τους-, στην πιο κρίσιμη στιγμή της εφηβείας τους και της μάχης τους για το πανεπιστήμιο, τους λέτε: Θα πάτε σε άλλο σχολείο. Εάν θέλετε θεωρητική κατεύθυνση, δεν μπορείτε να φοιτήσετε στο σχολείο που ζήσατε τα προηγούμενα πέντε χρόνια. Θα πάτε πάνω από την Αγίου Δημητρίου, γιατί εγώ θέλω να εμφανίσω στη δημοσιότητα ότι δεν έχω κενά, καταργώντας τη θεωρητική κατεύθυνση. Αυτά συμβαίνουν στη Θεσσαλονίκη.

Και επίσης, αυτό συμβαίνει και με το ειδικό σχολείο -πάλι αναφέρομαι στην Κατερίνα Νοτοπούλου- της Θέρμης-Πυλαίας, που είναι δείγμα αναλγησίας και προχειρότητας τα τελευταία χρόνια που έχετε την ευθύνη.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Να παίρνατε για να μην έχει...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Ποιο, Τάσο; Δέχομαι παραγγελίες! Δεν άκουσα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μην κάνετε διάλογο! Αφήστε τον ομιλητή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Και πόσα ακόμα θα συναντήσετε, αν πραγματικά βιώσατε τις αγωνίες αυτής της πόλης!

Το τι θα γίνει με το νομοσχέδιο θα το δούμε στο τέλος. Σαφέστατα, δεν μπορούμε να είμαστε υπέρ μιας ανατιολόγητης απόφαση παράτασης. Μέσα από όσα στοιχεία έχετε προσκομίσει ένα μόνο προκύπτει, ότι δεν τα καταφέρνετε. Δεν κάνετε γι' αυτή τη δουλειά και προσφεύγετε, συνεχώς, στον εκβιασμό της κοινοβουλευτικής σύνθεσης αυτού του Κοινοβουλίου. Αν θέλετε να το κάνετε μόνοι σας, θα πάμε πάλι στη στατιστική αποτύπωση, ότι είστε η μόνη Κυβέρνηση που έχει τόσο μεγάλο βαθμό ψηφισθέντων νομοσχεδίων μόνο από την απόλυτα υπάκουη της πλειοψηφία της, με εξαιρέσεις την περίπτωση των έντεκα -για να σας πιστώσω κάτι, κλείνοντας- και τη δική σας πρόταση.

Μιλάμε για την ακρίβεια και τις τράπεζες και κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Σιμόπουλε, πόσες φορές έχετε καταθέσει την πρόταση για άμεση αύξηση του ακατάσχετου των λογαριασμών των πολιτών και ακατάσχετο επιχειρηματικό λογαριασμό για την αγορά και σας είπαμε «μπράβο»; Πού είναι αυτή η Κυβέρνηση των «αρίστων» να το ακούσει; Το καταθέτει...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Να μη γίνει το λιμάνι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Να μη γίνει το λιμάνι;

Αυτό είναι το εκβιαστικό δίλημμα, κύριε Κούβελα, που σας καθιστά αναξιόπιστους. Φτάνετε πάντα στο παρά ένα και τις ευθύνες σας θέλετε να τις αναλάβουν οι άλλες πτέρυγες.

Όμως, δεν θέλω να δώσετε χείρα βοήθειας στον κ. Σιμόπουλο...

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Εσείς ευθύνεστε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Μη διακόπτετε, παρακαλώ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Σιμόπουλε, πόσο καιρό λέτε για τον ακατάσχετο λογαριασμό; Σας άκουσε κανένας; Σας άκουσε; «Θα γίνει...». Σας ευχαριστώ που ακολουθείτε την ιστορική συνέπεια του «θα» σε αυτή τη διακυβέρνηση. Δεν κάνετε γι' αυτή τη δουλειά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Σιμόπουλε, σας παρακαλώ, καθίστε. Δεν έχετε κανένα δικαίωμα να μιλήσετε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δεν υπάρχει προσωπικό. Εγώ παρακολουθώ.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν υπάρχει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ακούω. Το να πει κάτι που είπατε και να το αιτιολογεί διαφορετικά δεν είναι προσωπικό.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, αλλά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ως προς το προσωπικό, θα σας παρακαλέσω να διαβάσετε το σχετικό.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να με αφήσετε να πω για ποιον λόγο είναι προσωπικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Όχι, δεν έχετε τον λόγο.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Να πω για ποιον λόγο είναι προσωπικό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Παρακαλώ να κλείσει...

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Διαστρεβλώνει αυτό που λέω!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Παρακαλώ! Εγώ μόνο έχω το δικαίωμα να σας δώσω τον λόγο να εξηγήσετε. Επειδή, όμως, ακούω και παρακολουθώ, δεν υπάρχει κανένα προσωπικό και δεν σας δίνω τον λόγο.

Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Σταύρος Μιχαηλίδης.

Θα ήθελα να παρακαλέσω όλους τους συναδέλφους να διαβάσουν καλά το άρθρο 68. Να το διαβάσουν πολύ καλά, γιατί και ο Πρόεδρος κάτι κάνει εδώ.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ: Σωστό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δίνει τον λόγο μόνο, αν υπάρχει κάτι που και ο ίδιος το διαπιστώνει, για να εξηγήσει. Τώρα δεν υπάρχει θέμα. Η αναφορά στο όνομά μου δεν είναι προσωπικό θέμα. Προσωπικό θέμα περιγράφει ο Κανονισμός αναλυτικά τι είναι. Και ήθελα όλους να σας παρακαλέσω, γιατί το να λέμε το όνομά μας δεν είναι προσωπικό και θα το πούμε.

Λοιπόν, κύριε Μιχαηλίδη, έχετε τον λόγο. Συγγνώμη, γιατί σας κρατώ όρθιο επί του Βήματος, αλλά δεν πειράζει. Σας βλέπουν στην περιφέρειά σας.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν πειράζει, κύριε Πρόεδρε. Σας συγχωρώ! Να το δείξετε και στην ανοχή για πέντε λεπτά παραπάνω!

Καλείται σήμερα το Σώμα να κυρώσει την από 24 Μαΐου 2024

συμφωνία τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 σύμβασης παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένος Θεσσαλονίκης, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., της οποίας η αναγκαιότητα, όπως έχει περιγραφεί από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έγκειται στην εφαρμογή του ν.4938/2022 και πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 156, κατόπιν απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας, την 547/2022.

Και αναφέρομαι σε αυτή την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, διότι στο σκεπτικό της βασίστηκε όλο το οικοδόμημα της τροποποίησης για άλλη μια φορά της συμβάσεως που έχουμε σήμερα μπροστά μας, σε ένα πλαίσιο που περιλαμβάνει ειλημμένες αποφάσεις για την τροποποίηση του κομβικού για τη χώρα μας λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Προφασίζονται, λοιπόν, την 547/2022 απόφαση για να δικαιολογηθεί ή αιτιολογηθεί η πρωτοβουλία τους.

Πόσο παράλογο είναι να σταθούμε απέναντι, ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής σε αυτή την τρίτη τροποποίηση του νόμου που κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ δημοσίου και ΟΛΘ;

Δεδομένου, λοιπόν, ότι το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής έχει σαφή θέση για τη διαχείριση των λιμενικών μας υποδομών και η πολιτική μας έχει γνώμονα το δημόσιο συμφέρον και μόνο την προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων, την αναπτυξιακή πορεία της χώρας και τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δεν θα μπορούσαμε παρά να αναδείξουμε τον προβληματισμό μας.

Ο προβληματισμός μας εδράζεται σε ενδελεχή μελέτη των δεδομένων της ιστορίας παραχώρησης του λιμένα Θεσσαλονίκης, της στάσης του ΠΑΣΟΚ σε κάθε νομοθετικό βήμα που αφορούσε στην παραχώρηση, καθώς και σε στέρεα επιχειρήματα για τις λάθος κινήσεις που οδήγησαν στην υπό εξέταση τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης.

Το ιστορικό της παραχώρησης του λιμένα Θεσσαλονίκης είναι σημαντικό να το αναφέρουμε, ώστε να κατανοήσουμε σε βάθος το υπό εξέταση νομοσχέδιο.

Υπενθυμίζω, λοιπόν, ότι το 2001 υπογράφηκε η σύμβαση παραχώρησης του ελληνικού δημοσίου προς τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης για σαράντα χρόνια. Ήταν τότε που η Κυβέρνηση τα πολύ μεγάλα λιμάνια διεθνούς σημασίας τα παραχωρούσε στις τότε νεοϊδρυόμενες ανώνυμες εταιρείες. Το 2009 τροποποιεί αυτή τη σύμβαση. Το 2011 το ΤΑΙΠΕΔ μέσα στην κρίση αποκτά το 74,27% του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Ήταν τότε που τα παραχωρούσαμε όλα. Το 2014 το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ πουλά το 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης στη «South Europe Gateway Thessaloniki». Το 2018 κυρώνεται αυτή η σύμβαση και το 2022 και 2023, δηλαδή σε λίγους μήνες, έχουμε δύο τροποποιήσεις.

Πραγματικά δικαιώνεται πολύ γρήγορα η θέση του ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής ότι η Κυβέρνηση σε αυτόν τον τομέα δεν έχει εθνική στρατηγική λιμενικής πολιτικής.

Έχουμε, λοιπόν, μπροστά μας αυτό το ιστορικό τροποποιήσεων και δεδομένης της απόφασης 547 που ανέφερα, για την οποία πρέπει να σημειωθεί ότι εκδικάστηκε το θέμα μιας ένστασης που αφορούσε στο λιμάνι του Πειραιά και βγήκε απόφαση το 2021 και επειδή άργησε να καθαρογραφεί, δημοσιεύτηκε το 2022. Ο ν.4938 που επιβάλλει την έκδοση προεδρικού διατάγματος για την έγκριση του master plan και μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων υιοθετήθηκε το 2022, αργότερα από την έκδοση της απόφασης του Σ.τ.Ε..

Το πρώτο, λοιπόν, ερώτημα που προκύπτει είναι γιατί η σύμβαση η σημερινή που συζητάμε δεν έχει έρθει νωρίτερα, έστω κι έναν χρόνο πριν, ιδιαίτερα όταν έχουν προηγηθεί δύο τροποποιήσεις, μία το 2022 και μία το 2023; Τι σας εμπόδισε και δεν το φέρατε; Γιατί δεν μας παρουσιάζετε ακριβώς τι γίνεται αυτή τη στιγμή στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε επιχειρησιακό επίπεδο; Ποια εμπόδια θέτει ο παραχωρησιούχος; Έχει την απαιτούμενη ρευστότητα να προβεί σε επενδύσεις ή η μια πλευρά καλύπτει την άλλη και η Κυβέρνηση την ανικανότητα να υλοποιήσει τις συμβατικές της υποχρεώσεις αναφορικά με την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου προς το λιμάνι ή τη σύνδεση οδικά με την

ΠΑΘΕ και την Εγνατία και έρχεται ο επενδυτής τώρα να καλύψει τις αδυναμίες του πάνω στην κυβερνητική ανικανότητα; Ποιος είχε έξι χρόνια την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την πορεία της εξέλιξης του έργου και σε τι ενέργειες προέβη για την έγκαιρη αντιμετώπιση των εμποδίων που οδήγησαν στο σημερινό αδιέξοδο; Το ΤΑΙΠΕΔ πλέον, το Υπερταμείο ή το Υπουργείο Ναυτιλίας ή άλλες αρχές;

ΡΑΛ δεν υπάρχει. Γιατί δεν υπάρχει; Μήπως εντάσσεται η κατάργηση της ουσιαστικά για τη διευκόλυνση τέτοιων μεθοδεύσεων; Όποιος έχει στοιχειώδη γνώση παρακολούθησης έργων γνωρίζει καλά ότι σε περιπτώσεις παρεκκλίσεων και σχετικών μελετών εκτίμησης ρίσκου οι ανάδοχοι μπαίνουν σε καθεστώς τύπου στενής επιτήρησης πριν φτάσει η κατάσταση σε ρήτρες και αθέτηση των συμβατικών υποχρεώσεων. Ποιος φορέας είχε τη συγκεκριμένη αρμοδιότητα και σε τι ενέργειες προέβη κατά τη διάρκεια έξι ετών; Κατ' επέκταση, ποιος φορέας έχει εγκρίνει τις παρακάτω προβλέψεις, ώστε να μας απαντήσει και στα σχετικά ερωτήματα;

Στο κεφάλαιο Α' του νομοσχεδίου αναφέρεται: «Η αλλαγή αυτή -εννοείται η απόφαση του Σ.τ.Ε.- επιβάλλει την παροχή πενταετούς παράτασης των υποχρεώσεων του επενδυτή, ώστε να υπάρχει επαρκής χρόνος υλοποίησης των έργων αφού αυτά εγκριθούν». Κομβικής σημασίας, λοιπόν, είναι να καθοριστεί επακριβώς η χρονική στιγμή που ενεργοποιείται η παράταση των υποχρεώσεων. Το «αφού αυτά εγκριθούν» παραπέμπει στην ημερομηνία έκδοσης προεδρικού διατάγματος και τότε καθορίζεται και πώς καθορίζεται τότε αυτό χρονικά θα εκδοθεί;

Εδώ είμαστε να δούμε τότε και αν και πώς θα κυλήσει αυτή η πενταετής παράταση που δίνεται. Το μόνο σίγουρο είναι ότι αν δεν λάβει η Κυβέρνηση σοβαρά και δεν ενσκήψει σωστά πάνω στο θέμα των λιμανιών, οι παρατάσεις που δίνονται δεν θα είναι ούτε αυτές αρκετές για την υλοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων με σοβαρό αντίκτυπο σε όλους τους εμπλεκόμενους.

Στο κεφάλαιο Β' αναφέρεται, επίσης, ότι όλες οι τροποποιήσεις των συγκεκριμένων οριστικών μελετών των υποχρεώσεων επί των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά τη διάρκεια του κατασκευαστικού έργου λαμβάνουν την έγκριση του ανεξάρτητου μηχανικού, καταγράφονται στη λίστα τροποποιήσεων συγκεκριμένης οριστικής μελέτης όπου συντάσσεται από κοινού και συνυπογράφεται από την ΟΛΘ Α.Ε. και τον ανεξάρτητο μηχανικό πριν από την διενέργεια της προσωρινής παραλαβής του έργου και διαβιβάζονται για ενημέρωση στη διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας της Κεντρικής Μακεδονίας μετά το τέλος της προσωρινής παραλαβής του έργου.

Γιατί, λοιπόν, η διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας λαμβάνει τις τροποποιήσεις των συγκεκριμένων οριστικών μελετών των υποχρεωτικών επενδύσεων; Μόνο για ενημέρωση; Πού πάνε οι όποιες προϋποθέσεις της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων βάσει της αναγκαιότητας των οποίων προέκυψε και η 547 απόφαση του Σ.τ.Ε.;

Επιβάλλεται, λοιπόν, να τονίσουμε ότι από τα μέχρι σήμερα δεδομένα για την πορεία υλοποίησης της συγκεκριμένης σύμβασης ότι δεν θα τηρηθεί και το νέο χρονοδιάγραμμα μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα για τους στόχους που έχουν τεθεί.

Επιπρόσθετα, αναφέρεται στο κεφάλαιο Β': «Για τον λόγο αυτό υιοθετείται η ευέλικτη διαδικασία τροποποιήσεων οριστικών μελετών που εφαρμόζονται στην περίπτωση του λιμένος Πειραιώς, σύμφωνα με το άρθρο 9 του ν.4404/2016».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την τροποποίηση δίνουμε τη δυνατότητα fast track διαδικασιών στον συγκεκριμένο ανάδοχο. Το ερώτημα που προκύπτει είναι και έχοντας υπ' όψιν τη διασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων γιατί δεν υιοθετείτε τις ίδιες διαδικασίες που βοηθούν όλο το καθεστώς του λιμενικού συστήματος, αλλά το υιοθετείτε μόνο για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης; Πού είναι η εθνική πολιτική για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των λιμανιών, η οποία θα είναι και απόρροια ενός εθνικού διαλόγου και διαβούλευσης, όπως από δεκαετίες το ζητάμε εμείς ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής;

Ερωτήματα, επίσης, προκύπτουν και για προβλέψεις νόμου που εσείς οι ίδιοι νομοθετήσατε, ενώ ήταν γνωστό ότι είχε ληφθεί

η προαναφερόμενη απόφαση του Σ.τ.Ε. και πιο συγκεκριμένα αναφέρομαι στην τροπολογία που φέρτε στον ν.4938/2022 στο άρθρο 5 με τίτλο: «Ρύθμιση θεμάτων σχεδιασμού και ανάπτυξης λιμένων», όπου προβλέπεται -αναφέρω ακριβώς τι αναφέρει αυτή η τροπολογία που φέρτε το 2022-: «Η διαδικασία της περίπτωσης α'...» -εννοεί η έκδοση προεδρικού διατάγματος- «...εφαρμόζεται και για κάθε αναθεώρηση ή ουσιαστική τροποποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και των μελετών διαχείρισης λιμένων master plan των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος ή εθνικής σημασίας.

Κατ' εξαίρεση, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ύστερα από γνωμοδότηση της ΕΣΑΛ, μπορεί να επέρχονται μεμονωμένες και μη ουσιαστικές τροποποιήσεις σε αναπτυξιακά προγράμματα και τις μελέτες διαχείρισης λιμένα master plan και των πιο πάνω λιμένων. Για τις τροποποιήσεις αυτές δεν απαιτείται να ακολουθηθεί η διαδικασία της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, εφόσον κατά τον ίδιο διενεργούμενο περιβαλλοντικό έλεγχο διαπιστωθεί ότι δεν επιφέρουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.».

Γιατί δεν επιλέξατε αυτή τη διαδικασία και μπαίνουμε σήμερα σε όλες αυτές τις περιπτώσεις ως αφορμή για να δοθούν αυτές οι υπερβολικές παρατάσεις;

Κύριοι της Κυβέρνησης, από όλα αυτά που συμβαίνουν και θα συνεχίσουν να συμβαίνουν από τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων στο δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας τόσο ιδιαίτερης και σπουδαίας γεωπολιτικής σημασίας, δεν μας λέτε τι κόστος, γενικότερο κόστος, προκύπτει για το δημόσιο συμφέρον. Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για τις τροποποιήσεις, τις παρατάσεις, του Κεφαλαίου Α', όσον αφορά στις οικονομικές επιπτώσεις αναφέρει: «Προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού τόσο από το αντάλλαγμα παραχώρησης της ΟΛΘ προς το ελληνικό δημόσιο όσο και από το μέρος που εισπράττει το δημόσιο ως μέτοχος της ΟΛΘ».

Είμαστε της λογικής, κύριε Υπουργέ, να επιταχύνονται οι διαδικασίες στα κρίσιμα για το εθνικό συμφέρον έργα και για την ανάπτυξη -το έχουμε αποδείξει και κοινοβουλευτικά-, αλλά με διαφάνεια με σοβαρότητα και την κατάλληλη στιγμή, όχι στο «και πέντε». Τι σας εμποδίζει; Τι προσκόμματα δημιουργεί ο επενδυτής; Ποια είναι τα πορίσματα της παρακολούθησης του έργου, αν υπάρχει τέτοια επιτροπή;

Είναι ολοφάνερο ότι δεν υπάρχει φορέας παρακολούθησης και ελέγχου των συμβάσεων εκποίησης των λιμανιών. Σε κάθε τέτοια συζήτηση σε αυτή την Αίθουσα, το ΠΑΣΟΚ υπερτονίζει την επιτακτική ανάγκη διαχωρισμού των αξόνων παραχώρησης και εκμετάλλευσης των λιμενικών υποδομών από τη δημόσια αρχή λιμένος.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για άλλη μια φορά δικαιώνεται αυτή η πολιτική που προτείνουμε. Στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι ολοφάνερο ότι ο επενδυτής ταυτίζεται με τις αρμοδιότητες που έπρεπε να εξασφαλίζονται σε μια δημόσια αρχή λιμένος. Κανένας έλεγχος, και εδώ «πάμε κι όπου βγει».

Μετά από επτά χρόνια διαχείρισης του λιμανιού ούτε τα ελάχιστα επίπεδα διαχείρισης φορτίου δεν επιτεύχθηκαν. Για να γίνει πιο κατανοητό, αν και πέρασαν έξι χρόνια, προβλέπεται μετά από άλλα πέντε να φτάσουν τα ποσά διακίνησης φορτίων στα τρία εκατομμύρια οκτακόσιες χιλιάδες τόνους τον χρόνο. Και δεν αναφερόμαστε μόνο σε φορτία που εισάγει η χώρα μας ή οι χώρες των Βαλκανίων, αλλά είναι και αυτά τα οποία εξαγονται από εμάς και από χώρες των Βαλκανίων, δηλαδή είναι μισό βαπόρι την εβδομάδα. Μισό βαπόρι την εβδομάδα!

Στη δεύτερη φάση που θα πάει στα τέσσερα εκατομμύρια τόνους, δηλαδή 0,75 βαπόρια την εβδομάδα, θα πάρει άλλα τέσσερα χρόνια και θα φτάσουμε στο μισό του αιώνα για να λέμε για πέντε εκατομμύρια τόνους, δηλαδή ένα καράβι την εβδομάδα.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, αυτά δεν είναι πολιτική στρατηγικής ανάπτυξης λιμανιών. Δεν προασπίζεται έτσι το δη-

μόσιο συμφέρον και πραγματικά αν όλα αυτά έγιναν, αν μας πάρουν τριάντα χρόνια για να εξυπηρετούμε στο λιμάνι, το μεγαλύτερο λιμάνι των Βαλκανίων, ένα καράβι την εβδομάδα, αλλάζετε σκέψεις ή δείτε τι άλλο μπορούμε να κάνουμε ώστε αυτό το λιμάνι πράγματι να πάει μπροστά.

Για όλους αυτούς τους λόγους, λοιπόν, για την ανύπαρκτη εθνική λιμενική πολιτική της χώρας, για το γεγονός που δεν εξυπηρετείται σε καμία περίπτωση το εθνικό συμφέρον, για το γεγονός ότι κανένας δεν έχει καταλάβει σε αυτή την Αίθουσα τα τελευταία χρόνια με τις αλλεπάλληλες εκποιήσεις των λιμανιών και ανεξάρτητα και ασύνδετα μεταξύ τους, χωρίς να εδράζονται σε κάποια εθνική πολιτική, σε ευρωπαϊκή πολιτική, εμείς δεν μπορούμε να συναϊνέσουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Τελικά, κυρίες και κύριοι, και αφού πρώτα πέρασαν από τα σαράντα κύματα των αγώνων των εργαζομένων της πόλης οι επίμονες προσπάθειες των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ να ιδιωτικοποιήσουν το λιμάνι, τηλεσφόρησαν το 2018, αφού ήταν τότε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ που με τον ν. 4522 παραχώρησε σε ιδιωτικό επιχειρηματικό σχήμα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέχρι το 2051, έναντι 200 και κάτι εκατομμυρίων ευρώ.

Στη συνέχεια το 2022 η σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με την πρώτη τροποποίηση αυτής της σύμβασης, έδωσε την πρώτη παράταση -με τη σημερινή τροποποίηση χορηγείται η δεύτερη παράταση- στα έργα ανακαίνισης του εμβληματικού κτηρίου του παλιού τελωνείου στο λιμάνι. Το 2023 τροποποίησε για δεύτερη φορά την αρχική σύμβαση παραχώρησης στο σημείο εκείνο που αφορά ειδικά στους χώρους και τις υποδομές του προβλήτα 1. Και σήμερα -κάθε χρόνο και μια τροποποίηση, δηλαδή- η Νέα Δημοκρατία φέρνει την τρίτη μέσα σε τρία χρόνια τροποποίηση της αρχικής σύμβασης του 2018, προκειμένου να δώσει μια πενταετή χρονική παράταση, διευκολυντική του παραχωρησιούχου εταιρικού σχήματος, που έχει στα χέρια του, βέβαια, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, προκειμένου αυτό να ανταποκριθεί στις επενδυτικές του υποχρεώσεις, τις οποίες και είχε αναλάβει με την αρχική σύμβαση.

Κατ' αρχάς, εδώ θα πρέπει όλοι όσοι διαφημιζατε και διαφημίζετε τις γρήγορες τάχα ταχύτητες της λεγόμενης ιδιωτικής πρωτοβουλίας να μας εξηγήσετε τι απέγιναν άραγε αυτές οι ταχύτητες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και αρχίσατε και δίνετε παρατάσεις τη μια μετά την άλλη. Μπορεί, βέβαια, η εταιρεία που πήρε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να μη βιάζεται και πολύ, για να υλοποιήσει τις επενδυτικές της δεσμεύσεις που ανέλαβε με τη σύμβαση, τα κέρδη της όμως αυξάνονται ταχύτατα.

Ο Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΘ προχθές στην επιτροπή της Βουλής έκανε λόγο για χρονιά-ορόσημο το 2023, καθώς αυξήθηκε όπως μας είπε κατά 47% ο κύκλος εργασιών, άρα και τα κέρδη του ομίλου που έχει τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης. Ο δε εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο κατέχει το 7% και κάτι των μετοχών του ιδιωτικοποιημένου Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, διαβεβαίωσε για την απολύτως ικανοποιητική λειτουργία της σύμβασης και για τα εξαιρετικά, όπως είπε, οικονομικά της αποτελέσματα.

Δεν είχαμε καμμία αμφιβολία γι' αυτό, καθώς αποδεικνύεται από την πρώτη στιγμή ότι τόσο η αρχική σύμβαση όσο και οι επόμενες τροποποιήσεις της υπαγορεύονται και υπηρετούν τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ουδεμία, βεβαίως, σχέση έχουν με τις ανάγκες του λαού, τις οποίες στην ουσία υπονομεύουν.

Αυτός είναι και ο λόγος, κυρίες και κύριοι, φυσικά, της καταψήφισης αυτών των συμβάσεων στη Βουλή από το ΚΚΕ καθαρά και ξάστερα, την ίδια ώρα που όλες οι υπόλοιπες πολιτικές δυνάμεις της αστικής αντιπολίτευσης εδώ θολώνουν τα νερά, τα

μασάνε και διαρκώς επιφυλάσσονται μέχρι και σήμερα στην Ολομέλεια για τη στάση τους –επιφυλάσσονται ακόμη και τώρα-, καθώς βλέπετε η καπιταλιστική ανάπτυξη και τα κέρδη των ομίλων είναι για όλους σας το ιερό σας δισκοπότηρο. Για όλους σας, πλην ΚΚΕ.

Μάλιστα, η Κυβέρνηση παίρνει την πάσα από τη ρηχή κριτική του ΣΥΡΙΖΑ, του ΠΑΣΟΚ και των υπολοίπων και ανταπαντά με νόημα ότι οι παρατάσεις –λέει- που τώρα δίνονται προβλέπονταν από την αρχική σύμβαση που υπέγραψε ο ΣΥΡΙΖΑ. Και λέμε ρηχή την κριτική του ΣΥΡΙΖΑ, που θεωρεί, βέβαια, ανεκτή –όπως δήλωσε- την παράταση, όπως και του ΠΑΣΟΚ, της Ελληνικής Λύσης και λίγο πολύ των υπολοίπων, γιατί αυτή η κριτική τελικά αθρώνει, βγάζει λάδι τον επιχειρηματικό όμιλο του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης για τη μη τήρηση των συμβατικών του υποχρεώσεων. Αυτό γίνεται στο τέλος.

Πώς, όμως, αιτιολογείται η παράταση που ζήτησε και αμέσως πήρε, βέβαια, ο παραχωρησιούχος επιχειρηματικός όμιλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης; Πρώτα-πρώτα με το ότι παράταση –λέει- ζήτησε και πήρε και η «COSCO» στον Πειραιά δεκαετή μάλιστα, οπότε γιατί όχι και μια πενταετής παράταση στον ιδιωτικό οργανισμό της Θεσσαλονίκης;

Στη συνέχεια αξιοποιείτε ως πρόσχημα μια απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για τις αδειοδοτήσεις. Οι κύριοι, όμως, λόγοι που προβάλλονται είναι οι διεθνείς κρίσεις τότε του COVID, τότε ο πόλεμος στην Ουκρανία, τότε η επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας κ.ο.κ..

Συγγνώμη, αλλά αν είναι έτσι, τότε για ποιο ακριβώς επιχειρηματικό επενδυτικό ρίσκο μάς μιλάτε συνέχεια; Πού είναι αυτό το ρίσκο; Πού βρίσκεται; Το ρίσκο είναι πάντα για τους αυτοαπασχολούμενους μικροεπιχειρηματίες και ποτέ για τους μεγάλους που ό,τι ζητήσουν από το κράτος τους –γιατί δικό τους είναι- το έχουν στο πιάτο από τις κυβερνήσεις, όπως ακριβώς συμβαίνει με αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης στα λιμάνια και παντού, οι οποίες κόβονται και ράβονται κάθε φορά στα μέτρα της κερδοφορίας του λεγόμενου «επενδυτή ιδιώτη». Και αυτό ισχύει και όταν υπογράφονται αρχικά, αλλά και στη συνέχεια όταν αυτές τροποποιούνται όπως τώρα, προσαρμοζόμενες σε αυτή τη μεταβαλλόμενη διαρκώς οικονομική, καπιταλιστική ζούγκλα.

Ας δούμε, λοιπόν, τη σημερινή τρίτη τροποποίηση της σύμβασης του 2018, που εξακολουθεί, βεβαίως, να έχει ως οδηγό τα συμφέροντα της εταιρείας που κατέχει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέχρι το 2051.

Κατ' αρχάς, σύμφωνα με την ειδική έκθεση της Βουλής, με τη σημερινή τροποποίηση –η Βουλή τα λέει- προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, αλλά γι' αυτό, όπως βλέπουμε, καθόλου –μα, καθόλου- δεν χολοσκάει η Κυβέρνηση, που ανενδοίαστα λέει ότι θα τα αναπληρώσει αυτά τα απολεσθέντα έσοδα από άλλες πηγές, από τον λαό, δηλαδή. Την ίδια στιγμή, όμως, αυτή τη μείωση των κρατικών εσόδων την επικαλείται η Κυβέρνηση, όταν πεισματικά αρνείται τη φορολογική ελάφρυνση των λαϊκών στρωμάτων.

Δίνεται, λοιπόν, με την τροποποίηση της σύμβασης σήμερα μια πενταετής παράταση στην αρχική επενδυτική περίοδο, της οποίας από το 2026 η λήξη της μεταφέρεται στο 2031, προκειμένου να υλοποιηθούν οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και στην προθεσμία, στην οποία υποχρεούται ο επενδυτής να προχωρήσει στην επίτευξη ετήσιου στόχου διακίνησης εμπορευμάτων.

Πρόθυμο, λοιπόν, το κράτος να ικανοποιεί τις επιθυμίες των ιδιωτών που μπορούν να καθυστερούν για όσο καιρό θέλουν τις όποιες επενδύσεις, για τις οποίες μάλιστα έχουν και δεσμευτεί με συμβάσεις. Τα προσχήματα, όπως είπαμε, τα βρίσκουν εύκολα, τότε ο COVID, τότε το Συμβούλιο της Επικρατείας κ.ο.κ..

Μάλιστα, στη συγκεκριμένη γενναία παράταση που παίρνει ο ιδιοκτήτης του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης για τα έργα 160 εκατομμυρίων, που αν και υποχρεωμένος δεν τα έκανε, οι ρήτρες με βάση την τροποποίηση γίνονται ακόμα πιο ευνοϊκές για τον ιδιώτη και όχι για το κράτος και με νέες, μάλιστα, παρατάσεις, αν δεν ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική και οδική διασύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Χαμένος, λοιπόν, σε όλες τις περιπτώσεις είναι πάντα ο λαός,

ο οποίος και πληρώνει αυτά τα έργα με μεγαλύτερο κόστος και αυξημένο προϋπολογισμό και πάντα κερδισμένοι, φυσικά, οι επενδυτές, οι μεγαλοεργολάβοι, είτε πραγματοποιούν αυτά τα έργα αλλά είτε και δεν τα πραγματοποιούν, όπως αποδείχτηκε πολλές φορές στη Θεσσαλονίκη και όχι μόνο, με πολλά ακόμα παραδείγματα γαλαντομίας του ελληνικού κράτους στους επιχειρηματικούς ομίλους.

Υπάρχουν έργα, παραδείγματος χάριν, τα οποία δεν υλοποιούνται στις συμφωνημένες ημερομηνίες, αλλά παρ' όλα αυτά οι επενδυτές αποζημιώνονται, όπως έγινε πρόσφατα με την πεντάμηνη παράταση του Flyover, καθώς δέχτηκε το κράτος αμέσως ότι οφείλεται σε υπαιτιότητα του δημοσίου, κάτι που έφερε βέβαια και την αποζημίωση του εργολάβου με κάποια εκατομμύρια. Ή το μετρό, που ξεκίνησε το 2006 –παρακαλώ- πριν δεκαοκτώ ολόκληρα χρόνια με προϋπολογισμό 1 δισεκατομμύριο αρχικά και θα φτάσει και θα ξεπεράσει τα 1,6 δισεκατομμύριο ευρώ μέχρι την παράδοσή του. Για να μη θυμίσουμε και εκείνη την περιβόητη υποθαλάσσια αρτηρία-φάντασμα, για την οποία η κοινοπραξία εισέπραξε 85 ζεστά εκατομμύρια ευρώ ως αποζημίωση, χωρίς να έχει ρίξει ούτε μία φτυαριά, ούτε μία!

Πριν προχωρήσουμε, χρειάζεται να διευκρινίσουμε το εξής σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης: Στον σημερινό δρόμο ανάπτυξης, τον καπιταλιστικό δηλαδή, η αντικειμενικά αναγκαία κατασκευή του έκτου προβλήτα και η συνεπαγόμενη αναβάθμιση του λιμανιού της πόλης δεν έχει –και δεν θα μπορούσε να έχει- ως στόχο την ικανοποίηση των αναγκών της πόλης, του λαού της πόλης και της περιοχής. Δείτε, δεν προβλέπει καν τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα νησιά!

Και βεβαίως, αυτή η κατασκευή και η σύμβαση δεν σημαίνει καθόλου και αναβάθμιση των εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων του λιμανιού παρά μόνο αναβάθμιση των κερδών, όπως βλέπουμε, των επιχειρηματιών.

Ενώ, λοιπόν, καθυστερούν οι επενδύσεις του ιδιώτη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, φαίνεται ότι τα πιο κερδοφόρα κομμάτια του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αναπτύσσονται. Στην κρουαζιέρα, παραδείγματος χάριν, που φτάνει το ρεκόρ των πεντέμισι χιλιάδων πλοίων με έξι εκατομμύρια επιβάτες –παρακαλώ- στα ελληνικά λιμάνια στη χρονιά που είμαστε, το 2024, οι επενδύσεις στη Θεσσαλονίκη για την κρουαζιέρα ειδικά συνεχίζονται και έχουν ξεπεράσει τα 70 εκατομμύρια ευρώ από το 2018 με ανάπτυξη και των υποδομών για την καλύτερη οργάνωση του λιμανιού, για να μπορούν να δένουν τα πλωτά μεγαθήρια και να πηγαίνουν οι «δημαρχαίοι» εκεί και να τα υποδέχονται εν χορδαίς και οργάνοις και του εξοπλισμού και της εξειδίκευσης του ανθρωπίνου δυναμικού.

Το ίδιο και με το μεταφορικό έργο, όπου η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται, δεν μειώνεται τα τελευταία χρόνια, αλλά αυτή η αύξηση της διακίνησης δεν έχει συνοδευτεί με αύξηση ή με προσλήψεις των εργαζομένων. Αντίθετα, οι εργολαβίες είναι αυτές που ενισχύονται, οι μηνιαίες ή οι ημερήσιες συμβάσεις εργασίας, η εντατικοποίηση, οι υπερωρίες, η μη αναβάθμιση των μέτρων προστασίας και ασφάλειας των εργαζομένων, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγαλύτερος κίνδυνος εργατικών ατυχημάτων τα οποία κάθε λίγο και λιγάκι συμβαίνουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Και πώς αλήθεια –αναρωτιόμαστε- θα υλοποιηθεί η πρόβλεψη της σύμβασης για αύξηση της διακίνησης των φορτίων μέχρι και πέντε εκατομμύρια μετρικούς τόνους –λέει εδώ η σύμβαση- χωρίς μαζικές προσλήψεις εργαζομένων, με πλήρη εργασιακά δικαιώματα –λέμε εμείς- με την αλόγη εκπαίδευσή τους, με όλα τα μέτρα προστασίας, ασφάλειας, όταν δεν υπάρχει πουθενά –μα, πουθενά!- στη σύμβαση κάποια σχετική πρόβλεψη και υποχρέωση του παραχωρησιούχου;

Οι αστικές κυβερνήσεις, όμως –και αυτή, βεβαίως- δεν δίνουν μονάχα βολικές παρατάσεις στους ομίλους των λιμανιών, προσφέρουν και άλλα δωράκια στους παραχωρησιούχους επιχειρηματίες-ιδιώτες. Ενώ γενικά ισχύει ότι υπάρχει απόρριψη –σιωπηρή απόρριψη- όταν περνάει άπρακτη μια τρίμηνη προθεσμία και ένα κρατικό φορέας δεν έχει αποφασίσει σχετικά για ένα θέμα, για τους ιδιοκτήτες του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ισχύει το αντίθετο. Πέρασαν τρεις μήνες και δεν αποφάσισε μία κρατική υπη-

ρεσία για ένα αίτημά τους; Αυτό θα θεωρείται έγκριση, σιωπηρή έγκριση και σκεφτείτε τώρα εσείς –σκεφτείτε!– με τη μεγάλη υποστελέχωση των δημόσιων υπηρεσιών και με τις αναπόφευκτες καθυστερήσεις τι έχει να γίνει.

Σύμφωνα δε με το δεύτερο άρθρο αυτής της σύμβασης, της σημερινής, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής αυτής της διάταξης –της σιωπηρής έγκρισης δηλαδή– σε κάθε τροποποίηση –λέει– έργου που εκτελείται από τον ΟΛΘ ή για λογαριασμό του ΟΛΘ. Και όλο αυτό αιτιολογείται από την Κυβέρνηση ως μια ευέλικτη, όπως πάντα, διαδικασία τροποποιήσεων οριστικών μελετών που εφαρμόζεται και στην περίπτωση του λιμένος Πειραιώς. Μάλιστα.

Αν αυτή η έγκριση η σιωπηρή –και χωρίς τον παραμικρό έλεγχο– αφορά, όμως, σε ένα τεχνικό έργο; Τότε για πείτε μας. Διακυβεύονται ή όχι οι όροι ασφαλείας ενός τεχνικού έργου και μάλιστα, μέσα στο λιμάνι; Και πώς μπορούμε να ξεχάσουμε τον άδικο χαμό του λιμενεργάτη Δημήτρη Δαγκλή στους προβλήτες της «COSCO» στον Πειραιά πριν από τρία χρόνια; Είναι, άραγε, άσχετο αυτό το εργοδοτικό έγκλημα με νομοθετικές ρυθμίσεις τέτοιου είδους; Τελικά, όλες οι κυβερνήσεις με τη βοήθεια και των υπολοίπων αστικών κομμάτων δεν υλοποιούν παρά τη γνωστή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λεγόμενη «απελευθέρωση των μεταφορών», άρα και των λιμανιών.

Φυσικά, αυτή η πολιτική της απελευθέρωσης έχει μια πολυτυπία και υπάρχουν πολλές μορφές παραχώρησης, με κυμαινόμενο ακόμα και το ποσοστό συμμετοχής του αστικού κράτους στη μετοχική σύνθεση των λιμενικών ανωνύμων εταιρειών. Έτσι, το κράτος αλλού μπορεί να επιλέγει για τον εαυτό του ένα μειοψηφικό πακέτο μετοχών, όπως στη Θεσσαλονίκη, στον Πειραιά και αλλού όπως στην Αλεξανδρούπολη να κρατά το πλειοψηφικό μετοχικό πακέτο για λογαριασμό του. Παντού και πάντα, όμως, οι κρατικές ρυθμίσεις ενός αστικού κράτους θεσπίζονται προκειμένου κατά κύριο λόγο να στηρίζουν την κερδοφορία του κεφαλαίου. Και αυτός είναι ο λόγος που οι λιμενικές ανώνυμες εταιρείες, κρατικές ή μη, απαιτούν εργατική δύναμη φθηνή και εμπορευματοποίηση κάθε ελεύθερου χώρου.

Έτσι και στη Θεσσαλονίκη, με τη φροντίδα όπως είπαμε της τότε Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, ο νέος ιδιοκτήτης του λιμανιού απαίτησε και πήρε τελικά το 2018 το λιμάνι καθαρό, πεντακάθαρο και απαλλαγμένο από υποχρεώσεις τόσο στους εργαζόμενους, όσο και στον λαό της πόλης, με αντάλλαγμα μία δήθεν ελεύθερη πρόσβαση του λαού στον πρώτο προβλήτα του λιμανιού, η οποία βεβαίως, συνέβαινε ήδη στην πραγματικότητα με την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του πρώτου προβλήτα από το φεστιβάλ κινηματογράφου της πόλης.

Στον ίδιο, όμως, προβλήτα 1 –προσέξτε– προβλέπονται και λειτούργουν και άλλες λιμενικές δραστηριότητες, όπως ο ελλιμενισμός των τεράστιων κρουαζιερόπλοιων και μελλοντικά προβλέπεται ακόμα και η δημιουργία υδατοδρόμιου. Δεν τη λες, λοιπόν, και τόσο ελεύθερη αυτή την πρόσβαση του λαού στον προβλήτα ένα!

Εν τω μεταξύ, ο παραχωρησιούχος όχι μόνο καθίσταται πραγματικά το ουσιαστικό αφεντικό αφού τίποτα δεν μπορεί να γίνει στο λιμάνι χωρίς τη δική του συναίνεση, κι ως παραμένει το λιμάνι στην ψιλή κυριότητα, όπως λέτε, του δημοσίου, αλλά υπάρχει και η πρόβλεψη για παραχώρηση και επιπλέον εκτάσεων της χερσαίας ζώνης του λιμανιού προς τον παραχωρησιούχο.

Πρόκειται για μια ιδιωτικοποίηση –και κλείνω σιγά-σιγά, κύριε Πρόεδρε– η οποία υλοποιεί τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων και εν προκειμένω υπηρετεί, βεβαίως –και σ’ αυτούς εντάσσεται, αλίμονο– τους σχεδιασμούς του εγχώριου κεφαλαίου για τη μετατροπή της Θεσσαλονίκης και της χώρας σε κόμβο συνδυσασμένων μεταφορών.

Εξυπηρετεί, όμως –και εδώ χρειάζεται προσοχή– και τους γεωκότερους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς στην περιοχή για τον γεωστρατηγικό έλεγχο περιοχών και δρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας, σχεδιασμούς βεβαίως που πυροδοτούν και εντάσεις στην περιοχή της Βαλκανικής, όπως βλέπουμε. Και για τη γεωπολιτική αυτή διάσταση είναι που αγωνιά ο ΣΥΡΙΖΑ και οι υπόλοιποι. Και ήδη το λιμάνι της Θεσσαλονίκης χρησιμοποιεί-

ται –εντατικά μάλιστα– για τις στρατιωτικές ανάγκες των Αμερικανών και του ΝΑΤΟ. Κάθε λίγο και λιγάκι ένα καράβι ξεφορτώνει πολεμικό υλικό για την ανατολική Ευρώπη.

Όλος αυτός ο πυρετός της δράσης, λοιπόν, στο λιμάνι φέρνει τεράστια κέρδη για τους επιχειρηματίες, αλλά όχι για τους εργαζόμενους. Το ερώτημα, βεβαίως, είναι αν μπορούν αυτά τα λιμάνια, όπως είναι η Θεσσαλονίκη και τα υπόλοιπα και οι υποδομές –και με αυτό το ερώτημα θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε– να γίνουν μοχλός πραγματικής ανάπτυξης και ευημερίας για τους εργατές, τις λαϊκές οικογένειες, με σταθερή δουλειά, με δικαιώματα, να γίνουν μοχλός κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για τον λαό της περιοχής και τη σύνδεσή του με τους λαούς των γύρω χωρών.

Φυσικά και μπορούν να γίνουν, λέμε εμείς! Φυσικά! Όχι όμως με αυτόν τον τρόπο που υιοθετούν τα αστικά κόμματα και οι κυβερνήσεις. Εφ’ όσον μπορούν να γίνουν, να γίνουν μόνο αν η αξιοποίησή τους θα γίνει για τις ανάγκες των πολλών και όχι για τις ανάγκες των λίγων ή των κερδών των καπιταλιστών. Μονάχα που γι’ αυτό χρειάζεται ο ίδιος ο λαός να πάρει το τιμόνι της εξουσίας, να σχεδιάσει, να οργανώσει κεντρικά και επιστημονικά την παραγωγή, θέτοντάς την στην υπηρεσία των κοινωνικών αναγκών, των αναγκών της κοινωνίας και όχι των κερδών. «Σοσιαλισμό» το λέμε αυτό για όσους δεν ξέρουν και είναι ό,τι πιο αναγκαίο και ό,τι πιο ώριμο στη βάρβαρη εποχή που ζούμε.

Εν κατακλείδι, όπως καταψηφίσαμε την αρχική σύμβαση, την πρώτη και τη δεύτερη τροποποίηση, έτσι καταψηφίζουμε και τη σημερινή τροποποίησή της.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν προχωρήσουμε στην επόμενη ομιλήτρια έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 20 Σεπτεμβρίου 2024.

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

1. Η με αριθμό 1393/16-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ» κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Για το έργο της ηλεκτρικής διασύνδεσης Χανίων – Δαμάστας».

2. Η με αριθμό 1390/16-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» και Βουλευτή Μεσσηνίας κ. Αλέξανδρου Χαρίτη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων με θέμα: «Μετά την απaráδεκτη απώλεια πόρων από την ΚΑΠ 2023 – 2027 για το 2023, η πολύμηνη καθυστέρηση για τα προγράμματα των Οργανώσεων Ελαιοουργικών Φορέων (ΟΕΦ) θέτει σε κίνδυνο και τους πόρους για το 2024».

Τον λόγο τώρα έχει η ειδική αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης κ. Μαρία Αθανασίου.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, εδώ και πολλές δεκαετίες έχουν γίνει απέραντες συζητήσεις και έχουν χυθεί τόνοι μελανιού για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, με χιλιάδες εξαγγελίες, υποσχέσεις και φιλόδοξα προγράμματα ανάπτυξης και ανασυγκρότησης. Εδώ και σαράντα χρόνια η Θεσσαλονίκη θεωρείται πολύ κοντά στο να γίνει η μητρόπολη των Βαλκανίων ως ο κύριος ενεργειακός και διαμετακομιστικός κόμβος των Βαλκανίων, αλλά και της νοτιοανατολικής εν γένει Ευρώπης, με τεράστια γεωστρατηγική σημασία. Επίσης, η Κυβέρνηση έχει υποσχεθεί ότι θα την καταστήσει πρότυπο «πράσινης» και βιώσιμης πόλης.

Παρ’ όλες τις μακρόχρονες υποσχέσεις, όμως, τα χρόνια σοβαρά ζητήματα που την απασχολούν όλα αυτά τα χρόνια παραμένουν απ’ ενός τα ίδια και απ’ ετέρου παραμένουν και άλυτα. Αν ανατρέξει κάποιος στον Τύπο της δεκαετίας του 1980, θα διαπιστώσει την ίδια θεματολογία και τα ίδια ζητούμενα: η δημιουργία και η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, η έκρηξη προβλήτα του λιμένος της Θεσσαλονίκης, η κατασκευή του μετρό, η αξιοποίηση των χώρων των ανενεργών στρατοπέδων και η δημιουρ-

γία ελεύθερων χώρων πρασίνου, η κατασκευή του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης και παράλληλα και η ανάδειξη των αρχαιολογικών της χώρων, η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος, η ανανέωση του στόλου των οχημάτων της.

Όλα αυτά είναι ζητήματα τα οποία σε άλλες χώρες θα είχαν επιλυθεί σε ένα ή δύο –το πολύ– χρόνια, εν προκειμένω ταλαιπωρούν την πόλη για δεκαετίες. Αν διαβάσουμε δημοσιεύματα στον Τύπο του 1985 που να αναφέρονται στη Θεσσαλονίκη, θα νομίσουμε ότι αφορά στο σήμερα. Ένα από τα σοβαρότερα διαχρονικά προβλήματα της Θεσσαλονίκης είναι η κακή κατάσταση του συστήματος δημόσιων μεταφορών, η οποία και προκαλεί μεγάλο κυκλοφοριακό έμφραγμα λόγω της συγκοινωνιακής δυσλειτουργίας της πόλης.

Επίσης, ένα χαρακτηριστικό της πόλης είναι και η σοβαρή έλλειψη πρασίνου, όπως επίσης και η έλλειψη αξιοποίησης πολλών αρχαιολογικών της χώρων, οι οποίοι είτε δεν είναι επισκέψιμοι για πολλά χρόνια, είτε βρίσκονται για μεγάλο χρονικό διάστημα υπό τη μορφή εργοταξίου. Για παράδειγμα, η ιστορία της κατασκευής του μετρό της Θεσσαλονίκης ξεκίνησε το 2006 και εφόσον η Κυβέρνηση τηρήσει τα υποσχόμενα αναμένεται να λήξει το 2024, μετά από δεκαοκτώ χρόνια.

Το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο της πόλης μετέτρεψε τη Θεσσαλονίκη σε εργοτάξιο και κατέστρεψε την εμπορικότητα της Εγνατίας Οδού, αφού οι εργοταξιακές λαμαρίνες υποβάθμισαν την εμπορική δραστηριότητα και ερημοποίησαν την περιοχή. Ταυτόχρονα, εδώ και δεκαετίες οι κάτοικοι της πόλης αντιμετωπίζουν βαρύ κυκλοφοριακό πρόβλημα και ένα πολύ υποβαθμισμένο σύστημα δημόσιων μεταφορών.

Φαίνεται ότι η διόρθωση αυτών των κακών κειμένων είναι πολύ πιο δύσκολο να γίνει στη Θεσσαλονίκη από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή πόλη. Κι αυτό συμβαίνει γιατί λείπουν τα τρία μεγάλα έργα υποδομών, τα οποία θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για να καταστεί η Θεσσαλονίκη πόλη με καταλυτική παρουσία ως ενδιάμεσος σταθμός στη μεταφορά εμπορευμάτων.

Μιλάμε για το λιμάνι, το πολύπαθο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αυτό για το οποίο έχουν υπογραφεί συμβάσεις, αναθέσεις, αυτό για το οποίο έχουν δοθεί εδώ και δεκαετίες υποσχέσεις, αυτό για το οποίο έχει χυθεί άπλετο μελάνι, αυτό για το οποίο έχει χυθεί πολύ αίμα απελευθερωτικών πολέμων, αυτό για το οποίο έχει υπογραφεί η εν λόγω σύμβαση ήδη από το 2018 και ερχόμαστε εν έτει 2024 να μιλήσουμε για πενταετή παράταση λόγω ανετοιμότητας της πολιτείας στο να παράσχει τα αυτονόητα και υποσχόμενα στον ιδιώτη.

Ο κύριος Πρωθυπουργός το δήλωσε και στην ομιλία του στη ΔΕΘ. Τι γίνεται, λοιπόν, με το πολύπαθο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και αυτό το υπό ψήφιση νομοσχέδιο; Το παρόν, λοιπόν, νομοσχέδιο αφορά στην κύρωση της από 24 Μαΐου του 2024 συμφωνίας η οποία τροποποίησε την εδώ και εξήμισι χρόνια –δηλαδή, ήδη από τις 2 Φεβρουαρίου του 2018– υπογεγραμμένη σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ιδιώτη επενδυτή, δηλαδή του «Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» για την παραχώρηση χρήσης και εκμετάλλευσης ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένος Θεσσαλονίκης.

Η εισηγητική έκθεση αναφέρεται στο ότι η εν λόγω τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης κρίνεται σκόπιμη λόγω του ότι παρήλθαν άπρακτες ορισμένες κρίσιμες προθεσμίες, ύστερα από τις οποίες θα επακολουθήσει η αξιολόγηση της απόδοσης του επενδυτή. Δυνάμει, λοιπόν, αυτής της παραχώρησης δίνεται στη σύμβαση πενταετής παράταση. Η πάροδος των προθεσμιών αυτών οφείλεται σε υπαιτιότητα του ελληνικού δημοσίου, το οποίο καθ' ομολογίαν των εκπροσώπων του δεν επέδειξε συνέπεια στις υποχρεώσεις του έναντι του επενδυτή.

Αυτή η παράταση αφορά κατά πρώτον στην αρχική επενδυτική περίοδο, η οποία λήγει στις 22 Μαρτίου του 2026 εντός των ορίων της οποίας θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις. Κατά δεύτερον, στην προθεσμία μετά την οποία ο επενδυτής υποχρεούται να έχει επιτύχει τον ετήσιο στόχο διακίνησης εμπορευμάτων και κατά τρίτον, σε επιμέρους προθεσμίες εντός των οποίων θα πρέπει ο επενδυτής να έχει πιάσει στόχους διακίνησης εμπορευμάτων.

Επίσης, τροποποιείται το άρθρο 10 του ν.4522/2018 με σκοπό να διαφημιστεί η διαδικασία τροποποίησης εγκεκριμένων οριστικών μελετών έργων που περιλαμβάνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης λιμένα, master plan που περιλαμβάνει τη χωροταξική και περιβαλλοντική τακτοποίησή του. Αυτό μας ακούγεται εύλογο, πλην όμως είναι κάτι το οποίο θα έπρεπε να είχε διευκρινιστεί αν όχι εξαρχής, τουλάχιστον σε πρώιμο στάδιο.

Ως προς το master plan του λιμένα έχει δοθεί ήδη θετική γνωμοδότηση από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας μαζί με την έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αλλά και η θετική γνωμοδότηση του Δήμου Θεσσαλονίκης. Μάλιστα, η υπογραφή της παρούσας τροποποίησης συνέπεσε με τη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης και με την ομολογία του κυρίου Πρωθυπουργού ο οποίος φάνηκε ενήμερος για το ζήτημα και ο οποίος επέρριψε ευθύνες στο ελληνικό δημόσιο για ασυνέπεια στις υποχρεώσεις του προς τον ιδιώτη.

Στο άρθρο 1 τώρα, Τροποποιήσεις, σε αυτή τη διάταξη παρατείνεται κατά πέντε έτη η προθεσμία υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων έως το 2030. Επίσης, παρατείνεται η προθεσμία για την επίτευξη των ελαχίστων επιπέδων διακίνησης συμβατικού φορτίου έως το 2032. Επιπλέον, παρατείνεται και η προθεσμία για την επίτευξη των ελαχίστων επιπέδων διακίνησης με τους μετρικούς τόνους και δη για τρία εκατομμύρια οκτακόσιες χιλιάδες μετρικούς τόνους η παράταση δίνεται μέχρι το 2029 και με διατήρηση του επιπέδου αυτού έως το 2032 για τέσσερα εκατομμύρια οκτακόσιες χιλιάδες μετρικούς τόνους η παράταση δίδεται έως το 2033 και με διατήρηση αυτού του επιπέδου έως το 2042, ενώ για πέντε εκατομμύρια μετρικούς τόνους παρατείνεται έως το 2043 και με διατήρηση του ίδιου του επιπέδου έως τη λήξη της σύμβασης.

Ως προς το ευαίσθητο ζήτημα του έργου της επέκτασης της 6^{ης} προβλήτας ας σημειωθεί ότι αυτό εξαγγέλθηκε, αλλά και ξεκίνησε η υλοποίησή του προς τα τέλη της δεκαετίας του 1990. Ωστόσο, στη συνέχεια, η Κυβέρνηση Καραμανλή δεν μπόρεσε να παραχωρήσει τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Η λογική η οποία επικράτησε από ελληνικής πλευράς ήταν ότι ο ιδιώτης ο οποίος αναλάμβανε το έργο αν πλήρωνε και το κόστος. Ωστόσο, η λογική αυτή κατέρρευσε όταν η εταιρεία «Χάτσικνσον» η οποία είχε κερδίσει τον διαγωνισμό για τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων αποχώρησε διότι το ελληνικό δημόσιο καθυστέρησε να υπογράψει τη σχετική σύμβαση. Μεσολάβησε και η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση από το 2008 και εντεύθεν και πολύ αργότερα, μέχρι το 2018 κάτω από την πίεση των μνημονίων φθάσαμε στην πώληση του πλειοψηφικού ποσοστού των μετοχών της ΟΛΘ Α.Ε..

Εν προκειμένω, όσον αφορά το ζήτημα του τι κάνει η πολιτεία, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο και επομένως η Κυβέρνηση για να διασφαλίσει την ανάπτυξη του λιμένα και μέσω αυτού την ανάπτυξη της ίδιας της πόλης, δεν υπάρχει ικανοποιητική απάντηση. Το αποτέλεσμα είναι σχεδόν μηδενικό. Η πολιτεία δείχνει να μην ενδιαφέρεται πραγματικά για το ζήτημα αυτό. Ήδη από την εποχή της κυβέρνησης Καραμανλή, ενώ και τώρα πάλι πάμε με προτάσεις στην τέταρτη σε σειρά λόγω μη εκπλήρωσης έγκαιρα των συμβατικών υποχρεώσεων και δεσμεύσεων της Κυβέρνησης έναντι του επενδυτή. Και όμως, το πρώτο σε σημασία είναι η επέκταση και η αναβάθμιση του 6^{ου} προβλήτα που και αυτό, όπως είπαμε, αποτελεί ζητούμενο δεκαετιών. Μόνο όταν ολοκληρωθεί το έργο αυτό θα είναι εφικτό να αγκυροβολούν πλοία μεγαλύτερου όγκου και χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, με αυτόν τον τρόπο θα διπλασιαστεί και η δυνατότητα αποθήκευσης κοντέινερς που είναι και το κύριο ζητούμενο, αν ληφθεί μάλιστα υπ' όψιν ότι παρά τις διεθνείς κρίσεις στη Μέση Ανατολή, στον Περσικό Κόλπο, αλλά και παρά τον ρωσοουκρανικό πόλεμο, η κίνηση του λιμένος Θεσσαλονίκης παρουσιάζει εξαιρετική αύξηση απρόσμενα μεγάλη, ακόμη και γι' αυτούς τους ίδιους τους ειδικούς. Αν, λοιπόν, ετοιμαστεί ο 6^{ος} προβλήτας, τότε η Θεσσαλονίκη θα μπορέσει να εξυπηρετήσει όλον αυτόν τον όγκο και όλη αυτή την κίνηση με προφανή οφέλη.

Το συγκεκριμένο έργο συμπεριλαμβάνεται στις υποχρεωτικές επενδύσεις της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού από το ελληνικό δημόσιο για σαράντα χρόνια. Εάν ήταν αναβαθμισμένη η 6^η προβλήτα του ΟΛΘ Α.Ε., σε αυτή τη φάση θα μπορούσε να προσελκύσει μεγάλη πλοία μεταφοράς και να μπορέσει να εκμεταλλευτεί τις ευνοϊκές συνθήκες για να υπογράψει μακροχρόνια συμβόλαια, γιατί όχι ακόμα και δεκαετή.

Ας παραδεχθούμε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κινεί τα φορτία της βορείου Ελλάδος και των βαλκανικών χωρών που του αναλογούν. Το θέτουμε αλλιώς: Αν είχε ήδη ολοκληρωθεί το έργο της επέκτασης της 6^{ης} προβλήτας, τότε η Θεσσαλονίκη δεν θα χρειαζόταν να περιμένει κι άλλο για να γίνει η βασίλισσα των Βαλκανίων, όπως με περισσό ύφος καυχάται η Κυβέρνηση. Θα απολάμβανε ήδη την εισροή εσόδων και δεν θα περίμενε να πέσουν οι υπογραφές οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν μπει χρόνια πριν. Χαμένος χρόνος, χαμένα έσοδα, πεταμένα λεφτά.

Στη συμφωνία εξαγοράς του λιμανιού το 2017 υπήρχε δέσμευση για την υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και το έργο κατασκευής του 6ου προβλήτα. Με καθυστέρηση τριών ετών ολοκληρώθηκαν οι διαγωνιστικές διαδικασίες του 2022, αλλά το έργο ακόμη δεν έχει προχωρήσει. Εκκρεμεί μια σειρά αδειοδοτήσεων και αναμένεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος για την έγκριση του επενδυτικού σχεδίου master plan της ΟΛΘ.

Ακόμη και έτσι, όμως, το σχέδιο ανάπτυξης και αναβάθμισης της Θεσσαλονίκης εμποδίζεται από την έλλειψη δύο πολύ σοβαρών υποδομών οι οποίες επίσης εξαγγέλλονται εδώ και δεκαετίες. Η πρώτη είναι η οδική και η δεύτερη είναι η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού. Χωρίς αυτές δεν μπορεί το λιμάνι και η πόλη να εξελιχθούν σε σοβαρό εμπορευματικό κόμβο.

Η πολιτεία έχει αναλάβει την υποχρέωση να συνδέσει το λιμάνι απ' ενός οδικά με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό, απ' ετέρου σιδηροδρομικά με το εθνικό δίκτυο Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη. Σύμφωνα με την Εγνατία Οδό που ήδη κατασκευάζει την οδική σύνδεση, παρά τις τροποποιήσεις και τις καθυστερήσεις που υπάρχουν, το έργο θα έχει ολοκληρωθεί εντός διετίας, δηλαδή το 2026.

Όσον αφορά, όμως, στη σιδηροδρομική σύνδεση για ένα κομμάτι μόλις λίγο μακρύτερο των χιλίων μέτρων η ΕΡΓΟΣΕ καθυστερεί. Παρ' ότι ο απαιτούμενος ανταγωνιστικός διάλογος βρίσκεται σε εξέλιξη ήδη από το 2021, ωστόσο δεν έχει διασφαλιστεί καν η χρηματοδότηση του έργου που συνδέεται με το έργο του δυτικού προαστιακού σιδηροδρόμου της Θεσσαλονίκης. Η οδική σύνδεση είχε σχεδιαστεί το 1997 και έμεινε στα χαρτιά.

Το έργο που θα συνδέσει το λιμάνι με την Εγνατία Οδό και τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ, Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι, υποτίθεται ότι αποδεσμεύτηκε το 2021 και θα είναι έτοιμο το 2024. Αβέβαιο, όμως, είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της σιδηροδρομικής σύνδεσης για την οποία η διαγωνιστική διαδικασία είναι ακόμη σε εξέλιξη. Το έργο εντάχθηκε στο πακέτο σιδηροδρομικών έργων ύψους 4.000.000.000 ευρώ που εξήγγειλε η Κυβέρνηση με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης. Μας απομένει να δούμε στην πράξη πώς και τότε αυτό θα προχωρήσει. Φοβούμαστε όμως ότι και το εν λόγω έργο με τις παρατάσεις του, τις παλινωδίες του και τις καθυστερήσεις του οδηγούν την πόλη σε καθυστέρηση στην ανάπτυξη της και μάλιστα σε εποχή κατά την οποία, όπως προαναφέρθηκε, αν είχαν τηρηθεί τα αρχικά χρονοδιαγράμματα, θα είχατε προλάβει τόσο την εξυπηρέτηση της αύξησης της ζήτησης όσο και της αύξησης της τιμής των πρώτων υλών, κάτι το οποίο δεν αποφύγατε και με αυτόν τον τρόπο επιβαρύνατε ακόμη περισσότερο την πολύπαθη πόλη.

Εν κατακλείδι, κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, η Θεσσαλονίκη έχει βαθιά σημασία στην εθνική συλλογική συνείδηση. Συμβολίζει, πέραν των άλλων, την προάσπιση των συνόρων της πατρίδας μας. Η ανάπτυξη της έχει βαθιά σημειολογία, πέραν της προφανούς οικονομικής και γεωπολιτικής σημασίας.

Η Κυβέρνηση οφείλει να δώσει ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και του λιμένα της, όπως επίσης οφείλει να σκύψει και να φροντίσει ιδιαίτερα τη Μακεδονία και τη Θράκη,

ούτως ώστε να εδραιώσει τη θέση της Ελλάδας διεθνώς ως κράτους ισχυρού, ανεπτυγμένου με κραταιώς ασκούμενα κυριαρχικά δικαιώματα. Η Κυβέρνηση το οφείλει αυτό πρωτίστως στον λαό της Θεσσαλονίκης, αλλά και σε όλους τους Έλληνες. Ας ελπίσουμε ότι η Κυβέρνησή σας θα σταθεί στο ύψος αυτής της περίπτωσης και θα δώσει άμεση προτεραιότητα στην ανάπτυξη, τόσο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, όσο και της πολύτιμης Μακεδονίας μας και της Θράκης μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Θα κάνω κάποιες αλλαγές ως προς τη σειρά για λόγους συναδελφικής διευκόλυνσης, γιατί οι συνάδελφοι πρέπει να μετέχουν και σε επιτροπή, αλλά και στη Διάσκεψη των Προέδρων, όπου υπάρχει υποχρεωτική ψηφοφορία.

Θα δώσω τον λόγο κατ' αρχάς στον ειδικό αγορητή της Πλεύσης Ελευθερίας, τον κ. Αλέξανδρο Καζαμία, και στη συνέχεια στον ειδικό αγορητή των Σπαρτιατών, τον κ. Ιωάννη Κόντη, γιατί στις 12.00' υπάρχει ανάγκη για συμμετοχή στη Διάσκεψη των Προέδρων όπου θα διεξαχθεί ψηφοφορία. Ελπίζω ότι συμφωνείτε.

Κύριε Καζαμία, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω και τους Βουλευτές που είχαν την καλοσύνη να μου δώσουν τη θέση τους, για να μπορέσω να παραβρεθώ στη συζήτηση που λαμβάνει χώρα στην Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων αυτή τη στιγμή.

Ξεκινώ λέγοντας ότι η στρατηγική που έχει ακολουθήσει και η παρούσα Κυβέρνηση, αλλά και οι κυβερνήσεις από το παρελθόν, κυρίως εντός του πλαισίου των μνημονίων, στηρίζεται σε μία αντίληψη η οποία θεωρεί πως τα στρατηγικά περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου, όπως είναι τα αεροδρόμια, όπως είναι οι λιμένες, θα πρέπει να αξιοποιούνται με έναν τρόπο ο οποίος στηρίζεται στην ιδιωτικοποίηση, αν όχι όλων των περιουσιακών στοιχείων αυτών, τουλάχιστον του μεγαλύτερου μέρους τους. Αυτή η πολιτική εντάχθηκε αφού δημιουργήθηκε το ΤΑΙΠΕΔ στις αρχές της μεγάλης οικονομικής κρίσης μετά το πρώτο μνημόνιο και οι συνέπειές της παραμένουν μαζί μας μέχρι σήμερα.

Τα περιουσιακά αυτά στοιχεία, τα λιμάνια της χώρας, τα αεροδρόμια κ.λπ., είναι κατά κύριο λόγο -σχεδόν όλα- κερδοφόρες επιχειρήσεις. Υπάρχει κατά την άποψη της Πλεύσης Ελευθερίας εδώ ένα παράδοξο, ένα πρόβλημα, το οποίο αφορά τον τρόπο με τον οποίο ιδιωτικοποιούνται τα περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου. Η έννοια των ιδιωτικοποιήσεων, όταν άρχισε να αποτελεί κεντρικό ιδεολογικό στόχο του νεοφιλελευθερισμού στη δεκαετία του '80 βασιζόταν στο σκεπτικό ότι ιδιωτικοποιούνται επιχειρήσεις και περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου που είναι ελλειμματικά ή προβληματικά. Η ιδέα τού να ιδιωτικοποιεί περιουσιακά στοιχεία, τα οποία επιφέρουν σημαντικό όφελος και κέρδος στο δημόσιο, είναι μια ιδέα η οποία αντίκειται στη φιλοσοφία των ιδιωτικοποιήσεων, όπως αυτή θεμελιώθηκε στη δεκαετία του '80.

Εντούτοις για λόγους που δεν έχουν να κάνουν μόνο με την ιδεολογική προτίμηση προς τις ιδιωτικοποιήσεις, αλλά στην περίπτωση της χώρας μας έχουν να κάνουν με το γεγονός ότι βρεθήκαμε υπό την πίεση των μνημονίων και της τρόικας από το 2010 και μετά, αυτή η πολιτική έχει επιβληθεί πάνω σε μας και έχει επιβληθεί πάνω σε εμάς απ' έξω.

Δυστυχώς όμως η πολιτική αυτή που επιβλήθηκε πάνω σε μας διατηρείται και σήμερα που δεν υπάρχει αντίστοιχη επιβολή με αυτή που υπήρχε από το 2011 και συνεχίζεται ακόμη και σήμερα, παρά το γεγονός ότι αποδεικνύεται στα δεκατέσσερα, δεκαπέντε αυτά χρόνια ως ιδιαίτερα προβληματική.

Έρχομαι τώρα συγκεκριμένα στο ζήτημα που αφορά τη σύμβαση που συζητάμε στην Ολομέλεια σήμερα. Αφορά την παροχή, στην ουσία, μιας πενταετούς παράτασης στον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης, διότι δεν επιτεύχθηκαν κάποιοι στόχοι που έπρεπε να είχαν επιτευχθεί, όταν αυτός κατά το 67% ιδιωτικοποιήθηκε με σύμβαση που υπέγραψε με την Κυβέρνηση στις αρχές του 2018. Αυτό είναι το θέμα.

Για μας το ζήτημα αυτό αφορά μια χαλάρωση του ρυθμιστικού πλαισίου της ιδιωτικοποίησης. Και θέλω να πω εδώ κάτι για τους πολίτες που μας παρακολουθούν. Ακόμη και εμείς που δεν έχουμε τυφλή πίστη στην ικανότητα των ιδιωτικοποιήσεων να λύσουν μαγικά τα προβλήματα μιας εθνικής οικονομίας, θεωρούμε ότι αν κριθεί απαραίτητο να γίνει μια ιδιωτικοποίηση, το κλειδί για την επιτυχία της βρίσκεται στο αποτελεσματικό ρυθμιστικό πλαίσιο, δηλαδή στους όρους που βάζει το δημόσιο στον ιδιώτη που αναλαμβάνει την επιχείρηση να εκτελέσει κάποιους στόχους, ούτως ώστε να υπάρχει ένα γενικό αναπτυξιακό όφελος για την εθνική οικονομία, για τον τόπο στον οποίο γίνεται η ιδιωτικοποίηση, αλλά επίσης και να είναι αυτό το αναπτυξιακό όφελος βιώσιμο περιβαλλοντικά, βιώσιμο κοινωνικά. Τουλάχιστον αυτό είναι το μίνιμουμ που θα πρέπει να εξασφαλίζει μία υγιής και επιτυχής ιδιωτικοποίηση. Και το λέμε αυτό, παρά τις σοβαρές επιφυλάξεις μας απέναντι σε αυτή την επιλογή και αυτή τη στρατηγική ως μία μαγική λύση που λύνει τα προβλήματα.

Στην προκειμένη περίπτωση έχουμε την ιδιωτικοποίηση του 67% του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, κάτι το οποίο στην πραγματικότητα ξεκίνησε με πρωτοβουλίες του ΤΑΙΠΕΔ. Όπως ακούσαμε μάλιστα από τον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ στη διάρκεια της ακρόασης φορέων στη δεύτερη συνεδρίαση της αρμόδιας επιτροπής ξεκίνησε το 2011. Το 2016 τελικά αποφασίστηκε να ιδιωτικοποιηθεί το 67% του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης για λίγο παραπάνω από 230 εκατομμύρια ευρώ. Πουλήθηκε σε μία σύμπραξη η οποία έκτοτε διαχειρίζεται τον λιμένα. Η σύμπραξη αυτή στη διάρκεια της ιδιωτικοποίησης έπρεπε να εκτελέσει κάποιους συγκεκριμένους στόχους αναφορικά με δύο κυρίως κριτήρια τα οποία είχε κριθεί τότε από το νομοσχέδιο -τη σύμβαση του 2018- ότι είναι αναπτυξιακά θεμιτά: Ο πρώτος στόχος ήταν να πραγματοποιήσει η σύμπραξη που αγόρασε το 67% του λιμένα έργα επενδυτικά της τάξης των 180 εκατομμυρίων ευρώ και ο δεύτερος ήταν να επιτυγχάνει σταδιακά ένα μίνιμουμ εμπορικής κίνησης στο λιμάνι, που μετρείται σε εκατομμύρια τόνους ως το ελάχιστο επίπεδο διακίνησης συμβατικού φορτίου. Υπήρχαν μάλιστα και ρήτρες στο παράρτημα 16.2 της σύμβασης του 2018 που έλεγαν ότι αν παραβιάσει η σύμπραξη αυτή τους στόχους που βάζει το δημόσιο θα υπάρχουν και ποινές. Οι ποινές ήταν σχετικά χαλαρές. Υπήρχε δυνατότητα παραβίασης μια και δύο φορές προτού επιβληθούν οι ποινές, αλλά εν πάση περιπτώσει υπήρχαν και κάποιες ποινές τότε, ούτως ώστε να επιβεβαιωθεί ότι η σύμπραξη αυτή θα εκτελέσει αυτά που προβλέπει το ρυθμιστικό πλαίσιο για την παραχώρηση του 67% του λιμένα.

Τι έχουμε έκτοτε; Έχουμε μία απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας το 2022, η οποία ανέτρεψε κάπως τα σχέδια που προβλέπονταν το 2018. Το Συμβούλιο της Επικρατείας σχημάτισε ότι κάποιες ουσιαστικές μελέτες δεν είχαν γίνει αναφορικά με το περιβάλλον και με άλλες προετοιμασίες που έπρεπε να προηγηθούν της πραγματοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων, κάτι το οποίο μας εκπλήσσει, γιατί αυτά είναι στοιχειώδη πράγματα τα οποία θα έπρεπε να είχαν γίνει και συνεπώς το περιβάλλον master plan της σύμπραξης, δηλαδή το σχέδιο επενδυτικής ανάπτυξης του λιμένα, θα πρέπει να αναθεωρηθεί. Αυτά έγιναν το 2022. Το νομοσχέδιο που έχουμε μπροστά μας αποτελεί μια παράταση ως αποτέλεσμα αυτής της διαπίστωσης.

Ωστόσο από το 2022 μέχρι τώρα έχουν περάσει δύο χρόνια. Πριν το 2022 η σύμπραξη δεν είχε πραγματοποιήσει επενδύσεις. Το νομοσχέδιο, η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας, δίνει παράταση στην ιδιωτική σύμπραξη άλλα πέντε χρόνια. Ρωτήσαμε στη διάρκεια της ακρόασης φορέων γιατί πέντε χρόνια και όχι τέσσερα ή τρία, ούτως ώστε να επισπευστεί αυτή η διαδικασία. Η απάντηση που λάβαμε ήταν απλή: Πέντε χρόνια έλεγε η αρχική σύμβαση του 2018, και θέλουμε ξανά να μηδενιστεί το κοντέρ και να ξεκινήσουν άλλα πέντε χρόνια. Ξαν να μην έγινε τίποτα πριν το 2022, σαν να μην πέρασαν δύο χρόνια από το 2022. Μηδενίζετε το κοντέρ χωρίς καθόλου κυρώσεις.

Αυτό είναι σε πρώτη φάση το νομοσχέδιο που καλούμαστε εδώ να ψηφίσουμε ή να καταψηφίσουμε, όπως βεβαίως θα φανεί ότι η Πλευση Ελευθερίας σκοπεύει να κάνει.

Η παράταση των πέντε χρόνων επίσης αιτιολογήθηκε και αυτό μας δημιούργησε μεγάλη έκπληξη. Στη διάρκεια της ακρόασης

φορέων μιλήσαμε με τον εκπρόσωπο της σύμπραξης που διαχειρίζεται τον ΟΛΘ, τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης, και τον ρωτήσαμε γιατί πράγματι χρειάζονται πέντε χρόνια αφού έχουν ξεκινήσει κάποιες επενδύσεις. Μας είπε τα εξής ενδιαφέροντα.

Μας είπε ότι έκτοτε, από το 2022, έχει μεσολαβήσει και ο πόλεμος στην Ουκρανία ο οποίος είχε επιπτώσεις. Έχει μεσολαβήσει και ο πόλεμος στη Γάζα και στη Μέση Ανατολή, ο οποίος έχει επιπτώσεις, διότι ενέπλεξε τους αντάρτες Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα που καθυστερούν τη διέλευση πλοίων από τη διώρυγα του Σουέζ, και αυτό έχει επιπτώσεις πάνω στη λειτουργία και την επίτευξη των στόχων της μίνιμουμ διακίνησης φορτίου στον λιμένα Θεσσαλονίκης.

Η ίδια εταιρεία στο διοικητικό συμβούλιο της 17^{ης} Απριλίου 2024 ανακοίνωσε ότι παρά τα προβλήματα αυτά τα οποία χρησιμοποιήθηκαν από τον εκπρόσωπό της για να δικαιολογήσουν την παράταση πέντε ετών και όχι μια συντομότερη παράταση, ανακοίνωσε ότι είχε μικτά κέρδη της τάξης των 37,6 εκατομμυρίων ευρώ, με τον πόλεμο στην Ουκρανία, με την κρίση στο Σουέζ. Αυτά ήταν τα κέρδη που ανακοίνωσε τον Απρίλιο του 2024 για το 2023. Τα κέρδη του 2022 πάλι ήταν υψηλά, που πάλι μαίνονταν ο πόλεμος στην Ουκρανία, περίπου 36 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Με άλλα λόγια, έχουμε μια επιχείρηση η οποία βγάζει σημαντικά κέρδη από το καθεστώς που ισχύει τώρα, δεν φαίνεται να βρίσκεται σε δυσχερή κατάσταση ως αποτέλεσμα των εξωγενών διεθνών εξελίξεων που επικαλείται τώρα για να πάρει την παράταση των πέντε ετών, και όμως επικαλείται αυτές τις εξελίξεις για να πάρει την παράταση, χωρίς να υπάρχει καμμία ποινή, καμμία κύρωση, και να μηδενιστεί το κοντέρ, σαν να ξεκινάμε πάλι από την αρχή.

Αυτά είναι ζητήματα τα οποία μας προκαλούν και ανησυχία, αλλά επιβεβαιώνουν κάτι το οποίο η Πλευση Ελευθερίας έχει πει πάρα πολλές φορές: ότι οι ιδιωτικοποιήσεις δεν αποτελούν λύση στα προβλήματα, τις παθογένειες, αν θέλετε, τα δομικά προβλήματα καθυστέρησης εκτέλεσης στρατηγικών επενδύσεων στους λιμένες της χώρας, στα αεροδρόμια της χώρας και αλλού.

Ο έκτος προβλήτας είναι το βασικό επενδυτικό σχέδιο που υπήρχε στο αρχικό master plan. Όλοι περιμένουμε ότι αυτό θα πρέπει να πραγματοποιηθεί. Όπως είπαν και στην ακρόαση φορέων και κάποιοι συνάδελφοι λίγο πριν, ο έκτος προβλήτας είναι ένα ζήτημα το οποίο περιμένουμε να πραγματοποιηθεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Και τώρα με την ιδιωτικοποίηση, δεν φαίνεται να επιταχύνεται η εκτέλεσή του.

Αντιθέτως, οι τέσσερις όροι που περιέχονται στο νομοσχέδιο, στην αναθεώρηση, αν θέλετε, της σύμβασης του 2018, που είναι αυτό που καλούμαστε να ψηφίσουμε, περιλαμβάνουν κατ' αρχάς την επέκταση της επενδυτικής περιόδου για πέντε χρόνια, ούτως ώστε μέχρι το 2030 να πραγματοποιηθούν οι στόχοι της επενδυτικής περιόδου. Η δεύτερη αναθεώρηση που έχουμε μπροστά μας αφορά την επέκταση των στόχων του ελάχιστου επιπέδου διακίνησης συμβατικού φορτίου για το 2028 και μετά τους πιο φιλόδοξους στόχους για τα επόμενα χρόνια, 2032 και 2033.

Επίσης, κάτι που ανέφεραν και οι ομιλητές προηγουμένως, υπάρχει μια διαδικασία στην αρχική σύμβαση που αφορά την fast track, την ταχύτερη, αν θέλετε, ανάθεση υπεργολαβιών στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του λιμένα. Αυτή τώρα διευρύνεται πολύ περισσότερο, με άλλα λόγια πολύ πιο γρήγορα θα πρέπει, με βάση αυτή την αλλαγή, η σύμπραξη που διαχειρίζεται τον λιμένα θα μπορεί και θα πρέπει να παραχωρεί σε υποσυμβασιούχους συμβόλαια ούτως ώστε να πραγματοποιήσουν περαιτέρω επενδύσεις στον λιμένα. Η όλη κατάσταση αφορά μια χαλάρωση του ρυθμιστικού πλαισίου της υπόθεσης.

Τώρα θα ήθελα στον χρόνο που απομένει να αναφερθώ και στο μεγάλο παράδοξο του τι αναμένεται να πραγματοποιηθεί από αυτή την παράταση, πέρα από το γεγονός βεβαίως ότι τα προβλήματα αναβάλλονται σε μακρό χρονικό διάστημα.

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει τη σύμβαση, λέει εδώ στη σελίδα 14 ότι αναμένεται από την παράταση να υπάρξει «αύξηση εσόδων» για τους θεσμούς στη δημόσια διοίκηση, «αύξηση εσόδων» για την αγορά, την οικονομία και «αύξηση εσόδων» για την κοινωνία και τις κοινωνικές ομάδες. «χ» και στα τρία!

Επίσης αναμένεται να υπάρξει, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, με την παράταση των πέντε ετών -ειλικρινά το διαβάζω από μέσα- «εξοικονόμηση χρόνου», κύριε Υφυπουργέ! Δίνετε παράταση. Γιατί διατείνεστε στην αιτιολογική έκθεση ότι με αυτόν τον τρόπο εξοικονομείται χρόνος; Ποιος τα έγραψε αυτά και γιατί τα λέτε αυτά; Πείτε ότι υπήρχε μια αποτυχία και ότι δίνουμε παράταση διότι δεν έχουμε άλλη επιλογή. Δεν το κάνετε όμως. Προσπαθείτε να παρουσιάσετε αυτό το πρόβλημα ως επιτυχία. Θέλετε να εξαπατήσετε τους Βουλευτές, τον λαό;

Να είστε ειλικρινείς και να αντιμετωπίζετε τον λαό κατάματα και να του λέτε ότι εδώ έχουμε ένα πρόβλημα που χρονίζει. Και δυστυχώς, η λύση που προβλέπαμε ότι θα αντιμετωπίζε αυτό το πρόβλημα δεν ήταν καλή και δεν έχουμε άλλη λύση και προσπαθούμε να κάνουμε το μόνο που καταλαβαίνουμε, που είναι να παρατείνουμε την κατάσταση για τον ιδιωτικό φορέα, διότι ιδεολογικά μόνο αυτό βλέπουμε και τίποτε άλλο, θα παρατείνουμε επ' άπειρον.

Η μεγάλη ειρωνεία είναι ότι συνοδεύει το νομοσχέδιο και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η οποία όμως δεν βλέπει ότι θα υπάρχει αύξηση των εσόδων ούτε για το δημόσιο ούτε για την αγορά ούτε για την κοινωνία.

Διαβάζω από μέσα την παράγραφο β, σελίδα 22: «Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού», πιο ειλικρινής, «τόσο από το αντίπαλο παραχώρησης της ΟΛΘ Α.Ε. προς το ελληνικό δημόσιο όσο και από το μέρισμα που εισπράττει το δημόσιο ως μέτοχος της ΟΛΘ Α.Ε.».

Αυτό είναι το αποτέλεσμα, κύριε Υφυπουργέ, και περιμένουμε να το αναγνωρίσετε κι εσείς και όχι να λέτε αντίθετα πράγματα για να ρίξετε στάχτη στα μάτια του κόσμου που μας ακούει.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να πω ότι από κάθε άποψη οι τροποποιήσεις στη σύμβαση που έχουμε μπροστά μας αποτελούν μια αποτυχία πολιτικής. Δυστυχώς φοβόμαστε ότι με τον τρόπο που έρχονται, θα συνεχίσουν να συντηρούν αυτή την αποτυχία πολιτική. Διότι ενώ δίνετε παράταση για πέντε χρόνια, μια πάγια αρχή στις παρατάσεις είναι ότι όταν δίνονται θα πρέπει να αυστηροποιούνται οι ποινές σε περίπτωση που αθετηθεί ο όρος ή οι όροι που συνοδεύουν την παράταση.

Ωστόσο εδώ λέει ξεκάθαρα το νομοσχέδιο ότι ισχύουν οι ίδιες ποινές της σύμβασης του 2018 που, κατά την άποψή μας, ήταν ήδη χαλαρές. Στο παράρτημα 16.2 δεν αυξάνετε τις ποινές κι όμως εδώ υπάρχει μια παράταση και υπάρχουν και άλλες προηγούμενες.

Θα πρέπει να σκεφτείτε, αν βρεθείτε σε τέσσερα - πέντε χρόνια ξανά μπροστά στην ανάγκη να φέρετε μια άλλη τροποποίηση με παρατάσεις, τι θα πείτε; Δεν θα υπάρχουν περισσότερες ποινές; Θα είναι το ίδιο χαλαρές και οι ποινές, όπως όλο το ρυθμιστικό πλαίσιο, ούτως ώστε ο ιδιώτης να κάνει ό,τι θέλει, γνωρίζοντας βεβαίως ότι η Κυβέρνηση θα συμπαρασταθεί στους όρους που θέτει αυτός; Ούτως ώστε να συνεχίσει την αποτυχημένη διαχείριση που είναι κατά τη γνώμη μας, από επενδυτικής και αναπτυξιακής πλευράς, γιατί είναι πολύ πετυχημένη από την πλευρά των κερδών βεβαίως, αλλά αυτό είναι ένα άλλο ζήτημα. Μας ενδιαφέρει η αναπτυξιακή πλευρά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Πλευση Ελευθερίας για τους λόγους αυτούς, θεωρεί ότι η σύμβαση που έρχεται προς κύρωση από τη Βουλή δεν πρέπει να έχει τη θετική μας ψήφο. Θα την καταψηφίσουμε. Θα αναφερθώ και σε κάποια ζητήματα πιο τεχνικά στη δευτερολογία.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Σπαρτιατών, ο κ. Ιωάννης Κόντης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ευχαριστώ και τους συναδέλφους που έδωσαν τη σειρά τους για να πάμε σε λίγο στη Διάσκεψη.

Συζητάμε σήμερα αυτό το θέμα, το θέμα στρατηγικής σημασίας που αφορά τον λιμένα Θεσσαλονίκης και την επέκτασή της σύμβασης, η οποία έχει συναφθεί από το 2018 και που τα προ-

βλεπόμενα έργα που έπρεπε να έχουν γίνει, δεν έχουν γίνει, όλα αυτά τα χρόνια.

Ο επενδυτής υποσχέθηκε να κάνει τις επενδύσεις που υποσχέθηκε στην προβλήτα 6 κυρίως, που είναι η σημαντικότερη προβλήτα σε θέμα υποδοχής φορτίων, αλλά και σε υποδομές μέσα στο λιμάνι. Δεν μπορούμε να καταλάβουμε τους λόγους. Όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι, όλα αυτά τα χρόνια, το λιμάνι λειτουργεί με κέρδη. Στην Ελλάδα είμαστε και ξέρουμε ότι τα κέρδη που διαβάζουμε, τα διαβάζουμε με κάθε επιφύλαξη, ως προς την ορθότητά τους. Εγώ θέλω να πιστέψω ότι αυτά είναι τα κέρδη που μας λένε, 35 εκατομμύρια τα τελευταία δύο χρόνια, κάθε χρόνο. Η αύξηση είναι ανοδική κάθε χρόνο. Και βλέπουμε ότι αφού επικαλείται σαν πρόβλημα -και έχει κέρδη- τον κορωνοϊό, το Σουέζ, τους πολέμους κ.λπ., είναι ολοφάνερο ότι σε μία κατάσταση ειρήνης, μπορεί και να τριπλασιαστούν τα κέρδη, για να μην πω παραπάνω.

Αυτή η πρόταση ανανέωσης μπορεί να είναι απαραίτητη, αλλά εγείρει και κάποια ερωτήματα: Για ποιον λόγο υπάρχουν αυτές οι καθυστερήσεις, γιατί τις έχουμε επιτρέψει και για ποιον λόγο δεν έχουν προβλεφθεί; Διότι στη σύμβαση που διάβασα, δεν υπάρχουν ρήτρες στην περίπτωση μη εφαρμογής του χρονοδιαγράμματος που υπάρχει. Θα έπρεπε να υπάρχουν ρήτρες, οι οποίες να κάνουν τον επενδυτή, τουλάχιστον, να είναι πιο προσεκτικός και να πιέζει ο ίδιος τον εαυτό του, στο να πραγματοποιήσει τα υποσχόμενα αυτού που αναλαμβάνει τη σύμβαση.

Μην ξεχνάμε ότι μιλάμε για συμβάσεις, στις οποίες ακούμε για master plan και master plan δεν βλέπουμε. Τώρα, ακούω ότι το master plan το επεξεργάζονται - ειπώθηκε στην επιτροπή- και ότι θα το έχουμε σε λίγο καιρό.

Όπως είπα και πριν -και επειδή είμαι της δουλειάς και σαν πλοίαρχος, αλλά και σαν άνθρωπος που είχα αναλάβει προβλήτες κι έχω ακόμα στο Ρίο- έκανα master plan ένα χρόνο πριν, για να μου παραχωρηθούν. Δεν παραχωρούνται προβλήτες έτσι, σε σημαντικούς χώρους που είναι τα λιμάνια. Δεν παραχωρεί κανείς προβλήτα. Εγώ δύο αποθήκες πήρα και έναν χώρο εκφόρτωσης για ένα πλοίο ή δύο. Είναι απορίας άξιον πώς γίνεται αυτό. Εκτός και αν υπάρχει η προφορική υπόσχεση ότι «θα κάνω αυτά κι αυτά» και τα αποδεχόμαστε έτσι. Όμως, δεν είναι σωστή η διαδικασία, κύριε Υπουργέ και επιμένω σε αυτό. Μάλιστα συνέβη και σε άλλα λιμάνια.

Επιμένω και για την περίπτωση του λιμένα Καβάλας. Μας δόθηκε στην επιτροπή για τον ΦΙΛΙΠΠΟ, ότι υπάρχει το master plan της παραγράφου 15, το οποίο έλειπε μέσα από τα σχετικά έγγραφα. Ειπώθηκε ότι είτε είναι εμπιστευτικό ή δεν έχει δοθεί. Είναι μια διαδικασία, η οποία -τουλάχιστον- δεν είναι σωστή, για να μην πω κάτι παραπάνω.

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουμε συνεχώς αυξανόμενη κίνηση πλοίων. Διακινήθηκαν περίπου χίλια πεντακόσια πλοία το 2022, περίπου χίλια επτακόσια πλοία εμπορικά, κρουαζιερόπλοια κ.λπ. και περίπου πεντακόσιες χιλιάδες σαραντάρια κοντέινερς. Δεν ξέρω αν τώρα παίρνει και ογδοντάρια εκεί, γιατί ξέρω ότι έχει δύο γερανογέφυρες «Post Panamax», οι οποίες είναι ικανές για να εκφορτώσουν και τους δύο τύπους κοντέινερ. Δεν ξέρω τι γίνεται με τις υποδοχές, τα αυτοκίνητα που παραλαμβάνουν, τους χώρους κ.λπ..

Χειρίστηκε και δεκαεπτά - είκοσι εκατομμύρια τόνους, γενικών φορτίων και υγρών φορτίων. Η μεγαλύτερη ποσότητα αφορά εξαγωγές και εισαγωγές εμπορευμάτων προς την ευρύτερη Βαλκανική περιοχή. Γι' αυτό και είναι απαραίτητη η σύνδεση με τη σιδηροδρομική γραμμή, την οποία, επίσης, ο επενδυτής είχε υποσχεθεί, ότι θα συνέβαλε για να συνδεθεί μέχρι τη γραμμή του τρένου, που φτάνει στο λιμάνι. Και αυτό δεν συνέβη.

Το 2023, επίσης, είχαμε την ίδια άνοδο -δεν θα αναφερθώ σε νούμερα- έφτασε τα είκοσι δύο εκατομμύρια τόνους, που διακινούνταν στο λιμάνι.

Πάμε στα έσοδα. Τα έσοδά του, το 2023 ήταν 90 εκατομμύρια ευρώ, με κέρδη 32 εκατομμύρια ευρώ προ φόρων. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει υγεία στο λιμάνι αυτό. Ο επενδυτής αυτός που υποσχέθηκε να επενδύσει 200 εκατομμύρια -με τους πρόχειρους υπολογισμούς που κάνω- έχει ήδη βγάλει 200 εκατομμύρια. Δεν έχει επενδύσει σχεδόν τίποτα -πρέπει να έχει επενδύσει κάποια

λίγα χρήματα- κι έχει βγάλει ήδη κέρδη 200 εκατομμύρια, από το 2018 μέχρι σήμερα.

Αυτό πρέπει να το δούμε. Και στην παράταση αυτή που ζητάει, δεν έχουμε πάλι προβλέψει να υπάρχει η σημαντική ρήτρα, η οποία να φτάνει ακόμα και μέχρι ενός μεγάλου ποσοστού επί των ετήσιων κερδών, όπως συνήθως γίνεται, να υπάρχει ένα ποσοστό, μια ρήτρα της τάξης του 10%, του 20% και να φτάνει στα πέντε χρόνια στο 100%.

Γιατί ποιος μας λέει -όπως είπε και κάποιος συνάδελφος- ότι δεν θα έρθει εδώ σε πέντε χρόνια να ζητήσει πάλι παράταση; Εμείς θεωρούμε ότι θα έπρεπε ήδη να έχει πραγματοποιήσει αυτά που έχει υποσχεθεί. Θεωρούμε ότι υπάρχουν όντως και γραφειοκρατικές καθυστερήσεις, όπως η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που μετέβαλε το νομικό πλαίσιο για την αδειοδότηση των έργων στα λιμάνια και οδήγησε όντως στην ανάγκη για αναθεώρηση και επανεκκίνηση των διαδικασιών.

Εδώ πρέπει να υπάρξει μια στοχευμένη, μάλλον μια συγκροτημένη κατεύθυνση από την Κυβέρνηση, την εκάστοτε κυβέρνηση και τις δικαστικές αρχές, ώστε όταν υπάρχει ανάγκη επενδύσεων να τους εξηγούν, να στέλνουν αυτόν τον φάκελο με τα master plans, να βλέπουν οι δικαστές τι πρόκειται να γίνει και όχι να εμπλεκόμαστε σε ατέρμονες διαδικασίες από άλλους διεκδικητές, οι οποίοι προσφεύγουν στα δικαστήρια και τελικά δεν βγάζουμε άκρη ποτέ. Αφού θέλουμε ιδιωτικοποίηση ή μάλλον τον ιδιώτη στη δημόσια περιουσία μας, θα πρέπει να απλοποιήσουμε κάποιες διαδικασίες αν τις πιστεύουμε.

Η δυσκαμψία στη συνεργασία με τις αρχές είναι και αυτό ένα θέμα, το οποίο έχει υπάρξει. Όμως, το κυριότερο είναι η αναβλητικότητα του επενδυτή που είχε αναλάβει τις υποχρεώσεις αυτές και απέτυχε να ανταποκριθεί πλήρως σε αυτές τις επενδύσεις που έπρεπε να έχει κάνει. Υπάρχει ανάγκη για ισχυρή εποπτεία από το κράτος. Πρέπει να εξασφαλίσει το κράτος την αυστηρότερη επιτήρηση του επενδυτικού προγράμματος και να διασφαλιστεί ότι τα έργα θα ολοκληρωθούν εκ νέου εντός της νέας παραχώρησης που ζητάει -γιατί θα δοθεί η παραχώρηση- και τη βελτίωση της διαχείρισης. Ο επενδυτής είχε τις υποχρεώσεις που είπαμε, όπως ήταν η κατασκευή και η αναβάθμιση υποδομών στο λιμάνι, συμπεριλαμβανομένων των προβλητών που είναι πολύ σημαντικό.

Και να πω και κάτι άλλο. Ακούσαμε και ξέρουμε ότι στο λιμάνι προσεγγίζουν και καλούν -όπως λέμε- πλοία «feeder». Τα «feeder» είναι μικρά πλοία, τα οποία πηγαίνουν σε μεγάλα πλοία τα οποία δεν μπορούν να μπουν λόγω του βυθίσματος. Έρχεται ένα μεγάλο πλοίο με είκοσι χιλιάδες κοντέινερ και πάει και το ξεφορτώνει και φέρνει ανά δύο χιλιάδες, ανά τρεις χιλιάδες μέσα. Αυτή είναι μια διαδικασία χρονοβόρα και κοστοβόρα.

Είναι δύσκολο να γίνει η εκβάθυνση του λιμανιού από τα δώδεκα μέτρα που είναι σήμερα -και τα οποία είναι τελείως απαγορευτικά για μεγάλα πλοία- και να πάει το λιμάνι στα δεκατέσσερα, στα δεκαπέντε; Να πάει και στα δεκαέξι μέτρα αν μπορεί.

Αν πάει κανείς στο λιμάνι, δεν θα δει τις μπάρτζες που υπάρχουν στα μεγάλα λιμάνια ή σε όλα τα λιμάνια του κόσμου, οι οποίες συνεχώς δουλεύουν. Όλα τα λιμάνια έχουν δύο μπάρτζες, τρεις μπάρτζες. Συνέχεια εκθαβύνουν, δουλεύουν συνέχεια και βγάζουν. Διότι η θάλασσα ξαναφέρει μέσα, είναι γεγονός. Όμως, έχουμε προβλήματα, έχουμε προστατευτικά στις προβλήτες έξω, έχουμε καινούργιες τεχνολογίες. Για ποιο λόγο δεν δίνετε σημασία στην εκβάθυνση του λιμανιού, τη στιγμή που σύμφωνα με μελέτες, είναι εύκολη; Διότι δεν έχει ο βυθός προβλήματα που έχουν άλλα λιμάνια με πέτρες, με βράχους κ.λπ..

Θα πρέπει να εκμεταλλευτούμε και να δούμε ότι η θέση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης είναι γεωστρατηγική και να προσπαθήσουμε όντως να πιέσουμε, όπως μπορούμε. Η δυνατότητα που μπορεί να φέρει το λιμάνι στην ελληνική οικονομία -βέβαια πρωτίστως φέρνει στον επενδυτή- είναι πολύ μεγάλη και είναι πολύπλευρη, γιατί μπορεί να γίνει ένας διαμετακομιστικός κόμβος από την Ασία και ο οποίος θα κατευθύνεται προς όλη την Βαλκανική και μετέπειτα στην Ευρώπη.

Το λιμάνι έχει προοπτικές να εξελιχθεί με τους χώρους που έχει σε ενεργειακό κόμβο, δεδομένου ότι βρίσκεται κοντά σε μεγάλα έργα ενέργειας, όπως ο TAP, Trans Adriatic Pipeline και σε

άλλες υποδομές φυσικού αερίου. Και μπορεί να δημιουργηθούν αποθηκευτικοί χώροι για υδροποιημένο αέριο, το LNG που θα μπορούσε να δώσει και μεγαλύτερη ώθηση στο λιμάνι.

Να μην πιάσω την τουριστική ανάπτυξη από τα ποστάλια, τα κρουαζιερόπλοια και τι μπορούν να πιάσουν. Έχει τη δυνατότητα να δεχτεί ταυτόχρονα τέσσερα κρουαζιερόπλοια.

Πρέπει να δοθεί, λοιπόν, μεγάλη σημασία και σε αυτό και σε όλες τις υποδομές που έχει σήμερα και οι οποίες παραμένουν ανεκμετάλλετες. Αυτό που πρέπει να δούμε ταυτόχρονα είναι τι προοπτική, τι θέλει να κάνει ο επενδυτής. Έμεινε αναπάντητο το ερώτημα «γιατί ζητάει». Επικαλέστηκε την από το 2022 έως σήμερα δυσκολία που υπάρχει με κορωνοϊό και πολέμους, αλλά δεν μας είπε τι έκανε από το 2018 έως το 2022. Και η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας δεν υπήρχε τότε. Τι έκανε από το 2018 έως το 2022; Για ποιον λόγο δεν επένδυσε; Οι επενδύσεις που έκανε είναι τελείως ανεπαίσθητες και ανύπαρκτες. Αυτό δεν ξέρουμε εάν τον καλέσατε να το εξηγήσει ή εάν έστειλε ένα έγγραφο και ζητάει απλά μία παράταση, κύριε Υφυπουργέ, και εσείς τη δίνετε, επειδή ξέρετε ότι δεν έγιναν τα έργα και επειδή είστε μπλοκαρισμένοι με τη σύμβαση αυτή και δεν έχετε τι άλλο να κάνετε.

Δεν ξέρω εάν μπορείτε να την καταγγείτε στην περίπτωση που στην επόμενη πενταετία δεν θα εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Δεν ξέρω εάν θα έχετε αυτή τη δυνατότητα, εάν έχει προβλεφθεί. Εγώ διάβασα και την αρχική σύμβαση, η οποία στην ουσία είναι προς όφελος του επενδυτή, ο οποίος έχει που λέμε «και το μαχαίρι και το καρπούζι». Δεν υπάρχει πίεση από την πλευρά της πολιτείας σε τίποτα.

Θα κλείσω την ομιλία μου αυτή, κύριε Υφυπουργέ, επί τη ευκαιρία, γιατί δεν νομίζω ότι θα έχουμε τόσο συχνά άλλη συνεδρίαση που θα αφορά το Υπουργείο σας, με το εξής: Τα είπαμε και στην επιτροπή. Θα πρέπει να κοιτάξουμε ότι τα λιμάνια αυτά, άσχετα εάν οι επενδυτές έχουν τους δικούς τους ανθρώπους, σε όλο τον κόσμο η συνήθεια είναι να τα λειτουργούν τουλάχιστον σε υψηλές θέσεις πρώην πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού ή ακόμα και εν ενεργεία, οι οποίοι φεύγουν για να πάνε εκεί, άνθρωποι οι οποίοι έχουν συνάφεια με το επάγγελμα. Είναι μια ευαίσθητη διαδικασία, η οποία εάν δεν έχει ανθρώπους που γνωρίζουν, δεν μπορεί να πάει μπροστά. Δεν είναι βλάβες στο Ρόττερνταμ, σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου, που βάζουν ανθρώπους μηχανικούς του εμπορικού ή πρώην πόρτο Port Authorities και τους χρησιμοποιούν στα λιμάνια αυτά σε διευθυντικές θέσεις. Αυτό πρέπει να το κάνουμε. Είμαστε η μόνη χώρα που δεν το κάνει.

Ακόμα και οι πιλότοι που μπαίνουν, για να βάζουν τα πλοία μέσα στα λιμάνια μας, δύσκολα είναι πρώην πλοίαρχοι, ενώ είναι προαπαιτούμενο αυτό. Είναι άνθρωποι οι οποίοι εμπειρικά ταξίδεψαν, άλλοι πήραν ένα δίπλωμα μέχρι του ανθυποπλοιάρχου και κάποιοι τους βόλεψαν και πήγαν εκεί. Πρέπει να διασφαλίσουμε ότι στις κρίσιμες θέσεις αυτές πρέπει να υπάρχουν άνθρωποι που προέρχονται ακριβώς από αυτό το πολύ δύσκολο επάγγελμα. Είναι ένα επάγγελμα που μία αβάρια μπορεί να προκαλέσει ζημιά εκατομμυρίων ή εκατοντάδων χιλιάδων δολαρίων ή και παραπάνω.

Να κοιτάξουμε και τα θέματα που είπαμε, τα οποία δεν έχουν σχέση με το νομοσχέδιο, αλλά έχουν συνάφεια, με τις διαδικασίες που έχουν επιβάλει σήμερα οι αρχές στην επιμόρφωση. Δεν μπορεί πλοίαρχοι, οι οποίοι έχουν εμπειρία τριάντα ετών, είκοσι πέντε ετών και οι οποίοι είτε μένουν στο εξωτερικό είτε δυσκολεύονται να παρακολουθήσουν κάποια σεμινάρια του ΚΕΣΕΝ, τύπου Μανίλα ή κάποια για την ανανέωση των διπλωμάτων, να μην μπορούν να ταξιδέψουν και να βγαίνουν άχρηστα τα διπλώματά τους. Είναι σαν να πούμε ότι ένας πολιτικός μηχανικός τελείωσε το Μετσόβιο Πολυτεχνείο, δουλεύει είκοσι χρόνια και εάν δεν παρακολουθήσει μία επιμόρφωση δύο ωρών σε ένα καινούργιο μηχάνημα, το οποίο ουδόλως προσφέρει σημαντικά πράγματα στη δουλειά του, δεν μπορεί να ασκήσει το επάγγελμα του. Αυτή, δυστυχώς, τη διάκριση την υπόκεινται οι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού. Δεν ξέρω γιατί τα σωματεία τους, τα λαλίστατα σωματεία αυτά, τα οποία έχουν ανθρώπους που ψηφίζονται επί χρόνια και απολαμβάνουν παχυλούς μισθούς, μεγά-

τερους και από τους μισθούς του πλοιάρχου, δεν ασχολούνται με το θέμα αυτό. Παίρνω πολλές καταγγελίες από συναδέλφους μου που ζουν στην Αμερική, ζουν αλλού και δεν μπορούν να ταξιδέψουν. Θα πρέπει να προβλεφθεί για αυτούς να μην υπάρχει αυτή η μεγάλη διαδικασία από σεμινάριο σε σεμινάριο, τα οποία, ξαναλέω, είναι μίας ώρας, για να δουν ένα καινούργιο μηχανήμα, που ίσως δεν θα χρησιμοποιήσουν και ποτέ. Δεν μιλάμε για τις ανάγκες μεταφοράς πλοίων ή υγρό φορτίων LNG κ.λπ., μιλάμε για δεκάδες μικρά σεμινάρια, τα οποία έχουν μπει τώρα στη σειρά, ακόμα και τα σωστικά.

Αναγκάζουμε τους πλοιάρχους, που έχουν κάνει εκατοντάδες χιλιάδες προσομοιώσεις εν πλώ -γιατί όταν ταξιδεύεις, κάθε τρεις μέρες κάνεις προσομοίωση εγκατάλειψης πλοίου- να έρθουν να κάνουν στο ΚΕΣΕΝ σωστικά, για να τους μάθουν πώς κατεβάζεις τη βάρκα. Ποιος θα του μάθει πώς κατεβάζεις τη βάρκα του πλοιάρχου; Αυτός που δεν έχει δει πλοίο; Οι πλοίαρχοι ταξιδεύουν και κάνουν προσομοιώσεις εγκατάλειψης πλοίων πραγματικές. Κατεβάζουν βάρκα στο πέλαγος με κακό καιρό. Διότι εκεί είναι η προσομοίωση, δεν είναι στη μπουντάσα. Εμείς τους φέρνουμε εδώ και λέμε ότι εάν δεν περάσουν τα σωστικά αυτά, δεν μπορούν να ταξιδέψουν.

Αυτά πρέπει να δούμε. Τα έχουν κάνει χιλιάδες φορές και δεν χρειάζεται να τραβάμε το αυτί σε ανθρώπους οι οποίοι πνίγονται από το πρωί μέχρι το βράδυ.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Κόντη.

Τον λόγο τώρα έχει ο ειδικός αγορητής της Νέας Αριστεράς κ. Οζγκιούρ Φερχάτ.

ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που φέρνει σήμερα προς ψήφιση η Κυβέρνηση αποτελεί την τρίτη τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης ελληνικού δημοσίου και Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. κατά την περίοδο διακυβέρνησής της. Προηγήθηκαν ο ν.4973/2022 για την παράταση της προθεσμίας υλοποίησης των έργων ανακαίνισης του κτηρίου του παλαιού τελωνειακού σταθμού, που με το κατεθέν νομοσχέδιο παρατείνονται εκ νέου και ο ν.5048/2023 για την αλλαγή χρήσης παραχωρούμενων κτηρίων και της διαδικασίας έγκρισης των έργων που υλοποιεί ο ΟΛΘ.

Με το παρόν νομοσχέδιο δίνεται πενταετής παράταση στην αρχική επενδυτική περίοδο, εντός της οποίας θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία λήγει στις 22 Μαρτίου 2026.

Ειδικότερα, εισάγονται οι τροποποιήσεις σε διατάξεις της κύριας συμφωνίας και σε παρατάσεις προθεσμιών διαφόρων διαδικασιών. Παρατείνονται κατά πέντε έτη η προθεσμία υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων έως το 2030, η προθεσμία έναρξης της υποχρέωσης επίτευξης ελάχιστων επιπέδων διακίνησης σταθμού συμβατικού φορτίου έως το 2032 και η προθεσμία επίτευξης επιπέδου διακίνησης, ανάλογα με τους μετρικούς τόνους. Και δη για τρία εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες μετρικούς τόνους μέχρι το 2029 και διατήρηση του επιπέδου έως το 2032, για τέσσερα εκατομμύρια οκτακόσιες χιλιάδες μετρικούς τόνους έως το έτος 2033 και διατήρηση του επιπέδου έως το 2042, για πέντε εκατομμύρια μετρικούς τόνους έως το έτος 2043 και διατήρηση του επιπέδου έως τη λήξη της σύμβασης.

Θα επιμείνουμε λίγο περισσότερο στην παράταση που δίνεται στην επίτευξη των στόχων διακίνησης εμπορευμάτων που αφορά μόνο στη διακίνηση συμβατικού φορτίου, η οποία όμως δεν επηρεάζεται σε καμία περίπτωση από την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, καθώς αφορούν στην επέκταση του κρηπιδώματος που διακινούνται τα εμπορευματοκιβώτια. Θα επιμείνουμε, γιατί η διακίνηση του συμβατικού φορτίου προσδίδει γεωπολιτική βαρύτητα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, καθώς αφορά στις σχέσεις με τις όμορες βαλκανικές χώρες, όπως η Σερβία, το Κόσοβο και η Βόρεια Μακεδονία. Επίσης, γιατί τα περιθώρια κέρδους του ΟΛΘ από τη διακίνηση συμβατικού φορτίου είναι σαφώς χαμηλότερα από τα αντίστοιχα της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Επιπλέον, τροποποιείται το άρθρο 10 του ν.4522/2018, ώστε

να αλλάξει η διαδικασία έγκρισης των οριστικών μελετών και έργων που περιλαμβάνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης λιμένα, το λεγόμενο master plan. Ως δικαιολογία την περαιτέρω παράταση, χρησιμοποιείται η υπ' αριθμόν 547/2022 απόφαση της ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Μας λέει, λοιπόν, η Κυβέρνηση ότι λόγω αυτής της απόφασης, όλες οι ενέργειες που είχαν πραγματοποιηθεί από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης έπρεπε να επανεκκινήσουν. Επίσης, ότι απαιτείται νέα διαδικασία έγκρισης του αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης λιμένα, το master plan.

Να επισημάνουμε, όμως, ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας δεν μετέβαλε το νομικό πλαίσιο, αλλά δικαίωσε τους φορείς και τους πολίτες που προσέφυγαν κατά του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, γιατί δεν εφάρμοσε την ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, καθώς και όσα προβλέπονταν στη σύμβαση παραχώρησης.

Η χρησιμοποίηση της απόφασης 547/2022 του Συμβουλίου της Επικρατείας αποτελεί ξεκάθαρα πρόφαση για την καθυστέρηση έναρξης υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι το προεδρικό διάταγμα για την έγκριση του master plan και των περιβαλλοντικών όρων για το λιμάνι του Πειραιά εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 2023, δηλαδή σε χρονικό διάστημα μικρότερο του έτους από τη δημοσίευση της σχετικής απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας τον Μάρτιο του 2022, ενώ η αντίστοιχη διαδικασία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Μάλιστα, εκτιμάται ότι το σχετικό προεδρικό διάταγμα θα εκδοθεί μέχρι το τέλος της φετινής χρονιάς, δηλαδή θα έχουν περάσει τριάντα μήνες περίπου από τη δημοσίευση της απόφασης του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Ας δούμε τώρα και τις αρνητικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία, αυτό που ενδιαφέρει και την τοπική κοινωνία. Παρά το γεγονός ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους αποφαίνεται στη σχετική έκδοση που συνοδεύει το νομοσχέδιο ότι από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, υποψιάζομαστε ότι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους προστατεύει τα κυβερνητικά στελέχη από απιστία εις βάρος του δημοσίου, διότι η απώλεια εσόδων είναι βέβαιη και μάλιστα, μεγάλη.

Αποδεικνύεται πολύ εύκολα από μελέτες φορέων που περισσότερο φιλοκυβερνητικοί είναι. Αρχικά, από τη μελέτη του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, του IOBE, τον Ιούλιο του 2017: Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Προκύπτει ότι οι πηγές δημοσιονομικών εσόδων για το ελληνικό δημόσιο από τη λειτουργία του ΟΛΘ είναι περισσότερες και δίνουμε παραδείγματα: Αντάλλαγμα παραχώρησης, φορολόγηση εταιρικών κερδών, μερισματική πολιτική, εισφορές εργαζομένων και εργοδότη στα ασφαλιστικά ταμεία και φορολόγηση εισοδήματος απασχολούμενων.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της μελέτης, όλες οι παραπάνω κατηγορίες δημοσίων εσόδων υπερδιπλασιάζονται μετά την ολοκλήρωση της επέκτασης του έργου προβλήτα, που επισημαίνουμε ότι θα έπρεπε να είναι έτοιμος το 2026.

Το συμπέρασμα, λοιπόν, είναι σαφές: Τα δημοσιονομικά έσοδα έχουν ήδη επηρεαστεί αρνητικά και θα συνεχίσουν να επηρεάζουν με την προτεινόμενη παράταση στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων και στην επίτευξη των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης φορτίων, χωρίς βέβαια να συνυπολογίσουμε τον κίνδυνο υποβάθμισης του λιμένα Θεσσαλονίκης εξαιτίας αυτής της καθυστέρησης, καθώς είναι γνωστό ότι και στη λιμενική βιομηχανία τα κενά που δημιουργούνται στην αγορά καλύπτονται από τον ανταγωνισμό. Ενδεικτικό παράδειγμα, το λιμάνι του Πειραιά.

Καταθέτω τη μελέτη στα Πρακτικά, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Οζγκιούρ Φερχάτ καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα μελέτη, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αντίστοιχα, στο δελτίο Τύπου του ΟΛΘ Α.Ε., με ημερομηνία 24-2-2022 και έκτοτε, με επανειλημμένες σχετικές αναφορές και δηλώσεις του εκτελεστικού προέδρου της ΟΛΘ Α.Ε. αναφέρονται τα οφέλη που θα είχε η ελληνική οικονομία από την επένδυση: «Η υλοποίηση, αλλά και η ολοκλήρωση του έργου συμβάλλει ουσιαστικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, με ποικίλα και πολλαπλασιαστικά οφέλη σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, το έργο επέκτασης του προβλήτα 6 κατά την περίοδο υλοποίησής του 2022 - 2025, σύμφωνα με έρευνα της «DE-LOITTE», έχει υπολογιστεί ότι δημιουργεί έσοδα άνω των 230 εκατομμυρίων ευρώ σε όλο το οικοσύστημα του λιμένα, που επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από την επέκταση του προβλήτα 6. Το ποσό αυτό αφορά στον λιμένα, σε συνεργαζόμενες εταιρείες, προμηθευτές, αλλά και σε άλλες επιχειρήσεις, ιδιαίτερα στον κλάδο των μεταφορών. Ενισχύει σημαντικά τα έσοδα του δημοσίου από έμμεσους και άμεσους φόρους άνω των 35 εκατομμυρίων ευρώ κατ' έτος. Παράγει μια προστιθέμενη αξία άνω των 90 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως κατά την περίοδο κατασκευής, συνεισφέροντας στο ΑΕΠ της χώρας. Στηρίζει άμεσα και έμμεσα τη δημιουργία περισσότερων από τρεις χιλιάδες τριακόσιες θέσεις εργασίας, ενισχύοντας σημαντικά τον κρίσιμο κοινωνικό τομέα της απασχόλησης.

Επιπλέον, κατά την περίοδο 2026 - 2035, η δεκαετής πλήρης λειτουργία του προβλήτα 6 αναμένεται να δημιουργήσει ετήσια έσοδα 272 εκατομμυρίων ευρώ σε όλο το εύρος της φοροδοτικής αλυσίδας του λιμένα, η οποία περιλαμβάνει συνεργαζόμενες εταιρείες, όπως προμηθευτές και άλλες επιχειρήσεις και μεταφορές. Αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τα έσοδα του δημοσίου από έμμεσους και έμμεσους φόρους άνω των 55 εκατομμυρίων ευρώ κατ' έτος και να παράξει μια προστιθέμενη αξία άνω των 177 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως, συνεισφέροντας σημαντικά και πάλι στο ΑΕΠ της χώρας και να στηρίξει άμεσα και έμμεσα τη δημιουργία άνω των τεσσάρων χιλιάδων θέσεων εργασίας, ενισχύοντας σημαντικά τον κρίσιμο κοινωνικό τομέα της απασχόλησης.

Όπως εύκολα αντιλαμβανόμαστε, όλα τα παραπάνω μετατίθενται πλέον στις ελληνικές καλένδες, με ευθύνη της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, κύριε Υπουργέ.

Καταθέτω το δελτίο Τύπου στα Πρακτικά, κύριε Πρόεδρε.

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

Επιπλέον, στην ειδική έκθεση οι κύριοι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής δηλώνουν ότι η ανωτέρω ενδεχόμενη μείωση εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου στις αρμόδιες επιτροπές δεν υπήρξε σαφής απάντηση, αν και ζητήθηκε από τη Νέα Αριστερά.

Λαμβάνοντας, όμως, υπ' όψιν τις μέχρι τώρα κυβερνητικές επιλογές και αφού απάντηση δεν πήραμε, είμαστε σίγουροι ότι οι άλλες πηγές εσόδων θα είναι τι; Μείωση κοινωνικών δαπανών ή και αύξηση της φορολογίας;

Όλα, επομένως, δείχνουν ότι τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας εξανεμίζονται με ευθύνη της Κυβέρνησης και ότι οι άλλες πηγές εσόδων θα είναι η περαιτέρω επιβάρυνση της ελληνικής κοινωνίας.

Τέλος, θα ήθελα να επισημάνω και τις κωλυσιεργίες της Κυβέρνησης στην ολοκλήρωση της οδικής σύνδεσης του προβλήτα 6 με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό και τη νέα σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού, που μας καθιστά τη μοναδική χώρα παγκοσμίως χωρίς σύνδεση των λιμένων με οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και δίνει ένα επιπλέον επιχείρημα στη διοίκηση του ΟΛΘ για να δικαιολογεί την καθυστέρηση στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Το έργο της οδικής σύνδεσης φτάνει πολύ πίσω στα χρόνια. Ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και έμεινε στη μέση, λόγω εξάντλησης των διαθέσιμων πόρων για τη χρηματοδότηση. Το 2016, ο δημόσιος ΟΛΘ ανέθεσε στην Εγνατία Οδό τη μελέτη για την ολοκλήρωση του έργου, αναλαμβάνοντας και το κόστος

για την εκπόνησή της. Αφού πέρασαν πέντε χρόνια χωρίς να γίνει καμμία ενέργεια, τον Ιούνιο του 2021, μετά από έναν νέο διαγωνισμό, η Εγνατία Οδός υπογράφει σύμβαση με την εταιρεία «ΑΚΤΩΡ», με χρόνο υλοποίησης του έργου τους τριάντα μήνες.

Σήμερα, σαράντα σχεδόν μήνες μετά την υπογραφή, αισιόδοξες εκτιμήσεις αναφέρουν ότι το έργο θα ολοκληρωθεί στα τέλη της επόμενης χρονιάς.

Το έργο της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης έχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον, καθώς έχουν περάσει δέκα χρόνια περίπου από τις εξαγγελίες του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας κ. Τζίτζικώστα ότι η σύνδεση θα ήταν έτοιμη στα τέλη του 2015, επειδή το έργο είχε ενταχθεί στο Περιφερειακό ΕΣΠΑ 2014-2020.

Παρά τις επανειλημμένες διαβεβαιώσεις ότι το έργο ξεκινά άμεσα, μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει ουσιαστικά τίποτε. Πριν από λίγες ημέρες, στις 28 Αυγούστου, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανέφερε ότι το έργο έχει ενταχθεί στο συνολικό έργο του προαστιακού σιδηροδρόμου δυτικής Θεσσαλονίκης, που βρίσκεται στη δεύτερη φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου και εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2024, ώστε εντός του 2025 να προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός.

Εκτιμούμε ότι η ολοκλήρωση των έργων με ευθύνη σας θα αποτελεί ανέκδοτο, όπως ακριβώς και το μετρό Θεσσαλονίκης. Δεν έχετε προχωρήσει σε καμμία ενέργεια, ώστε να διασφαλιστεί η ανάπτυξη του λιμένα της Θεσσαλονίκης και, βέβαια, η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης, επειδή είναι κεντρική σας επιλογή να πορεύεστε ανάλογα με τις επιθυμίες του κάθε ιδιώτη επενδυτή. Διότι η παραδοχή ότι η «ΟΛΘ Α.Ε.» δεν είναι σε θέση να υλοποιήσει τις υποχρεωτικές επενδύσεις εντός των προθεσμιών, που έχουν τεθεί στη σύμβαση παραχώρησης ελληνικού δημοσίου - ΟΛΘ, συνιστά ουσιαστική παράβαση, καθώς έχει σημαντική αρνητική επίπτωση στα οικονομικά συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου και θα έπρεπε να σας οδηγήσει όχι στην παροχή πενταετούς παράτασης για την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, αλλά στην καταγγελία της σύμβασης παραχώρησης.

Εμείς, ως Νέα Αριστερά, καταγγέλλουμε την τροποποίηση της σύμβασης και καλούμε την Κυβέρνηση να καταγγείλει τη σύμβαση παραχώρησης, ώστε να αναλάβει το ελληνικό δημόσιο την υλοποίηση των επενδύσεων που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Ταυτόχρονα, διεκδικούμε τις ποινικές ρήτρες που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης παράρτημα 16.2 για την καθυστέρηση στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο για την περίπτωση της υστέρησης των υποχρεωτικών επενδύσεων η ποινική ρήτρα που έχει δικαίωμα να επιβάλλει το ελληνικό δημόσιο είναι περίπου 30 εκατομμύρια ευρώ.

Καταθέτω το παράρτημα 16.2 στα Πρακτικά, κύριε Πρόεδρε.

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

Ζητάμε την ενίσχυση της δημόσιας εποπτείας και του δημόσιου ελέγχου του λιμενικού συστήματος της χώρας εξαιτίας και της άνευ όρων και προϋποθέσεων ιδιωτικοποίησης των λιμανιών που υλοποιεί η Κυβέρνησή σας.

Ως εκ τούτου, εισηγούμαστε την επαναφορά όλων των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων ως ανεξάρτητης αρχής που καταργήθηκαν με τον ν.4770/2021 και την επανασύσταση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων ως ανεξάρτητης αρχής με παρουσία σε όλα τα λιμάνια που έχουν ιδιωτικοποιηθεί ή πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν στο μέλλον με πλήρη στελέχωση, ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται στον ρόλο της. Στόχος μας είναι η προστασία των δημοσίων αγαθών και η προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής δικαιοσύνης και αυτό δεσμευόμαστε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Φερχάτ.

Ολοκληρώνουμε τις τοποθετήσεις των εισηγμένων και ειδικών αγορητών με τον ειδικό αγορητή της Νίκης κ. Σπυρίδωνα Τσιρώνη.

Μέχρι να πάρει τον λόγο να πω λίγο για τις επόμενες τοποθετήσεις για να ξέρουν οι συνάδελφοι και να προγραμματίζουν τις υποχρεώσεις τους. Αμέσως μετά τον κ. Τσιρώνη τον λόγο θα πάρει ο Υπουργός. Στη συνέχεια θα πάρει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Αριστεράς, ο κ. Τσακαλώτος. Αμέσως μετά θα μιλήσει ένας Βουλευτής, ο κ. Συμεών Κεδίκογλου, και στη συνέχεια, όπως μου έχει ζητηθεί, θα πάρει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Σπαρτιατών, ο κ. Δημητριάδης, και θα ακολουθεί μια σειρά που θα εναλλάσσονται Βουλευτές με Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους ή Προέδρους, εφόσον ζητηθεί ο λόγος, Κοινοβουλευτικών Ομάδων.

Κύριε Τσιρώνη, έχετε τον λόγο.

ΣΥΝΥΡΙΔΩΝ ΤΣΙΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση της από 24 Μαΐου του 2024 συμφωνίας τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης αναφορικά με τη χρήση και την εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένος Θεσσαλονίκης, μια σύμβαση που υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 2018 μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και η οποία τροποποιήθηκε στις 24 Μαΐου του 2024 για τρίτη φορά, αφού είχε ήδη τροποποιηθεί άλλες δύο φορές, τον Ιούλιο του 2022 και τον Μάρτιο του 2023, προκειμένου να αντιμετωπιστούν ζητήματα που ανέκυψαν κατά την εφαρμογή της.

Αν θέλουμε, βέβαια, να δούμε την αρχική σύμβαση, θα πρέπει να πάμε πίσω στο μακρινό 2001 οπότε και παραχωρήθηκε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στον ΟΛΘ αρχικά για σαράντα χρόνια και στη συνέχεια το 2009 για άλλα δέκα, με συνέπεια να εκτείνεται τώρα έως το 2051.

Ανατρέχοντας τώρα πίσω στο 2018 βλέπουμε την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ στο πλαίσιο του τρίτου μνημονίου να υπογράφει τη συγκεκριμένη σύμβαση, η οποία ήρθε να προστεθεί σε πλείστες άλλες «παραχωρήσεις» που βαφτίστηκαν διαχρονικά από όλες τις κυβερνήσεις ως αναπτυξιακές επενδύσεις.

Αυτές τις δήθεν επενδύσεις εμείς στη Νίκη τις ονομάζουμε «ξεπουλήματα», που επιβεβαιώνουν με τον πλέον δυσάρεστο τρόπο την ουσιαστική λόγω μνημονίων απώλεια της εθνικής και οικονομικής μας ανεξαρτησίας.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα προβλεπόμενα στη συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης μεταβίβασε πλειοψηφικό πακέτο του 67% των μετοχών του στην κοινοπραξία «South Europe Gateway Thessaloniki» με τίμημα 231,9 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία βέβαια δεν πήγαν στα δημόσια ταμεία, αλλά στο γνωστό ΤΑΙΠΕΔ που ανήκει στο Υπερταμείο, όπου έχουν μεταφερθεί πλέον όλα τα «φιλέτα της πατρίδας μας», τα οποία ξεπουλιούνται σταδιακά μετά από αστείες και προκλητικά υποτιμημένες εκτιμήσεις με το πρόσχημα πάντοτε της μείωσης του δημοσίου χρέους, το οποίο παρ' όλα αυτά συνεχώς αυξάνεται.

Παρατηρούμε, δυστυχώς, μια διαχρονική ταύτιση όλων των κυβερνήσεων προς την κατεύθυνση υλοποίησης ενός καλά οργανωμένου σχεδίου κατάργησης του δημόσιου χαρακτήρα των λιμένων σε πλήρη εναρμόνιση με την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, των εθνικών μας οδών και εσχάτως της ενέργειας και των υδάτινων πόρων.

Το έτος 2018, λοιπόν, η εν λόγω σύμβαση υπογράφεται από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, η οποία στη συνέχεια απολογείται υποστηρίζοντας ότι υλοποίησε με βαριά καρδιά μια υποχρέωση που κληρονόμησε από τα μνημόνια. Ταυτόχρονα, βλέπουμε τη Νέα Δημοκρατία να επιχαίρει για την πατρότητα της συγκεκριμένης σύμβασης και τις προσπάθειες που εκείνη ξεκίνησε το μακρινό 2008 για την παραχώρηση του λιμανιού στο όνομα πάντοτε της ανάπτυξης ως πιστή ακόλουθος της νεοφιλελεύθερης πολιτικής που προάγει τις ιδιωτικές επενδύσεις.

Τώρα, βέβαια, χρήσιμο θα ήταν κάποια στιγμή να δείξει και σε εμάς ποια ακριβώς σελίδα της βίβλου του νεοφιλελευθερισμού αναφέρεται ότι ανάπτυξη είναι να ξεπουλάς τα πάντα από τη δημόσια περιουσία σου με συμβάσεις υποτέλειας, που αν και διμερείς, γέρνουν προκλητικά προς την πλευρά του φιλάνθρωπου ιδιώτη μεγαλοεπενδυτή. Πού το λέει ακριβώς αυτό;

Και αφού σήμερα αναφερόμαστε σε ένα ακόμα θύμα της πο-

λιτικής της Νέας Δημοκρατίας, δηλαδή, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που βρίσκεται εσχάτως στην ίδια μοίρα με αυτό της Καβάλας, του Ηρακλείου και της Ηγουμενίτσας, καλούμε τους κυβερνώντες να ρίξουν μια ματιά στην υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και στον αναπτυσσόμενο δυτικό κόσμο για να διαπιστώσουν ότι εννέα στα δέκα λιμάνια παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο, εκτός βέβαια και αν όλοι αυτοί θα πρέπει να κατηγορηθούν ως δογματικά πολέμιοι του νεοφιλελευθερισμού, της ανάπτυξης και του ιδιωτικού τομέα.

Εμείς στη Νίκη δεν παίζουμε και κυρίως δεν παραποιούμε τις λέξεις. Χωρίς ιδεολογικές αγκυλώσεις και ακροβασίες εμπιστευόμαστε την υγιή επιχειρηματικότητα που λειτουργεί με κανόνες και είμαστε υπέρ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας όταν αυτή εκδηλώνεται με όρους διαφάνειας χωρίς να βλάπτει όμως το δημόσιο συμφέρον. Το ερώτημα που τίθεται στην προκειμένη περίπτωση είναι το κατά πόσο η συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης κινείται βάσει κανόνων και διαφάνειας προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

Όπως έχει αναφερθεί, η υπό συζήτηση σύμβαση παραχώρησης τροποποιήθηκε στις 24 Μαΐου του 2024 για τρίτη φορά. Από το γεγονός και μόνο των αλληπάληλων τροποποιήσεων τεκμαίρεται η προχειρότητα με την οποία υπογράφηκε πάνω σε μια λογική ότι για τα προβλήματα που θα προκύψουν στην πορεία θα φέρνουμε τροποποιήσεις και παρατάσεις προς όφελος, βέβαια, του επενδυτή και επ' ουδενί υπέρ του δημοσίου.

Για να δούμε, λοιπόν, τι έχει γίνει μέσα σε αυτά τα πεντέμισι χρόνια. Έχουν γίνει ελάχιστα πράγματα. Αφ' ενός μέσα στο λιμάνι η επέκταση της προβλήτας 6 και αφ' ετέρου για τις συνδέσεις τόσο την οδική με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία όσο και τη σιδηροδρομική με το υπόλοιπο δίκτυο. Η αρχική σύμβαση παραχώρησης του 2018 προβλέπει υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όπως επίσης και κυρώσεις στην περίπτωση της μη εκπλήρωσης των συμφωνηθέντων δεσμεύσεων, ενώ υπάρχουν διαδικασίες για την καταγγελία της σύμβασης σε περίπτωση που ο ανάδοχος δεν πληροί τους όρους και τις προϋποθέσεις τις οποίες έχει αποδεχθεί και υπογράψει.

Και είχαμε, από τη μία, τους τότε κυβερνώντες να μας διαβεβαιώνουν για το ρυθμιστικό, ελεγκτικό και εποπτικό ρόλο του κράτους και, από την άλλη, τη Νέα Δημοκρατία ως αντιπολίτευση να εκφράζει έντονες επιφυλάξεις για την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος επικαλούμενοι έλλειψη ικανών ασφαλιστικών δικλίδων.

Προϊόντος του χρόνου, όμως, η Νέα Δημοκρατία ως κυβέρνηση πλέον ήρε τις όποιες επιφυλάξεις της υιοθετώντας πλέον τη βολική λογική των συμβατικών τροποποιήσεων και των παρατάσεων, με συνέπεια η συγκεκριμένη σύμβαση να μας θυμίζει έντονα το διαχρονικό φιάσκο με τις συμβάσεις κατασκευής του μετρό της Θεσσαλονίκης.

Είναι πλέον γνωστό σε όλους ο τρόπος με τον οποίο δόθηκαν οι άπειρες παρατάσεις για το μετρό της Θεσσαλονίκης με διάφορες προφάσεις, όπως, για παράδειγμα, με την επίκληση των πάντοτε βολικών καθυστερήσεων λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων με σκοπό να κρύψουν είτε τις επενδυτικές αστοχίες των αναδόχων είτε την έλλειψη χρηματοδότησης. Ομοίως και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης η Νέα Δημοκρατία υπηρετώντας ακριβώς την ίδια λογική αντί να ελέγχει και να εποπτεύει την πιστή εφαρμογή της συγκεκριμένης σύμβασης, κλείνει το μάτι στην ανάδοχο κοινοπραξία, η οποία δεν τηρεί τα συμφωνηθέντα αποδίδοντας προσημαστικά τις ευθύνες στην αόριστη γραφειοκρατία και στις αναθεωρήσεις των νόμων.

Ειδικότερα τώρα, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέγραψε ήδη τη νέα τροποποιητική σύμβαση, με την οποία δίνεται πενταετής παράταση, πρώτον, στην αρχική επενδυτική περίοδο, εντός της οποίας πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί οι αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις και η οποία θα έληγε 22 Μαρτίου 2026 και, δεύτερον, στις επιμέρους προθεσμίες, μέσα στις οποίες πρέπει να έχουν επιτευχθεί οι διάφοροι στόχοι διακίνησης εμπορευμάτων. Δηλαδή ούτε λίγο ούτε πολύ μιλάμε για το 2030 και βλέπουμε, ενώ την ίδια στιγμή δεν γνωρίζουμε σε ποιο ακριβώς στάδιο βρίσκονται αυτές οι επενδύσεις και αν έχουν ξεκινήσει.

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς ειδικός για να αντιληφθεί ότι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας χρησιμοποιείται προσημαστικά για να δικαιολογήσει την καθυστέρηση υλοποίησης των επενδυτικών υποχρεώσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ενώ σε καμία περίπτωση η καθυστέρηση δεν είναι τέτοια που να δικαιολογεί παράταση πέντε ετών.

Αναλογιζόμενοι, λοιπόν, ότι το 2022 δόθηκε παράταση γιατί οι επενδύσεις πήγαν πίσω λόγω πανδημίας και διεθνών εξελίξεων, το 2024 δίνεται παράταση γιατί άλλαξαν οι διαδικασίες έγκρισης του προγράμματος. Κι επειδή με τις πρακτικές της η Νέα Δημοκρατία μάς έχει κάνει αναγκαστικά όχι μόνο καχύποπτους, αλλά και έμπειρους πλέον, μας φοβίζει ήδη η πιθανότητα νέας παράτασης με το πρόσχημα, για παράδειγμα, της μη υλοποίησης της οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό, επίσης, να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τη συνοδευτική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους από τις προτεινόμενες παρατάσεις προκαλείται ενδεχόμενη μείωση κρατικών εσόδων, η οποία σύμφωνα με τους αρμόδιους Υπουργούς θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Δηλαδή από ποιον; Για μια ακόμη φορά το μάρμαρο θα το πληρώσουν οι Έλληνες φορολογούμενοι.

Θα πρέπει κάποια στιγμή το δημόσιο να αποκτήσει τον ρόλο του ισχυρού στις συμβάσεις, με μοναδικό σκοπό την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Δυστυχώς, ειδικά τα τελευταία χρόνια, διαπιστώνουμε να εφαρμόζεται η λογική της υποτέλειας και οι συμβάσεις να προσομοιάζουν σε συμβάσεις προσχώρησης του αδύναμου δημοσίου στα θέλω του δυνατό, φιλάνθρωπου επενδυτή προς μεγιστοποίηση των κερδών του. Πότε επιτέλους θα δούμε, έστω για μία φορά, να ενεργοποιούνται οι ποινικές ρήτρες υπέρ του ελληνικού δημοσίου, το οποίο αντίθετα πληρώνει συνεχώς πρόστιμα και ρήτρες σε ιδιωτικά συμφέροντα, όταν εκείνο έχει παραβεί τις δικές του δεσμεύσεις;

Και επειδή μιλούμε για τη Θεσσαλονίκη, να θυμίσω τις εξοντωτικές ρήτρες που πληρώσαμε και πληρώνουμε για διάφορα έργα ή μη έργα, όπως παλαιότερα για την υποθαλάσσια αρτηρία-φάντασμα, πρόσφατα για το flyover και τόσα άλλα.

Τελειώνοντας, επειδή το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εκτός από πυλώνας οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης, εκτός από το σταυροδρόμι διεθνούς εμπορίου, είναι τεράστιας γεωστρατηγικής σημασίας, με ρόλο κομβικό στα Βαλκάνια και στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Γι' αυτό, για όλους εμάς στη Νίκη, είναι ιδιαίτερα κρίσιμο να διατηρήσει τον δημόσιο χαρακτήρα του, ενώ οι συμβάσεις που συνδέονται άμεσα με αυτό θα πρέπει να υπηροτούν πρωτίστως το δημόσιο συμφέρον.

Κύριοι της Κυβέρνησης, δυστυχώς για τους πολίτες της χώρας, αλλά και για την ίδια τη χώρα είστε εγκλωβισμένοι μεταξύ των μνημονιακών δεσμεύσεων για συνεχή πρωτογενή πλεονάσματα και των σχέσεων σας με τους ολιγάρχες. Το διαρκές ξεπούλημα φιλέτων δεν είναι ανάπτυξη, αλλά αγωνία να πιάσουμε τους προκαθορισμένους στόχους.

Για όλους τους παραπάνω λόγους καταψηφίζουμε την παρούσα κύρωση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νίκης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Τσιρώνη.

Τον λόγο τώρα έχει, όπως έχω ήδη ανακοινώσει, ο Υφυπουργός κ. Στέφανος Γκίκας.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΚΙΚΑΣ (Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να πω ότι έγινε και μια ιδιαίτερα παραγωγική συζήτηση στη διάρκεια των επιτροπών. Ακουστήκαν όλες οι απόψεις. Κύριε Πρόεδρε, εδώ θα προσπαθήσω να απαντήσω σε κάποια θέματα που έθεσαν οι ειδικοί αγορητές και οι συνάδελφοι που μίλησαν προηγουμένως.

Κατ' αρχάς να πούμε ότι η τροποποίηση αυτή είναι, κατά την άποψή μας, απαραίτητη, δηλαδή η τροποποίηση που δίνει την παράταση μία πενταετία για τις υποχρεωτικές επενδύσεις, όπου σε μία πενταετία θα έχουν ολοκληρωθεί οι υποχρεωτικές επεν-

δύσεις. Είναι απαραίτητη λόγω των εξελίξεων σε δικαστικό και νομοθετικό πλαίσιο από το 2018 μέχρι σήμερα.

Μετά την έκδοση των σχετικών αποφάσεων από το Συμβούλιο της Επικρατείας το Μάρτιο του '22 για την υλοποίηση των έργων που προβλέπονται στο master plan όχι μόνο του λιμένα Θεσσαλονίκης, αλλά όλων των λιμένων της χώρας, απαιτείται η προηγούμενη έκδοση προεδρικού διατάγματος με το οποίο εγκρίνεται το master plan.

Οι συγκεκριμένες, λοιπόν, αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, καθώς και η αναγκαία νομική ρύθμιση που ακολούθησε ανέτρεψαν όλο τον σχεδιασμό των υποχρεωτικών επενδύσεων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης προκαλώντας ευνόητα καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου. Όπως αντιλαμβανόμαστε θεωρώ όλοι, η προσαρμογή στους χρόνους για την υλοποίηση και ολοκλήρωση ενός τόσο σημαντικού έργου είναι απαραίτητη και μόνο οφέλη έχει να προσφέρει στην κοινωνία μας.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης και το τι έχει καταφέρει αυτά τα πέντε-έξι χρόνια που έχει γίνει η επένδυση. Κατ' αρχάς να πούμε -επειδή ακούστηκαν διάφορα ότι δεν έχει γίνει τίποτα και τι κάνει όλα αυτά τα χρόνια- ότι έχουν γίνει επισήμως επενδύσεις που ξεπερνούν τα 74 εκατομμύρια ευρώ. Από τα 74 εκατομμύρια ευρώ οι μη υποχρεωτικές επενδύσεις ανέρχονται σε 51,6 εκατομμύρια ευρώ. Το το νίζω, μη υποχρεωτικές.

Θέλω να ενημερώσω, λοιπόν, το Σώμα ότι από τις μη υποχρεωτικές οι πιο σημαντικές είναι: 5 εκατομμύρια για αναβαθμίσεις κτηρίων υποσταθμών παροχής ενέργειας και το νέο επιβατικό σταθμό, 6 εκατομμύρια για αναβαθμίσεις υποδομών κρητιδωμάτων, εγκατάσταση προσκρουστήρων, δεσμών, αποκατάσταση οδοστρωμάτων κ.λπ., άλλα 5 εκατομμύρια για τη διαμόρφωση περιοχής για τα προς εξαγωγή κοντέινερς, βυθοκρήση για την κρουαζιέρα και άλλα, 12 εκατομμύρια για μηχανήματα στοιβασίας, τράκτορες, ανυψωτικά μηχανήματα και λοιπά, 6 εκατομμύρια αυτή τη στιγμή είναι έργα σε εξέλιξη όπως είναι τώρα το ISPS, τα συστήματα ασφαλείας, νέα σύνδεση ηλεκτρικού ρεύματος, αναβαθμίσεις υποσταθμών κ.λπ..

Θέλω να πω ότι αυτό το διάστημα έχουν γίνει σημαντικά έργα και αυτό το βλέπουμε. Ως προς τις υποχρεωτικές επενδύσεις, ναι, το μείζον είναι ο μεγάλος προβλήτης, ο εκτός προβλήτης που είναι το κορυφαίο έργο των 130 εκατομμυρίων, και βεβαίως και πολλά άλλα έργα, παραδείγματος χάριν, 20 εκατομμύρια υποχρεωτικής επένδυσης, είναι η γενική ανάπτυξη του λιμένα, περιλαμβανομένων των έργων αποκατάστασης του παλαιού τελωνειακού σταθμού.

Τα λέω αυτά, διότι έχουμε να κάνουμε με έναν οργανισμό λιμένος, ο οποίος αυτά τα χρόνια έχει αυξήσει 47% τον κύκλο εργασιών του ομίλου σε ετήσια βάση. Έχει πολλαπλασιάσει 2,7 φορές το τίμημα παραχώρησης. Έχει αυτή τη στιγμή πεντακόσιους τριάντα επτά εργαζόμενους, δηλαδή ο αριθμός του προσωπικού αυξήθηκε κατά 52% και έχει εκπαιδευτεί και δουλεύουν εκεί εκατόν σαράντα δύο ασκούμενοι. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι είναι ένας οργανισμός, ο οποίος προσφέρει τα μάλα και στην τοπική κοινωνία εκεί. Για βάλτε πόσες οικογένειες εργάζονται.

Από εκεί και πέρα, επειδή ακούστηκαν διάφορα, θα προσπαθήσω -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να μακρηγορήσω- να πω -χωρίς να αναφέρομαι στα ονόματα των συναδέλφων που μίλησα- ότι δεν είναι η τρίτη τροποποίηση που αφορά παράταση.

Είναι η τρίτη τροποποίηση. Η πρώτη, για παράδειγμα, αφού ούσε μελέτη αποκατάστασης του παλαιού τελωνειακού σταθμού. Είναι η πρώτη τροποποίηση για παράταση και όπως σας είπα, υπάρχουν λόγοι νομοθετικής υφής κυρίως και δικαστικής.

Γιατί δεν υιοθετεί η Κυβέρνηση τις ίδιες διαδικασίες για τις μετέτες για όλους τους λιμένες; Γιατί έχει σημασία αν ένας λιμένας είναι ιδιωτικοποιημένος και τι έργα, επενδύσεις έχει αναλάβει να εκτελέσει. Δεν μπορεί να είναι οριζόντια αυτή η ρύθμιση.

Να πούμε εδώ ότι το ΤΑΙΠΕΔ ως μέτοχος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης έχει συμφωνήσει με όλες τις τροποποιήσεις. Τώρα, η μη επίτευξη των ελαχίστων επιπέδων διακίνησης φορτίου οφείλεται, προφανώς, στην πτώση που υπάρχει στη διακίνηση συμβατικού φορτίου παγκοσμίως. Η αλήθεια είναι ότι με

όλα αυτά που συμβαίνουν γύρω μας γεωπολιτικά οι προβλέψεις ανάπτυξης της σχετικής αγοράς παγκοσμίως δεν επαληθεύτηκαν. Υπήρχε ένας προγραμματισμός ο οποίος εκ των πραγμάτων δεν επαληθεύεται.

Να πω εδώ ότι είναι εκτός επιχειρηματικού ρίσκου που αναμένεται να αναλάβει ένας συνετός επιχειρηματίας όλα αυτά, COVID, πόλεμος στην Ουκρανία, πόλεμος στη Μέση Ανατολή, αναταράξεις γενικότερα. Αυτές, λοιπόν, οι απρόβλεπτες συνθήκες θα λέγαμε ότι δημιούργησαν καθεστώς ανωτέρας βίας. Και εδώ το λιμάνι, όπως μόλις προείπα, έχει σημαντικά κέρδη. Θα μπορούσε, όμως, να έχει ακόμα περισσότερα, αν δεν υπήρχαν όλα αυτά.

Για τη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού -το είπαν αρκετοί συνάδελφοι- η τυχόν μείωση εσόδων θα πρέπει να συνεκτιμά αν υπάρχει ή όχι υπαιτιότητα του επενδυτή. Υπάρχει υπαιτιότητα του επενδυτή; Είπαμε ότι δεν φαίνεται να υπάρχει υπαιτιότητα για τους λόγους που έχουν αναλυθεί, γεωπολιτικούς και άλλους.

Για το ότι αναπτύσσονται και άλλοι τομείς και για τις επενδύσεις στην κρουαζιέρα, εκεί ήταν δυνατόν να γίνουν τα σχετικά έργα. Γενικώς όποια έργα μπορούσαν να εκτελεστούν εκτελέστηκαν και εκτελούνται, είτε ήταν κομμάτι των υποχρεωτικών είτε όπως αναλύσαμε μη υποχρεωτικά, αναγκαία, όμως, για την ανάπτυξη του οργανισμού.

Για τη σιωπηρή απόρριψη μετά το τρίμηνο, κατά την άποψή μας είναι λογικό να θεωρείται ότι εγκρίνεται, διότι δεν είναι δυνατόν η εξέλιξη της εκτέλεσης τόσο σημαντικών έργων υποδομών και έργων εκπλήρωσης των υποχρεωτικών επενδύσεων να εξαρτάται από την ταχύτητα διεκπεραίωσης μιας δημόσιας Υπηρεσίας. Δεν απαντά σε τρεις μήνες, θεωρούμε ότι εγκρίθηκε. Να πω εδώ ότι η ρύθμιση αυτή υπήρχε ήδη στον νόμο του ΣΥΡΙΖΑ στο άρθρο 10 παράγραφος 3 του ν.4522/2018 για τις μελέτες. Αυτό που προστίθεται έχει να κάνει με τις τροποποιήσεις των μελετών. Άρα νομίζω ότι και εδώ είμαστε καλυμμένοι.

Να μη μακρηγορήσω άλλο, δεν ήθελα να περάσω το δεκάλεπτο.

Αυτό που θέλω να διαβεβαιώσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι η τροποποίηση αυτή της παράτασης που είναι πέντε χρόνια για όλους τους λόγους που αναφέραμε εξυπηρετεί το εθνικό συμφέρον. Αυτή η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, η Κυβέρνηση η οποία έχειβάλει όλα αυτά τα έργα πνοής που βρίσκονται σε εξέλιξη και υλοποιούνται, δεν μπορεί να φέρει στη Βουλή προς ψήφιση οτιδήποτε δεν υπηρετεί το εθνικό συμφέρον.

Και με λύπη άκουσα συναδέλφους άλλων παρατάξεων να καταψηφίζουν αυτό το νομοσχέδιο. Κατά την άποψή μας, έπρεπε να τύχει της υποστήριξης όλων των πτερύγων της Βουλής.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ, γιατί με τη σύντομη παρέμβασή σας διευκολύνετε τους συναδέλφους και Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και Βουλευτές.

Και τον λόγο έχει, όπως ήδη έχω προαναγγείλει, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Αριστεράς κ. Ευκλείδης Τσακαλώτος και αμέσως μετά ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Σίμος Κεδίκογλου.

Ορίστε, κύριε Τσακαλώτο, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καλωσορίσατε, κύριε Υπουργέ! Δεν θα σας κάνει εντύπωση ότι δεν μας έπαισε ο κύριος Υφυπουργός ούτε στην ανάλυσή του ούτε σε αυτά που θεωρεί ότι θα γίνουν.

Γιατί φτάσαμε εδώ που φτάσαμε; Νομίζω φτάσαμε εδώ που φτάσαμε για δύο λόγους: Ο πρώτος λόγος έχει να κάνει με το γεγονός ότι η Νέα Δημοκρατία χρεοκόπησε τη χώρα το 2009 και επειδή χρεοκόπησε τη χώρα, μέσα στο δεύτερο μνημόνιο ήταν η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΟΛΓΑ ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ**)

Δεν αρχίζει, κύριε Υφυπουργέ, η ιστορία της Ελλάδας το 2015. Και αναφέρομαι και σε εσάς, κύριε Σιμόπουλε, που δεν είχατε την καλοσύνη να μας πείτε τι έγινε πριν από το 2015.

Υπάρχει, όμως και ένας δεύτερος λόγος που είναι η ιδεολογία της Νέας Δημοκρατίας, του νεοφιλελευθερισμού, η οποία οδηγεί σε μια συγκεκριμένη σχέση ανάμεσα στον δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα.

Όταν μιλάμε για τον νεοφιλελευθερισμό, αμέσως πάει το μυαλό μας στον Μίλτον Φρίντμαν και τι είπε για τη νομισματική πολιτική και για τον μονεταρισμό. Εγώ θα σας πω ότι έκανε κάτι άλλο πολύ χειρότερο ο κ. Φρίντμαν για το οποίο έχουμε τώρα τις επιπτώσεις. Ο Φρίντμαν εκτός από αυτά που έγραψε για τη νομισματική πολιτική εισήγαγε την έννοια του «shareholder value». Τι σημαίνει αυτό; Ότι η εταιρεία, αντίθετα με ό,τι υπήρχε στη «χρυσή εποχή του καπιταλισμού» που το λένε πολλοί της σοσιαλδημοκρατικής συναίνεσης, δεν έχει καμία ευθύνη εκτός από το να μεγιστοποιεί τις μετοχές των μετόχων, δηλαδή την αξία των μετοχών. Η ιδιωτική επιχείρηση δεν έχει καμία άλλη ευθύνη προς τους εργαζόμενους, προς τον τόπο που λειτουργεί, προς τους προμηθευτές εκτός από το να μεγιστοποιήσει την αξία των μετοχών. Αυτό έχει προκαλέσει τα τελευταία σαράντα χρόνια πάρα πολλές συνέπειες.

Η πιο σημαντική συνέπεια είναι ότι στον δυτικό κόσμο έχουμε χαμηλότερες επενδύσεις από ό,τι είχαμε την προηγούμενη περίοδο, γιατί όταν ο μόνος στόχος είναι να μεγιστοποιήσεις την απόδοση που έχουν οι μέτοχοι, τότε μπορείς να το κάνεις αυτό μειώνοντας τους μισθούς, μπορείς να το κάνεις με εξαγορές επιχειρήσεων, μπορείς να το κάνεις αγοράζοντας τις δικές σου μετοχές, μπορείς να το κάνεις χωρίς καμμία μέριμνα για το τι γίνεται γύρω σου. Αυτό σημαίνει το «shareholder value».

Και γι' αυτό εσείς, που είστε πιο προχωρημένοι ιδεολογικά από το Μίλτον Φρίντμαν, κάνετε διάφορα πράγματα για να βοηθήσετε τον ιδιωτικό τομέα, χωρίς να θεωρείτε ποτέ ότι μπορείτε να ασκήσετε μια πολιτική. Όχι μόνο αυτό, έχετε διαλύσει τη δημόσια αρχή στα λιμάνια. Δεν έχει καμμία σχέση η δημόσια αρχή είτε στον Πειραιά είτε στη Θεσσαλονίκη με το Ρότερνταμ, για παράδειγμα, όπου στο Ρότερνταμ και σε άλλα μεγάλα λιμάνια συμμετέχουν επιμελητήρια, συνδικάτα, άλλοι άνθρωποι που έχουν συμφέρον για το πώς λειτουργεί. Εσείς το καταργήσατε αυτό, δεν σας ενδιαφέρει. Γιατί; Ακριβώς γιατί βοηθάτε μόνο τον ιδιωτικό τομέα.

Άρα, αν θέλουμε να κάνουμε κανονική κριτική σε αυτό το νομοσχέδιο -και τώρα απευθύνομαι και στο ΚΚΕ και στον ΣΥΡΙΖΑ και στο ΠΑΣΟΚ- το θέμα είναι ποιο αναπτυξιακό μοντέλο έχουμε.

Και άμα θέλεις να ξέρεις τι πρέπει να κάνεις, πρέπει να ξέρεις πού θέλεις να πας. Η ιδεολογία σας είναι μια ιδεολογία διευκόλυνσης του ιδιωτικού τομέα. Αυτή είναι η βασική σας ιδέα. Μόνο που αυτό δεν δημιουργεί κατεύθυνση, δεν δημιουργεί ένα αναπτυξιακό κράτος που έχει διάφορες αποστολές είτε για τις μεταφορές, είτε για την ερήμωση της χώρας, είτε για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, είτε πώς τα λιμάνια θα είναι κρίκος ανάπτυξης για τη χώρα μας και στην προκειμένη περίπτωση για τη Θεσσαλονίκη.

Το κράτος αφ' ενός στερείται πόρους, αφ' ετέρου δεν επενδύει σε τεχνογνωσία. Δηλαδή, όταν η βασική σας αρχή είναι η διευκόλυνση του ιδιωτικού τομέα και όταν δεν επενδύετε στο κράτος και στους δημόσιους υπαλλήλους για να έχουν τεχνογνωσία, δεν μπορούν καν να διαπραγματευτούν με τον ιδιωτικό τομέα, γιατί δεν έχουν τις ικανότητες.

Και επειδή ξέρω ότι διαβάζετε αρκετά, κύριε Υπουργέ, μέσα στη λίστα αναγνώσεων που έχετε θα σας έλεγα να βάλετε το βιβλίο «Big Con» της Μαριάννα Κατσουκάτο που λέει πώς τα τελευταία χρόνια το κράτος έχει γίνει αδύνατο ακριβώς γι' αυτή τη νοοτροπία. Δεν έχει επενδύσει στα στελέχη του. Συνεχώς κάνει υπερβολικές σε εταιρείες μελετών που δεν έχουν κανένα συμφέρον να βοηθήσουν στην ισχυροποίηση του κράτους, γιατί αυτό που τους νοιάζει είναι το επόμενο συμβόλαιο. Άρα διευκολύνοντας τον ιδιωτικό τομέα δεν είσατε καν σε θέση να διαπραγματευτείτε για το δημόσιο συμφέρον που μας είπε ο κύριος Υφυπουργός. Δεν είσατε διατεθειμένοι να χρησιμοποιείτε τα όπλα, τα εργαλεία του κράτους, πάνω σε μια αναπτυξιακή στρατηγική, γιατί θεωρείτε ότι δεν χρειάζεται να έχετε αναπτυξιακό κράτος που έχει κάποιες αποστολές για να αλλάξει η παραγωγική δομή αυτής της χώρας.

Και, προφανώς, ποτέ δεν χρησιμοποιείτε την ισχύ που έχετε. Όταν εμείς λέμε ότι πρέπει να καταγγείλουμε αυτή τη σύμβαση, γιατί το λέμε; Το λέμε επειδή θεωρούμε ότι έχετε ευθύνη εσείς, αλλά δεν είναι αλήθεια αυτό που ο Υφυπουργός ότι δεν έχει καμμία ευθύνη ο ιδιώτης. Το λέμε γιατί αν δεν υπάρχει στο τραπέζι ούτε εν δυνάμει μια δυνατότητα καταγγελίας μιας σύμβασης, τότε γιατί να συμμορφωθεί ο ιδιωτικός τομέας; Γιατί να έχει κάποιος άγχος να κάνει τις επενδύσεις που έχει πει ότι θα κάνει; Ξέρει ότι μια κυβέρνηση που βασίζεται στη διευκόλυνση του ιδιωτικού τομέα θα κάνει αυτό που κάνετε σήμερα, θα φέρνει παρατάσεις. Και αυτό δεν είναι μόνο μήνυμα στον ιδιώτη ή στους ιδιώτες στη Θεσσαλονίκη. Είναι μήνυμα σε όλους τους ιδιώτες.

Στην πρώτη θητεία του κ. Μητσοτάκη μετά το 2019 φέρατε νομοσχέδια που ποτέ δεν υπήρχαν όροι. Φέρατε νομοσχέδιο, για παράδειγμα, για να ευνοηθούν οι συγχωνεύσεις. Πού ήταν η κριτική μας τότε; Είπαμε ότι αν θεωρείτε ότι είναι πρόβλημα το μέγεθος των επιχειρήσεων στην Ελλάδα και θέλετε να ευνοήσετε τη μεγέθυνση, βάλτε κάποια κριτήρια κοινωνικά, για τους εργαζόμενους, ανάπτυξης και τεχνολογίας, ανάπτυξης «πράσινης» τεχνολογίας. Βάλτε πάντως κάτι. Αντίθετα, εσείς δίνετε κάτι για το τίποτα! Κι όπως έχουν πει και άλλοι συνάδελφοι, χάνετε και χρήματα και από τη φορολογία και από τα μερίσματα αν είχε προχωρήσει το έργο.

Η δικαιολογία της ρύθμισης από την Κυβέρνηση είναι το Σ.τ.Ε.. Αυτό μας είπε ο κύριος Υφυπουργός. Δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, αν θα το επαναλάβετε και εσείς. Τι ισχύει; Εσείς δεν ξέρετε την ευρωπαϊκή οδηγία ή ο ιδιώτης δεν ξέρει την ευρωπαϊκή οδηγία; Διότι αυτό που είπε το Σ.τ.Ε. είναι ότι αυτοί που προσέφυγαν σωστά προσέφυγαν πάνω στην ευρωπαϊκή οδηγία. Άρα τι είδους δικαιολογία είναι ότι χρειάζομαστε παράταση επειδή δεν εφαρμόσαν την ευρωπαϊκή οδηγία; Είτε ο ιδιώτης δεν ήξερε την υποχρέωση που προκύπτει από την ευρωπαϊκή οδηγία, είτε εσείς δεν είχατε την καλοσύνη να ενημερώσετε τον ιδιώτη ότι η απόφαση του Σ.τ.Ε. δεν αλλάζει τίποτα, γιατί ήδη υπήρχε η ευρωπαϊκή οδηγία που έλεγε τις περιβαλλοντικές μελέτες.

Δεύτερη δικαιολογία είναι ότι δεν προχωρήσατε στα μέτρα, είτε τα οδικά, είτε του σιδηροδρόμου και αυτό λόγω εξωτερικών δυνάμεων που σας καθυστέρησαν. Είσατε Κυβέρνηση από το 2019, άρα είμαστε περίπου στον έκτο χρόνο, έχει τελειώσει ο πέμπτος χρόνος. Γιατί δεν προχωρήσαν αυτά τα έργα; Γιατί λέτε ότι δεν έχει καμμία ευθύνη ο ιδιώτης;

Ας ξεχάσουμε αυτά που είπα στην αρχή. Ο κύριος Υπουργός μάλλον θα ξέρει τη διάκριση στην αγγλική γλώσσα -εγώ δεν έχω βρει καλή μετάφραση, γι' αυτό απευθύνομαι σε εσάς- ανάμεσα στο «shareholders» δηλαδή τους μετόχους, αυτούς που έχουν τις μετοχές και στο «stakeholders». Αν μου βρείτε καλή μετάφραση, θα είμαι ευγνώμων. Ποιοι είναι οι «stakeholders»; Είναι όλοι αυτοί που έχουν συμφέρον ή ενδιαφέρον για ένα συγκεκριμένο πρότζεκτ, μία συγκεκριμένη επένδυση. Και δεν είναι μόνο ο ιδιώτης. Είναι οι εργαζόμενοι, η τοπική κοινωνία, αυτοί που δίνουν εισροές σ' αυτή την επιχείρηση, οι προμηθευτές. Δεν έχετε την Αρχή Λιμένων, δεν έχετε και την αρχή ρύθμισης. Έχει πάει στο κράτος, έχει πάει στα Υπουργεία και είναι προφανές ότι δεν έχει τη δυνατότητα πραγματικά να ρυθμίσει αυτήν την αγορά. Είναι προφανές, νομίζω, σε όλους και σε όλες.

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

Τελειώνοντας, πρώτον, η θεωρητική δικαιολόγηση των ιδιωτικοποιήσεων είναι ότι κάνουν επενδύσεις. Όταν δεν κάνουν επενδύσεις, ποια είναι η θεωρητική δικαιολόγηση των ιδιωτικοποιήσεων; Διότι βλέπουμε ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις ο ιδιωτικός τομέας δεν προχωρά σε επενδύσεις.

Δεύτερον, ποια είναι η ευθύνη της Κυβέρνησης για τα έσοδα που χάνουμε;

Τρίτον, τι απώλειες έχει συνολικά η πόλη της Θεσσαλονίκης; Διότι για άλλο ένα έργο, όπως και το μετρό, αυτός που χάνει πιο πολύ είναι η πόλη της Θεσσαλονίκης.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν νομίζω ότι κανένα από τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα μας -δηλαδή, η στρατηγική στις μεταφορές, η αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου γήρανσης του πληθυσμού, η ερήμωση της περι-

φέρειας- μπορούν να δουλέψουν απλώς διευκολύνοντας τον ιδιωτικό τομέα.

Διότι αυτά δεν μπορούν να δουλέψουν απλώς διευκολύνοντας τον ιδιωτικό τομέα. Γιατί αυτά χρειάζονται μια στρατηγική, ένα αναπτυξιακό κράτος που εμπλέκει και τον ιδιωτικό τομέα και τα επιμελητήρια και τον κοινωνικό τομέα, όλους αυτούς που μπορούν να βοηθήσουν όχι μόνο στην κατάρτιση του αναπτυξιακού σχεδίου, αλλά και στην υλοποίησή του. Και νομίζω ότι αν δεν αλλάξει αυτό το μοντέλο, θα έχουμε αυτό που έχω πει σε άλλες ομιλίες: στάσιμες οικονομίες και ασταθή πολιτική. Γιατί αυτό που έχουμε αυτή τη στιγμή δεν είναι αυτό που λέει ο κ. Μητσοτάκης σταθερότητα, έχουμε στασιμότητα. Και αυτό ισχύει για την Ελλάδα, ισχύει για την Ευρωπαϊκή Ένωση και όπου υπάρχει στασιμότητα, η πολιτική θα είναι ασταθής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενος ομιλητής ο κ. Συμεών Κεδίκογλου, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να επιλύσει μια σειρά ζητημάτων που εκτιμώνται ως προαπαιτούμενα για την επίτευξη ενός στόχου που θεωρώ ότι είναι κοινός για όλους μας. Να περάσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης -το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας- σε μία νέα εποχή. Να μετεξελιχθεί, να αναπτυχθεί, να γίνει ο κύριος διαμετακομιστικός κόμβος για τα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Μετά από πολύχρονες προσπάθειες -πέρασε από σαράντα κύματα, είπε χαρακτηριστικά ο εισηγητής μας- η σύμβαση παραχώρησης -γιατί είναι απαραίτητη η συνδρομή του ιδιωτικού τομέα για την επίτευξη του προσδοκώμενου στόχου- υπογράφηκε το 2018 από την τότε κυβέρνηση. Άλλη μία απόδειξη της διακομματικής απήχησης του στόχου για την ανάπτυξη του λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Οι αλλαγές συνθηκών στη διεθνή σκηνή -ειδικότερα λόγω πανδημίας, αλλά και της ενεργειακής κρίσης και του πολέμου στην Ουκρανία, καθώς και οι εξελίξεις στην ελληνική οικονομία- κατέστησαν απαραίτητες τις τρεις προηγούμενες τροποποιήσεις, καθώς και την παρούσα τέταρτη που έρχεται και για να ανταποκριθεί στη μεταβολή του νομικού πλαισίου της αδειοδοτικής διαδικασίας, ύστερα από τη σχετική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για τη σύμβαση παραχώρησης. Πιστεύω στις συμβάσεις παραχώρησης, ήμουν άλλωστε εισηγητής στην πρώτη σύμβαση παραχώρησης στον λιμενικό τομέα για το λιμάνι του Πειραιά.

Η τότε αντιπολίτευση ήταν αντίθετη. Όμως, η εξέλιξη και η ραγδαία άνοδος του Πειραιά στην παγκόσμια κατάταξη λιμένων διακαίωσε αυτή την επιλογή της κυβέρνησης Καραμανλή. Εξίσου βαθιά, όμως, είναι και η πεποίθησή μου ότι οι συμβάσεις παραχώρησης πρέπει να ανταποκρίνονται στις αποφάσεις της ελληνικής δικαιοσύνης για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.

Ο εισηγητής μας, αλλά και ο Υφυπουργός, πριν από λίγο αναφέρθηκαν σαφώς και επαρκώς στις διατάξεις που αφορούν τη συμμόρφωση με το νέο πλαίσιο αδειοδοτικής διαδικασίας και την επανεκκίνηση διαδικασιών που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, οπότε δεν έχω πολλά να προσθέσω.

Μιλώντας, όμως, για προεδρικά διατάγματα και master plan λιμένων, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ στην ιδιαίτερη πατρίδα μου την Εύβοια και τη μεταφορά του λιμένα της Χαλκίδας που μπορεί να μεταφέρει όχι μόνο την Εύβοια, αλλά και ευρύτερα την κεντρική Ελλάδα σε μία νέα εποχή.

Σύμφωνα με το master plan που εκπόνησε ο Οργανισμός Λιμένων Ευβοίας, ο λιμένας Χαλκίδας μεταφέρεται από την ευβοϊκή απέναντι στη βοιωτική ακτή. Ο νέος λιμένας θα έχει μοναδικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, θα απέχει λίγες εκατοντάδες μέτρα -κυριολεκτικά- από το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, δύο χιλιόμετρα από την εθνική οδό και θα είναι δίπλα στη βιομηχανική ζώνη των Οινόφυτων.

Αντίθετα με τη Θεσσαλονίκη, ο σιδηρόδρομος και η εθνική οδός είναι ήδη εκεί. Μένει να έρθει το λιμάνι. Είναι εύκολο να αν-

τιληφθεί κανείς τη σημασία αυτών των πλεονεκτημάτων. Δεν υπάρχει αντίστοιχη περίπτωση λιμένος στην Ελλάδα δίπλα στον σιδηρόδρομο, στην εθνική οδό, σε βιομηχανική ζώνη. Επιπλέον, θα είναι δίπλα στα ναυπηγεία της Χαλκίδας που έχουν πλέον τη μεγαλύτερη δεξαμενή από όλα τα ναυπηγεία στην Ελλάδα και είναι σε διαρκή ανοδική πορεία και αυτός ο συνδυασμός θα δημιουργήσει έναν νέο ισχυρό πόλο ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή.

Θα δημιουργηθούν θέσεις νέες θέσεις εργασίας όχι μόνο για τους λιμενεργάτες -ο αριθμός των οποίων θα αυξηθεί σημαντικά λόγω της αύξησης της κίνησης των πλοίων- αλλά και στα κέντρα logistics για τα οποία ήδη υπάρχουν σχέδια υλοποίησης, καθώς η θέση προσφέρεται ιδανικά. Δεν είναι τυχαίο ότι ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Στερεάς Ελλάδας ενδιαφέρεται πολύ για το έργο και είμαστε ήδη σε συνεννόηση. Και θα θέλαμε, κύριε Υπουργέ, να έρθουμε να σας επισκεφθούμε για να έχουμε μια συνάντηση όλοι μαζί.

Ταυτόχρονα, η μεταφορά του λιμανιού θα απελευθερώσει τη ζώνη του υφιστάμενου λιμένα στην ευβοϊκή ακτή, διπλασιάζοντας τη βιτρίνα της Χαλκίδας στην παραλία της, που είναι το επίκεντρο της οικονομικής της ζωής. Το master plan προβλέπει εκεί τη δημιουργία μαρίνας για μεγάλα γιοτ, τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της μαρίνας για ιστιοφόρα, καθώς και επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής.

Νομίζω ότι καταλαβαίνετε όλοι εύκολα τη σημασία του έργου. Είναι από τα έργα που αλλάζουν όχι μόνο τη φυσιογνωμία, αλλά και το μέλλον μιας ευρύτατης περιοχής. Πού βρισκόμαστε τώρα; Το master plan έχει εγκριθεί από το Υπουργείο Ναυτιλίας που έχει αναθέσει στο ΤΑΙΠΕΔ τη μελέτη μεταφοράς. Εκκρεμεί η ολοκλήρωση των συνεννοήσεων και των διαβουλεύσεων με το ΥΠΕΧΩΔΕ για πολεοδομικά ζητήματα και με το Υπουργείο Πολιτισμού για αρχαιολογικά. Ελπίζω να κινηθούμε γρήγορα και αποτελεσματικά γιατί θα είναι εφάλητριο -για να μην πω εκτοξευτήρας ανάπτυξης- για όλη τη στερεά Ελλάδα. Να προτείνω μάλιστα, κύριε Υπουργέ, το μοντέλο κατασκευής και παραχώρησης ένα ΣΔΙΤ, δηλαδή, για ταχύτητα και καλύτερη λειτουργία.

Εκμεταλλεούμενος την παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας, επιτρέψτε μου και μία αναφορά στο λιμάνι της Κύμης που είναι τελειώς διαφορετική περίπτωση. Εκεί έχουμε κατασκευάσει ένα μεγάλο σύγχρονο λιμάνι -τεράστιο, θα έλεγα- που εξυπηρετεί όμως μόνο ένα πλοίο, αυτό της Σκύρου, ενώ η Κύμη είναι η φυσική, η ιδανική πύλη στον κεντρικό ελλαδικό κορμό για όλα τα νησιά του βορείου Αιγαίου. Μειώνει δραστικά τον χρόνο αλλά και το κόστος των ακτοπολικών συγκοινωνιών για τα νησιά αυτά. Ανασχετικός παράγοντας μέχρι τώρα για την ανάπτυξη του λιμανιού της Κύμης ήταν η οδική σύνδεση. Όμως, το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν τα κατολισθητικά φαινόμενα στην παραλία μεταξύ Στομίου και Πλατάνας. Λύθηκε με τα ευρύτητα τα έργα της περιφέρειας και οι σχεδιασμένες παρεμβάσεις σε άλλα σημεία θα άρουν πλήρως το εμπόδιο του οδικού δικτύου.

Ζητώ, λοιπόν, τη βοήθεια του Υπουργείου, για να αξιοποιηθεί επιτέλους το λιμάνι της Κύμης για το οποίο δαπανήθηκαν δεκάδες εκατομμύρια ευρώ και -συγγνώμη για την έκφραση- είναι αμαρτία να κάθεται έτσι.

Τέλος, θα ήθελα να ζητήσω και την ολοκλήρωση του σχεδίου για την αναβάθμιση των αλιευτικών καταφυγίων στη βόρεια Εύβοια, όπως είχε αποφασιστεί μετά τις καταστροφικές πυρκαγιές του 2021. Το σχέδιο για τη γαλάζια ανάπτυξη της βόρειας Εύβοιας -που έχει εκπονήσει ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας, ο κ. Βαγγέλης Κυριαζόπουλος- σε συνδυασμό με τον βόρειο οδικό άξονα του νησιού θα επιτρέψει στην πολύπαθη περιοχή όχι μόνο να επουλώσει οριστικά τα τραύματα από τις αλληπάλληλες καταστροφές, αλλά και να μπει σε οριστική και σταθερή τροχιά ανάπτυξης.

Επίσης, να ζητήσω να στηριχθεί η ακτοπολική σύνδεση Καρύστου-Κυκλάδων που ξεκίνησε φέτος -και να ευχαριστήσω το Υπουργείο για αυτό- και έχει ήδη δείξει τη σημασία της. Πρέπει να στηριχθεί, τουλάχιστον, για άλλον ένα χρόνο.

Κλείνοντας, να πω το προφανές: Οι θάλασσες ήταν πάντα ο πλούτος της Ελλάδας και τα έργα αυτά στους λιμένες, τα αλιευ-

τικά και τα τουριστικά καταφύγια είναι τα εργαλεία για να το καρπωθούμε καλύτερα και πληρέστερα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Σπαρτιατών κ. Δημητριάδης.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν αναλύσω το νομοσχέδιο, θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια περιστατικά τα οποία δείχνουν την τραγική εικόνα στην οποία βρίσκεται η χώρα μας σήμερα.

Ξεκινώ από το εξής περιστατικό: Την περασμένη Παρασκευή εξαρθρώθηκε ένα κύκλωμα γιατρών και φαρμακοποιών οι οποίοι διέπραξαν μία απάτη - «μαμούθ» εις βάρος του ΕΟΠΥΥ. Συγκεκριμένα, υπερσυνταγογραφούσαν σε κάποια συγκεκριμένα ΑΜΚΑ φάρμακα, με αποτέλεσμα να υποστεί ο ΕΟΠΥΥ συνολική ζημία ύψους 3,5 εκατομμυρίων ευρώ.

Ποιο είναι το ενδιαφέρον της υπόθεσης; Κάποια από αυτά τα ΑΜΚΑ, όπως διαπιστώθηκε, ανήκαν σε αλλοδαπούς που είτε βρίσκονταν σε δομές φιλοξενίας, είτε βρίσκονταν σε αναχωρησιακά κέντρα, είτε είχαν απελαθεί. Και το ερώτημα είναι, δεδομένης και της ζημίας που υπέστη ο ΕΟΠΥΥ, ποιος ή ποιοι δώσανε αυτά τα ΑΜΚΑ σε αυτή τη σπείρα; Πώς απέκτησαν πρόσβαση; Μήπως - και λέω μια υπόθεση- κάποιοι και κάποιες αλληλέγγυοι ή αλληλέγγυες ΜΚΟ είχαν προώθηση στα ΑΜΚΑ και συνεργάζονταν με αυτή τη σπείρα; Θα το διερευνήσει κάποιος ή όχι;

Είναι πάρα πολύ σημαντικό, διότι μιλάμε για μια απάτη - «μαμούθ» εις βάρος του ΕΟΠΥΥ, μια απάτη εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων οι οποίοι θα κληθούν να πληρώσουν 3,5 εκατομμύρια ευρώ.

Είναι πάρα πολύ σοβαρό και κάποτε θα πρέπει να αναρωτηθούμε μήπως πίσω από την «αλληλέγγυη» και από τον αντιρατσισμό κρύβονται και κάποιες κερδοφόρες μπίζνες. Είναι ένα ζήτημα πολύ σημαντικό, το θέτω και πρέπει κάποια στιγμή να διερευνηθεί και δεν μπορώ να μην είμαι καχύποπτος όταν βλέπω μια τέτοια κατάσταση. Ένα αυτό.

Δεύτερον, ενάμιση χρόνο μετά το έγκλημα των Τεμπών δεν έχουμε ασφάλεια στους σιδηροδρόμους. Την περασμένη Παρασκευή απεφεύχθη τελευταία στιγμή μια σύγκρουση μετωπική δύο αμαξοστοιχιών στον προαστιακό. Επίσης το περασμένο Σάββατο μία αμαξοστοιχία κοντά στις Αφίδνες συγκρούστηκε με ένα πεσμένο δέντρο. Δυστυχώς δεν έχουμε διδαχθεί από τα λάθη μας και ακόμα και σήμερα αυτά τα περιστατικά μάς δείχνουν πως υπάρχει έντονη ανασφάλεια στον σιδηρόδρομο.

Το χειρότερο, όμως, ποιο είναι; Το χειρότερο είναι να παρακολουθώ τους υπεύθυνους, τόσο τον κ. Τερεζάκη όσο και τον κ. Γραμματίδη, που είναι πρόεδρος του ΟΣΕ, να προσπαθούν να υποβαθμίσουν τα περιστατικά, να εφευρίσκουν διάφορες δικαιολογίες. Μάλιστα ο κ. Τερεζάκης μάς είπε πως υπήρξε μια προτεραιοποίηση κάποιων καμένων δέντρων σε εκείνη την περιοχή, αλλά ο ΟΣΕ ακόμα δεν τα έχει κόψει όλα, δηλαδή κοινώς, απ' ό,τι καταλάβαμε, ο κ. Τερεζάκης μάς είπε εμμέσως πλην σαφώς ότι ο ΟΣΕ δεν πρόλαβε να κόψει όλα τα δέντρα, με αποτέλεσμα να υπάρξει πτώση δέντρων στον σιδηρόδρομο και σύγκρουση της αμαξοστοιχίας.

Και θα ήθελα να ρωτήσω το εξής: Ο επιβάτης ο οποίος μπαίνει στους συρμούς, θα πρέπει να ανησυχεί για το αν όντως έχει προτεραιοποιηθεί την κοπή κάποιων δέντρων; Τι κατάσταση είναι αυτή εδώ;

Δεύτερο και πιο σημαντικό, το εξής: Μου έκανε πάρα πολύ μεγάλη εντύπωση η άγνοια του κ. Γραμματίδη, του προέδρου του ΟΣΕ, ο οποίος επέρριπτε συνεχώς την ευθύνη στο δασαρχείο και έλεγε ότι δεν μπορούμε να κόψουμε και να μαζέψουμε δέντρα και κορμούς λόγω μη άδειας του δασαρχείου και ο κ. Σταθόπουλος, ο Γενικός Γραμματέας Δασών, τον διόρθωσε, λέγοντάς του πως από το 1979 υπάρχει ο ν.998, ο οποίος στο άρθρο 24 προβλέπει πως ο ΟΣΕ μπορεί να καθарίσει και να μαζέψει κορμούς πεσμένους σε απόσταση δέκα μέτρων από τον συρμό, χωρίς να χρειάζεται η άδεια του δασαρχείου.

Μου κάνει μεγάλη εντύπωση πώς ένας άνθρωπος που έχει ένα τέτοιο νευραλγικό πόστο δεν γνωρίζει έναν τόσο σημαντικό

νόμο. Μάλιστα τον ενημέρωσε ο κ. Σταθόπουλος πως από τις 11 Απριλίου είχε σταλεί ειδοποίηση στον ΟΣΕ, ότι μπορεί ο ΟΣΕ να περιμαζεύει κορμούς δέντρων χωρίς την άδεια του δασαρχείου και ο κ. Γραμματίδης μās είπε πως «δεν το γνωρίζω, αλλά θα το ψάξω». Για ένα τόσο σημαντικό θέμα! Ο δε κ. Τερεζάκης προσαποθέσει πάλι να υποβαθμίσει το γεγονός λέγοντας πως «ουσιαστικά εμείς κόβουμε τα δέντρα, προτεραιοποιούμε, προσπαθούμε να κάνουμε κοπή». Το πρόβλημα όμως είναι ότι πάλι έχουμε ατυχήματα.

Τι συμβαίνει λοιπόν; Θα πρέπει για ακόμα μία φορά να έχουμε νεκρούς; Θα πρέπει να έχουμε πάλι ένα νέο δυστύχημα για να καταλάβουμε πως υπάρχει πρόβλημα; Ακόμα και ο κ. Παπαδάκης, ο οποίος φιλοξένησε τους δύο άνδρες, τον κ. Τερεζάκη και τον κ. Γραμματίδη, είπε στο τέλος της εκπομπής πως «πραγματικά εγώ με αυτά που ακούω φοβάμαι». Το είπε ο παρουσιαστής της εκπομπής. Δεν ξέρω τι πρέπει να γίνει, αλλά πραγματικά με προβληματίζει αυτή η κατάσταση και δεν μπορώ να καταλάβω πώς ενάμιση χρόνο μετά τα Τέμπη, όταν ακούσαμε πάρα πολλές μεγάλες υποσχέσεις περί εκσυγχρονισμού του δικτύου, περί ασφάλειας των επιβατών, ακόμα και σήμερα έχουμε τέτοιες συνθήκες ασφάλειας.

Είναι δε τόσο δύσκολο να κάνουμε ένα προστατευτικό εκατέρωθεν του σιδηρόδρομου για να μην πέφτουν τα δέντρα; Τόσο δύσκολο είναι; Δεν υπήρχε προστατευτικό σε εκείνη την περιοχή, στις Αφίδνες; Δεν μπορεί να καταλάβω τι πρέπει να συμβεί.

Την ώρα βέβαια που γίνονται όλα αυτά, όπως φαίνεται ζούμε σε μια πολύ πλούσια χώρα και προφανώς τους περισσεύουν τα χρήματα! Γι' αυτό και διαβάσαμε πρόσφατα ότι στο Υπουργείο Τουρισμού η κυρία Υπουργός παρήγγειλε δύο περσικά χαλιά αξίας 17.800 ευρώ. Όπως όλα δείχνουν, είμαστε πολύ πλούσια χώρα, δεν μας επηρεάζει η φτωχοποίηση του Έλληνα, δεν μας επηρεάζει το ότι έχουμε μεγάλο δημόσιο χρέος, δεν μας επηρεάζει τίποτα. Το μόνο που μας ενδιαφέρει, είναι να παραγγέλνουμε περσικά χαλιά. Τι το ιδιαίτερο έχουν αυτά τα χαλιά; Δηλαδή εάν θα παραγγέλλουμε αυτά τα συγκεκριμένα χαλιά, θα βελτιωθούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού; Αυτό μας ενδιαφέρει; Αυτό κατά την άποψή μας είναι πάρα πολύ προκλητικό. Μπορεί να είναι νόμιμο ή νομιμοφανές, αλλά δεν είναι ηθικό. Δεν μπορεί ο μέσος Έλληνας και η μέση Ελληνίδα οι οποίοι φτωχοποιούνται, οι οποίοι πλήττονται από τους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας, οι οποίοι ζουν κάθε μέρα την ακρίβεια, να βλέπουν τέτοια έξοδα και τέτοιες δαπάνες στα Υπουργεία. Πραγματικά κατά την άποψή μας αυτό συνιστά πρόκληση και να μην απορούμε μετά για το ότι οι Έλληνες απαξιώνουν το πολιτικό σύστημα και πολλές φορές μās γυρνούν την πλάτη. Η απαξίωση των πολιτικών και του πολιτικού συστήματος προκαλείται από κάτι τέτοια γεγονότα. Θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή, να είμαστε πιο προσεκτικοί, ειδικά σε θέματα δαπανών των Υπουργείων, ειδικά σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης.

Και μιας που αναφέρθηκαν και στα funds, στις τράπεζες, να πω ότι μου έκανε μεγάλη εντύπωση κάτι που διάβασα τις προάλλες. Κατετέθη από έντεκα Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας ερώτηση προς τον κ. Χατζηδάκη με την οποία τον ενημέρωναν ότι οι δανειολήπτες είναι πλέον απροστάτευτοι απέναντι στα funds.

Θέλω να ρωτήσω το εξής: Οι συνάδελφοι που τις κατέθεσαν, δεν γνώριζαν πως τα τελευταία χρόνια και ειδικά από την εποχή COVID και μετά τα funds κάνουν πάρτι και επελαύνουν και ακόμα και οι servicers κάνουν πλειστηριασμούς σε πρώτες κατοικίες σε βάρος των δανειοληπτών; Δεν το γνώριζαν; Τώρα το ανακάλυψαν; Όταν ήρθαν στη Βουλή τα σχετικά νομοσχέδια, οι συνάδελφοι τι είχαν πράξει; Τα ψήφισαν ή όχι; Διότι αν τα ψήφισαν, τότε θεωρώ πως αυτό συνιστά υποκρισία. Δεν μπορεί να ψηφίζεις κάτι που διευκολύνει τα funds και τους servicers να κάνουν πλειστηριασμούς και στη συνέχεια να έρχεσαι να διαμαρτύρεσαι γιατί έχουν μείνει απροστάτευτοι οι δανειολήπτες. Το θεωρώ υποκριτικό πραγματικά.

Επί του σχεδίου νόμου τώρα. Το σχέδιο νόμου ουσιαστικά πραγματεύεται την ανανέωση σύμβασης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης με έναν επενδυτή. Πρόκειται για ένα ζήτημα, όπως είπα ο εισηγητής μας, πάρα πολύ σημαντικό, διότι είναι στρατηγικής σημασίας. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει μεγάλη

γεωστρατηγική σημασία, είναι εμπορικός και ενεργειακός κόμβος, καθότι συνδέεται με τα Βαλκάνια και τη Ανατολική Ευρώπη. Μάλιστα να πω πως τα τελευταία χρόνια έχει και μεγάλη αύξηση τόσο στα πλοία, όσο και μια αύξηση εσόδων.

Ποιο είναι το πρόβλημα; Παρά το γεγονός ότι η σύμβαση υπεγράφη το 2018 έως και σήμερα ο επενδυτής δεν έχει ολοκληρώσει κάποιες υποχρεώσεις του. Δεν ολοκλήρωσε τη διασύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, με το οδικό δίκτυο και δεν ολοκλήρωσε τα απαραίτητα υποδομής. Αυτό δεν οφείλεται μόνο σε ανωτέρα βία. Υπήρξε αναβλητικότητα του επενδυτή. Αυτό πρέπει να το τονίσουμε. Δεν μπορούμε να επικαλούμαστε συνέχεια λόγους ανωτέρας βίας για τη μη υλοποίηση των έργων. Μάλιστα να πω ότι οποιαδήποτε παράταση σε κάποια σύμβαση -μια τέτοια παράταση δόθηκε και τώρα- θα πρέπει να τελεί υπό την αυστηρή εποπτεία του κράτους και κυρίως να υπάρχουν υποχρεώσεις του επενδυτή για λογοδοσία. Μόνο με αυτόν τον τρόπο θα είναι επωφελής για το ελληνικό δημόσιο, για τον ελληνικό λαό. Διαφορετικά πολύ φοβάμαι ότι έρχονται επενδυτές οι οποίοι δεν θα δίνουν κανέναν λόγο σε κανέναν και κυρίως θα πράττουν ό,τι πράττουν χωρίς ουσιαστικά να έχουν κανέναν έλεγχο. Μάλιστα πρέπει να τονίσω ότι αυτό το έχουμε ζήσει στη Θεσσαλονίκη, τόσο με το μετρό της Θεσσαλονίκης που έχει γίνει γεφύρι της Άρτας και συνεχώς παίρνει παράταση σε παράταση, όσο και πρόσφατα με το flyover που μας το έχουν διαφημίσει ως το μεγάλο έργο που θα αναβαθμίσει τη Θεσσαλονίκη. Όποιοι θέλεις, ας έρθει μαζί μου στον περιφερειακό Θεσσαλονίκης, στα ανατολικά, στην Πυλαία. Κάθε πρωί, εκεί που γίνονται εργασίες του flyover, γίνεται πραγματικός χαμός, πρωτοφανής συμφόρηση συγκοινωνιακή, μεγάλες καθυστερήσεις, καθυστερούν ασθενοφόρα να πάνε στα νοσοκομεία, οι πολίτες ταλαιπωρούνται. Δεν ξέρω πόσο καιρό θα πάρει για να ολοκληρωθεί. Πραγματικά είναι απαράδεκτο για μένα. Όταν κάνουμε ένα έργο, θα πρέπει να προβλέπουμε και την ταλαιπωρία των πολιτών που δεν πρέπει να τους ταλαιπωρούμε συνεχώς.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να αναφερθώ σε κάτι που έλαβε χώρα πριν από λίγες μέρες. Όταν ο συνάδελφός μου ο κ. Αθανάσιος Χαλκιάς προσκελήθη τη Δευτέρα στο Δημαρχείο Πεντέλης από τη δήμαρχο για να εκδηλώσει και εκείνος το ενδιαφέρον του για τις πυρκαγιές, υπήρξαν κάποια στελέχη μιας παράταξης δημοτικής που του επιτέθηκαν φραστικά απαιτώντας από την δήμαρχο να τον αποβάλει από την αίθουσα -μιλάμε για εκλεγμένο Βουλευτή- και μάλιστα τον αποκάλεσαν φασίστα και διάφορα άλλα κοσμητικά επίθετα.

Θέλω, λοιπόν, να πω το εξής: Εμείς δεν θα λάβουμε μέρος στο σκηνικό έντασης που πάνε να στήσουν κάποιοι, διότι για εμάς το πρώτιστο μέλημά μας είναι τα προβλήματα των Ελλήνων και των Ελληνίδων. Γι' αυτόν τον λόγο πήγε και ο Χαλκιάς, για να βοηθήσει τους πυρόπληκτους. Το ίδιο θα κάνουμε και εμείς. Εμάς μας ενδιαφέρει ο μέσος και η μέση Ελληνίδα να λύσουν τα προβλήματα τους και θα είμαστε πάντα στο πλευρό τους. Δεν μας ενδιαφέρουν ούτε οι κοκορομαχίες ούτε οι χαρακτηρισμοί και δεν θα μας φοβίσουν κίολας. Εμείς είμαστε καθαροί, έχουμε ήσυχη τη συνειδήσή μας και πάντοτε θα είμαστε στο πλευρό του Έλληνα και της Ελληνίδας που υποφέρουν. Γι' αυτόν τον λόγο μπήκαμε εδώ πέρα μέσα. Όλα τα υπόλοιπα για μένα είναι περιττά.

Επίσης θέλω να πω πως θεωρώ απαράδεκτο να υπάρχει ιστοσελίδα -και πιο συγκεκριμένα το protothema.gr- που έγραψε αναληθώς πως ο συνάδελφός μου πήγε με μπράβους μέσα στο δημοτικό συμβούλιο, όταν είναι γνωστό και το εξήγησε ότι είχε πάει με τον αστυνομικό του και τον συνεργάτη του.

Να ξέρουν, λοιπόν, κάποιοι δημοσιογράφοι που γράφουν αναληθείς και συκοφαντίες πως όλα αυτά εδώ, εάν δεν τα ανακαλέσουν, θα τα εξηγήσουν στις αρμόδιες δικαστικές, εισαγγελικές αρχές. Διότι κάποια στιγμή η υπομονή έχει και όρια. Δεν μπορεί κάθε δημοσιογράφος να γράφει ό,τι του κατεβαίνει. Άλλο δημοσιογραφία, άλλο λασπολογία.

Αυτά ήθελα να πω και να τα λάβετε σοβαρά υπ' όψιν και θα ήθελα κάποια στιγμή επιτέλους, αντί να καθόμαστε να ανταλλάσσουμε χαρακτηρισμούς στο Κοινοβούλιο, με φροντίσουμε επιτέλους για τα προβλήματα του μέσου Έλληνα και της μέσης Ελληνίδας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Επόμενη ομιλήτρια είναι η Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Κατερίνα Νοτοπούλου.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τέσσερις ημέρες μετά τη λήξη της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης επιλέγετε να φέρετε στη Βουλή την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού, με την οποία επεκτείνεται η πρώτη επενδυτική περίοδος για τουλάχιστον πέντε χρόνια.

Πολύ λογικό ότι τη φέρνετε τώρα και όχι πριν τη ΔΕΘ. Εξίσου λογικό ότι ο Πρωθυπουργός δεν ανέφερε ούτε λέξη. Θυμάμαι όμως -κυρία Ευθυμίου, θα το θυμάστε κι εσείς- ότι το 2022 ο Πρωθυπουργός ενέταξε το συγκεκριμένο έργο στα τριάντα έργα που «τρέχουν» και που αλλάζουν τη φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης.

Ερχόμαστε, λοιπόν, σήμερα και η πρώτη επενδυτική περίοδος λήγει άγωνα με αποκλειστική ευθύνη της Κυβέρνησής σας, επτά χρόνια που ξεκινούσαν τον Μάρτιο του 2019. Με εξαίρεση τους δύο πρώτους μήνες, όλα τα υπόλοιπα είναι της δικής σας Κυβέρνησης. Άρα αυτό το έργο παίρνει παράταση και δεν ολοκληρώνεται με αποκλειστική ευθύνη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Πεντέμισι χρόνια γενικευμένης απραξίας και απαξίας της Θεσσαλονίκης.

Να σας θυμίσω ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, παρά το γεγονός ότι της επιβλήθηκε αυτή η παραχώρηση από τους Θεσμούς, διασφάλισε πάρα πολύ σημαντικές επενδύσεις, αλλά και παραχωρήσεις χώρων στην πόλη, 180 εκατομμύρια ευρώ υποχρεωτικές επενδύσεις από τον ιδιώτη επενδυτή.

Προβλέψαμε ως συμβατικές υποχρεώσεις του δημοσίου την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης έκτου προβλήτα, αλλά και την οδική σύνδεση με ΠΑΘΕ και Εγνατία. Προβλέψαμε την επένδυση της αποκατάστασης του κτηρίου επιβατικού σταθμού στο λιμάνι. Ξέρετε ότι είναι ένα εμβληματικό κτήριο. Δώσατε παράταση και γι' αυτό. Αν σας ρωτήσω σήμερα, σε ποια φάση είναι ή αν θα φέρετε επόμενη παράταση, θα μπορούσατε να μας απαντήσετε;

Ταυτόχρονα, εξαιρέσαμε από τη σύμβαση παραχώρησης στον πρώτο προβλήτα, σημαντικό πόλο αναψυχής, πολιτισμού, με ελεύθερη πρόσβαση για τους πολίτες. Εξασφαλίσαμε ταυτόχρονα την επένδυση για την επέκταση του έκτου προβλήτα στο λιμάνι, ένα αίτημα που γνωρίζετε ότι είναι όχι μόνο της πόλης, αλλά ολόκληρης της χώρας, όλων των παραγωγικών φορέων, ακριβώς διότι αυξάνει τη δυναμική του λιμανιού, τη δυνατότητα προσέγγισης περισσότερων και μεγαλύτερων πλέων στον λιμένα φορτίων, ανάπτυξη νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με ένα logistics center για παράδειγμα, προστιθέμενη αξία στα προϊόντα και φυσικά νέες θέσεις εργασίας. Τι έγινε από τα παραπάνω;

Στην ακρόαση φορέων ακούσαμε τον εκπρόσωπο της «ΟΛΘ Α.Ε.» να λέει ότι από τις υποχρεωτικές επενδύσεις 180 εκατομμυρίων έχουν πραγματοποιηθεί σήμερα επενδύσεις 23 εκατομμυρίων ευρώ μόνο, οι οποίες αφορούν αποκλειστικά μηχανολογικό εξοπλισμό, ούτε 1 ευρώ σε λιμενικά έργα. Ξέρετε τι ποσοστό είναι αυτό; 12,8% των υποχρεωτικών επενδύσεων στα πεντέμισι από τα επτά χρόνια της πρώτης επενδυτικής περιόδου.

Ας δούμε τι έκανε και το δημόσιο πάλι υπό την ευθύνη σας, τι έκανε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για τις συμβατικές της υποχρεώσεις. Παίζατε και εσείς καθυστέρηση. Απρίλιος 2021: η «ΕΡΓΟΣΕ» ακυρώνει τις μελέτες για την σιδηροδρομική σύνδεση έκτου προβλήτα που είχαν δρομολογηθεί ήδη, κύριοι συνάδελφοι, από τον Οκτώβριο του 2018. Τι επιχείρημα είχατε; Ότι θα τα προχωρήσετε με ανταγωνιστικό διάλογο για να τρέξει όλη τη διαδικασία πιο γρήγορα.

Στην ακρόαση φορέων όμως ακούσαμε τον εκπρόσωπο της «ΕΡΓΟΣΕ» να μας ενημερώνει πως η διαγωνιστική διαδικασία θα ολοκληρωθεί στην εκπνοή του 2025, στην εκπνοή της επενδυτικής περιόδου. Άρα, υπολογίζουμε τον χρόνο ολοκλήρωσης του έργου στα τέσσερα έτη. Για την οδική σύνδεση που θεωρούν και

το εύκολο κομμάτι, αγνοείται ακόμα ο χρόνος παράδοσης.

Κοιτάτε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας τα είπα και ο εισηγητής ο κ. Γιαννούλης τόσες μέρες, τα λέμε πέντε χρόνια τώρα. Το 2019 παρέδωσε η κυβέρνηση του Αλέξη Τσίπρα ένα ολοκληρωμένο, συνεκτικό σχέδιο αναβάθμισης της Θεσσαλονίκης και μετατροπής της σε έναν κεντρικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών: έργα επέκτασης έκτου προβλήτα, αναβάθμιση σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού, δημιουργία κέντρου logistics στο στρατόπεδο Γκόνου, σιδηροδρομική Εγνατία, δυτικό προαστιακό, έργα αναγκαία τόσο στην κατεύθυνση των υποδομών και της οικονομίας, αλλά κυρίως της βελτίωσης ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών.

Τι κάνατε για όλα αυτά; Ματαιώσατε, αναβάλατε, ακυρώσατε. Τα ίδια πράγματα που κάνατε για την πόλη μας με το μετρό το οποίο φροντίσατε να σταματήσετε, να καθυστερήσετε, για να εξυπηρετήσετε εργολαβικά συμφέροντα, όπως ακριβώς ματαιώσατε τον διαγωνισμό για τριακόσια πενήντα καινούργια λεωφορεία, όπως βάλατε την «ΕΡΓΟΣΕ» να ακυρώσει τις μελέτες για τη σιδηροδρομική σύνδεση έκτου προβλήτα-δυτικού προαστιακού, όπως ακυρώσατε τον σχεδιασμό μας για το Μουσείο Ολοκαυτώματος και ακόμα δεν υπάρχει, που θα δημιουργούσε ένα νέο τοπίο στην πόλη, όπως καθυστερείτε την ανάπτυξη της ΔΕΘ, του παιδιατρικού νοσοκομείου, του αντικαρκινικού νοσοκομείου.

Για την υπό συζήτηση επέκταση κατά πέντε έτη της επενδυτικής περιόδου, εσείς επικαλείστε σήμερα την απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας για την απαίτηση υποβολής στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τέτοιου είδους έργα. Αυτό δεν είναι μια απαίτηση νέας εσοδείας, συγγνώμη, αλλά αυτό στην εθνική μας νομοθεσία υπάρχει από το 2006 και στην κοινοτική νομοθεσία από το 2001.

Αυτός είναι ο λόγος που με έγγραφό του το Υπουργείο Ναυτιλίας επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ ζητούσε από τη διοίκηση του ΟΛΘ και από τις διοικήσεις άλλων λιμένων να ενημερώσουν για τις εξελίξεις σχετικά με την εκπόνηση της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Άρα, όταν έρχεστε σήμερα και επικαλείστε ως Κυβέρνηση δεύτερης θητείας άγνοια νόμου, νομίζω ότι πραγματικά ξεπερνάτε τον εαυτό σας σε δικαιολογίες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Συμπρολήτευσης.

Ακόμα και αν κάποιος όμως προσπαθήσει να δεχτεί τις κυβερνητικές δικαιολογίες, η χορήγηση παράτασης που φέρνετε για πέντε έτη είναι πραγματικά σκανδαλώδης, διότι έχει ήδη αναδειχθεί ανάδοχος του έργου, έχει εκπονηθεί η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, υπάρχει εγκεκριμένο μάστερ πλαν, έχει εκκινηθεί η έκδοση προεδρικού διατάγματος, με ολοκλήρωση μέχρι το τέλος του 2024, το έργο έχει τεχνικό χρόνο ολοκλήρωσης τα τρία έτη. Εξηγήστε μας λοιπόν γιατί παρατείνει την προθεσμία μέχρι το 2031 αφού μπορεί να υλοποιηθεί μέχρι το 2028.

Η ρύθμιση που φέρνετε γνωρίζετε πως είναι επιζήμια για το δημόσιο συμφέρον, όπως και κάθε ρύθμιση που φέρνετε για όλα τα έργα στη χώρα. Η πόλη μας, η ευρύτερη περιοχή της βόρειας Ελλάδας, αλλά και το ελληνικό δημόσιο χάνουν για διάστημα πενταετίας σημαντικούς οικονομικούς πόρους. Χάνουμε θέσεις εργασίας, φορολογικά έσοδα και ταυτόχρονα, αυτό συμβαίνει σε μια περίοδο πολύ έντονων γεωπολιτικών εξελίξεων και ανακατατάξεων κι επειδή η ανάγκη εξυπηρέτησης φορτίων είναι υπαρκτή στην ευρύτερη περιοχή και της Βαλκανικής και της Ανατολικής Ευρώπης, ενθαρρύνεται η ανάπτυξη άλλων ανταγωνιστικών σχεδίων για ανάπτυξη υποδομών σε γειτονικές χώρες. Αυτός είναι ο πατριωτισμός σας, αυτή είναι η αγωνία τους. Άρα λοιπόν η ρύθμιση είναι επίσης σκανδαλώδης.

Έτσι όπως η Κυβέρνηση λοιπόν έχει καταδικάσει την κοινωνική πλειοψηφία στην ακρίβεια, έχει παραδώσει την ακίνητη περιουσία των πολιτών στα «κοράκια» funds και servicers, έχει καταντήσει τον Έλληνα πολίτη δεύτερο φτωχότερο στην Ευρωπαϊκή Ένωση για να εξυπηρετήσει συγκεκριμένα συμφέροντα, με τον ίδιο τρόπο σήμερα πάλι καταδικάζετε τη Θεσσαλονίκη σε αποεπένδυση, μαρασμό και απαξία.

Οι Θεσσαλονικείς θα δώσουν την απάντησή τους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Καλείται στο Βήμα ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς, ο κ. Αλέξανδρος Χαρίτσης.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ επιβεβλημένο να ξεκινήσω την ομιλία μου αναφερόμενος στις τελευταίες εξελίξεις στη Μέση Ανατολή.

Μόλις προχθές το παλαιστινιακό Υπουργείο Υγείας δημοσίευσε μια λίστα εξακοσίων σαράντα εννέα σελίδων, εξακοσίων σαράντα εννέα σελίδων φρίκης με τα ονόματα των νεκρών από την εισβολή του Ισραήλ στη Γάζα. Στις πρώτες δεκατέσσερις σελίδες αυτής της λίστας αναφέρονται ονόματα βρεφών κάτω του ενός έτους.

Δεκατέσσερις σελίδες με βρέφη ημερών και μηνών, που δολοφονήθηκαν από το Ισραήλ! Εκατό ολόκληρες σελίδες με ονόματα παιδιών έως δέκα ετών! Τριάντα τέσσερις χιλιάδες τριακόσιοι σαράντα τέσσερις αναγνωρισμένοι νεκροί! Πάνω από σαράντα μία χιλιάδες ονόματα συνολικά, μαζί με αυτούς που δεν έχουν ακόμα μέχρι σήμερα ταυτοποιηθεί, χωρίς να συνυπολογίζονται άνθρωποι, που έχασαν τη ζωή τους από άλλες αιτίες, όπως η πείνα, η έλλειψη φαρμάκων, η κατάρρευση των νοσοκομείων, αλλά και εκείνοι που βρίσκονται ακόμη και σήμερα θαμμένοι κάτω από τα ερείπια. Στη Γάζα συντελείται μια γενοκτονία! (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

Δεν καταλαβαίνω, τι άλλο χρειάζεται να συμβεί για να το συνειδητοποιήσουμε όλοι μας και να δράσουμε αναλόγως;

Χθες είχαμε το πρώτο ψήφισμα στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, που υποβλήθηκε από την πλευρά της Παλαιστινιακής Αρχής, υπό την ιδιότητα του κράτους-παρατηρητή της Γενικής Συνέλευσης. Παρ' ότι δεν είναι δεσμευτικό αυτό το ψήφισμα με το οποίο η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ζητάει να τερματιστεί η ισραηλινή κατοχή στα παλαιστινιακά εδάφη και να επιβληθούν κυρώσεις στο Ισραήλ, έχει ωστόσο τη δική του ξεχωριστή αξία. Έρχεται σε συνέχεια της γνωμοδότησης του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου και η μεγάλη πλειοψηφία στη σχετική ψηφοφορία καταδεικνύει ότι το Ισραήλ αρχίζει να απομονώνεται στη διεθνή πολιτική σκηνή. Φαίνεται ότι επιτέλους μετά από όλο αυτό το διάστημα αυτό το αντιλήφθηκε και η ελληνική Κυβέρνηση και τάχθηκε υπέρ του ψηφίσματος.

Έχουμε, λοιπόν, εδώ ένα κράτος, το Ισραήλ και μια Κυβέρνηση που πλέον φαίνεται ότι έχει επιλέξει -μετά τη γενοκτονία στη Γάζα- τη γενίκευση και την επέκταση του πολέμου. Αυτό δείχνουν και οι χθεσινές και προχθεσινές τρομοκρατικές -γιατί περί τρομοκρατικών ενεργειών πρόκειται- επιθέσεις στον Λίβανο, αυτή η αδιανόητη επίθεση με ανάφλεξη σε βομβιστές και ασυρμάτους, που δείχνει ότι πλέον έχουμε περάσει σε μια εντελώς διαφορετική φάση, σε μια νέα φάση που αγγίζει τα όρια της επιστημονικής φαντασίας, σε μια νέα φάση δυστοπίας και πολεμικής φρίκης.

Πρέπει, επιτέλους, να το συνειδητοποιήσουμε: Η Δύση φέρει ιστορικές ευθύνες γι' αυτήν την τραγική εξέλιξη, η Δύση η οποία εξοπλίζει και υποστηρίζει πολιτικά τις πολεμικές επιχειρήσεις του Ισραήλ.

Εμείς, ως Νέα Αριστερά, είχαμε ταχθεί εξ αρχής στο πλευρό του παλαιστινιακού λαού και έχουμε εξαρχής καλέσει -και καλούμε και σήμερα- την ελληνική Κυβέρνηση, αλλά και την Εθνική Αντιπροσωπεία, την ελληνική Βουλή, να αναλάβουν πρωτοβουλίες για να αποκτήσει η χώρα μας ρόλο ειρηνευτικής δύναμης στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Ζητήσαμε από τον Πρόεδρο της Βουλής να κληθεί ο Επικεφαλής της Παλαιστινιακής Αρχής, ο κ. Αμπάς, στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Καλέσαμε τις δυνάμεις προοδευτικής αντιπολίτευσης σε κοινό μέτωπο, για να προχωρήσουμε στη διαδικασία αναγνώρισης του Παλαιστινιακού Κράτους και το κάνουμε ξανά και σήμερα.

Σας καλούμε, για μία ακόμη φορά -και την Κυβέρνηση και την Αντιπολίτευση- να προχωρήσουμε επιτέλους στην αναγνώριση

του κράτους της Παλαιστίνης στα σύνορα του 1967. Να βάλουμε το δικό μας λιθαράκι για να μπει επιτέλους ένα τέλος στη γενοκτονία του παλαιστινιακού λαού. Για να σταθούμε επιτέλους, όπως αρμόζει στη χώρα μας, στη σωστή πλευρά της ιστορίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε όμως να αναφερθώ και σε μια επέτειο χθες, που ήταν πάρα πολύ σημαντική, γιατί πριν από έντεκα χρόνια σαν χθες, ο αντιφασίστας μουσικός Παύλος Φύσσας στάθηκε όρθιος, σε δημόσια θέα -όπως λένε και οι δικοί του στίχοι- απέναντι στους δολοφόνους της Χρυσής Αυγής. Στάθηκε όρθιος, για να προστατεύσει τους φίλους του, για να σπάσει τον φόβο που τα τάγματα εφόδου του νεοναζιστικού μορφώματος με την εγκληματική ανοχή της πολιτείας έσπερναν στις λαϊκές γειτονίες, στην Αμφιάλη, στο Κερατσίνι, στον Πειραιά, στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος, στους εργάτες, τους μετανάστες. Και πριν αφήσει την τελευταία του πνοή έδειξε τον δολοφόνο του.

Αυτό το γεγονός, το εγκληματικό γεγονός, αυτή η δολοφονία ήταν και η αρχή του τέλους για την νεοναζιστική συμμορία. Το λιγότερο που έχουμε να κάνουμε εμείς σήμερα, έντεκα χρόνια μετά, είναι να μην ξεχνάμε, είναι να θυμόμαστε, να θυμόμαστε γιατί ο αντιφασιστικός αγώνας βεβαίως δεν τελειώνει ποτέ, είναι διαρκής, και η προστασία της δημοκρατίας απαιτεί συνεχή επαγρύπνηση. Διότι μπορεί οι εγχώριοι νοσταλγοί του ναζισμού να είναι σήμερα στη φυλακή, βλέπουμε όμως δυστυχώς σήμερα και στην Ελλάδα, αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη ακροδεξιά μορφώματα να σηκώνουν και πάλι κεφάλι και μάλιστα να φτάνουν να διεκδικούν ακόμα και κυβερνητικούς θώκους σε πολλές χώρες της Ευρώπης.

Οφείλουμε να θυμόμαστε και να επαγρυπνούμε, γιατί η απαξίωση, η υπονόμευση, η εργαλειοποίηση των θεσμών και των θεσμικών αντιβάρων είναι πληγές στο κράτος δικαίου, είναι πληγές στην ίδια τη δημοκρατία μας. Και αυτές οι πληγές ανοίγουν δρόμους πάρα πολύ επικίνδυνους.

Αναφέρομαι συγκεκριμένα στο γεγονός ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, συστημικά τα τελευταία πέντε χρόνια, απαξιώνει, υπονομεύει και εργαλειοποιεί θεσμούς, υπηρεσίες και θεσμικά αντίβαρα, όπως εργαλειοποίησε την ΕΥΠ, όπως υπονόμωσε την Ανεξάρτητη Αρχή Διασφάλισης του Απορρήτου των Επικοινωνιών στο σκάνδαλο των υποκλοπών. Τι έγινε πριν από λίγες μέρες, αλήθεια; Δυστυχώς εδώ και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, προφανώς κατ' εντολή της Κυβέρνησης, πέρασε «στα ψιλά».

Το Υπουργείο Οικονομικών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής επέβαλε κυρώσεις σε πέντε άτομα και μία νομική οντότητα για τον ρόλο τους στη γνωστή -σε εμάς εδώ πάρα πολύ γνωστή- εταιρεία «INTELLEXA», με αντικείμενο την παραγωγή και εμπορία του παράνομου κατασκοπευτικού λογισμικού «PREDATOR». Αυτό και αν μας είναι γνωστό εδώ στην Ελλάδα.

Στην ανακοίνωση του Αμερικανικού Υπουργείου Οικονομικών διαβάζουμε ότι: Ως μέρος της αναπτυσσόμενης βιομηχανίας εμπορικού κατασκοπευτικού λογισμικού, το Intellexa κονσόρτσιουμ διατηρεί επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο και στους πελάτες του συμπεριλαμβάνονται κρατικοί φορείς και κυβερνήσεις. Στους στόχους των προϊόντων κατασκοπείας του Intellexa κονσόρτσιουμ περιλαμβάνονται κυβερνητικοί αξιωματούχοι, δημοσιογράφοι, ειδικοί σε θέματα πολιτικής και πολιτικοί κομμάτων της αντιπολίτευσης. Αυτά τα λέει το Υπουργείο Οικονομικών των Ηνωμένων Πολιτειών, δεν τα λέω εγώ.

Ο αρμόδιος Αναπληρωτής Υπουργός για θέματα τρομοκρατίας και οικονομικής πληροφοροποίησης των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ο κ. Μπράντλεϊ Σμιθ, δήλωσε το εξής: Οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν θα ανεχθούν τη χωρίς ευθύνη διάδοση τεχνολογιών που απειλούν την εθνική μας ασφάλεια και υπονομεύουν την ιδιωτικότητα και τις πολιτικές ελευθερίες των πολιτών μας. Αυτά λέει ο Αμερικανός Υπουργός.

Με λίγα λόγια δηλαδή, τι συμβαίνει εδώ; Οι ΗΠΑ επιβάλλουν κυρώσεις σε φυσικά πρόσωπα που συμμετέχουν στα εταιρικά σχήματα της «INTELLEXA», η οποία εμπορεύτηκε το «Predator» και από εταιρεία με έδρα την Ελλάδα και με άδειες που εξέδωσε το ελληνικό κράτος.

Και γιατί το κάνουν αυτό οι ΗΠΑ; Το κάνουν -λένε- αυτό με επί-

κληση στην εθνική τους ασφάλεια και τις πολιτικές ελευθερίες των Αμερικανών πολιτών. Αυτό κάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Και εδώ στην Ελλάδα -στη χώρα που αποδεδειγμένα έχουν αποτελέσει στόχο ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ, ο δημοσιογράφος Θανάσης Κουκάκης, ανώτατα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, ακόμη και Υπουργοί της Κυβέρνησης, εν ενεργεία Υπουργοί της Κυβέρνησης- όπου η δημοσιογραφική έρευνα έχει αποκαλύψει διασυνδέσεις και παράλληλες ή εναλλάξ παρακολουθήσεις μεταξύ «Predator» και ΕΥΠ τι γίνεται; Τι γίνεται σε αυτή τη χώρα, στην Ελλάδα;

Για την Κυβέρνηση δεν τρέχει κάστανο. Σε λίγο θα μας ζητήσετε και τα ρέστα από πάνω για τις υποκλοπές. Και για τη δικαιοσύνη, διώκονται για πλημμέλημα -για πλημμέλημα διώκονται!- άνθρωποι της «INTELLEXA», χωρίς να τίθεται καν θέμα εθνικής ασφάλειας, όπως είπα πριν λίγο ότι θέτουν οι Αμερικάνοι, και οι παρακολουθήσεις, οι κοινές παρακολουθήσεις στα ίδια άτομα, την ίδια χρονική περίοδο από την ΕΥΠ και από το «Predator» της «INTELLEXA» να θεωρούνται μια απλή σύμπτωση.

Κοιτάξτε, η Κυβέρνηση είναι έκθετη και όσο και αν θέλει η Κυβέρνηση να ρίξει άλλο ένα πέπλο συγκάλυψης και συσκοτίσης σε αυτή την ιστορία, δεν θα το καταφέρει. Είναι πολλαπλώς έκθετη η Κυβέρνηση, είναι διεθνώς έκθετη η Κυβέρνηση πλέον και επιτρέψτε μου να πω κυρίως και πρωτίστως είναι πολλαπλώς έκθετος ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, ο κ. Μητσοτάκης, ο οποίος αποφάσισε σπεύδοντας μόλις ανέλαβε τη διακυβέρνηση να θέσει την ΕΥΠ υπό την προσωπική του εποπτεία.

Το σκάνδαλο των υποκλοπών, ό,τι και αν κάνει η Κυβέρνηση, θα συνεχίσει να αποτελεί μια ανοιχτή πληγή στο σώμα του κράτους δικαίου, στο σώμα της δημοκρατίας μας. Γι' αυτό και εμείς δεν πρόκειται να σας αφήσουμε να το προσπεράσετε έτσι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

Γιατί όλα αυτά, αυτή η απαξίωση των θεσμών, αυτή η διάλυση κάθε έννοιας κράτους δικαίου, αυτή η διάρρηξη της εμπιστοσύνης των πολιτών προς τους θεσμούς, όλα αυτά είναι που ανοίγουν τελικά τον δρόμο προς την Ακροδεξιά, μαζί με τη φτωχοποίηση, μαζί με τη βίαιη αναδιανομή του πλούτου από τα κάτω προς τα πάνω, μαζί με το ξεπούλημα της δημόσιας περιουσίας, μαζί με την εξυπηρέτηση φιλικών συμφερόντων. Κομμάτι, βεβαίως, αυτής της εξυπηρέτησης φιλικών συμφερόντων είναι και το σημερινό νομοσχέδιο, της τρίτης κατά σειρά τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι πλέον είναι σαφές σε όλους μας και όλες μας ότι ζούμε στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, το τελευταίο διάστημα -και δυστυχώς, το βιώσαμε με πάρα πολύ επώδυνο τρόπο- την κατάρρευση των ελληνικών υποδομών στις μεταφορές. Αυτό δεν το λέω ελαφρά τη καρδιά. Τα αποτελέσματα, δυστυχώς, αυτής της κατάρρευσης τα βιώσαμε στα Τέμπη και ενάμιση χρόνο μετά αυτή την ανεπίτωτη τραγωδία, αυτό το έγκλημα στα Τέμπη, η κατάσταση στα μέσα σταθερής τροχιάς είναι χειρότερη και από τότε. Είναι χειρότερη ενάμιση χρόνο μετά, από ό,τι ήταν όταν συνέβησαν τα Τέμπη.

Γιατί μπορεί το έγκλημα αυτό να μας συγκλόνισε όλους, είναι ένα συλλογικό τραύμα για τον ελληνικό λαό, μπορεί να βρισκόμαστε σήμερα στο μικροσκόπιο των Βρυξελλών για τα λάθη και τις παραλείψεις που οδήγησαν εκεί, μπορεί η φήμη της χώρας να έχει τρωθεί ανεπανόρθωτα ως ασφαλής ταξιδιωτικός προορισμός, όμως, ενάμιση χρόνο μετά έχουμε γραμμές χωρίς ασφάλεια, έχουμε γραμμές χωρίς σηματοδότηση, έχουμε γραμμές χωρίς τηλεδιόικση. Ενάμιση χρόνο μετά έχουμε διενύμενο ενός καθεστώτος κανονικοποίησης, θα έλεγα, της απουσίας έργων συντήρησης και αναβάθμισης σε όλες τις δημόσιες υποδομές των μεταφορών.

Ενάμιση χρόνο μετά, μόλις πριν από λίγες ημέρες, την προηγούμενη Παρασκευή, είχαμε δύο παραλίγο δυστυχήματα μέσα στην ίδια ακριβώς μέρα. Στη γραμμή του προαστιακού στους Αγίους Αναργύρους, όπου με πανομοιότυπο, ανατριχιαστικά πανομοιότυπο τρόπο με τα Τέμπη, δύο αμαξοστοιχίες κινούνταν στην ίδια γραμμή αντίθετης κατεύθυνσης σε πορεία σύγκρουσης. Είχαμε και άλλο ένα, στην κεντρική σιδηροδρομική γραμμή της χώρας, όπου -ακούστε- η αμαξοστοιχία συγκρούστηκε με πε-

σμένα δέντρα, τα οποία ήταν πάνω στη σιδηροδρομική γραμμή. Αυτά είναι τα αποτελέσματα της κατάρρευσης των υποδομών μεταφοράς στη χώρα μας. Τα ζούμε κάθε μέρα. Όμως, τις αιτίες αυτής της κατάρρευσης μπορούμε να τις βρούμε, να τις διαπιστώσουμε και στο σημερινό νομοσχέδιο.

Θα μου πει κανείς, ενδεχομένως και καλοπροαίρετα «Μα καλά, τι μας λες τώρα; Τι σχέση έχει η τροποποίηση της σύμβασης της παραχώρησης του ΟΛΘ με την κατάρρευση των σιδηροδρόμων;». Ε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει πολύ μεγάλη σχέση. Γιατί τις αιτίες αυτής της κατάρρευσης τις βρίσκει κανείς στην αντίληψη μιας κυβέρνησης, της σημερινής, όσον αφορά τη σχέση ανάμεσα στο δημόσιο και στο ιδιωτικό, από αυτή τη στρεβλή και επικίνδυνη αντίληψη. Δυστυχώς, που διέπεται και το σημερινό νομοσχέδιο.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η Ελλάδα είναι μια χώρα που εξαιτίας των νεοφιλελεύθερων ιδεολογιών που κυριάρχησαν μετά το 1990 και στη χώρα μας, των πολιτικών ελίτ της Νέας Δημοκρατίας αλλά και του ΠΑΣΟΚ που κυβέρνησε εκείνη την περίοδο, στη συνέχεια ως αποτέλεσμα και της δημοσιονομικής επιτροπείας και αυτού του καθεστώτος απώλειας της πολιτικής και οικονομικής αυτοτέλειας, ανεξαρτησίας και κυριαρχίας της χώρας μας, οδηγηθήκαμε σε ένα εικοσαετές πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων, το οποίο όμοιο του συναντάμε μόνο στις χώρες της ανατολικής Ευρώπης μετά το 1990, μετά την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού.

Ειδικά στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως -για να έρθουμε στο προκείμενο-, στην παραχώρηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, η σύμβαση παραχώρησης είχε κάποιες προβλέψεις, είχε κάποιες δικλείδες ασφαλείας. Εξασφάλιζε ότι θα γίνουν κάποιες καθόλου αμελητέες επενδύσεις ύψους 180.000.000 ευρώ και προβλέφθηκαν αυτές οι επενδύσεις ακριβώς για να αναβαθμιστεί το λιμάνι και να διαχειρίζεται αυξημένους όγκους εμπορευματοκιβωτίων. Προβλέφθηκαν, ειδικά στην περίπτωση της προβλήτας 6, για να μπει η Θεσσαλονίκη και στον χάρτη της κρουαζιέρας.

Επίσης, έγινε ταυτόχρονα κατανοητό ότι η αναβάθμιση του ΟΛΘ θα περνούσε πρωτίστως μέσα από τη μεταφορική του διασύνδεση, την οδική αλλά και τη σιδηροδρομική, ώστε να αποτελέσει πραγματικό κόμβο για τη βαλκανική ενδοχώρα.

Τι έγινε, όμως, αυτά τα χρόνια που μεσολάβησαν; Τι έγινε αυτά τα πέντε χρόνια της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας; Πραγματικά χωρίς καμμία δόση υπερβολής, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν έκανε απολύτως τίποτα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

Δεν αναβάθμισε την οδική σύνδεση του έργου, δεν αναβάθμισε τη σιδηροδρομική σύνδεση του ΟΛΘ, δεν εξασφάλισε καν την πραγματοποίηση των επενδύσεων 180.000.000 ευρώ, όπως είχε υποχρέωση ο παραχωρησιούχος, βάσει της σύμβασης με το ελληνικό δημόσιο.

Νομίζω, κύριε Υπουργέ -το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά-, ότι στις παραχωρήσεις το αντίβαρο είναι η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Το δημόσιο, το κράτος, επιλέγει να θυσιάσει κάτι, εν προκειμένω την απόλυτη ιδιοκτησία μιας υποδομής, ενός περιουσιακού του στοιχείου, αντισταθμίζοντάς το με κάτι άλλο. Με τις επενδύσεις, με την οικονομική ανάπτυξη, με τη βελτίωση της ζωής των πολιτών και ούτω καθεξής. Γι' αυτό και στις αντίστοιχες συμβάσεις προβλέπονται και ποινικές ρήτρες. Υπάρχει βέβαια και το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης, όταν το ένα μέρος δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του. Έτσι δεν είναι;

Εδώ, με το σημερινό νομοσχέδιο, τι ακριβώς γίνεται; Τι ακριβώς κάνετε ως Κυβέρνηση; Πώς διαφυλάσσεται, πώς προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον; Παλλάσσοντας τον ιδιώτη επενδυτή από κάθε ευθύνη για την καθυστέρηση έναρξης των έργων, που η ίδια η σύμβαση ορίζει ως υποχρεωτικές επενδύσεις που πρέπει να γίνουν μέσα σε συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, αυτές, δηλαδή, τις επενδύσεις που αποτελούσαν τη βασική συνθήκη για να γίνει η παραχώρηση; Εσείς τι κάνετε; Παρατείνετε απλόχερα αυτές τις προθεσμίες για άλλα πέντε χρόνια;

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι είστε σε θέση να αντιληφθείτε ότι τα επιχειρήματα που επικαλείστε περί αποφάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας, που δόθηκαν μετέβησαν το νομικό πλαίσιο -αν είναι δυνατόν, η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας

δεν μεταβάλλει κανένα νομικό πλαίσιο - ή περί του πολέμου στην Ουκρανία - και αυτό το ακούσαμε ως επιχείρημα - είναι απολύτως ανεπαρκή και δεν μπορούν να πείσουν κανέναν.

Αντίθετα, υπάρχει κάτι άλλο εδώ το οποίο επιβεβαιώνει και τη νεοφιλελεύθερη καταστροφική πολιτική αυτής της Κυβέρνησης, αλλά δυστυχώς, επιβεβαιώνει και τις δικές μας ανησυχίες. Και μιλάω για την απώλεια εσόδων του δημοσίου, που την αποτυπώνει και η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Διότι αυτό ούτε μπορείτε να το κρύψετε ούτε μπορείτε να το αποφυγάτε. Και αυτό έχει δύο σημαντικές επιπτώσεις. Πρώτον, αποδεικνύει περίτρανα ότι όλη αυτή η αδράνεια και η απαλλαγή του παραχωρησιούχου σημαίνει βλάβη για το δημόσιο συμφέρον - άρα, η Κυβέρνησή σας δεν προστατεύει το δημόσιο συμφέρον - δεύτερον, αυτή η απώλεια εσόδων θα πρέπει με κάποιον άλλο τρόπο να καλυφθεί.

Πώς ακριβώς, λοιπόν, θα καλυφθεί αυτή η απώλεια από άλλες πηγές του κρατικού προϋπολογισμού; Πώς θα γίνει αυτό; Θα γίνει με περικοπές από άλλα κονδύλια; Το σύνθημα θύμα, το κοινωνικό κράτος θα πληρώσει και πάλι; Θα γίνει με φορολογική επιβάρυνση των ασθενέστερων, που είναι τα συνήθη υποζύγια τα οποία πληρώνουν το μάρμαρο; Θα το διαπιστώσουμε αυτό στο εγγύς μέλλον.

Θα ήθελα, όμως, να ξαναγυρίσω σε αυτό το οποίο είπα λίγο πριν, γιατί, κατά τη γνώμη μου, το κρίσιμο, το στρατηγικό, το ιδεολογικό εδώ είναι η αντίληψη της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας - μια αντίληψη που δεν μένει, βεβαίως, σε επίπεδο ιδεών, ακολουθούν και οι εφαρμοσμένες πολιτικές, όπως και αυτή η σημερινή - για τη σχέση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Εσείς οποιαδήποτε παραχώρηση, είτε αφορά υποδομές είτε αφορά υπηρεσίες, τη βλέπετε όχι προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, όχι προς όφελος της ανάπτυξης και των πολιτών, αλλά το βλέπετε σαν ένα προστατευτικό πλέγμα για χάρη των λίγων μεγάλων επιχειρηματικών συμφερόντων που εκπροσωπείτε. Ανοίγετε αγορές, δημιουργείτε ευκαιρίες όπου μπορείτε για να εισχωρήσουν οι ιδιώτες. Τους αφήνετε ανεξέλεγκτους, στη συνέχεια, είτε να κερδοσκοπούν σε βάρος της κοινωνίας - όπως γίνεται με την ακρίβεια - είτε να καθυστερούν τις υποχρεωτικές επενδύσεις, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση που συζητάμε του ΟΛΘ, χωρίς να αντιμετωπίζουν την παραμικρή συνέπεια, χωρίς καν να μπει στον κόπο ο παραχωρησιούχος να εξηγήσει, να επικαλεστεί έναν σοβαρό λόγο για να ζητήσει την παράταση. Τους λόγους τους εφευρίσκετε εσείς οι ίδιοι, οι Υπουργοί της Κυβέρνησης. Αυτή είναι η θρησκευτικού τύπου πίστη της Νέας Δημοκρατίας στην οικονομία της αγοράς.

Έχουμε, λοιπόν, την οικονομία που το κράτος λειτουργεί ως θεματοφύλακας των συμφερόντων των ισχυρών, την οικονομία του μηδενικού ρίσκου για τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα, την αντίληψη ότι το κράτος είναι αυτό το οποίο πρέπει να αναλάβει το ρίσκο ακόμα και για τις ιδιωτικές επενδύσεις, ότι, αν ένας μεγάλος ιδιώτης - όχι, βεβαίως, το μαγαζί της γωνίας, αλλά ένας μεγάλος ιδιώτης καπιταλιστής - επενδύσει, τότε πρέπει η επένδυσή του αυτή να είναι εξασφαλισμένη και ότι είναι δουλειά του κράτους να εξασφαλίσει αυτή την επένδυση.

Και κάνετε και κάτι άλλο για να φτιάξετε αυτό το σενάριο το οποίο σας βολεύει, για να αποδείξετε προς τους πολίτες ότι αυτή η πολιτική είναι ένας μονόδρομος. Τι κάνετε, λοιπόν; Της ιδιωτικοποίησης προηγείται η δημόσια υποεπένδυση, η υποεπένδυση σε κάθε δημόσια υποδομή, σε κάθε κοινωνικά δίκτυο, υποεπένδυση που δεν εξηγείται όμως από τη σημερινή δημοσιονομική κατάσταση της χώρας.

Η Ελλάδα σήμερα, το 2024 και την πενταετία που εσείς κυβερνάτε, βρίσκεται σε μια θέση που δεν είχε ποτέ στην πρόσφατη οικονομική ιστορία της. Δηλαδή, έχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε χρηματοδοτήσεις, σε κεφάλαια για τη διασφάλιση ειδικά των πράσινων υποδομών, όπως αυτά που συζητάμε σήμερα, στην εποχή του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας που δεν είχε ποτέ άλλοτε στο πρόσφατο παρελθόν.

Η υποεπένδυση, λοιπόν, δεν είναι ζήτημα δημοσιονομικών περιορισμών. Η υποεπένδυση είναι συνειδητή πολιτική επιλογή. Δεν είναι απλώς και μόνο διαχειριστική ανικανότητα, που υπάρχει και αυτό. Είναι, πρωτίστως, ένα καλά οργανωμένο πολιτικό σχέδιο,

να απαξιωθεί το δημόσιο και να υψωθεί το ιδιωτικό.

Μπορεί η ΤΙΝΑ, η περίφημη «“There Is No Alternative” λογική» να πέθανε διεθνώς στη δημοσιονομική κρίση, αλλά εσείς εδώ επιχειρείτε να την εξυψώνετε κάθε μέρα σαν την πέτρα του Σισύφου. Αυτό, δυστυχώς, πληρώσαμε στα Τέμπη. Αυτό παραλίγο να πληρώσουμε και προχθές, στον προαστιακό. Αυτό, δυστυχώς, πληρώνουμε και με τις πολιτικές σας επιλογές, όπως με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, το οποίο βλάπτει τα συμφέροντα του δημοσίου, βλάπτει τα συμφέροντα του ελληνικού λαού.

Και εδώ να θυμίσω, μιας και αναφέρθηκα στα Τέμπη, αναφέρθηκα στον προαστιακό, ότι η Νέα Αριστερά έχει ζητήσει την έκτακτη σύγκληση της αρμόδιας Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, έτσι ώστε να έρθουν να δώσουν εξηγήσεις ο αρμόδιος Υπουργός, αλλά και οι διοικήσεις της ΟΣΕ και της «HELLENIC TRAIN» για την κατάσταση στον σιδηρόδρομο, πριν έχουμε και άλλα ατυχήματα, πριν θρηνήσουμε νέα θύματα. Και περιμένουμε και από όλα τα κόμματα της προοδευτικής Αντιπολίτευσης να στηρίξουν και να συνταχθούν με αυτό το αίτημα.

Δυστυχώς, πληρώνουμε και εδώ, κύριε Υπουργέ και σε αυτό το νομοσχέδιο, όπως και σε όλα τα υπόλοιπα, την πολιτική της Κυβέρνησης και ενός Πρωθυπουργού που είναι ταγμένοι στην εξυπηρέτηση μεγάλων ιδιωτικών συμφερόντων και σπρώχνουν τους πολλούς, σπρώχνουν τους μικρομεσαίους, σπρώχνουν τα ασθενέστερα στρώματα, σπρώχνουν τους εργαζόμενους στη φτωχοποίηση. Αυτή η πολιτική τους έφερε στην τελευταία θέση προς την αγοραστική δύναμη μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών, αλλά πρώτους στην αδυναμία κάλυψης βασικών ιατρικών αναγκών και πρώτους σε ιδιωτικές δαπάνες για την υγεία.

Και όλα αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να πω - και θα κλείσω με αυτό - ότι δεν είναι απλώς αριθμοί, δεν είναι στατιστικά της EUROSTAT, όπου διαβάζουμε τους πίνακες και πάμε παρακάτω. Αφορούν στις ζωές των συμπολιτών μας, αφορούν στις ζωές των συνανθρώπων μας και είναι τα αποτελέσματα της πολιτικής μιας Κυβέρνησης που επιμένει στην ίδια παλιά συνταγή, αυτή τη συνταγή η οποία μας οδήγησε και στη χρεοκοπία, αυτή τη συνταγή η οποία οδήγησε στη φτωχοποίηση, αυτή τη συνταγή η οποία οδήγησε στην κοινωνική περιθωριοποίηση πάρα πολλούς συμπολίτες μας.

Έχουμε, λοιπόν, μια Κυβέρνηση η οποία εφαρμόζει μια αντι-κοινωνική πολιτική και γι' αυτό, η Κυβέρνηση αυτή πρέπει να φύγει προτού διαλύσει τα πάντα. Για να φύγει, όμως, πρέπει και η αντιπολίτευση - η αριστερή αντιπολίτευση, η προοδευτική αντιπολίτευση - να αρθεί στο ύψος των περιστάσεων, να δώσει διέξοδο διαφυγής και να δώσει ένα εναλλακτικό σχέδιο προστασίας της κοινωνικής πλειοψηφίας, με μαχητικότητα, με σαφές κοινωνικό περιεχόμενο και στίγμα.

Η Νέα Αριστερά θα είναι παρούσα σε αυτή τη μάχη. Θα επιμένει, θα επιμένουμε ότι η Δεξιά δεν θα πέσει με παραγοντισμούς. Η Δεξιά δεν θα πέσει με τον ευτελισμό της πολιτικής. Η Δεξιά θα πέσει από ένα λαϊκό μέτωπο που θα καταθέσει στην κοινωνία ένα πρόγραμμα ευθέως αντιπαραθετικό προς αυτό που εφαρμόζει σήμερα η Κυβέρνηση Μητσοτάκη, ένα πρόγραμμα που θα ανοίγει νέους δρόμους για την κοινωνική πλειοψηφία.

Και επειδή εμείς αυτά τα οποία λέμε θέλουμε κιόλας να τα εννοούμε, στη Διεθνή Έκθεση της Θεσσαλονίκης πριν από λίγες μέρες παρουσιάσαμε ένα πρόγραμμα έξι βασικών αιχμών για την ακρίβεια, για την ενέργεια, για την υγεία, για τη στεγαστική κρίση, για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και την πολιτική προστασία, για την εργασία. Και θα επιμένουμε σε αυτόν τον δρόμο. Θα επιμένουμε στον δρόμο της προγραμματικής αντιπαράθεσης με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Διότι, τελικά, τη Δεξιά θα τη νικήσει το πρόγραμμα της Αριστεράς.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Αριστεράς)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Έχει τον λόγο τώρα η κ. Αικατερίνη Σπυριδάκη, Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα βρισκόμαστε εδώ για

μια ακόμα τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης, μάλιστα την τρίτη τροποποίηση μέσα σε λίγα μόλις χρόνια.

Και αναρωτιέμαι: Τι συμβαίνει επιτέλους; Γιατί κάθε χρόνο χρειάζεται να συζητάμε ξανά το ίδιο θέμα; Τι φταίει και δεν μπορούμε να έχουμε έναν σταθερό και ξεκάθαρο σχεδιασμό; Μήπως η Κυβέρνηση επιλέγει τον εύκολο δρόμο των παρατάσεων αντί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα;

Το πιο θλιβερό, όμως, είναι ότι ακολουθείται η ίδια τακτική σε όλα τα μεγάλα και σπουδαία έργα της χώρας. Η Κυβέρνηση υπογράφει συμβάσεις που στη συνέχεια τροποποιούνται κυρίως προς όφελος των επενδυτών και όχι της πολιτείας.

Και σας ρωτώ: Πού είναι η προστασία του δημόσιου συμφέροντος όταν το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους προειδοποιεί ότι οι προτεινόμενες διατάξεις ενδέχεται να προκαλέσουν μείωση εσόδων για τον κρατικό προϋπολογισμό; Ποιο είναι το κόστος για τον ελληνικό λαό; Πόσα θα χάσουμε ακόμα πριν κάποιος πάρει την ευθύνη για αυτές τις αποφάσεις και αντιμετωπίσει με σοβαρότητα την κατάσταση;

Και δεν είναι μόνο το οικονομικό, κύριε Υπουργέ, είναι η καθυστέρηση που δημιουργεί η ανασφάλεια για το μέλλον των επενδύσεων. Πώς είναι δυνατόν να χρειαστούν δέκα με δεκαπέντε χρόνια για την υλοποίηση υποχρεώσεων που έχει αναλάβει ο επενδυτής βάσει της σύμβασης; Πώς το δικαιολογείτε αυτό;

Η Κυβέρνηση επανειλημμένα προστά στις κάμερες μας διαβεβαιώνει και μας υπόσχεται ότι τα έργα θα ολοκληρωθούν άμεσα, αλλά η ίδια η πραγματικότητα την διαψεύδει. Είναι ξεκάθαρο, λοιπόν, ότι η ανάγκη για την πενταετή παράταση των υποχρεώσεων του επενδυτή, όπως αποτυπώνεται στην τροποποίηση, προκύπτει λόγω μη τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων όχι μόνο στο λιμάνι, αλλά και στις συνδέσεις με τη σιδηροδρομική γραμμή και τις οδικές αρτηρίες.

Αναρωτιέμαι: Πώς είναι δυνατόν να μιλάμε για αναπτυξιακή στρατηγική όταν βασικά έργα υποδομής δεν έχουν καν ξεκινήσει; Τι ακριβώς περιμένουμε να γίνει τα επόμενα πέντε χρόνια που δεν έγινε τα πέντε προηγούμενα; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα; Ποιος είναι ο σχεδιασμός;

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, οι φορείς σας τα είπαν, αλλά εσείς δεν ακούτε κανένα. Μίλησαν για χρόνιες καθυστερήσεις και τόνισαν την ανάγκη για καλύτερη οργάνωση και εκτέλεση των έργων με ταυτόχρονη διατήρηση του ελέγχου και της εποπτείας. Ακόμα και ο εκπρόσωπος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης εξέφρασε τις ανησυχίες του για τις λιμενικές και σιδηροδρομικές υποδομές που κρίνονται ανεπαρκείς για να εξυπηρετήσουν την αυξημένη ζήτηση.

Η επέκταση των υποδομών, όπως η κατασκευή του προβλήτα 6 και η σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, θεωρούνται κρίσιμες για τη βελτίωση και την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού. Εσείς, όμως, μέσα σε ένα καθεστώς αδιαφάνειας και παντελούς έλλειψης λογοδοσίας επιλέγετε τις παρατάσεις. Είναι αυτή εικόνα μιας κυβέρνησης η οποία ενδιαφέρεται πραγματικά για την ανάπτυξη της χώρας; Μάλλον όχι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε να κάνουμε με μια κυβέρνηση που επιλέγει την αναβολή και τη μετάθεση ευθυνών αφήνοντας τα προβλήματα να συσσωρεύονται. Τι άλλο πρέπει να συμβεί για να καταλάβουμε ότι οι συνεχείς παρατάσεις δεν είναι λύση;

Ας μιλήσουμε, όμως, και για την ουσία. Το ΠΑΣΟΚ ποτέ δεν ήταν και δεν είναι αντίθετο στις επενδύσεις. Έχουμε αποδείξει διαχρονικά ότι στηρίζουμε την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας όταν αυτή γίνεται με διαφάνεια και προς όφελος του κοινωνικού συνόλου, όταν αυτή δημιουργεί θέσεις εργασίας και όταν συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη. Εδώ, όμως, έχουμε το άκρως αντίθετο.

Η σημερινή Κυβέρνηση έχει αποτύχει να προχωρήσει σε ουσιαστική υλοποίηση των έργων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και παραμένει αδρανής για κρίσιμα προβλήματα της περιοχής. Η παράταση που συζητάμε σήμερα είναι ένα ακόμα δείγμα της αδυναμίας σας να αντιμετωπίσετε τα πραγματικά προβλήματα. Ο λόγος στον οποίο αποφασίζετε για την παράταση αυτή είναι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας 547/2022 που μετέ-

βαλε το νομικό πλαίσιο για την αδειοδοτική διαδικασία έργων στους λιμένες.

Συγκεκριμένα, η απόφαση αναφέρεται στις περιβαλλοντικές υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 2011/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία απαιτεί την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε μεγάλα έργα υποδομής. Ωστόσο, ως μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Η απόφαση αυτή εκδόθηκε τον Μάρτιο του 2022. Από τότε η Κυβέρνηση μας έχει φέρει δύο παρατάσεις, μία τον Σεπτέμβριο του 2022 και μία τον Σεπτέμβριο του 2023. Γιατί, λοιπόν, τώρα επικαλείται αυτή την απόφαση ως πρόσχημα για να δώσει πενταετή παράταση; Χρειάστηκαν δύο χρόνια για να διαβάσετε και να κατανοήσετε την απόφαση του ΣΤΕ; Είναι προφανές ότι η απόφαση αυτή χρησιμοποιείται προσχηματικά για να δικαιολογηθεί η ανεπάρκεια της Κυβέρνησης και να καλυφθούν οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήδη από την ψήφιση του ν.4522/2018 για την κατοχύρωση της συμφωνίας παραχώρησης είχαμε εκφράσει τις ανησυχίες τις δικές μας αναφορικά με τον έλεγχο και την εποπτεία. Τόνισα πως οι αρμοδιότητες μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και της Δημόσιας Αρχής Λιμένων διαμοιράστηκαν με τέτοιο τρόπο που δημιουργείται μια ασάφεια γύρω από το ποιος θα έχει την εποπτεία του λιμανιού και που τελικά, όπως βλέπουμε σήμερα, οδήγησε σε ένα δυσλειτουργικό καθεστώς. Σας είχαμε προειδοποιήσει για τον κίνδυνο επικάλυψης και ασάφειας στις αρμοδιότητες, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη απουσία αποτελεσματικής εποπτείας. Και με την προηγούμενη παράταση του ν.4973/2022 είδαμε πως η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων αποψιλώθηκε από τις αρμοδιότητές της ιδιαίτερα όσον αφορά τις κύριες συμβάσεις παραχώρησης.

Ουσιαστικά καταργείται τη δυνατότητα εποπτείας και ελέγχου αφήνοντας τα λιμάνια μας ανεξέλεγκτα στα χέρια των ιδιωτών. Πού είναι οι κανόνες διαφάνειας; Πώς προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον όταν ο εκάστοτε Υπουργός μπορεί να προβαίνει σε συμβάσεις και τροποποιήσεις χωρίς συγκεκριμένα κριτήρια; Για ποια λογοδοσία μιλάμε; Ποιος ελέγχει τα συμφέροντα του ελληνικού λαού; Ποιος προστατεύει τον λαό από τις συμβάσεις αυτές; Διότι μέχρι στιγμής αυτό που βλέπουμε είναι μια κυβέρνηση που λειτουργεί χωρίς σαφές πλαίσιο, χωρίς διαφάνεια, χωρίς καμμία λογοδοσία και αυτό είναι το μεγαλύτερο δημοκρατικό έλλειμμα που έχουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση δεν μπορεί να συνεχιστεί έτσι. Οι καθυστερήσεις και οι παραλείψεις της Κυβέρνησης βλάπτουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, βλάπτουν την ανάπτυξη της περιοχής, βλάπτουν την αξιοπιστία της χώρας μας. Το ΠΑΣΟΚ δεν θα σταματήσει να αγωνίζεται για μια δίκαιη, διαφανή, βιώσιμη αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Τώρα, όμως, είναι η στιγμή να αναλάβετε τις ευθύνες σας γι' αυτά που κάνετε και για αυτά που δεν κάνετε, γι' αυτά που θα κάνετε και για αυτά που δεν θα κάνετε, γι' αυτά που δίνετε και για αυτά που στερείτε από τον ελληνικό λαό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ-Κινήτος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασιλή): Τον λόγο έχει τώρα ο κύριος Ιωάννης Δημητροκάλλης, ανεξάρτητος Βουλευτής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να ξεκινήσω την ομιλία μου σήμερα εκφράζοντας τη βαθιά μου θλίψη και τα θερμά μου συλλυπητήρια για την απώλεια του ομότιμου καθηγητή του Πολυτεχνείου Κρήτης Αντώνη Φώσκολου, πρωτοπόρου στην έρευνα υδρογονανθράκων. Με την αφοσίωση, την επιμονή και το θάρρος της γνώμης του ο Αντώνης Φώσκολος ανέδειξε για χρόνια τη σημασία των ενεργειακών αποθεμάτων της Ελλάδας συμβάλλοντας στην κατανόηση της στρατηγικής τους σημασίας για την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, ένα ζήτημα που έγινε ιδιαίτερα επίκαιρο μετά τις πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις. Το έργο και η παρακαταθήκη που αφήνει πρέπει να αποτελέσουν τον ακρογωνιαίο λίθο μιας εθνικής στρατηγικής με στόχο την αναβάθμιση του Ελληνισμού σε ενεργειακή και στρατιωτική υπερδύναμη. Μια τέτοια στρατηγική θα προσφέρει την κατάλληλη απάντηση στις αναθεωρητικές προκλήσεις

της Τουρκίας και, παράλληλα, θα ενισχύσει την κυριαρχία μας σε όλο τον ζωτικό χώρο του Ελληνισμού στα όρια που το επιτρέπει το Διεθνές Δίκαιο.

Αντώνη Φώσκολε, η πατρίδα σας ευχαριστεί για όσα μας προσφέρατε. Ελπίζουμε το σπουδαίο έργο σας να αποτελέσει την κινητήριου δύναμη για ένα λαμπρό μέλλον της Ελλάδας μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση σήμερα μας φέρνει ένα νομοσχέδιο παράτασης του χρόνου υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης από την ιδιοκτήτρια εταιρεία, άρα και του κρίσιμου έργου της επέκτασης του προβλήτα 6.

Στην Ελλάδα συνήθως η παράταση σε τέτοιες περιπτώσεις συνοδεύεται πάντα από τον κακό σχεδιασμό και τις λάθος αποφάσεις. Είναι γεγονός πως οι ιδιωτικοποιήσεις που γίνονται στην Ελλάδα από τα μνημόνια και έπειτα δεν έχουν μοναδικό σκοπό την ανάπτυξη, αλλά αποτελούν συνήθως αντάλλαγμα, χάρες, προσχώρηση σε εταίρους και ολιγάρχες, στηρίγματα της κάθε κυβέρνησης, μια κίνηση που αποδεικνύει πως οι κυβερνήσεις μας με την αμέριστη συναίνεση των εγχώριων και των ξένων συμφερόντων έχουν αποφασίσει να ξεπουλήσουν κάθε κομμάτι της δημόσιας περιουσίας για ένα κομμάτι ψωμί.

Η πατρίδα μας, το έθνος μας δεν είναι ούτε προϊόν ούτε εμπόρευμα. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μια πύλη γεωστρατηγικής σημασίας για τα Βαλκάνια, έχει παραδοθεί σε ξένα χέρια. Μιλάμε για μια σύμβαση που αντί να φέρει ανάπτυξη, έχει οδηγήσει σε μακροχρόνιες καθυστερήσεις και ανεκπλήρωτες υποχρεώσεις με τους ολιγάρχες να επωφελούνται και τον ελληνικό λαό να πληρώνει τον λογαριασμό.

Εδώ, συνάδελφοι, βλέπουμε την ελληνική Κυβέρνηση να χαρίζει απλόχερα παρατάσεις στους επενδυτές επιτρέποντάς τους να καθυστερούν την υλοποίηση των έργων, όπως την επέκταση του προβλήτα 6, με το πρόσχημα της γραφειοκρατίας. Όμως, το πιο εξοργιστικό είναι πως αυτές οι παρατάσεις κοστίζουν στον Έλληνα πολίτη. Ναι, καλά ακούσατε. Η Κυβέρνηση επιλέγει να κάνει χάρες στους ισχυρούς, χρεώνοντας τον λαό μας. Δεν αρκεί που έχουμε ξεπουλήσει τη δημόσια περιουσία, τώρα μας χρεώνουν και τις καθυστερήσεις τους και αυτό, δυστυχώς, δεν σταματά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Ένα ακόμα ανοιχτό μέτωπο είναι και αυτό των παραλιών στο Λαγονήσι, το οποίο και το γνωρίζω καλά, μιας και εκεί μεγάλωσα και εγώ και τα παιδιά μου. Δεν θα μιλήσω ως Βουλευτής της εκεί περιοχής, αλλά ως κάτοικος, διότι το ελληνικό κράτος όχι μόνο αδιαφορεί για το δικαίωμα των πολιτών να έχουν πρόσβαση στον αιγιαλό, αλλά μας πολεμά κιόλας! Στην περίπτωση του Λαγονησίου οι πολίτες μαζί με την Δημοτική Αρχή φυλάνε την παραλία μέρα και νύχτα, για να αποτρέψουν την κατεδάφιση και την ιδιωτικοποίηση μιας έκτασης που ανήκει σε όλους μας. Αντί η Κυβέρνηση να στηρίξει τον αγώνα των κατοίκων για ελεύθερη πρόσβαση στις ακτές, λειτουργεί σαν υποτακτικός των ιδιωτικών συμφερόντων.

Στην προκειμένη περίπτωση είχαν παραχωρηθεί οι παραλίες στον επιχειρηματικό όμιλο «ΜΑΝΤΩΝΑΝΑΚΗ», από την εποχή Σημίτη, του «αμαρτωλού» ΠΑΣΟΚ, και με υπογραφή του καταδικασμένου για τις υποθέσεις Siemens, υποβρυχίων κ.λπ., κ. Τσοχατζόπουλου. Έπειτα ακολούθησαν δικαστικές διαμάχες, οι οποίες έληξαν το 2023 με την απόφαση να αποζημιώσει το ελληνικό δημόσιο τον επιχειρηματία με 800 εκατομμύρια ευρώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι εξοργιστικό να μην υπολογίζετε και να μην υπερασπίζετε το συμφέρον του λαού ούτε στα πιο βασικά. Για χρόνια ο συγκεκριμένος επιχειρηματικός όμιλος εκμεταλλεύεται τις δημόσιες εκτάσεις για ιδιωτικά κέρδη. Το χειρότερο; Έρχεται τώρα η Κυβέρνησή σας και προτείνει να ανταλλάξει το χρέος που οφείλει στον επιχειρηματία, με επιπλέον παραλίες, χωρίς να λογαριάζει τον λαό, χωρίς να λογαριάζει τον δήμαρχο και τους τοπικούς φορείς. Είναι ντροπή και εξοργιστικό! Μιλάμε για παραλίες, για δημόσια αγαθά που δικαιούμαστε όλοι μας.

Το Σύνταγμα διασφαλίζει την ελεύθερη πρόσβαση στον αιγιαλό κι όμως, αυτοί που έχουν ορκιστεί να το υπηρετούν, το καταπατούν! Αντί να υπερασπίζονται τον λαό, γίνονται επαίτες ξένων και Ελλήνων επενδυτών, προσφέροντας «γη και ύδωρ» σε

όποιον υπόσχεται ψίχουλα. Και σας ρωτάω ευθέως: Είστε υπέρ ή κατά στις ελεύθερες παραλίες; Πού είναι η προστασία των συμφερόντων του λαού μας; Πού είναι η υπεράσπιση της εθνικής μας κυριαρχίας;

Αυτή η χώρα, συνάδελφοι, δεν ανήκει στους ολιγάρχες ούτε και στα διεθνή funds, ανήκει στον ελληνικό λαό και ο ελληνικός λαός έχει το δικαίωμα να απολαμβάνει τα εθνικά αγαθά: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τις παραλίες του Λαγονησίου, τα δημόσια έργα, τις υποδομές, και πρέπει να παραμείνουν όλα αυτά στα χέρια του κράτους. Αρκετά πια με τις παραχωρήσεις και τις υποχωρήσεις! Το κράτος πρέπει να ανακτήσει τον έλεγχο των εθνικών μας πόρων, να ακυρώσει αυτές τις καταστροφικές συμβάσεις και να επαναφέρει την εθνική μας κυριαρχία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήρθε η ώρα να αντισταθούμε, να πούμε και να αυτόν τον ξεδιάντροπο εκβιασμό που καταστρέφει την πατρίδα μας. Δεν θα επιτρέψουμε την εκποίηση των παραλιών μας, των λιμανιών μας, των εθνικών μας αγαθών. Η Ελλάδα είναι δική μας και θα την προστατέψουμε, γιατί δεν υπάρχει τίποτα πιο ιερό από την υπεράσπιση της πατρίδας, της θρησκείας και του λαού μας. Όλες οι υγιείς πατριωτικές δυνάμεις θα αγωνιστούμε για να πάρουμε την πατρίδα μας πίσω.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει ο Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία κ. Σωκράτης Φάμελλος.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, είναι προφανές ότι οι Βουλευτές Θεσσαλονίκης είμαστε εδώ για να μιλήσουμε για ένα πολύ σημαντικό θέμα, που είναι το λιμάνι της πόλης μας, γιατί δυστυχώς η Θεσσαλονίκη, η κεντρική Μακεδονία έχουν υποστεί μία σωρεία αρνητικών επιπτώσεων εξαιτίας της πολιτικής της Κυβέρνησης του κ. Μητσοτάκη.

Οι σημαντικότερες επιπτώσεις, βέβαια, οφείλω να πω -και ελπίζω να μοιραζόμαστε τα τυπικά, δηλαδή τα οικονομικά δεδομένα- ότι έχουν να κάνουν με τον δείκτη του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος και αγοραστικής δύναμης, τα οποία δυστυχώς μας φέρνουν πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες και δυστυχώς αυτό αφορά και τη χώρα μας.

Όμως, πρέπει να διαπιστώσουμε και να συμφωνήσουμε ότι η οικονομική και κοινωνική λειτουργία της πόλης είναι δεσμευμένη από κάποιες παλινωδίες και καθυστερήσεις της Κυβέρνησης εδώ και πέντε χρόνια. Το ότι έχουμε ένα μετρό που θα παραδοθεί με καθυστέρηση τεσσάρων χρόνων, με 100 εκατομμύρια επιπλέον κόστος και με απόσπαση των αρχαίων της Βενιζέλου, των μοναδικών αρχαιοτήτων της Βενιζέλου, με ανυπολόγιστο κόστος, είναι κάτι που έχει καταγραφεί και είναι Κυβέρνηση Μητσοτάκη. Το ότι έχουμε ένα έργο που προχώρησε χωρίς κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, το flyover, και έχει δημιουργήσει έμφραγμα στην πόλη για τα επόμενα τέσσερα χρόνια είναι επιλογή του κ. Μητσοτάκη. Αλλά και η πολύπληξη ανάπτυξη της ΔΕΘ, που για πέντε χρόνια ψάχνουμε να βρούμε ακόμα και το αν θα έχει δημόσιο χαρακτήρα και αν θα ανήκει στους φορείς της πόλης και τώρα μας είπαν να περιμένουμε έναν χρόνο ακόμα -γιατί δεν διεκδίκησε η Κυβέρνηση λεφτά από το Ταμείο Ανάκαμψης- έχει την υπογραφή του κ. Μητσοτάκη.

Ο κατάλογος είναι μακρύς, δεν θέλω τώρα να απαριθμήσω γιατί σέβομαι και τον χρόνο και τους συναδέλφους που περιμένουν, αλλά εδώ τώρα μας ζητάτε, κύριε Υπουργέ, να δεχθούμε την παράταση ενός έργου, το οποίο ήταν δρομολογημένο με όλο το θεσμικό πλαίσιο εξασφαλισμένο -δεν υπήρχε κενό στο θεσμικό πλαίσιο- και μας ζητάτε το έργο αντί για το 2026, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να ολοκληρωθεί το 2031.

Κύριε Υπουργέ, δεν άκουσα από τις τοποθετήσεις σας στις επιτροπές κάτι που να μας πείθει ότι ο τίτλος του νομοσχεδίου δεν είναι άλλο παρά η παραδοχή της Κυβέρνησης για την ευθύνη της για την καθυστέρηση του λιμανιού. Δεν υπάρχει κάτι άλλο. Δεν προκύπτει πουθενά κάτι διαφορετικό. Ένα έργο το οποίο θα ήταν καταλύτης για τη Θεσσαλονίκη και για τη βόρεια Ελλάδα, με σοβαρή γεωπολιτική σημασία, που θα συνέδεε το εμπόριο ουσιαστικά όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, της Νοτιοανατολικής Μεσογείου με τα Βαλκάνια, που θα είχε μια μεγάλη αύξηση και των

εμπορευματοκιβωτίων αλλά και την κάλυψη αναγκών για ελλιμενισμό μεγαλύτερων πλοίων, έχει σταματήσει κυριολεκτικά τα τελευταία πέντε χρόνια και ψάχνουμε δικαιολογίες –γιατί εδώ που τα λέμε είναι ένας σχεδιασμός της προηγούμενης δεκαετίας που καθυστερεί και αναπτυξιακός και τεχνικός.

Η Κυβέρνηση προσπαθεί να κρυφτεί και να δικαιολογήσει –και ο εισηγητής το έκανε αυτό– την παράταση πίσω από μια απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Εδώ θέλω να είμαστε απολύτως λογικοί. Το έργο ξεκίνησε το '18. Δεν μπορεί να είναι δικαιολογία για την καθυστέρηση μια απόφαση του 2022. Δεν είχαν μαντικές ικανότητες τα κυβερνητικά στελέχη για να μη δουλεύουν, να κατεβάσουν τα μολύβια γιατί κάποτε το Σ.τ.Ε. θα έλεγε κάτι, το οποίο μπορεί να τους αφορούσε.

Δεύτερον, η απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας αφορά το λιμάνι της Αθήνας, δεν αφορά το λιμάνι Θεσσαλονίκης. Για ποιον λόγο; Διότι δεν δημιουργήθηκαν οι υποχρεώσεις αυτές από την απόφαση του Σ.τ.Ε.. Η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κύριε Υπουργέ, ήταν υποχρέωση του Οργανισμού Λιμένος από το 2018. Και εδώ κάνετε μία μεγάλη υπέρβαση. Καταθέσατε ένα μεγάλο ψέμα, για να δικαιολογήσετε την καθυστέρηση.

Αυτό δεν μπορώ να το κρύψω, γιατί ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης έπρεπε από το '18 μέχρι το '22 και να έχει καταθέσει τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να την έχει εγκρίνει και το έργο να έχει ξεκινήσει, οι διαγωνισμοί και ο ανάδοχος. Δεν υπήρχε αλλαγή στο αδειοδοτικό πλαίσιο μέχρι το '22.

Και για να μη συνεχιστεί αυτή η κοροϊδία, αναγκάζομαι μετά από έρευνα που έκανα και καταθέτω στα Πρακτικά έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας το 2019 προς τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης που λέει ότι έπρεπε να κάνει τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Δεν πρέπει να την κάνει μετά την απόφαση του Σ.τ.Ε..

Ήταν γνωστό και εγώ τότε από τη θέση του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, με ευθύνη το περιβάλλον, είχα κάνει συνάντηση με τη διοίκηση του Λιμένος για να γίνουν οι μελέτες και να ξεκινήσει το έργο. Άρα καμμία νέα υποχρέωση από το Σ.τ.Ε.. Είναι ψέμα το επιχείρημα που χρησιμοποιείτε.

Το καταθέτω στα Πρακτικά και είναι του Υπουργείου σας. Δεν το λέω προσωπικά σε εσάς, σας το είπα και στην επιτροπή. Είναι ευθύνη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη όμως.

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

Δεύτερο ζήτημα. Τι έκανε μέχρι τώρα η Κυβέρνηση για να αποφύγει το πρόβλημα; Δυστυχώς, δεν έκανε τίποτα. Δεν είχε την πολιτική βούληση; Δεν είχε την πολιτική επάρκεια; Είναι ανεπαρκής; Ό,τι και να είναι, κακό στη Θεσσαλονίκη έκανε. Και αυτό ο κ. Μητσοτάκης το παραδέχτηκε. Διότι στα, αν θέλετε, έξω από τη δημόσια σφαίρα αλλά εντός δημόσιου χώρου πηγαδάκια με τους δημοσιογράφους παραδέχτηκε –και αυτό είναι γραμμένο στην ιστοσελίδα «vorla.gr»– η φράση του «εμείς φταίμε». Η Κυβέρνηση φταίει για την καθυστέρηση. Αυτό πρέπει να το δεχθείτε για να συζητήσουμε πώς δεν θα ξαναφταίτε –να το πω έτσι.

Τώρα δεν λαμβάνεται καμμία διασφάλιση ότι θα τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα και δεν είναι μόνο το έργο του προβλήτα 6. Είναι και το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης, της οδικής σύνδεσης και του διαμετακομιστικού κέντρου. Εδώ τώρα για να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα, ακούστηκαν και από τον εισηγητή απαράδεκτα, αν θέλετε, σενάρια. Πρώτον, ότι δεν υπήρχε –λέει– ωριμότητα του εμπορευματοκιβωτίου κέντρου.

Καταθέτω λοιπόν από τον ιστότοπο «metaforespress.gr» ένα δημοσίευμα του Αυγούστου του 2019, μετά την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, που λέει ότι υπήρξε η πρώτη φάση διαγωνισμού για το διαμετακομιστικό κέντρο, υπήρξαν ενδιαφερόμενοι και έπρεπε να προχωρήσει.

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

Και γιατί δεν προχώρησε; Διότι ο κ. Μητσοτάκης –να τα θυμόμαστε λίγο αυτά– το '19 από το βήμα της Έκθεσης –εκεί ήσασταν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας– ανακοίνωσε ότι στο στρατόπεδο Γκόνου θα γίνει ελεύθερη ζώνη επιχειρηματικότητας. Η Κυβέρνηση κατήργησε το διαμετακομιστικό κέντρο για τέσσερα χρόνια και τώρα το ξαναθυμήκατε. Καταθέτω την ομιλία του κ. Μητσοτάκη.

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

Δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανείς. Ο ίδιος είπε ότι θα γίνει ελεύθερη ζώνη και μετά από την πίεση των εξαγωγικών, ήρθε από πέρυσι και άρχισε να το ξανασυζητάει. Δηλαδή παραδέχτηκε ότι έκανε λάθος εξαγγελία. Ποιος τον παρέσυρε; Δεν ξέρω. Αλλά αυτό είναι πρόβλημα για τη Θεσσαλονίκη. Γιατί μήπως αυτό δεν έχει γίνει με την ακύρωση μελετών που είχαν ανατεθεί για τη σιδηροδρομική σύνδεση για να ξαναμελετηθούν ή με την καθυστέρηση της μελέτης οδικής σύνδεσης;

Το αποτέλεσμα πάντως είναι και το έργο του προβλήτα 6, το έργο του λιμανιού συνολικά, και το έργο της οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης, τα δύο έργα του λιμανιού, και το διαμετακομιστικό κέντρο σταμάτησαν εξαιτίας της Κυβέρνησης του κ. Μητσοτάκη. Άρα είναι μία συγκεκριμένη, καταστροφική –θα έλεγα εγώ– επίπτωση μετά από τέσσερα χρόνια απραξίας στη Θεσσαλονίκη. Κι εδώ τώρα ζούμε την επιτομή της κοροϊδίας και του εμπαιγμού, να έρχεστε να προσπαθείτε να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα.

Και νομίζω ότι ένα ερώτημα το οποίο δεν έχετε απαντήσει είναι το εξής: Γιατί σήμερα να δοθεί μία παράταση άλλων επτά χρόνων από σήμερα και δεν μπορούμε να δώσουμε τρία χρόνια; Ακόμα κι έτσι να είναι τα πράγματα, με δική σας ευθύνη να έχουμε καθυστέρηση δηλαδή. Ωραία, γιατί δεν λύνεται, εφόσον υπάρχει πλέον ωριμότητα του έργου και μαθαίνουμε –μας λέτε τουλάχιστον– ότι είναι έτοιμο και το προεδρικό διάταγμα για την περιβαλλοντική αδειοδότηση; Δεν υπάρχει απάντηση. Πάλι δηλαδή το έργο πάει προς τα πίσω, στην επόμενη, μεθεπόμενη κυβέρνηση για να μην έχει ευθύνη ο κ. Μητσοτάκης.

Ποιο είναι όμως το αποτέλεσμα για την πόλη μας, το οποίο ό,τι και να πιστεύετε για την καθυστέρηση είναι πραγματικότητα; Έχουμε καθυστέρηση στην ανάπτυξη, απώλεια θέσεων εργασίας, απώλεια εσόδων του δημοσίου και σοβαρότατη υποχώρηση της γεωπολιτικής θέσης της χώρας. Γιατί αφορά τα Βαλκάνια και τον ρόλο της Ελλάδας και της Θεσσαλονίκης.

Εδώ λοιπόν, σε μια περίοδο σημαντικών γεωπολιτικών εξελίξεων, εσείς κάνετε επιλογές που δημιουργούν έλλειμμα στη χώρα. Αυτό είναι κάτι για το οποίο πρέπει να απολογηθείτε, πρέπει να ακούσουμε μια κουβέντα. Διότι υπάρχουν άνθρωποι που χάνουν δουλειές στη Θεσσαλονίκη από τη δική σας καθυστέρηση. Ο δευτερογενής τομέας πλήττεται και από το ενεργειακό κόστος, αλλά και από τα θέματα του κόστους πρώτων υλών. Και δεν κάνετε κάτι για να βοηθήσετε την αγορά και το παίζετε άνθρωποι της αγοράς. Όχι, δεν είστε άνθρωποι της αγοράς. Κάποια ολιγοπώλια μόνο υποστηρίζετε και τακτοποιείτε. Και να σας πω την αλήθεια, ταυτόχρονα με την αγορά πλήττετε και την πολιτεία –και ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε προβεί σε πολύ μεγάλες μεταρρυθμίσεις: τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, τη Δημόσια Αρχή Λιμένων, το μοντέλο των παραχωρήσεων. Όλα αυτά είχαν μεταρρυθμιστεί στην περίοδο της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ και εσείς έρχεστε και θεσμικά αλλά και πρακτικά να καταρρίψετε όλη αυτή την προετοιμασία της χώρας, όλη αυτή την επάρκεια της χώρας για να μην υπάρχει καμμία εποπτεία και κανένας έλεγχος σε κάποιους ιδιώτες που θέλετε να βάλετε πλάτες, ανεξαρτήτως έργων τώρα πια, στο σύνολο της χώρας.

Η ανάπτυξη και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα βασικό ζήτημα για την κοινωνία της πόλης αλλά και για την οικονομία της χώρας. Και εδώ περιμένουμε από εσάς να πείτε τουλάχιστον ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη και γιατί μειώνετε συνεχώς τις δυνατότητες της πολιτείας να υπερασπιστεί το μέλλον της χώρας. Γιατί οι δημιουργικοί άνθρωποι της χώρας, δυστυχώς, εξαιτίας

σας μένουν χωρίς δουλειές και φεύγουν στο εξωτερικό.

Αυτό, κύριε Υπουργέ, έχει μόνο μία απάντηση: Το συντομότερο δυνατόν να κάνουμε ό,τι μπορούμε για να υπάρχει πολιτική αλλαγή στη χώρα. Γιατί για πέντε χρόνια αποδείξατε ότι παρ' όλες τις δικαιολογίες δεν ανταποκρίνεστε στο καθήκον σας, που είναι τα συμφέροντα της χώρας.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει τώρα ο Ανεξάρτητος Βουλευτής κ. Χουρδάκης. Θα ακολουθήσει ο κ. Κούβελας και η κ. Αρετή Παπαϊωάννου.

Ορίστε, κύριε Χουρδάκη.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΟΥΡΔΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης του λιμανιού αποτελεί ένα ακόμα σκάνδαλο και μια πράξη υποταγής σε ιδιωτικά συμφέροντα εις βάρος του ελληνικού λαού και του δημόσιου συμφέροντος. Δεν πρόκειται για ένα απλό νομικό ζήτημα, όπως έχει ήδη αναφερθεί από μερικούς εκ των ομιλητών, ούτε για μια απλή τεχνική αναδιάρθρωση των προθεσμιών. Πρόκειται ξεκάθαρα για εκχώρηση των εθνικών μας περιουσιακών στοιχείων, χωρίς λογοδοσία και χωρίς συνέπειες για τους παραβάτες.

Ξέρετε ότι μιλώ πάντοτε τεχνοκρατικά, πάντοτε τεκμηριωμένα. Είμαι ελεύθερος από κάθε βαρίδιο ή άλλη δέσμευση σε βαρόνους, μεγαλοκαπλάρχες και επιχειρηματίες. Έτσι θα αναφερθώ μόνο σε γεγονότα.

Το 2018 η αρχική σύμβαση παραχώρησης κυρώθηκε με το ν.4522 του ίδιου έτους και ήταν μια συμφωνία που όριζε σαφώς ότι ο επενδυτής, δηλαδή η εταιρεία συμφερόντων Ιβάν Σαββίδη που ελέγχει σήμερα το λιμάνι, θα έπρεπε να πραγματοποιήσει επενδύσεις ύψους τουλάχιστον 160 εκατομμυρίων ως το 2025 και ο στόχος δεν ήταν άλλος από και την αναβάθμιση του λιμανιού και τη διασφάλιση της ανάπτυξης της περιοχής.

Ωστόσο, παρά την αρχική αυτή δέσμευση, οι υποχρεωτικές αυτές επενδύσεις δεν υλοποιήθηκαν και η Κυβέρνηση που θα έπρεπε να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον και τους πολίτες τι κάνει; Αντί, λοιπόν, να απαιτήσει την εφαρμογή της υπογεγραμμένης συμφωνίας και να επιβάλει ποινικές ρήτρες, κάνει δώρο την πενταετή παράταση, δίνοντας έτσι χρήματα πρακτικά στον επενδυτή. Είναι ξεκάθαρο ότι δεν λειτουργεί με γνώμονα τα συμφέροντα του ελληνικού λαού, τα οποία βάσει Συντάγματος πρέπει να υπηρετεί.

Πρέπει δε να σημειωθεί πως η υπό συζήτηση και εξόχως επιζήμια τροποποίηση δεν είναι η πρώτη, έχουν προηγηθεί άλλες δύο το 2022 και το 2023. Και το πρόσχημα αυτής της τελευταίας παράτασης που συζητάμε είναι η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που άλλαξε μεν το νομικό πλαίσιο αδειοδότησης των λιμενικών έργων -όχι φυσικά και δεν αναφερόταν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης- αλλά αν και ακόμη ήταν αυτό το ζήτημα, γιατί δεν συμπεριλήφθηκε αυτή η τροποποίηση στην προηγούμενη τροποποίηση της σύμβασης που ήταν το 2023 και ήδη ήταν γνωστή από το 2022 αυτή η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας;

Η αλήθεια είναι και πάλι απλή και πάλι αντιτίθεται στα συμφέροντα του κυρίαρχου -δυστυχώς, θεωρητικά μόνο- ελληνικού λαού. Η παράταση δεν γίνεται για να συμμορφωθεί ο επενδυτής σε κάποια νέα διαδικασία αδειοδότησης που θα προκύπτει από όσα ορίζει το Συμβούλιο της Επικρατείας, απλώς χαρίζονται πέντε ακόμα χρόνια -αν είναι δυνατόν, πέντε!- ώστε να αποφευχθούν οι προβλεπόμενες από την αρχική σύμβαση ποινικές ρήτρες. Είναι δηλαδή ένα ξεκάθαρο δώρο προς τον όμιλο του Ιβάν Σαββίδη, τον κύριο μέτοχο του ΟΛΘ.

Φυσικά, είναι δώρο της Κυβέρνησης με τα δικά μου λεφτά και τα δικά σου χρήματα, αγαπητέ πολίτη, αν τυχόν μας βλέπεις και παρακολουθείς αυτή την ομιλία. Είναι ακόμα ένα δώρο σε όσα έχουν δοθεί σε όλους τους επιχειρηματίες και τους ολιγάρχες της χώρας που τη λυμαίνονται και πρέπει όλοι εμείς, οι πολίτες με τεχνοκρατικό τρόπο σκέψης, με κοινωνικό και πατριωτικό πρόσημο, να τους τελειώσουμε, πριν αυτοί τελειώσουν τη χώρα που λέγεται Ελλάδα.

Από το 2018 ως το 2031 τα χρόνια θα περνούν χωρίς καμμία συνέπεια για τον επενδυτή. Το λιμάνι με τη γεωπολιτική και ανα-

πτυξιακή του σημασία θα παραμένει χωρίς νέες επενδύσεις και η οικονομία και οι πολίτες θα βλέπουν την ανάπτυξη που δήθεν είχε υποσχεθεί ο Μητσότακης και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να καθυστερούν αδικαιολόγητα και να πλήττουν αυτούς, εμάς, εσάς, αγαπητοί συμπολίτες.

Άραγε, τα χρήματα από την πληρωμή των προβλεπόμενων βάσει της σύμβασης ρητρών δεν μπορούν να τοποθετηθούν σε κάποια δράση, σε κάποιο πρόγραμμα, να χτιστεί κάποιο κτήριο, να αγοραστεί ένας αξονικός μαγνητικός τομογράφος προς όφελος των πολιτών;

Προχθές, μάλιστα, ένας δάσκαλος μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης ζητούσε δωρεά βιβλίων για να μπορέσει να γίνει μια σχολική βιβλιοθήκη. Φαίνεται, όμως, ότι υπάρχουν χρήματα μόνο για να αγοράζουμε χαλιά, τραπεζάκια και οτιδήποτε άλλο σε εξοπλισμό, για να μπορέσουν ανεπάγγελτοι γόνιμοι να στελεχωθούν και να κάνουν πιο όμορφα υπουργικά γραφεία. Καταθέτω στα Πρακτικά τη σχετική απόφαση της «ΔΙΑΥΓΕΙΑΣ».

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

Επίσης, υπάρχει εξήγηση που δεν εισπράττονται οι ρήτρες από αυτή τη σύμβαση; Σαφώς και υπάρχει. Αντίστοιχα δεν έχουν εισπραχθεί πρόστιμα 25 και 42 περίπου εκατομμυρίων ευρώ από τον ΟΠΑΠ και τις ελληνικές τράπεζες που έχουν επιβληθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Χθες το βράδυ κατέθεσα δύο σχετικές ερωτήσεις, τις καταθέτω και αυτές στα Πρακτικά για τον ιστορικό του μέλλοντος.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Μιχαήλ Χουρδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πέρα, όμως, από την παράταση η τροποποίηση αφορά και το συμβατικό αντικείμενο της σύμβασης ως προς τα επίπεδα της διακίνησης σταθμών συμβατικού φορτίου και πρόκειται ουσιαστικά για μια προσπάθεια αναδιάρθρωσης των όρων της σύμβασης όχι τόσο απλή όσο φαίνεται αλλά ουσιαστικής τροποποίησής της για να εξυπηρετηθούν τα ιδιωτικά συμφέροντα, να μειωθούν και άλλο οι υποχρεώσεις του επενδυτή και να καθυστερήσει ακόμη περισσότερο όποια θετική παρέμβαση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Με τη σημερινή ψηφοφορία, αν περάσει αυτό το νομοσχέδιο, θα έχουμε δώσει στον επενδυτή όχι μόνο χρόνο αλλά και δικαιώματα που του επιτρέπουν να αποφύγει περαιτέρω και στο μέλλον υποχρεώσεις και άρα, το κράτος να χάσει και άλλα έσοδα. Για ποιον λόγο; Για ποιον λόγο υπεγράφη η συμφωνία του 2018; Θέλαμε να δώσουμε το λιμάνι σε έναν επιχειρηματία για να κάνει κρουαζιέρες χωρίς κανένα αντάλλαγμα για την πόλη; Φυσικά όχι, η συμφωνία ήταν ότι θα περιλαμβάνονταν συγκεκριμένα αναπτυξιακά προγράμματα για αναβάθμιση της πόλης και αναβάθμιση του λιμανιού. Έγινε κάτι από αυτά; Τίποτα.

Για τη δε πολυθρύλητη -και φοβάμαι ότι έτσι θα παραμείνει- επέκταση της έκτης προβλήτας, ένα εμβληματικό έργο που θα έδινε ώθηση στην οικονομία της πόλης και αυτό έχει μείνει στα χαρτιά, και αντί και για αυτό να ζητήσει το κράτος, δηλαδή ο Έλληνας πολίτης που θα έπρεπε να εκπροσωπείται επαρκώς από το κράτος, να λογοδοτήσει η συγκεκριμένη εταιρεία πάλι δεν έχει γίνει αυτό.

Πριν από δύο μήνες κατέθεσα σχετική ερώτηση, έλαβα μια απάντηση πολύ χαμηλής στάθμης σε ό,τι αφορά τα επιχειρήματα. Και αυτή την ερώτηση καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Έχουν περάσει πάνω από δύο μήνες από την κατάθεσή της.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι και δεν πρέπει να είναι παιχνίδι στα χέρια ιδιωτικών συμφερόντων. Είναι ένα στρατηγικό εργαλείο ανάπτυξης για την πόλη και τη χώρα και δεν μπορούμε να επιτρέψουμε αυτή την κατάντια, να μας κοροϊδεύουν με τρο-

ποποιήσεις, με παρατάσεις και με εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων. Όποιος θέλει να εξυπηρετήσει τα δικά του συμφέροντα και να κρατήσει θερμό και ενεργό τον οπαδικό του ή τον όποιον άλλο στρατό δεν χρειάζεται να έχει λιμάνια ή άλλες επιχειρήσεις, όπως ξέρουμε ότι είναι όχι μόνο ο Όμιλος Σαββίδη, αλλά και άλλοι όμιλοι, Μελισσανίδης, Μαρινάκης και ο κατάλογος δεν έχει τελειωμό.

Η Κυβέρνηση έχει χρέος να προστατεύσει το δημόσιο συμφέρον, να διασφαλίσει ότι οι συμφωνίες τηρούνται και ότι οι επενδύσεις πραγματοποιούνται. Μια τροποποίηση σαν και αυτή δεν προστατεύει το δημόσιο συμφέρον αλλά τους ιδιώτες που δεν κάνουν τη δουλειά τους.

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

Γι' αυτό καλώ όλους τους συναδέλφους και ιδίως τους συναδέλφους της Α' και Β' Θεσσαλονίκης, λέγοντάς τους -και τελειώνω, κυρία Πρόεδρε- ότι δεν θα υπάρχει καμμία δικαιολογία.

Ούτε θα μπορούν να ξεπλυθούν αργότερα, κυρία Ευθυμίου, κύριε Κούβελα, με δράσεις των έντεκα, των δώδεκα, των δεκατριών κατά την τριλογία του «Ocean's Eleven», της γνωστής ταινίας.

Δεν έχετε τοποθετηθεί όλοι και είναι πραγματικά απορίας άξιο που δεν τοποθετείται ούτε η Ελληνική Λύση στο συγκεκριμένο θέμα. Δεν έχετε ομιλήσει στον κατάλογο ούτε το Κομμουνιστικό Κόμμα έχει ομιλήσει στον κατάλογο ούτε η Νίκη ούτε η Πλεύση Ελευθερίας. Δεν σας ενδιαφέρει; Είναι δυνατόν;

Καταθέτω και τη λίστα των ομιλητών στα Πρακτικά.

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

Δεν μπορούμε να δεχθούμε άλλες καθυστερήσεις, άλλες παρατάσεις, άλλα δώρα προς ιδιώτες. Ο κόσμος είναι απηυδισμένος, υπάρχει αίσθημα αδικίας, παντελής έλλειψη δικαιοσύνης στον κρατικό μηχανισμό και στην άσκηση της δημόσιας κίνησης. Ο κόσμος είναι αγανακτισμένος. Πρέπει να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων, να υπερασπιστούμε επιτέλους κάποιοι το δημόσιο συμφέρον και να απαιτήσουμε την άμεση υλοποίηση των ανειλημμένων υποχρεώσεων αυτού του επενδυτή και όλων των άλλων που στην πλάτη μας βγάζουν χρήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Κούβελας, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι Βουλευτές, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου απαντά στην αναγκαιότητα της προσαρμογής στις νέες προκλήσεις που αντιμετωπίζει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το οποίο αποτελεί πυλώνα ανάπτυξης όχι μόνο για τη βόρεια Ελλάδα και τη Μακεδονία μας αλλά και για ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η Θεσσαλονίκη μας βρίσκεται σε ένα σταυροδρόμι εμπορικών συναλλαγών και γεωπολιτικών συμφερόντων. Το λιμάνι της δεν αποτελεί απλά μια πύλη εισόδου και εξόδου προϊόντων αλλά έναν σημαντικό οικονομικό πόρο για τη χώρα μας. Νομίζω και από τις τοποθετήσεις όλων των συναδέλφων ότι σε αυτό συμφωνούμε όλοι μας.

Η δε σημασία που αποδίδει η σημερινή Κυβέρνηση στην αναβάθμιση των λιμανιών όλης της χώρας αποδεικνύεται από τα έργα που έχουν δρομολογηθεί στα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης, φιλοδοξώντας έτσι να δημιουργήσουμε, να σχηματίσουμε και τη «θαλάσσια Εγνατία», η οποία θα αγκαλιάσει θα έχει ως κομβικό συνδετικό κρίκο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Στη θέση σας, συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, θα ήμουν πολύ προσεκτικός όταν αναφερόμουν στη Θεσσαλονίκη. Αντί να μιλάτε για δήθεν μικρά ψέματα και κουτοπονηριές άλλων καλύτερα να κάνετε την αυτοκριτική σας για τα μεγάλα ψέματα και τα εγκαίνια των μουσαμάδων για τα οποία έχετε το θράσος να μιλάτε ακόμη. Ξεχνάτε ότι ήσασταν στα κάγκελα του λιμανιού για να εμποδίσετε την ανάπτυξη του και σήμερα δακρύζετε σαν κροκόδειλοι δήθεν για το συμφέρον της Θεσσαλονίκης.

Ξεχνάτε τις φωτογραφίες στο ακίνητο βαγόνι του μετρό και τα

εγκαίνια των μουσαμάδων, κύριε Φάμελλε, -πέρα από την εκτίμηση που σας έχω κατά τα άλλα- τον Νοέμβριο του 2018 και μιλάτε ακόμη για επιζήμιο ξήλωμα των αρχαιοτήτων στον Σταθμό Βενιζέλου.

Ευτυχώς, όμως, σε δύο μήνες από σήμερα όλοι θα μπορούμε να χαρούμε και το πιο σύγχρονο μετρό της Ευρώπης και τις σημαντικές αρχαιότητες που αποκαλύφθηκαν χάρις στις εργασίες κατασκευής του μετρό.

Στη σημερινή συζήτησή μας τα πράγματα είναι ξεκάθαρα. Δεν υπάρχει θεωρία συνωμοσίας. Δεν εξυπηρετούνται συμφέροντα ιδιωτών παρά μια αναγκαία συνθήκη η οποία προέκυψε στην πορεία. Η πενταετής παράταση για την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης οφείλεται στην υποχρεωτική συμμόρφωση στο νέο νομοθετικό πλαίσιο για την έγκριση του master plan του λιμανιού και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού του σχεδίου που επιβάλλεται να γίνει με προεδρικό διάταγμα από την απόφαση της ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας το 2022.

Τόσο απλά είναι τα πράγματα και αυτό -έγινε προηγουμένως αναφορά- σχετίζεται με όλα τα λιμενικά έργα που γίνονται στα λιμάνια της χώρας και όχι μόνο στο λιμάνι του Πειραιά. Με αυτήν την αφορμή επεκτείνεται η σχετική ρύθμιση, η υποχρεωτική αναγκαιότητα και στα υπόλοιπα λιμάνια. Η παράταση αυτή, λοιπόν, δεν είναι απλώς μια επιλογή αλλά καθίσταται αναγκαία για τη συνέχιση των επενδύσεων και την ενίσχυση του λιμανιού, όπως έχει συμφωνηθεί ήδη από το 2018.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αυτό το νομοσχέδιο διασφαλίζουμε ότι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης και ο επενδυτής έχουν τον απαραίτητο χρόνο για να προσαρμόσουν τα έργα στις νέες απαιτήσεις και να ικανοποιήσουν την ποιότητα που όλοι μας απαιτούμε γι' αυτά τα έργα αλλά και την αναπτυξιακή προοπτική του λιμανιού. Και, προφανώς, ο ιδιώτης, ο επενδυτής έχει ανάμεσα σε άλλα σκοπό το κέρδος όπως λένε και οι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος. Είναι ένας λόγος παραπάνω, λοιπόν, να θέλει και να επιδιώκει και αυτός να εξελιχθούν τα πράγματα με τον ταχύτερο δυνατό ρυθμό. Αυτή είναι, άλλωστε, στην πράξη η έννοια ή το εμπόδιο της ανωτέρας βίας, όπως αυτή περιγράφεται και στην εισηγητική έκθεση που ανέτρεψε τις προσδοκίες τόσο των επενδυτών, όσο και του ελληνικού δημοσίου για τα προβλεπόμενα -από κανέναν όμως εγγυημένα- έσοδα της περιόδου που έχει περάσει μέχρι σήμερα.

Γι' αυτό, λοιπόν, προσδοκούμε σε ταχύτερη εξέλιξη των εργασιών, υλοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων και απόδοση του λιμανιού σε πλήρη ανάπτυξη όπως θα το θέλαμε. Οι δυναμικές αλλαγές που παρατηρούνται στον τομέα της ναυτιλίας και των μεταφορών, άλλωστε, επιβάλλουν την υιοθέτηση ευέλικτων διαδικασιών και στην έγκριση των τεχνικών μελετών. Όπως αναφέρεται και στο σχέδιο νόμου που συζητάμε, η έγκριση των μελετών από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας πρέπει να είναι ταχύτερη, για να μην υπάρξουν άλλες καθυστερήσεις για τα έργα τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν.

Η δυνατότητα, λοιπόν, να θεωρούνται ως εγκεκριμένες οι μελέτες εντός ενενήντα ημερών από την κατάθεσή τους είναι μια ρύθμιση που ανταποκρίνεται σε αυτές τις ανάγκες, δίνοντας μάλιστα το μήνυμα γενικότερα ότι η Ελλάδα είναι έτοιμη να διευκολύνει τις επενδύσεις και να υποστηρίξει την ανάπτυξη. Είναι, λοιπόν, η ευθυγράμμιση της λειτουργίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τα διεθνή πρότυπα στόχος αυτής της χρονικής παράτασης που δίνεται με το παρόν νομοσχέδιο, ώστε να υλοποιηθούν οι απαραίτητες επενδύσεις, εξασφαλίζοντας, βέβαια, ταυτόχρονα και την ευελιξία που απαιτείται για την προσαρμογή στις νέες συνθήκες. Ακόμη και η άφιξη περισσότερων κρουαζιερόπλοιων είναι θετική εξέλιξη για την οικονομία της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής και πρέπει να την εκμεταλλευτούμε ανάλογα.

Αντίστοιχα, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να γίνει ο απαραίτητος σχεδιασμός για το ερχόμενο καλοκαίρι, έτσι ώστε η ακτοπολική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τις Σποράδες να ξεκινήσει το αργότερο την 1^η Ιουνίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την προηγούμενη τετραετία η Κυβέρνηση Μητσοτάκη, όλοι μας, έχουμε βάλει την Ελλάδα σε

μία νέα τροχιά. Έργα έχουν σχεδιαστεί, έχουν ωριμάσει, έχουν μελετηθεί και έχουν ξεκινήσει να υλοποιούνται. Στα τρία χρόνια που απομένουν τα έργα αυτά θα πρέπει να προχωρήσουν με ταχύτατους ρυθμούς και να ολοκληρωθούν όσα απ' αυτά είναι δυνατόν.

Ναι, η Θεσσαλονίκη αλλάζει. Είναι και δική μου απαίτηση, κύριε Χουρδάκη, τα έργα τα οποία έχουν αποφασιστεί και δρομολογούνται στη Θεσσαλονίκη να τρέξουν με ταχύτατους ρυθμούς και έτσι στο τέλος αυτής της τετραετίας να μπορούμε να μιλάμε για μία διαφορετική, για μία νέα Θεσσαλονίκη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Τον λόγο έχει η Ανεξάρτητη Βουλευτής κ. Αρετή Παπαϊωάννου και στη συνέχεια θα πάρει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης κ. Χήτας.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Καλησπέρα.

Είμαστε σήμερα εδώ για τη συζήτηση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που αφορά την κύρωση της τροποποίησης της Σύμβασης Παραχώρησης του Φεβρουαρίου του 2018 και αναφέρεται στη χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων μέσα στον λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Στις τρεις συνεδριάσεις της αρμόδιας επιτροπής, μαζί με την ακρόαση φορέων αλλά και σήμερα στην Ολομέλεια στη συζήτηση για την πενταετή παράταση που είναι το κύριο θέμα της υπό κύρωση σύμβασης και η οποία παράταση αφορά στις αρχικές υποχρεωτικές επενδύσεις που η προθεσμία τους λήγει στις 22 Μαρτίου του 2026, στην προθεσμία επίτευξης καθορισμένου ετήσιου στόχου διακίνησης εμπορευμάτων, καθώς και σε άλλες επιμέρους προθεσμίες μέσα στις οποίες πρέπει να έχουν επιτευχθεί διάφοροι στόχοι διακίνησης εμπορευμάτων, αναδειχτήκαν άλλα θέματα προβλήματα θα έλεγα. Κάποια σχετίζονται αμέσως ή έμμεσα με τη σύμβαση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κάποια πάλι με τα λοιπά χρόνια προβλήματα της πόλης.

Ας ξεκινήσουμε, όμως, με το σημερινό νομοσχέδιο και ας μιλήσουμε λίγο για το έργο της οδικής σύνδεσης του έκτου προβλήτα του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης με την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Κατερίνης και έτσι στην ουσία και με την Εγνατία Οδό, μια που εκεί περίπου στα διόδια των Μαλγάρων είναι κοινή με την ΠΑΘΕ.

Αποδείχθηκε ότι είναι άλλο ένα έργο της αναβολής αλλά κυρίως της προχειρότητας που στοιχίζει χρόνια τώρα στη χώρα και χρόνο και χρήμα και κάποιες φορές και ζωές. Το συγκεκριμένο έργο δημοπρατήθηκε αρχικά από τις υπηρεσίες του δημοσίου τη δεκαετία του 1990 και κατασκευάστηκε ένα μέρος του περίπου τότε, 1,4 χιλιόμετρα από τα τριάντισι. Σταμάτησε εκεί λόγω έλλειψης χρημάτων.

Μας είπε ο κ. Σιμόπουλος, ο ειδικός αγορητής της Πλειοψηφίας, ότι το έργο –εννοεί το υπόλοιπο έργο προφανώς– που αφορά την οδική σύνδεση του λιμανιού μελετήθηκε προς τα τέλη του 2008 - 2009, δηλαδή προς το τέλος της πρωθυπουργίας του Κώστα Καραμανλή και ξεκίνησε από τότε η υλοποίησή του.

Μας είπε, επίσης, ότι στην πορεία επώχυνε ο εργολάβος λόγω των μηνονίων και γι' αυτό αφού κηρύχθηκε έκπτωτος, το 2012 υποκαταστάθηκε και ανέλαβε άλλος ανάδοχος ο οποίος ξεκίνησε να κατασκευάζει το έργο. Εκεί κάπου αποδείχθηκε –ακούστε το αυτό– ότι οι μελέτες δεν είχαν λάβει υπ' όψιν τις δεξαμενές του Μαμινδάρη που βρίσκονταν, λέει, πάρα πολύ κοντά στο έργο και έτσι έπρεπε να προκληθεί ένα άλλο έργο που θα έπαιρνε υπ' όψιν και αυτήν την κατάσταση, γιατί η χρηματοδότηση δεν επαρκούσε ώστε να εξελιχθεί σύμφωνα με τα καινούργια δεδομένα.

Για ποια καινούργια δεδομένα μιλάμε, κύριοι; Είναι δυνατόν να υπάρχουν τέτοιες έωλες δικαιολογίες για επαναπροκήρυξη ή, απλούστερα, για αύξηση του κόστους; Έχουμε εδώ τη μελέτη περιβαλλοντικών όρων του έργου του έτους 1999 τετρασέλιδη. Διαβάζω ««Κοινή απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του έργου «Κυκλοφοριακή σύνδεση αυτοκινητοδρόμου Θεσσαλονίκης - Κατερίνης με τον έκτο προβλήτα λιμένα Θεσσαλονίκης»».

Υπογράφουν τρεις Υπουργοί του ΠΑΣΟΚ τότε, του ΥΠΕΧΩΔΕ ο Λαλιώτης, του Ανάπτυξης ο Βενιζέλος, του Δημόσιας Τάξης –μαντέψτε– ο Χρυσόχοϊδης.

Σ' αυτήν περιγράφονται οι κατασκευές και παρεμβάσεις που θα 'πρεπε να γίνουν, ώστε και ο δρόμος να είναι ασφαλής και να μην υπέρχει κίνδυνος φωτιάς, εκρήξεων ή άλλων επικίνδυνων συμβάντων για τις εγκαταστάσεις υγρών καυσίμων της ΕΚΟ που είναι εκεί κοντά.

Παρ' όλα αυτά –ακούστε το και αυτό– αυτά τα έργα ασφαλείας δεν μελετήθηκαν και δεν περιλήφθηκαν στα τεύχη δημοπράτησης του έργου που το δημοπράτησε η «ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε.». τότε η οποία ήταν δημόσιος φορέας και βρήκε ο εργολάβος δικαιολογία και όχι μόνο δεν έπεσαν κεφάλια αλλά δεν άνοιξε ούτε μύτη.

Καταθέτω στα Πρακτικά την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του 1999.

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

Κάπως έτσι, πάνω-κάτω προχώρησαν, ή μάλλον δεν προχώρησαν, όλα τα έργα στη Θεσσαλονίκη, με ανόητες δικαιολογίες για μικρά παιδιά και με απόλυτη αδιαφορία της Αθήνας, που στη θέση της πρωτεύουσας δημιούργησε μια πόλη-τέρας! Μια πόλη που αφού καταβρόχθισε για χρόνια την πλειονότητα των πόρων όλης της χώρας, τρώει πια τους ίδιους τους κατοίκους της.

Θα σας το πω και εγώ, λοιπόν, και ας ακουστεί κοινότοπο: Βαρεθήκαμε στη Θεσσαλονίκη να ξεκινούν έργα και να σέρνονται και ποτέ να μην τελειώνουν. Βαρεθήκαμε να ακούμε εξαγγελίες. Πραγματικά βαρεθήκαμε. Βαρέθηκαν και οι πολίτες, ξέρετε. Το ξέρετε, το διαπιστώσατε.

Γι' αυτό σας έστειλαν τόσο σαφές μήνυμα στις ευρωεκλογές και όχι μόνο οι κάτοικοι της πόλης της Θεσσαλονίκης αλλά και του παραμελημένου Βορρά γενικά. Η Θεσσαλονίκη δεν ξέρω αν το έχετε καταλάβει εδώ κάτω, έχει γύρω της κάποιες πόλεις-δορυφόρους σε απόσταση αναπνοής, μισή ώρα, σαράντα πέντε λεπτά –Βέροια, Γιαννιτσά, Κατερίνη, Κιλκίς, Μουδανιά– που συνδέονται απολύτως οικονομικά, μορφωτικά και πολιτιστικά με τη Θεσσαλονίκη.

Οι κάτοικοι τους πηγαινοέρχονται στη Θεσσαλονίκη για δουλειά, για φώνια, για τα παιδιά τους που σπουδάζουν, που εργάζονται εκεί, για θέατρο τα Σαββατοκύριακα με πούλμαν ομαδόν και αυθημερόν φυσικά για γιατρό, για νοσοκομείο, για τα πάντα. Και αυτή η Θεσσαλονίκη είναι στην πράξη μείζων Θεσσαλονίκη.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**)

Έχουν γίνει πολλά στην πλάτη των Θεσσαλονικέων πολλά και απίστευτα, κύριοι συνάδελφοι, που δεν ξεχνιούνται εύκολα.

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

Υποσχέσεις για υποθαλάσσιες για τις οποίες πληρώσαμε πρόστιμα εκατομμυρίων και δεν τις είδαμε ούτε στα χαρτιά. Για εξωτερικό περιφερειακό που θα έπρεπε να προηγηθεί του Fly Over για να απορροφήσει την κίνηση όσο αυτός θα κατασκευαζόταν και αφού διαφημίστηκε, εξαφανίστηκε. Για ένα αεροδρόμιο της προκοπής που διαλέγαμε χρόνια εμείς στη Θεσσαλονίκη τον τόπο που θα γίνει την τοποθεσία. Εδώ αεροδρόμιο, εκεί αεροδρόμιο και τελικά το θέμα έκλεισε με εμβολωματικές λύσεις. Με έναν διάδρομο προσγείωσης επάνω σε επιχωμάτωση μέσα στη θάλασσα και τη «FRAPORT» στον σβέρκο μας.

Θα πανηγυρίσουμε όλοι μας στις 30 Νοεμβρίου για ένα κουτσουρεμένο μετρό μιας και μόνης γραμμής 11,7 χιλιομέτρων. Για να καταλάβουμε, το μετρό της Αθήνας είναι 90,1 χιλιόμετρα χώρια ο προαστιακός. Ένα μετρό που κακοφόρμιζε όλη την πόλη κλείνοντας δεκαοκτώ χρόνια δρόμους και πεζοδρόμια, καταστρέφοντας καταστήματα, μικροεπιχειρήσεις και γειτονιές.

Ο χρόνος που σας δόθηκε τελείωσε κύριοι όπως και ο χρόνος της παράτασης αν το έχετε καταλάβει. Τη Θεσσαλονίκη και τη βόρεια Ελλάδα την έχετε χάσει. Αλλού πηγαίνει και φταίτε εσείς γι' αυτό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης, κ. Χήτα.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι και εγώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Α, είστε και εσείς; Με αντίστροφη σειρά οι Κοινοβουλευτικοί...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Μετά από εμένα, παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, να δώσετε τον λόγο στον κύριο συνάδελφο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Θα σας δώσω τον λόγο αμέσως μετά, κύριε Λοβέρδο, γιατί είχα προλογίσει τον κ. Χήτα.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ορίστε, κύριε Χήτα, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι η μέρα σήμερα που μιλάμε για τη Θεσσαλονίκη και ως Βουλευτής Θεσσαλονίκης θα μπορούσα να πω πολλά πράγματα στα πενήντα ένα μου σχεδόν χρόνια. Ακούστηκαν πολλά για τη Θεσσαλονίκη από συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, όπως ότι η Θεσσαλονίκη είναι πυλώνας ανάπτυξης στο λιμάνι ή ένα σταυροδρόμι ευρωπαϊκό κ.λπ., και όλα αυτά τα βαρύγδουπα που ακούγονται ωραία –είναι αλήθεια– αλλά για μας που μεγαλώσαμε, ανδρωθήκαμε, κάναμε φίλεις, οικογένειες και γαλουχηθήκαμε επαγγελματικά σε αυτήν την πόλη, η πραγματικότητα είναι, δυστυχώς διαφορετική, κύριε Υπουργέ.

Όσα καλά, για παράδειγμα, να διαβάσω για τη Λάρνακα ή τη Λεμεσό, αν δεν έχω πάλι εκεί να τις ζησω, δεν μπορώ να γνωρίζω τα προβλήματα που έχουν οι πόλεις αυτές όπως τα γνωρίζετε, για παράδειγμα, εσείς. Άρα, λοιπόν, είναι τουλάχιστον υποκριτικό αυτό. Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι πρέπει να πείτε κάτι καλό για την πόλη αυτή και ιδίως οι Βουλευτές του κυβερνώντος κόμματος, αλλά η πραγματικότητα είναι τελείως διαφορετική. Ακόμα και για το λιμάνι που συζητάμε.

Λέτε εσείς ότι το έργο αυτό θα είναι ένα έργο πνοής που θα γίνουν επενδύσεις, θα μπουν λεφτά, θα γίνουμε Ευρώπη, σιδηρόδρομους, το τρένο, η ΠΑΘΕ, η προβλήτα 6 κ.λπ.. Μα αυτά τα συζητούσαμε πόσα χρόνια πριν; Άρα, ερχόμαστε πάλι εδώ να ωριοποιήσουμε μια κατάσταση και εγώ προσωπικά έχω αρχίσει και βαριέμαι. Βαριέμαι αφόρητα να συζητάμε τα ίδια πράγματα. Τα ίδια και τα ίδια!

Δυστυχώς, η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη παρατημένη από όλες διαχρονικά τις κυβερνήσεις. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι μιλάμε για ένα καρεκλοκένταυρο κράτος αθηνοκεντρικό. Δεν υπάρχει η περιφέρεια γενικότερα και η Θεσσαλονίκη ακόμη περισσότερο. Σε όλα! Και στις επαγγελματικές ευκαιρίες και στα πιλοτικά προγράμματα και στις επιχειρήσεις. Απ' όπου και να το πιάσουμε, να ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν είναι καλά τα πράγματα επάνω. Δεν είναι καλά. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Μπορεί εδώ να λέμε ότι θέλουμε, ότι είναι ένα πρόγραμμα πνοής αλλά αυτά λέγαμε και πριν πέντε χρόνια. Τα ίδια ακριβώς λέγαμε πριν τέσσερα-πέντε χρόνια, από το 2018. Φτάσαμε στο 2024, θα φθάσουμε στο 2030 με δεσμεύσεις που η Κυβέρνηση δεν θα τις έχει κάνει. Καταλαβαίνετε πόσα εμπόδια μπήκαν και στον επιχειρηματία τότε λόγω πολέμου και όλα αυτά. Να τα λέμε, όμως, όλα αυτά γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα, το αν θα μπορούσε να φέρει χρήματα ή όχι.

Εκτεταμένη η δέσμευση του ελληνικού δημοσίου. Προβλέπει διασύνδεση του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο –ούτε αυτό έγινε– την ΠΑΘΕ, την Εγνατία Οδό κ.λπ.. Τίποτα απ' όλα αυτά δεν έγινε. Γιατί να γίνουν τώρα; Ξέρω εγώ; Μακάρι να γίνουν μπας και ανασάνει αυτή η πόλη. Εγώ, πραγματικά, όμως και το λέω ως άνθρωπος, ως πολίτης αυτής της πόλης –δεν το λέω ούτε ως πολιτικός ούτε σαν τίποτα– βαρέθηκα. Δεν έχω διάθεση πλέον να ασχολούμαι. Άσε το τι ζούμε εκεί πάνω με το Fly Over κ.λπ.. Πω, πω, πω! Δεν μπορείτε να φανταστείτε τι γίνεται και τι πρόβλημα έχουν οι άνθρωποι στην καθημερινότητά τους να πάνε στις δουλειές τους όπως οι επιχειρηματίες, οι μαγαζάτορες με φορτοεκφορτώσεις που είναι πράγματα απλά. Μη σας μιλήσω

για γήπεδα, εγκαταστάσεις και διάφορα άλλα. Δυστυχώς, αυτή η πόλη επαναλαμβάνω ότι είναι παρατημένη από το αθηνοκεντρικό κράτος.

Θέλω να μείνω σε δυο-τρία θέματα γιατί σήμερα ενοχληθήκαμε πάρα πολύ και εγώ προσωπικά αλλά και όλοι μας. Θα μείνω, λοιπόν, λίγο στο «μίνι αντάρτικο», όπως το χαρακτηρίζετε εσείς –εμείς το λέμε «βαλβίδα αποσυμπίεσης»– που είχατε από τους έντεκα Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας τους διαμαρτυρούμενους! Είναι οι διαμαρτυρούμενοι αυτοί οι έντεκα οι οποίοι κατέθεσαν και ερώτηση –λέει– στον Υπουργό Οικονομικών, τον κ. Κωστή Χατζηδάκη, τον τσάρο –ο θεός να τον κάνει!– της οικονομίας για τα κόκκινα δάνεια, για τις κατοικίες του Έλληνα πολίτη, τα funds κ.λπ..

Εγώ προχθές είπα ότι είναι τζάμπα μάγκες. Αυτή είναι η τακτική Σαμαρά ψηφίζω τα πάντα και το παίζω αντάρτης. Έτσι κάνει ο Αντώνης ο Σαμαράς. Είναι εδώ κάποιοι που ψηφίζουν τα πάντα και δεν ρίχνουν την Κυβέρνηση αφού έχουν αντίθετη άποψη.

Είναι, τουλάχιστον, κοροϊδία, όμως, τρόπον τινά να διαμαρτύρεσαι στον Υπουργό σου ως κυβερνητικός Βουλευτής και στην Κυβέρνησή σου για τα κόκκινα δάνεια, και να δείχνεις ενδιαφέρον για τους πολίτες όταν, για παράδειγμα, και με τη δική σου ψήφο έχουν ανακεφαλαιοποιηθεί όλες οι τράπεζες, έχει ψηφιστεί το ακαταδίωκτο των τραπεζιτών, η φορολογική απαλλαγή τους και όλα αυτά. Δηλαδή οι ίδιοι που τα ψηφίσατε όλα αυτά έρχεστε τώρα και διαμαρτύρεστε.

Δείτε και λίγο τον κοσμάκη, κύριε Χατζηδάκη, που του παίρνουν το σπιτάκι του. Εμείς, όμως, ψηφίσαμε όλα αυτά για να του παίρνουν το σπιτάκι. Και τα funds εμείς ψηφίσαμε και όλα. Δεν είναι κοροϊδία αυτό; Είναι πολιτική απατεωνιά, κοροϊδία.

Οι έντεκα, λέει, διαμαρτυρούμενοι! Έχουν την εντύπωση ότι απευθύνονται σε ηλίθιους, ότι οι Έλληνες πολίτες δεν καταλαβαίνουν τι τους γίνεται; Είπαμε ότι είναι οι βαλβίδες αποσυμπίεσης του συστήματός σας για να παίρνετε και εσείς μία ανάσα. Είναι οι ίδιοι οι διαμαρτυρούμενοι αυτοί όλοι –αν ανατρέξετε στα Πρακτικά της Βουλής θα το διαπιστώσετε– που ψήφισαν με τα δύο χέρια το πρόγραμμα «ΗΡΑΚΛΗΣ». Οι ίδιοι το ψήφισαν το πρόγραμμα «ΗΡΑΚΛΗΣ». Όλα τα δίνει στις τράπεζες. Και ο Χατζηδάκης είναι ένας Υπουργός Οικονομικών του οποίου το κόμμα χρωστάει 500 εκατομμύρια στις τράπεζες. Λογικό το βρίσκω να ψηφίζει και να νομοθετεί υπέρ των τραπεζών και όχι υπέρ των πολιτών. Τι να κάνουμε τώρα; Μισό δισεκατομμύριο χρωστάτε στις τράπεζες. Θα τολμήσετε να τις πειράξετε εσείς τις τράπεζες; Αυτές χτυπάνε τον ρυθμό και εσείς, η Κυβέρνηση, χορεύετε. Έτσι είναι η κατάσταση. Ας μη μας κοροϊδεύουν.

Ξέρετε από το 2019 προσπαθούμε να κάνουμε όσο το δυνατόν πιο εποικοδομητική αντιπολίτευση πάντα με τις προτάσεις νόμου μας που τις καταθέτουμε εδώ στη Βουλή. Προχθές καταθέσαμε για τις συντάξεις στους γονείς που έχουν παιδιά ΑΜΕΑ. Κανένας δεν ενδιαφέρθηκε. Έχουμε το πρόγραμμά μας αναρτημένο στο διαδίκτυο πάντα, καταθέτουμε τις μελέτες μας στα Πρακτικά πάντα, είτε αφορούν την ενέργεια είτε την οικονομία, όλα τα θέματα.

Είμαστε πολύ συνεπείς, πολύ εργατικοί, μια πολύ συμπαγής ομάδα κοινοβουλευτική από το 2019 με μια άνοδο. Εγώ δεν θα πω δημοσκοπική άνοδο, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν σχολιάζουμε και δεν μας ενδιαφέρουν οι δημοσκοπήσεις. Εγώ θα πάρω τις τελευταίες εκλογές που μίλησαν οι Έλληνες πολίτες, τις ευρωεκλογές. Ας αφήσουμε τις δημοσκοπήσεις. Οι δημοσκοπήσεις κάνουν τη δουλειά τους, = είναι ένα όργανο του συστήματος, = δεν μας ενδιαφέρουν, δεν τις σχολίασαμε ποτέ, δεν θα τις σχολιάσουμε και τώρα. Λες όμως, ρε παιδί μου, ότι αυτό το κόμμα στις τελευταίες ευρωεκλογές αγκάλιασε το 10%. Και προχωράς και βλέπεις, εργάζεσαι, προσπαθείς να λύσεις τα προβλήματα των Ελλήνων, να είσαι κοντά τους, να είσαι η φωνή τους, να κερδίσεις την εμπιστοσύνη τους, να ανέβεις ακόμα περισσότερο με μια σοβαρότητα.

Και βγαίνουν τώρα –και αυτό μας στενοχωρεί– όχι πολιτικά μειράκια ή «ευκαιριατζήδες» αλλά άνθρωποι οι οποίοι βιοπορίστηκαν μέσα από την πολιτική τριάντα χρόνια, σαράντα χρόνια, που κάποιος τους είχε ονομάσει παλιά «πολιτικούς δεινόσαυρους»,

αυτοί που ξεχνάνε να αποσυρθούν από την πολιτική. Και βλέπεις στο καθ' όλα συμπαθέστατο -ειρωνικά το λέω- κανάλι του «ΣΚΑΪ» την κ. Μπακογιάννη σήμερα. Και αντί να ασχοληθεί η αδερφή του Πρωθυπουργού -ίσως επειδή η ίδια είναι παραγκωνισμένη να βγάξει πίκρα και να την βγάξει πάνω μας, δεν καταλαβαίνω- με τα προβλήματα της κοινωνίας, ότι ο κόσμος έχει γυρίσει την πλάτη στην Κυβέρνηση αυτή, αντί να ασχοληθεί με τη δύσκολη καθημερινότητα των Ελλήνων πολιτών, η κ. Μπακογιάννη -και λυπάμαι που το λέω- αποφάσισε για άλλη μια φορά και μπέρδεψε την πολιτική με το επάγγελμα.

Και αντί να παραθέσει πολιτικά επιχειρήματα για να αντικρούσει την Ελληνική Λύση και να πει «θεωρώ ότι έχει λάθος θέση στην οικονομία, στην εξωτερική πολιτική» κ.λπ., ασχολήθηκε πάλι με το επάγγελμα του Προέδρου μας. Με τι ακριβώς ασχολείται η κ. Μπακογιάννη; Θυμίστε μου λίγο τι δουλειά κάνει; Δεν κάνει. Είναι κακό στην Ελλάδα να δουλεύεις. Εντάξει, να μη δουλεύουμε. Δεν είμαστε εμείς παιδιά από τζάκια. Τι να κάνουμε τώρα; Φτωχαδάκια γεννηθήκαμε, φτωχαδάκια πορευόμαστε. Έτσι μας έμαθαν, μας έμαθαν να δουλεύουμε. Και αυτό κάνουμε. Ούτε επαγγελματίες πολιτικοί είμαστε ούτε από τζάκια είμαστε ούτε δουλείες κάνουμε ούτε τίποτα. Να μας συγχωρέσετε!

Είναι ντροπή, κύριε Υπουργέ, στην επισήμανση των δημοσιογράφων ότι η Ελληνική Λύση ανεβαίνει, η απάντηση της κυρίας αυτής να είναι -άκουσον, άκουσον!- «πάντα υπάρχουν ψεκασμένοι». Ω, τι ντροπή! Δεν ντράπηκε λίγο να προσβάλλει χιλιάδες Έλληνες συμπολίτες μας με αυτόν τον τρόπο; Τον αγώνα, τον δικό μας, του Προέδρου μας, την εμπιστοσύνη χιλιάδων Ελλήνων πολιτών; Ντροπή πραγματικά. Εκτός κι αν εννοούσε τον αντιπρόεδρό της, τον κ. Γεωργιάδη, γιατί και αυτός είναι τηλεπωλητής. Είναι ο πρώτος που μίλησε για νανογίεκα, για επιστολές. Είναι ο πρώτος διδάξας. Αν εννοούσε η κ. Μπακογιάννη τον κ. Γεωργιάδη έχουμε εσωκομματικά προβλήματα.

Και στο υπόλοιπο μισάωρο προσπαθούσε στο φιλόξενο περιβάλλον του «ΣΚΑΪ» να μας πείσει ότι έχει ταυτότητα η Νέα Δημοκρατία. Όταν προσπαθείς επί δεκαπέντε, είκοσι λεπτά να πείσεις κάποιον ότι έχεις ταυτότητα, σημαίνει ότι δεν έχεις καμμία ταυτότητα, καμμία απολύτως. Είστε αλλού πολιτικά. Ντροπή! Αντί να μας έλεγε η κ. Μπακογιάννη σήμερα στο φιλόξενο περιβάλλον του «ΣΚΑΪ» για τα χάλια της κ. Κεφαλογιάννη με τα χαλιά, που έδωσε 18.000 ευρώ για να αλλάξει τα χαλιά στο Υπουργείο και παίζει με το δημόσιο χρήμα, τα λεφτά των Ελλήνων πολιτών για να αλλάξει τα χαλιά η κ. Κεφαλογιάννη, για να είναι πιο παχύ, να πατάει το πέλμα πιο μαλακά, και με τα χάλια της Νέας Δημοκρατίας, επέλεξε να ασχοληθεί με την Ελληνική Λύση. Να ασχοληθεί με τα σοβαρά.

Θα ασχοληθείτε με τα σοβαρά; Θα ασχοληθείτε με το δημογραφικό; Καταρρέουμε, πεθαίνουμε. Τα ρωτάνε αυτά οι φιλόξενοι δημοσιογράφοι του «ΣΚΑΪ»; Δεν τα ρωτάνε. Εκεί είναι: «Α, κυρία Μπακογιάννη, τι κάνετε; Καθίστε εδώ να τα πούμε λιγάκι». Τι ωραία! Πείτε μας, λοιπόν, για τα χάλια της Υπουργού. Πείτε μας, λοιπόν, ότι το 2023 είχαμε εβδομήντα μία χιλιάδες γεννήσεις και εκατόν είκοσι επτά χιλιάδες θανάτους ως χώρα. Πείτε μας γι' αυτά. Θα μιλήσετε γι' αυτά ή θα ασχολείστε και θα ντροπιάζετε, θα περιφρονείτε με τέτοιον τρόπο τους Έλληνες πολίτες αποκαλώντας τους ψεκασμένους ή οτιδήποτε άλλο; Είναι ντροπή, πραγματικά, αυτή η έπαρση, αυτή η αλαζονεία, αυτή η ύβρις που χρησιμοποιείτε στο λεξιλόγιό σας. Εμείς δεν πρόκειται να σας ακολουθήσουμε σε αυτό. Προσπαθούμε να λύσουμε τα προβλήματα.

Ας σχολιάσει, λοιπόν, η κατά τα άλλα λαλίστατη κ. Μπακογιάννη την τελευταία έκθεση της EUROSTAT για το 2022 - 2023 ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 6,8% αντιμετωπίζει προβλήματα υλικής και κοινωνικής στέρησης και στην Ελλάδα το 13,5%, ότι είμαστε στην τρίτη χειρότερη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία, ότι δεν μπορούν να αποταμιεύσουν οι Έλληνες πολίτες ούτε δεκάρα. Θα την καταθέσω στα Πρακτικά. Είμαστε στην τελευταία θέση με μείον. Αυτά είναι τα προβλήματα με τα οποία θα πρέπει να ασχολούνται στην Κυβέρνηση. Μην ασχολείστε με την Ελληνική Λύση. Συνεχίστε να κάνετε ό,τι κάνετε με την ίδια αλαζονεία, με την ίδια ύβρις, με την ίδια έπαρση. Εμείς έχουμε δουλειά να κάνουμε. Έχουμε να κά-

νουμε μια δουλειά με τους Έλληνες πολίτες, έχουμε μια καθημερινή τριβή, μια καθημερινή επικοινωνία. Θέλουμε να είμαστε κοντά σε αυτούς και να συνεχίσουμε τον τίμιο αγώνα μας για να μπορέσει να λυτρωθεί η πατρίδα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Χήτα.

Τον λόγο έχει ο κ. Λοβέρδος από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ευχαριστώ, πολύ Πρόεδρε.

Καλησπέρα σας, κυρίες και κύριοι Βουλευτές.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο και θα περιμένα να ήταν μεγαλύτερη η παρουσία των Βουλευτών εδώ, εκτός της Θεσσαλονίκης που έλαμψε διά της παρουσίας της και δικαιολογημένα, μια και μιλάμε για το λιμάνι της μεγαλύτερης μετά την Αθήνα πόλης της χώρας και το δεύτερο μεγαλύτερο από τον Πειραιά.

Προτού όμως μιλήσω για το νομοσχέδιο αυτό θα ήθελα να κάνω μια μικρή επισήμανση σε ό,τι αφορά αυτό που άκουσα και σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα, μολονότι δεν είναι αντικείμενο της Αίθουσας αυτής. Άκουσα από διάφορους ομιλητές να αναφέρονται στην ερώτηση που κατέθεσαν έντεκα Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας στον Υπουργό Οικονομικών.

Κατανώ, γιατί εγώ τριάντα πέντε χρόνια δημοσιογράφος ήμουν, οι δημοσιογράφοι να το εκμεταλλεύονται αυτό όπως θα το έκανα κι εγώ αν ήμουν στη θέση τους δημοσιογράφος, για να πουν ότι υπάρχει δήθεν εσωκομματική αντιπολίτευση στη Νέα Δημοκρατία, αλλά δεν το κατανώ μεταξύ πολιτικών να λέγονται τέτοια πράγματα.

Όπως ξέρετε, ο Βουλευτής δεν είναι ούτε χειροκροτητής ούτε ψηφίζει, ό,τι του λένε. Ο Βουλευτής σύμφωνα με το Σύνταγμα, στο οποίο όλοι έχουμε δηλώσει αφοσίωση, έχει απεριόριστο δικαίωμα γνώμης και ψήφου. Και αυτό ισχύει πολύ περισσότερο για εμάς στη Νέα Δημοκρατία όπου η εσωκομματική δημοκρατία υπάρχει και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο η Νέα Δημοκρατία είναι το ισχυρότερο πολιτικό κόμμα τα τελευταία πενήντα χρόνια από τότε που ιδρύθηκε από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή το 1974. Σε λίγες μέρες συμπληρώνονται τα πενήντα χρόνια.

Για να το ξεκαθαρίσουμε μια και καλή, εσωκομματική αντιπολίτευση στη Νέα Δημοκρατία δεν υπάρχει. Και οι εκατόν πενήντα Βουλευτές της στηρίζουν, τιμούν και σέβονται τον Πρόεδρο και Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη. Και οι εκατόν πενήντα επτά Βουλευτές στηρίζουμε όχι μόνο με την ψήφο μας αλλά και έμπρακτα την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Και οι εκατόν πενήντα επτά Βουλευτές με το κοινοβουλευτικό ήθος που μας διακρίνει συμμετέχουμε και πρέπει να συμμετέχουμε σε όλες τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες προς ενίσχυση του κυβερνητικού έργου. Στο κάτω κάτω της γραφής γιατί υπάρχει Κυβέρνηση και κάθε κυβέρνηση; Για να υπηρετεί τον ελληνικό λαό, την κοινωνία και την πατρίδα μας.

Αυτό για να ξεκαθαρίσουμε μια και καλή όλα αυτά τα οποία λέγονται και ακούγονται τον τελευταίο καιρό.

Εμείς στη Νέα Δημοκρατία δεν αμφισβητούμε τον Αρχηγό μας. Άλλα κόμματα μπορεί και να επιλέγουν άλλον αρχηγό δικαίωμα τους. Στη Νέα Δημοκρατία η ηγεσία δεν κάνει μπούλινγκ, όπως ακούστηκε σε άλλα κόμματα, στα μέλη της και τους Βουλευτές της. Πιστεύουμε στις ανοικτές διαδικασίες και φυσικά είναι όχι δικαίωμα των Βουλευτών να παρεμβαίνουν και να κάνουν ερωτήσεις προς το εθνικό και το δημόσιο συμφέρον αλλά υποχρέωσή τους, όπως προβλέπεται από το Σύνταγμα, στο οποίο επαναλαμβάνω, όλοι στην αρχή κάθε βουλευτικής συνόδου ορκιζόμαστε πίστη και αφοσίωση. Μην το ξεχνάμε αυτό, το ορκίζομαι, και μετά κάποιος λένε ότι δεν ισχύουν ορισμένα πράγματα. Ισχύουν. Για εμάς στη Νέα Δημοκρατία, τουλάχιστον, ισχύουν.

Τώρα πάμε στο νομοσχέδιο το οποίο κατέθεσε το Υπουργείο

Εμπορικής Ναυτιλίας για τη συνεργασία ανάμεσα στο ελληνικό δημόσιο και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Δίνεται, πράγματι, μια παράταση πέντε ετών. Για ποιον λόγο; Το εξήγησε, νομίζω αρκετά καλά, ο Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κ. Γκίκας, πριν από λίγες ώρες στο ξεκίνημα αυτής της συνεδρίασης. Δεν θα μπω, λοιπόν, σε αυτό.

Θα μπω σε άλλα πράγματα που άκουσα από συναδέλφους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, όπως για παράδειγμα ότι δήθεν είναι νεοφιλελεύθερο μέτρο, ότι είμαστε νεοφιλελεύθεροι και γι' αυτό δεν νοιαζόμαστε για το δημόσιο συμφέρον και κάτι άλλα, κατά τη γνώμη μου, μη ευσταθή επιχειρήματα.

Κατ' αρχάς η σύμβαση είναι παραχώρησης και όχι μεταφοράς ιδιοκτησίας, γιατί και εκεί γίνεται μια παρανόηση πολύ συχνά ενδεχομένως ηθελημένη. Οι εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ανήκουν στο ελληνικό δημόσιο. Ανήκουν και θα ανήκουν. Δεν αλλάζει το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Αυτό που αλλάζει είναι η εκμετάλλευση, όπως και το ίδιο ισχύει και για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας που έχουν δοθεί σε ιδιώτη επενδυτή, όπως είναι το λιμάνι του Ηρακλείου ή της Ηγουμενίτσας.

Αυτό που πρέπει να γίνει επίσης σαφές, είναι ότι –επειδή το άκουσα από τον αγαπητό Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της «Νίκης», τον κ. Τσιρώνη, που ειρωνεύτηκε τον επενδυτή αποκαλώντάς τον φιλάνθρωπο– δεν υπάρχουν επενδυτές που είναι φιλάνθρωποι. Στην ιδιωτική οικονομία, στην οικονομία της αγοράς στην οποία όλοι συμμετέχουμε, οι επενδυτές είναι κερδοσκοποί αποσκοπούν στο κέρδος. Για ποιον λόγο άλλωστε να κάνουν επενδύσεις; Αυτούς όμως τους επενδυτές τους χρειαζόμαστε, γιατί αυτοί ακριβώς επειδή επιδιώκουν το κέρδος έχουν κάθε συμφέρον να αναπτύξουν κάθε επιχείρηση την οποία αναλαμβάνουν.

Αυτή είναι η διαφορά μας ανάμεσα στις φιλελεύθερες απόψεις –και όχι νεοφιλελεύθερες, δεν υπάρχει αυτός ο όρος στη διεθνή ορολογία– σε εμάς στη Νέα Δημοκρατία και στην Αντιπολίτευση η οποία διακατέχεται από σοσιαλιστικά σύνδρομα. Είναι δικαίωμά τους. Με έκπληξη, όμως, διαπίστωσα ότι αυτές τις σοσιαλιστικές αντιλήψεις φαίνεται ότι αρχίζουν να τις ενστερνίζονται τα κόμματα –ακούγοντας τους εκπροσώπους τους– που βρίσκονται δεξιότερα της Νέας Δημοκρατίας.

Ξέρετε ο λαϊκισμός είναι πολύ μα πάρα πολύ ελκυστικός για πολλούς. Ο λαϊκισμός όμως ενώ μπορεί να σου φέρει βραχυπρόθεσμα ψήφους δεν σε κάνει να υπηρετείς, όπως θα έπρεπε, το δημόσιο συμφέρον για το οποίο λέμε ότι κοπτόμαστε.

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

Και επειδή εγώ, όπως πάντα, κύριε Πρόεδρε, σέβομαι τον Κατανοισμό της Βουλής και τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες σας ευχαριστώ πάρα πολύ που με ακούσατε.

Καλό σας απόγευμα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Λοβέρδο.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ του κ. Δημήτριο Μάντζο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω τη σημερινή ομιλία από τη διεθνή πραγματικότητα, η οποία εντείνεται και κλιμακώνεται στη Μέση Ανατολή και διευρύνεται γεωγραφικά η εκεί σύρραξη. Επεκτείνεται βόρεια στα σύνορα πλέον του Ισραήλ με τον Λίβανο με την άμεση εμπλοκή πλέον της Χεζμπολάχ την αόρατη αλλά ταυτόχρονα και τόσο ορατή παρουσία του Ιράν, τη συνεχιζόμενη ανθρωπιστική τραγωδία στη Γάζα με στοιχεία εθνικάθαρσης εις βάρος του παλαιστινιακού λαού, με την εκατόμβη νεκρών, αμάχων και παιδιών, τους ισραηλινούς ομήρους ακόμα υπό καθεστώς κράτησης –δεν γνωρίζουμε αν είναι όλοι ακόμη εν ζωή– και την έξαρση του μίσους στην περιοχή.

Όλες αυτές οι προκλήσεις καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για μια πιο συνεκτική, πιο έγκαιρη και αποτελεσματική κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφάλειας και άμυνας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μιας Ευρώπης που δεν θα οχυρώνεται απλώς και θα ικανοποιείται πίσω από κλειστά σύνορα που προσβάλλουν και τις ίδιες τις βασικές της συνθήκες. Δεν θα οχυρώνεται πίσω από

την εμμονική ιδεοληψία των συντηρητικών κυβερνήσεων της κεντρικής Ευρώπης, Αυστρίας, Ουγγαρίας αλλά θα ενεργεί προληπτικά υπέρ του Διεθνούς Δικαίου, υπέρ των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και της αξιοπρέπειας της ανθρώπινης ζωής και υπέρ του μόνου βιώσιμου και δίκαιου σχεδίου για την αποκλιμάκωση και την οριστική εκτόνωση της εκεί κατάστασης, τον τερματισμό της αιματοχυσίας, την εξουδετέρωση της τρομοκρατίας, την εκτόνωση του θρησκευτικού φανατισμού ένθεν κακείθεν των συνόρων και των εθνικισμών, την αναγνώριση παλαιστινιακού κράτους και την ειρηνική συνύπαρξη αυτού με το Κράτος του Ισραήλ.

Και η χώρα μας δεν μπορεί να μείνει αμέτοχη και αμήχανη μπροστά σε αυτή τη γεωπολιτική συγκυρία. Έχουμε πει και επιμένουμε στην ανάγκη να είμαστε ενεργητικά στην πλευρά της επιδίωξης λύσης. Οι ιστορικοί δεσμοί, ναι, υπάρχουν με όλους τους λαούς της περιοχής αλλά και το ίδιο το εθνικό μας συμφέρον το επιβάλλει. Η Ελλάδα πρέπει να είναι διαρκώς παρούσα σε κάθε προσπάθεια επίλυσης, διαμεσολάβησης, σε κάθε απόπειρα έναρξης διαλόγου για τη λύση των δύο κρατών στην περιοχή, να πιέζει προς αυτήν την κατεύθυνση, να πιστεύει σε αυτή τη λύση και να οδηγεί τις εξελίξεις προς αυτή. Να μη βρίσκεται πίσω από ένα πέπλο απραξίας και ίσων αποστάσεων αλλά να στέκει μπροστά με θάρρος και προσήλωση στην ειρήνη και στην αξία της ανθρώπινης ζωής, με μια ενεργητική εξωτερική πολιτική αξιών.

Αξίες, που, δυστυχώς, μιλώντας για αξίες, βλέπουμε να ελλείπουν και από την εσωτερική πολιτική ζωή: η ενσυναίσθηση, ο εξορθολογισμός των δαπανών, η δικαιοσύνη, η χρηστή διοίκηση και διακυβέρνηση με όρους ρεαλιστικούς αντίστοιχους της οικονομικής κατάστασης της χώρας και ιδίως των δημοσιονομικών της μεγεθών.

Πέρασαμε μια βαθιά οικονομική, ηθική, κοινωνική κρίση, δέκα και πλέον, δεκαπέντε κοντά έτη. Και όμως, τι να πει σήμερα ένας πολίτης δεκαπέντε έτη μετά από αυτή τη μεγάλη κρίση, όταν μαθαίνει από τον Τύπο ότι το Υπουργείο Τουρισμού δαπάνησε πολλές χιλιάδες ευρώ για την ανακαίνιση του γραφείου Υπουργού;

Τι να θυμηθεί, παρά μόνο εκείνες τις πρακτικές προ της πτώχευσης του 2008 – 2009. Την Ελλάδα της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Καραμανλή, που με την ασυδοσία και την απληστία μάς οδήγησε στο γκρεμό.

Είναι κανείς να αναρωτιέται πόσα χαλιά έχουμε αγοράσει έτσι και πόσα θα είχαμε αγοράσει έτσι, εάν δεν υπήρχε η «ΔΙΑΥΓΕΙΑ». Τι θα είχε γίνει χωρίς τη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» με το δημόσιο χρήμα και πόσο επαναστατική, τελικά, υπήρξε αυτή ακριβώς η μεταρρύθμιση της κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ με Πρωθυπουργό τον Γιώργο Παπανδρέου; Η διαφάνεια, ο λόγος, η λογοδοσία και η διαύγεια είναι τελικά συνθήκη δημοκρατίας.

Ο τουρισμός έχει πολλά σημαντικότερα προβλήματα και πολύ μεγαλύτερες ανάγκες από τον καλλωπισμό του γραφείου της Υπουργού. Δεν έχει ανάγκη από έργα βιτρίνας στο κράτος. Δεν είχε ανάγκη από πολυτέλειες στα υπουργικά γραφεία.

Έχει ανάγκη από τη στήριξη των μικρομεσαίων τουριστικών επιχειρήσεων, τη στήριξη των εργαζομένων στον τουρισμό. Υπάρχει τουριστική μονάδα στην Κρήτη που κλείνει και οι υπάλληλοί της δεν μπορούν να μπου καν στο ταμείο ανεργίας. Έχει ανάγκη από το να δοθεί επιτέλους ο ρόλος στην αυτοδιοίκηση να υπολογιστεί η φέρουσα ικανότητα κάθε τόπου της πατρίδας μας, για να δούμε και να αντιμετωπίσουμε στα μάτια τον κίνδυνο του υπερτουρισμού. Έχει ανάγκη από τη διασύνδεση του τουριστικού μας προϊόντος, σύγχρονου, ανταγωνιστικού, πολύτιμου με τον πρωτογενή τομέα που πολλές φορές πλήττεται από την ίδια την υπερτουριστική ανάπτυξη. Από αυτά έχει ανάγκη ο τουρισμός όχι από έργα καλλωπισμού.

Κάτι ακόμα σε αυτή σε σχέση με το θέμα αυτό και σε σχέση με τον Υπουργό Υγείας ο οποίος είναι τόσο πολυπράγμων που βρήκε χρόνο να υπερασπιστεί και την Υπουργό Τουρισμού, τη συνάδελφό του, ακόμη και σε αυτή την πρακτική. Μίλησε μάλιστα, αισθάνθηκε την ανάγκη να μιλήσει μάλιστα για το πόσο σωστό είναι η Υπουργός Τουρισμού να δέχεται πελάτες σε ένα όμορφο γραφείο. «Πελάτες», τι κυνισμός και πόση ειλικρίνεια τελικά μέσα σε αυτόν τον κυνισμό; Έτσι βλέπει ο κ. Γεωργιάδης και –δεν θέλω να πω– ίσως κατ' επέκταση ολόκληρη η Κυβέρνηση

της Νέας Δημοκρατίας τους επενδυτές, τους υποψήφιους επενδυτές όχι μόνο στον τουρισμό αλλά ευρύτερα. Ο Γεωργιάδης έχει διατελέσει Υπουργός Αναπτύξεως -όπως έλεγε- και Επενδύσεων. «Πελάτες» έψαχνε στις υπόλοιπες χώρες; Πελάτες που πουλάμε ό,τι έχουμε και δεν έχουμε, λες και η Υπουργός Τουρισμού είναι πωλήτρια που υποδέχεται σε ένα ωραίο πωλητήριο πελάτες; Λες και οι ξένοι αγοράζουν Ελλάδα επειδή η Υπουργός Τουρισμού έχει ωραία και επώνυμα χαλιά στο γραφείο της; Είναι σαν να λέμε πως έχουμε ναυτιλία και για να έχουμε ναυτιλία, πρέπει ο Υπουργός και ο Υφυπουργός Ναυτιλίας να κυκλοφορούν με σκάφος. Αυτή είναι η ισοτιμία του επιχειρήματος.

Όχι, λοιπόν, δεν είναι κατινιά, κύριε Γεωργιάδη, η «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» και η λογοδοσία. Δεν είναι κατινιά για να μη μας νοιάζουν τα χαλιά των Υπουργείων, αλλά να μας νοιάζουν τα χάλια των νοσοκομείων που είναι στην αρμοδιότητα του κ. Γεωργιάδη.

Έχει δει ο κ. Γεωργιάδης τα νοσοκομεία στα άλλα κράτη ή μήπως εξαντλούνται οι γνώσεις του και η εξειδίκευση του στα χαλιά; Πόσα σεντόνια, πόσα αναλώσιμα θα μπορούσαμε να έχουμε προμηθευτεί με αυτά τα χρήματα που δαπανήθηκαν για την ανακαίνιση του γραφείου της κυρίας Υπουργού; Πόσοι γιατροί και οι νοσηλεύτες μπορούν να έχουν στηριχθεί στην πράξη στον καθημερινό τους αγώνα;

Μη μας ρωτάτε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, πού θα βρούμε τα χρήματα για την υγεία. Διότι εκατοντάδες απαντήσεις σας δίνονται κάθε μέρα μέσα από τη «ΔΙΑΥΓΕΙΑ».

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: «Χρήματα υπάρχουν».

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ: Ευτυχώς, λοιπόν, κύριε συνάδελφε της Α' Θεσσαλονίκης, που μάλλον στην πόλη σας πρέπει να λειτούργουν όλα ρολόι στα δημόσια νοσοκομεία για να μη σας ενοχλεί αυτό ακριβώς το φαινόμενο που διεκτραγωδεύεται μπροστά μας. Ευτυχώς, έχουμε δημοκρατία, έχουμε λογοδοσία, αξιώνουμε ευθύνη και έχουμε και τα εργαλεία να την επιδιώκουμε.

Και όσο εκδηλώνονται αυτά τα συμπεριφορικά πρότυπα της Μαρίας Αντουανέτας, την ίδια ώρα η κοινωνία χειμιάζει, χάνει αγοραστική δύναμη, βλέπει τους μισθούς ανά ημέρα εργασίας να βρίσκονται στο τέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το κόστος ζωής αυξάνεται. Άβουλη και αμέτοχη η Κυβέρνηση χαίρεται για μια ανάπτυξη που δεν τον αφορά, δεν βοηθά τον απλό λαό, μια ανάπτυξη άδικη και επιφανειακή, μια μη βιώσιμη ανάπτυξη που τελικά στηρίζεται στον τουρισμό στα όρια των αντοχών ορισμένων προορισμών, ερήμην της αυτοδιοίκησης, στα ακίνητα που αφελληνίζονται, στις εξαγορές επιχειρήσεων.

Την ώρα, η ίδια η Ευρώπη, η συντηρητική κάποτε Ευρώπη που έδειχνε με το δάχτυλο τους Σοσιαλδημοκράτες ηγέτες όταν ζητούσαν κοινό δανεισμό, με τις εκθέσεις Λέτα και Ντράγκι, προτείνει ακριβώς αυτό κοινό δανεισμό και εκτεταμένο πακέτο δημοσίων επενδύσεων.

Την ώρα που συμβαίνουν όλα αυτά στην Ευρώπη, στην Ελλάδα οι ευκαιρίες περνούν ανεκμετάλλευτες. Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας που αναλώθηκε σε κονδύλια ευνοιοκρατίας και ένα σύμπλεγμα, ένα αρχιπέλαγος ολιγοπωλίων που συντηρούν και αυξάνουν το ήδη δυσθεώρητο κόστος ζωής. Στο όνομα της ελεύθερης αγοράς με ευθύνη της Κυβέρνησης έχουμε πλέον μια ασύδοτη αγορά και μια Κυβέρνηση με αλλεργία στη ρύθμιση, που το μόνο τελικά που ξέρει να ρυθμίζει είναι η κυκλοφορία μεταξυ των μεγάλων συμφερόντων. Μικρές επιχειρήσεις χωρίς πηγές χρηματοδότησης και μεγάλα βάρη φορολογικά αποκλείονται από την αγορά. Ολιγοπώλια και κλειστές αγορές με εναρμονισμένες πρακτικές σε τράπεζες, καταναλωτικά αγαθά, υγεία και ενέργεια, σύμφωνα με διαπίστωση του ιδίου του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος.

Όμως και στα ακτοπολικά εισιτήρια που είναι και στο ενδιαφέρον του εισιτηριού σήμερα το νομοσχέδιο του Υπουργείου, οι πολίτες αυτής της χώρας όχι μόνο οι επισκέπτες αλλά και οι κάτοικοι των νησιών θέλουν να μετακινηθούν από τα νησιά προς την ενδοχώρα και αδυνατούν λόγω του υψηλού κόστους των ακτοπολικών εισιτηρίων. Είναι ένα ζήτημα το οποίο απασχόλησε ιδιαίτερα την κοινωνία μας και ιδίως τους μήνες του καλοκαιριού, για το οποίο πρόβλημα η Κυβέρνηση δεν έκανε τίποτε.

Ακούσαμε το Υπουργείο από πέρυσι να μιλά για την επιβολή πλαφόν στις τιμές. Ακούσαμε για την φορολόγηση των υπερκερδών. Το πλαφόν, ειρήσθω εν παρόδω, μιας και το Συμβούλιο της Επικρατείας είναι της μόδας στη σημερινή συνεδρίαση, από το 2013 έχει κριθεί συνταγματική επιλογή. Και όμως, δεν επιβλήθηκε ούτε το 2023 ούτε το 2024. Και παρά τις εξαγγελίες ακριβώς της Κυβέρνησης οι ναύλοι παρέμειναν και παραμένουν εξαιρετικά υψηλοί.

Και έχουμε και νέα. Σήμερα ακούσαμε τον πρόεδρο του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Εμπορικής Ναυτιλίας να προαναγγέλλει και άλλες επιβαρύνσεις. Θα έρθουν και άλλες επιβαρύνσεις λόγω των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και περιβαλλοντικών κανόνων οι οποίες θα μετακυλιστούν στους επιβάτες και τα οχήματα, κατά ρητή δήλωση του προέδρου του συνδέσμου. Γιατί να μετακυλιστούν όταν από τις βασικές αρχές του ευρωπαϊκού δικαίου είναι ότι ο ρυπαίνων πληρώνει; Γιατί, όταν η Ευρώπη έχει λάβει μέτρα για τη δημιουργία ενός συστήματος ρύπων και ενός Ταμείου Ρύπων και τελικά επιβάλλει ο ρυπαίνων να είναι εκείνος ο οποίος να επιβαρύνεται, άρα ο εμπορικός φορέας που αξιοποιεί τη ναυτιλία ως έργο, τελικά να έρχεται στην Ελλάδα η αγορά και να λέει ότι το κόστος θα μετακυλιστεί στους επιβάτες και τα οχήματα;

Εγώ ξέρω, κύριε Υπουργέ -μπορείτε να το ελέγξετε και με τη συνάδελφό σας, Υφυπουργό της Κυπριακής Δημοκρατίας- ότι οι αδελφοί μας Κύπριοι έχουν δουλέψει προς την απέναντι κατεύθυνση της αξιοποίησης του Ταμείου Ρύπων, τον συστήματος ρύπων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν θα μετακυλήσουν το κόστος αυτών των επιβαρύνσεων στους πελάτες των ακτοπλοϊκών γραμμών, δηλαδή τους πολίτες και τα οχήματά τους.

Και προφανές είναι ότι αυτές οι εξελίξεις επηρεάζουν τον τουρισμό, την επισκεψιμότητα των νησιών, τον προϋπολογισμό των κατοίκων που επιθυμούν να ταξιδέψουν από και προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Κάναμε σχετική ερώτηση όλη η Κοινοβουλευτική Ομάδα τον Ιούλιο. Δεν πήραμε επαρκείς απαντήσεις, παρά μόνο την αδράνεια της Κυβέρνησης και όλο αυτό, προφανώς, προστίθεται στον πολύ προβληματικό τρόπο με τον οποίο λειτουργεί το μεταφορικό ισοδύναμο, αδικίες και ανισότητες που βρίσκονται ακριβώς σε πλήρη αναντιστοιχία με τη συνταγματική αρχή της νησιωτικότητας. Και αυτό είναι κρίσιμο δεδομένο για την όποια έννοια περιφερειακής ανάπτυξης στη νησιωτική Ελλάδα.

Κύριε Πρόεδρε, θα αναλώσω και τη δευτερολογία μου.

Και προφανώς δεν ξεχνάμε τα τεράστια ζητήματα και προβλήματα που υπάρχουν στις δομές υγείας στα νησιά που μένουν χωρίς γιατρούς και νοσηλεύτες, χωρίς υποδομές σε κίνητρα σε γιατρούς που δόθηκαν και από το Βήμα της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, ανεπαρκή κίνητρα τα οποία δεν συνοδεύονται από επιδότηση στεγαστική, επιδότηση μεταφορικών δαπανών των γιατρών. Ποιος γιατρός μπορεί να αντέξει να δουλέψει στην παραμεθόριο έτσι;

Δεν αρκούν, λοιπόν, οι πανηγυρικές δηλώσεις ούτε του Πρωθυπουργού ούτε των Υπουργών ούτε οι πηχαιοί τίτλοι των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Ούτε στην παιδεία ούτε στην υγεία αρκούν τα μεγάλα λόγια. Πράξεις χρειάζονται τα νησιά μας και αυτές είναι οι βασικές ακριβώς προϋποθέσεις για οποιαδήποτε ανάπτυξη στα νησιά.

Στο σχέδιο νόμου ο καλός συνάδελφος από τη Χίο, Τομεάρχης Ναυτιλίας Σταύρος Μιχαηλίδης τα είπε όλα, για το πώς για μας η ναυτιλία είναι το βάθρο πάνω στο οποίο πρέπει κανείς να στηρίξει μια λιμενική πολιτική ολοκληρωμένη διασφαλίζοντας, όμως, τον δημόσιο χαρακτήρα των βασικών υποδομών οι οποίες έχουν στρατηγικό ακόμη και γεωστρατηγικό αμυντικό χαρακτήρα με γνώμονα τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της χώρας.

Δεχόμαστε και επιδιώκουμε τη συμμετοχή ιδιωτών ως αναδόχων παραχώρησης χρήσης επιμέρους υπηρεσιών των λιμανιών με διαφάνεια, έλεγχο και λογοδοσία, ένα μοντέλο που εφαρμόζεται παντού σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και σε άλλα μέρη του κόσμου. Όμως, εδώ και χρόνια και από τη διακυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και επί Κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας επελέγη ένα άλλο μοντέλο, της παραχώρησης χρήσης και εκμετάλλευσης ολόκληρων των λιμένων και αυτό μας προκαλεί προβληματισμό και ανησυχία και, εν τέλει, τη διαφωνία μας με όλα τα μέχρι σήμερα λάθος βήματα για την απώλεια λιμενικής πολιτικής που οδηγεί

σε παλινωδίες και συνεχείς τροποποιήσεις.

Υποβάλαμε διά του εισηγητού μας συγκεκριμένες ερωτήσεις και παρατηρήσεις και στην επιτροπή και εδώ σήμερα για την ουσιαστική αδυναμία ρύθμισης της αγοράς, ώστε να υπάρχουν εγγυήσεις ότι όλες οι υποχρεώσεις από την πλευρά του επενδυτή και του δημοσίου θα τιμηθούν, θα εκπληρωθούν. Η Κυβέρνηση δημιούργησε ένα περίβλημα δήθεν εξωγενούς υποχρέωσης, μια δικαστική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας από το 2022 αλλά δεν απαντά κανείς και δεν απάντησε γιατί δόθηκαν τόσες παρατάσεις. Η Κυβέρνηση δεν όφειλε να παρατηρεί εγκαίρως τις ενέργειες της επενδύτριας εταιρείας; Δεν έπρεπε να είχε προχωρήσει εγκαίρως εδώ και καιρό σε αυξημένη εποπτεία της επένδυσης και πάντως όχι να αμνηστεύει τον επενδυτή με την αποδοχή επιχειρημάτων ανωτέρας βίας και με την πρόσδοση νέων υπερασπιστών γραμμών σε μελλοντικές, αν θέλετε, δικαστικές διαμάχες.

Και με όλο αυτό εξαντλείται η υπομονή των Θεσσαλονικέων. Ναι, η Θεσσαλονίκη χρειάζεται έργα και επενδύσεις. Το είπε και ο εισηγητής που έλκει την καταγωγή του από τη συμπρωτεύουσα. Θέλει, όμως, και ειλικρίνεια και να σταματήσουν τα χάρδια ακριβώς για το κέντρο των Βαλκανίων, τον πυλώνα της περιφερειακής ανάπτυξης των Βαλκανίων, που βαθαίνουν την αίσθηση εμπαιγμού για τους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Να πάψουν πια τα μεγάλα λόγια, τα οποία ανακυκλώνονται σε κάθε διεθνή έκθεση και να ξαναβρίσκουν το δρόμο τους προς το Βελίδειο με την ίδια συνέπεια κάθε Σεπτέμβρη.

Είναι γνωστή η επικοινωνιακή ρητορική για τη Θεσσαλονίκη αυτής της Κυβέρνησης. Θα θυμηθεί ξανά το μετρό, το Fly Over, τις αστικές αναπλάσεις που θα φέρουν δήθεν περισσότερο πράσινο, τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών και των οδικών υποδομών, την αντιμετώπιση ζητημάτων καθημερινότητας. Πρόκειται για εξαγγελίες, διαγγέλματα, υποσχέσεις που επί δεκαετίες ηχούν στα αυτιά όλων των κατοίκων Θεσσαλονίκης και παραμένουν σχέδια επί χάρτου.

Δεν μηδενίζουμε και χρειάζεται και αυτοκριτική. Δεν μηδενίζουμε. Προφανώς είναι σοβαρό και πολύ θετικό το ότι επιτέλους το μετρό μπαίνει στις ράγες αλλά δεν αρκεί αυτό για την πόλη, χρειάζονται περισσότερα και χρειάζονται και απαντήσεις, πολλά να απαντηθούν για να υπάρξει και η απόδοση των πραγματικών μεγεθών. Ποια είναι τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου; Το μήκος, οι σταθμοί, η επιβατική κίνηση. Η δυτική Θεσσαλονίκη είναι έξω από σχεδιασμό. Η δυτική Θεσσαλονίκη που έχει μεγάλες συνοικίες είναι πνεύμονας της κοινωνικής ζωής πια της Θεσσαλονίκης, είναι έξω από τον σχεδιασμό. Υπερβάσεις, καθυστερήσεις, υπερβάσεις κόστους θα πρέπει να απαντηθούν πριν τα εγκαίνια, ώστε να υπάρξει φως σε μια δαιδαλώδη διαδρομή δεκαοχτώ χρόνων και να φανεί η αλήθεια, διότι στη Θεσσαλονίκη υπάρχει ένα ιδιότυπο μοντέλο, όλα τα έργα γίνονται από ιδιώτες με παραχωρήσεις, έστω με ΣΔΙΤ, πάντως όχι όπως έγιναν στην Αττική ως δημόσια έργα με κυριότητα του κράτους. Και στο Fly Over και στο μετρό και στον ΟΑΣΘ τον πρώτο λόγο τον έχει ο ιδιώτης και αυτό, ξέρετε, έχει μεγάλη σημασία και δημιουργεί δυσχέρειες στην υλοποίηση συμβατικών αλλαγών στο μέλλον.

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας κάτι το οποίο είναι κοινότοπο, αλλά τόσο ισχυρό. Η Θεσσαλονίκη, όπως και η υπόλοιπη χώρα, απαιτούν σχέδιο, απαιτούν τομές, απαιτούν προτάσεις, απαιτούν μεταρρυθμιστικό θάρρος, σχέδιο. Όλο αυτό ονομάζεται σχέδιο, αναπτυξιακό σχέδιο, βιώσιμο και δίκαιο αναπτυξιακό σχέδιο και τέτοιο σχέδιο η παρούσα Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν το διαθέτει και αυτό είναι πιστοποιημένο.

Δεν μπορείς να έχεις αναπτυξιακό σχέδιο στην Ελλάδα, τη νησιωτική Ελλάδα, την παντοκράτειρα της ναυτιλίας στον παγκόσμιο χάρτη Ελλάδα χωρίς ολοκληρωμένη λιμενική πολιτική. Όταν έχεις ανύπαρκτη λιμενική πολιτική, όταν αφήνονται μεγάλες ευκαιρίες ανεκμετάλλευτες και δεν εξυπηρετείται το δημόσιο συμφέρον, όχι, δεν έχεις σχέδιο.

Επομένως, εν όψει αυτής της ανυπαρξίας του σχεδίου, εμείς δεν μπορούμε να συναίνεσουμε στη σημερινή πρωτοβουλία σας, όπως δεν συναίνεσαμε ποτέ έως σήμερα σε ανάλογες πρωτοβουλίες σας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Μάντζο.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ κ. Γεώργιο Γαβρήλο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σημαντικό νομοσχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά ασφαλώς και οι πολιτικές δυνάμεις καταγράφουν τις πολιτικές τους θέσεις, τις προσεγγίσεις τους για το ποιους θα αφορά αυτή η ανάπτυξη.

Ωστόσο, επιτρέψτε μου να σταθώ σε κάποια σοβαρά ζητήματα και για τη χώρα μας και για την ευρύτερη περιοχή και γι' αυτά που συμβαίνουν στη διεθνή σκηνή. Βλέπουμε τη διεθνή κοινότητα να είναι αμήχανη μπροστά σε αυτό που συμβαίνει, την τραγωδία στην Παλαιστίνη και στην ευρύτερη περιοχή της, μια διεθνή κοινότητα που ακόμη και σήμερα δεν μπορεί να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων με τους οργανισμούς της και να πάρει τις ανάλογες πρωτοβουλίες, έτσι ώστε να επικρατήσει η λογική και να επέλθει η ειρήνη το συντομότερο δυνατό. Χάνονται ζωές, χάνονται περιουσίες, καταστρέφονται άνθρωποι, χάνονται παιδιά και όλοι κλείνουμε τα μάτια σε αυτό που συμβαίνει.

Φταίει η έλλειψη ηγεσίας; Υπάρχει πολιτική επιλογή να παρακολουθούμε αυτό το δράμα που συμβαίνει στη Μέση Ανατολή και να μένουμε άπραγοι; Είναι ερωτήματα αυτά που πρέπει κι εμείς να απαντήσουμε και να μας απασχολήσουν, μια Ελλάδα που θα μπορούσε να πάρει πρωτοβουλίες και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας ως μέλος και αυτής της ευρύτερης περιοχής για ζητήματα που μας αφορούν άμεσα.

Ωστόσο δεν είμαι τόσο αισιόδοξος, όταν έρχεται σήμερα και αυτό το ψήφισμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο η Ελλάδα να συντάσσεται με τους ισχυρούς αυτής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να αποφασίζει να στείλει νέους πόρους και όπλα στην Ουκρανία, αντί να αναζητά λύσεις προς την ειρηνική διευθέτηση και αυτού του πολέμου. Και θα πρέπει να μας ανησυχήσει αυτό. Και δεν είναι μόνο οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που ψήφισαν. Δυστυχώς και Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ ψήφισαν αυτό που έφερε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ουσιαστικά όχι τη τερματισμό του πολέμου στην Ουκρανία αλλά για συνέχισή του.

Και βέβαια τις επόμενες ημέρες θα πρέπει να δούμε και τι θα γίνει και στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ με την έναρξη κάποια στιγμή των συζητήσεων για μια δίκαιη επίλυση του Κυπριακού και η χώρα μας μαζί με την Κύπρο πρέπει εκεί να πάρουν πρωτοβουλίες, έτσι ώστε να ξεκινήσει αυτός ο διάλογος για μια δίκαιη λύση, στο πλαίσιο και του Διεθνούς Δικαίου και των αποφάσεων του ΟΗΕ.

Ένα δεύτερο σημαντικό ζήτημα που μας απασχολεί τις τελευταίες μέρες είναι να βλέπουμε την Κυβέρνηση αμέριμνη να αναφέρεται στα δύο συμβάντα που είχαμε με τους σιδηροδρόμους την προηγούμενη εβδομάδα. Ξαν να μην συνέβη η τραγωδία και το έγκλημα των Τεμπών! Πέντε-έξι χρόνια επιτελικό κράτος της Νέας Δημοκρατίας και δεν μπορούμε να δώσουμε στους πολίτες ένα ασφαλές σιδηρόδρομο. Και αναλάβαμε και το χαρτοφυλάκιο μεταφορών τώρα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Περιμένουμε και από τον κ. Τζιτζικώστα και από την Ελλάδα να σκύψει σε αυτά τα μεγάλα προβλήματα που αφορούν στον Σιδηρόδρομο της χώρας και βλέπουμε ότι με τις ίδιες παραλείψεις, την ίδια αδράνεια που οδήγησαν στο έγκλημα των Τεμπών συνεχίζετε να πολιτεύεστε. Και βέβαια, δεν περιμένουμε από τον κ. Τζιτζικώστα να ήρθε σε αυτή τη θέση και σε αυτό το χαρτοφυλάκιο για να συγκαλύψει και αυτός από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Ένωσης αυτό το μεγάλο έγκλημα των Τεμπών, που ζητούν και τα θύματα, αλλά και οι οικογένειές τους δικαίωση και τη ζητούν από τον πολιτικό κόσμο της χώρας και από την ελληνική δικαιοσύνη και πρέπει να σταθούμε όλοι στο ύψος των περιστάσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μας απασχόλησε και θα μας απασχολήσει για πολύ καιρό τα επόμενα χρόνια το μεγάλο θέμα του μεταναστευτικού.

Και εκεί η χώρα μας και η Κυβέρνησή σας, κύριε Υπουργέ, πανηγύριζε πριν λίγους μήνες για την τελευταία συμφωνία, όταν σας κρούαμε τον κώδωνα του κινδύνου και λέγαμε ότι δεν είναι για εφησυχασμό ούτε για πανηγυρισμούς αυτή η συμφωνία. Δεν έβαζε καμμία ρήτρα και δικλείδα ώστε να τηρηθεί αυτή η συμφωνία από την όποια κακόπιστη χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σας λέγαμε ότι θα έπρεπε να υπάρχουν ρήτρες αλληλεγγύης και ένα σχέδιο και για τις μετεγκαταστάσεις, αλλά και ένα ενιαίο σχέδιο για το άσυλο, για την απόδοση ασύλου στους μετανάστες. Δεν μας συμβαίνει και για μικροπολιτικούς λόγους αλλάζουν σε μονομερές ή διμερές θέμα το ζήτημα του μεταναστευτικού. Όποια λύση πρέπει να δοθεί πρέπει να δοθεί στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μόνο και να σταθούν αλληλέγγυοι και στο ύψος των περιστάσεων όλοι αυτοί σήμερα που εθελουφυλούν σε αυτό που συμβαίνει και για μικροπολιτικούς λόγους αλλάζουν την ατζέντα, είτε είναι φιλελεύθεροι συντηρητικοί είτε κάποιοι σοσιαλδημοκράτες στην Ευρώπη και φορούν το μανδύα του ταυτοτικού συντηρητικού. Όμως, αυτό γεννά εκτρώματα, πολιτικά εκτρώματα. Όσο χαϊδεύετε με πολιτικές πρωτοβουλίες και παρεμβάσεις αυτά τα μορφώματα τα λαϊκίστικα, τα ακροδεξιά τόσο το πρόβλημα θα μεγαλώνει και το αδιέξοδό σας δεν θα έχει τελειωμό.

Να πάρετε πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να αντιμετωπίσετε το ζήτημα με βάση και τις διεθνείς συμβάσεις και τα ανθρωπίνια δικαιώματα, το διεθνές δίκαιο και την αλληλεγγύη που πρέπει να δείχνουμε και μεταξύ μας οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά απέναντι και σε αυτούς τους ανθρώπους που είναι μετανάστες, που αναγκάζονται να μετακινηθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που ασφαλώς δείχνει προς ποια κατεύθυνση κάθε πολιτική δύναμη ενδιαφέρεται να πάει η χώρα και για ποιους θα είναι η όποια ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια. Η Νέα Δημοκρατία χρεοκόπησε τη χώρα. Βρήκε, όμως, το άλλοθι μέσα από τα μνημόνια - που πανηγυρίζουν, όπως ο Αντιπρόεδρος της ότι τα έχει ψηφίσει και τα τρία- να παραδώσει δημόσιο πλούτο, δημόσια αγαθά, δημόσια περιουσία σε ιδιώτες. Βρήκατε την ευκαιρία και ήταν πολιτικό και ιδεολογικό σας πρόταγμα όλων των νεοφιλελεύθερων ή φιλελεύθερων, όπως είπε και ο συνάδελφος νωρίτερα, που τάρχα είστε και υπηρετείτε αυτές τις πολιτικές και ιδεολογικές αρχές.

Ωστόσο, ανοίξατε τον δρόμο μετά τα μνημόνια για την ιδιωτικοποίηση τόσων σημαντικών δημόσιων ακινήτων και περιουσιών που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη και την προοπτική της χώρας, όπως αυτή των λιμανιών.

Και βέβαια, επισκεφθήκαμε ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία την προηγούμενη εβδομάδα την Έκθεση της Θεσσαλονίκης και είδαμε εκεί όλους τους παράγοντες και κοινωνικούς φορείς και τους αντιπροσώπους τους -σάραντα το σύνολο- που οι περισσότεροι πολιτικά, ιδεολογικά κινούνται στον δικό σας χώρο, να μας λένε για τα προβλήματα που υπάρχουν στη Θεσσαλονίκη και για το flyover και για το λιμάνι που δεν έχει ολοκληρωθεί η επένδυση στον έκτο προβλήτα και τη σιδηροδρομική και οδική σύνδεση που ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί, για το διαμετακομικό κέντρο, που με τα μπρος πίσω του κ. Μητσοτάκη ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί, έτσι ώστε να έχουμε και μια αύξηση της δυναμικής του λιμανιού με τα εμπορευματοκιβώτια και τη διακίνησή τους.

Και μας μίλησαν γι' αυτό που συμβαίνει και στη βόρεια Ελλάδα, την αποβιομηχάνιση μεγάλων επιχειρήσεων της χώρας, αλλά και τον στραγγαλισμό των μικρών επιχειρήσεων με την ακρίβεια, με την αύξηση της τιμής του ρεύματος όταν μέσα στο καλοκαίρι βρεθήκαμε η τρίτη σε μέσο όρο πιο ακριβή χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με έντεκα φορές πιο ακριβό ρεύμα από τον μέσο όρο της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης και το έλλειμμα πλέον ανταγωνιστικότητας που υπάρχει για τα αγαθά μας. Γιατί; Διότι με την απαξίωση των μικρών κυρίως και μεσαίων επιχειρήσεων διά του αποκλεισμού τους από όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία, είτε του Ταμείου Ανάκαμψης, είτε του ΕΣΠΑ, είτε του τραπεζικού δανεισμού, δεν υπάρχουν οι απαραίτητες επενδύσεις, έτσι ώστε να αποκτήσουν τα προϊόντα μια προστιθέμενη

αξία, είτε αυτό αφορά στην ψηφιακή ενίσχυση αυτών των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, είτε στην έλλειψη μεγάλων υποδομών, όπως στην προκειμένη περίπτωση είναι οι μεταφορές.

Αυτά μας επισήμαναν οι μικροί και μεσαίοι επιχειρηματίες της βόρειας Ελλάδας. Κι ερχόμαστε σήμερα εδώ να μας μιλάτε ασφαλώς για το άνοιγμα της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού και για το πώς δεν θα αναλάβει όλες αυτές τις υποχρεώσεις που καλείται και σύμφωνα με τον ν.4522/2018 ο ιδιώτης επενδυτής να αναλάβει. Και δίνετε μια παράταση σε αυτές τις υποχρεώσεις που είχε κληθεί να αναλάβει.

Σας θυμίζω ότι παρ' ότι ήταν δέσμευση του δεύτερου μνημονίου της χώρας να περιέλθουν τα λιμάνια σε ιδιώτες που εσείς είχατε υπογράψει, συμμορφωθήκαμε σαν ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία το 2018 και κάναμε αυτή τη σύμβαση με τον «Λιμένα Θεσσαλονίκης Α.Ε.». Όμως, αυτή η σύμβαση συνοδεύτηκε από μια σειρά από δεσμεύσεις που επιβλήθηκαν στον επενδυτή και οι οποίες διασφάλιζαν το δημόσιο συμφέρον, τα εργασιακά δικαιώματα και την αναπτυξιακή του προοπτική.

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

Θα χρειαστώ όλον τον χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε.

Ειδικότερα, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία εξασφάλισε υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ, με προεξέχουσα επένδυση αυτή της επέκτασης του έκτου προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Μας είπε πριν λίγο ο κύριος Υφυπουργός ότι ο επενδυτής έχειβάλει μόνο μέχρι σήμερα 25 εκατομμύρια σε σχέση με αυτές τις υποχρεωτικές δεσμεύσεις που είχε αναλάβει το πρώτο διάστημα και κάποιες άλλες επενδύσεις οι οποίες έγιναν με δική του πρόθεση και βολή. Ωστόσο, από τα 180 εκατομμύρια υποχρεώσεις επενδύσεων που είχε αναλάβει, σήμερα έχει προχωρήσει σε επενδύσεις γύρω στα 25 εκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, η σύμβασή μας του 2018 είχε συμπεριλάβει την επένδυση της αποκατάστασης του κτηρίου του επιβατικού σταθμού. Υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση έως σήμερα ως προς αυτό. Είχαν αποδοθεί και χώροι στο δημόσιο, στο Υπουργείο Πολιτισμού, στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Είναι σημαντικοί χώροι που τους έχει ανάγκη η πόλη της Θεσσαλονίκης.

Αυτές τις σημαντικές διασφαλίσεις της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ υπέρ του δημοσίου προσαθεί να απεμπολήσει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέρ του ιδιώτη επενδυτή και με τη δεύτερη τροποποίηση, χωρίς σήμερα -πέντε έτη μετά- να έχει ολοκληρωθεί το μεγάλο έργο του έκτου προβλήτα, χωρίς να υπάρχουν τα ελάχιστα, αυτά για τα οποία είχε δεσμευτεί ο επενδυτής, τα επίπεδα διακίνησης φορτίων και χωρίς ασφαλώς να έχει ολοκληρωθεί το σύνολο της επένδυσης στο έργο.

Έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση μετά από πέντε χρόνια να μας πει ότι μια απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας ήταν αυτό που καθυστέρησε το έργο. Τι κάνατε άραγε μέχρι το 2022; Τι έκανε ο επενδυτής και τι έκανε η δική σας Κυβέρνηση από το 2019, προκειμένου να γίνουν σεβαστοί οι όροι της σύμβασης; Ποιον κοροϊδεύετε σήμερα; Δεν υπήρχε η ευρωπαϊκή νομοθεσία, δεν υπήρχε η ευρωπαϊκή οδηγία που υποχρέωνε τον κάθε επενδυτή να προχωρήσει στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων; Γιατί κοροϊδεύετε τον ελληνικό λαό, τον λαό της Θεσσαλονίκης;

Η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που αφορούσε το λιμάνι της Αθήνας ήταν αυτό που καθυστέρησε στο να προχωρήσουν οι μελέτες οι αναγκαίες; Από το 2018 - 2019 το Υπουργείο ζητούσε από τον επενδυτή να προχωρήσει σε σχετικές μελέτες. Τι έκανε ο επενδυτής, αλλά και τι κάνετε και εσείς μετά από πέντε χρόνια που έρχεστε και ζητάτε μία παράταση και μάλιστα, πέντε ετών της σύμβασης για τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει έναντι του δημοσίου ο ιδιώτης επενδυτής για το αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης του Λιμένα; Τι σχέση είχε η απόφαση το 2022 με τον ΟΛΘ και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όταν υπήρχε όλη η νομοθεσία προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο και οι σχετικές μελέτες; Να εκπονηθεί και η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως προέβλεπε η κείμενη νομοθεσία, η απόφαση Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων που ενέκρινε το master plan του 2018, ώστε να κινηθεί η διαδικασία για την έκδοση προεδρικού διατάγ-

ματος. Επίσης, σας είπα με έγγραφο το Υπουργείο Ναυτιλίας ζητούσε από τη διοίκηση του ΟΛΘ επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ την εκπόνηση της ΣΜΠΕ. Γιατί δεν έγινε έως σήμερα;

Ακόμα, όμως, και να δεχτούμε τα επιχειρήματα της Κυβέρνησης ότι υπήρχε μια καθυστέρηση που τάχα οφείλεται στην απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, έχει ήδη αναδειχθεί ανάδοχος του έργου. Έχει εκπονηθεί σήμερα η ΣΜΠΕ. Υπάρχει σχέδιο master plan. Η διαδικασία αδειοδότησης μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος δεν καθυστερεί πάνω από ένα χρόνο, σύμφωνα με την εμπειρία του ΟΛΠ. Το ίδιο θα συμβεί, προφανώς, και για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Το έργο έχει τεχνικό χρόνο ολοκλήρωσης στα τρία έτη. Για ποιο λόγο σήμερα έρχεστε και δίνετε μία παράταση έως το 2031; Δεν απαντήθηκε, κύριε Υπουργέ, από τον κύριο Υφυπουργό. Περιμένουμε μία απάντηση, έστω από εσάς. Να πείτε στον ελληνικό λαό γιατί είναι ένα μεγάλο έργο ανάπτυξης για τη χώρα, που αφορά το δημόσιο, αφορά θέσεις απασχόλησης, αφορά την ανταγωνιστικότητα των μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων μέσω των μεταφορών γιατί πρέπει να ολοκληρωθεί αυτό το έργο. Θα πρέπει να δώσετε αυτές τις απαντήσεις και στον ελληνικό λαό και στους κατοίκους της Θεσσαλονίκης.

Για μια ακόμη φορά, κύριε Υπουργέ και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φαίνεται ότι η Νέα Δημοκρατία είναι πλούσια στα λόγια. Μιλάει για αριστεία, αλλά φαίνεται ότι η μετριοτήτά της και η ανικανότητά της σε όλα τα επίπεδα των δημόσιων πολιτικών είναι πολύ ψηλά, όσο ψηλά είναι και η αλαζονεία σας. Υπουργοί που ακόμη δε στρογγυλοκάθισαν στα καθίσματά τους να έχουν ανάγκη να ντύσουν το γραφείο τους με χαλιά ή έπιπλα αξίας 80.000 - 90.000!

Αυτό είναι το πρόβλημα της δικιάς σας Κυβέρνησης, το ότι σας γύρισε ο κόσμος την πλάτη στις εκλογές του 2024, τις πρόσφατες; Ένα εκατομμύριο ψηφοφόροι σας, το 50% των δυνάμεών σας το αποδίδετε στο ότι δεν είχατε όμορφα γραφεία να συναντάτε εκεί -όπως είπε άλλος, έτερος Υπουργός σήμερα της Κυβέρνησης- τους πελάτες και επισκέπτες σας; Αυτό είναι το πρόβλημα; Επιτέλους, αλλάξτε πολιτικές και μυαλά!

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Γαβρήλο.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στην Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννα Ευθυμίου και στη συνέχεια θα πάρει τον λόγο η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

Ορίστε, κυρία Ευθυμίου, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Λίγο χαμηλά το λέτε το «Πλεύσης Ελευθερίας», κύριε Πρόεδρε. Πείτε το λίγο πιο δυνατά.

ΑΝΝΑ ΕΥΘΥΜΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα για τι συζητάμε; Συζητάμε για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για δύο παρατάσεις. Η μία αφορά τα πέντε έτη για τις υποχρεωτικές επενδύσεις, η άλλη αφορά την έναρξη υποχρέωσης επίτευξης των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης σταθμού συμβατικού φορτίου και μία αλλαγή.

Τι αλλάζει; Η διαδικασία έγκρισης των τεχνικών μελετών που εκτελούνται εντός της ζώνης του λιμένος Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο των υποχρεωτικών επενδύσεων που διευρύνεται με διαδικασία fast track.

Είναι αναγκαίες οι τροποποιήσεις αυτές; Γιατί έρχονται εδώ; Προφανώς διότι είναι αναγκαίες. Έχει γίνει μια νομοθετική μεταβολή και πρέπει να υπάρχει συμμόρφωση με το νέο νομοθετικό πλαίσιο. Η μία ανάγκη είναι αυτή.

Η άλλη ανάγκη ποια είναι; Η πραγματικότητα. Πρέπει να βλέπουμε την πραγματικότητα. Τι λέει; Ότι υπάρχει γραφειοκρατία. Πώς πρέπει να τρέξουμε; Γρήγορα. Ευελιξία και ταχύτητα. Τι συνεπάγεται αυτό; Αποτελεσματικότητα. Εμείς θέλουμε να είμαστε αποτελεσματικοί. Θέλουμε το λιμάνι να γίνει ένας πυλώνας ανάπτυξης. Θέλουμε να φέρει επενδύσεις. Δεν θα μείνω στις αιτιάσεις της Αντιπολίτευσης γιατί νομίζω ότι έχουν ένα περιορισμένο πεδίο εμβέλειας σε σχέση με το κυρίαρχο, που είναι ποιο λιμάνι θέλουμε και ποιος θα είναι ο ρόλος του όταν αυτά ολοκληρωθούν.

Αυτή τη στιγμή ο κ. Γιαννούλης λείπει, αλλά προφανώς ξέρω ότι εκφράζεται με αγάπη για την πόλη του. Γνωρίζει τα θέματα και σε κάποια ζητήματα έχουμε βρεθεί και μαζί. Όσον αφορά το ερώτημά του γιατί δίνεται πέντε χρόνια παράταση, όπως τέθηκε και από άλλα μέλη της Αντιπολίτευσης, θα ήθελα να πω ότι είναι πενταετής η παράταση γιατί αρχικά ήταν πέντε έτη ο χρόνος για την εκπόνηση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Είναι ένας ασφαλής χρόνος για την ολοκλήρωσή τους. Επίσης, θα ήθελα να τονίσω ότι εδώ δεν παρατείνουμε -γιατί αφήνεται να εννοηθεί- το ίδιο πράγμα τρεις φορές. Πρώτη φορά έρχεται αυτή η παράταση για τις υποχρεωτικές επενδύσεις και τα άλλα δύο στοιχεία που ανέδειξα και σε αυτό θα πρέπει προφανώς να λάβουμε υπ' όψιν τη θετική ανταπόκριση και αποδοχή από τους φορείς είτε είναι ο πρόεδρος της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ», είτε είναι ο πρόεδρος του ΔΣ του ΟΛΘ, είτε και το ίδιο το ΤΑΙΠΕΔ που ως μέτοχος του ΟΛΘ έχει συμφωνήσει σε όλες τις τροποποιήσεις.

Στις άλλες αιτιάσεις της Αντιπολίτευσης δεν θα μείνω. Απάντησε ο Υφυπουργός κ. Γκίκας. Νομίζω ότι είναι μείζονος σημασίας να δούμε το σήμερα και το αύριο του λιμένα Θεσσαλονίκης. Η Κυβέρνηση δείχνει ότι υπάρχει ένα στρατηγικό σχέδιο που θέλουμε να φτάσει ως την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας.

Και σε τι αφορά εμάς, τους βόρειους, το στρατηγικό αυτό σχέδιο; Όπως είπε ο Υπουργός αφορά τη «Θαλάσσια Εγνατία», τα λιμάνια Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Θεσσαλονίκης. Ηγουμενίτσας. Με τον νέο Επίτροπό μας, τον κ. Τζίτζικωστα, το χαρτοφυλάκιο μεταφορών και τουρισμού δείχνει ακριβώς πόσο ψηλά έχει η Κυβέρνηση και τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, γιατί χωρίς τις θαλάσσιες μεταφορές δεν νοείται ούτε κινητικότητα ούτε διασυνδεσιμότητα.

Ποιος είναι ο ρόλος του λιμανιού που θέλουμε για την πόλη μας και τι θέλουμε για το λιμάνι μας; Ξέρουμε τι θέλουμε; Προφανώς θέλουμε να έχει μια γεωπολιτική αξία μέσα από διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Κύριε Υπουργέ, ιστορικά το λιμάνι έχει αποδείξει ότι μπορεί να το κάνει αυτό. Ήδη το 1980 συνδέθηκε με τη Συρία, άσχετα αν παρεισέφρησαν άλλοι λόγοι που διέκοψαν αυτή τη σύνδεση. Άρα το λιμάνι μπορεί να έχει μια γεωπολιτική αξία και φυσικά μπορεί να έχει και μια μεγάλη αναπτυξιακή αξία, που θα φέρνει, όμως, όφελος στις τοπικές κοινωνίες, νέες επενδύσεις, νέες θέσεις εργασίας, νέα επαγγέλματα, νέα έσοδα. Αυτά θα είναι ανταποδοτικά στις τοπικές κοινωνίες.

Σήμερα τι έχουμε; Προφανώς έχουμε ένα έργο το οποίο είναι μετρήσιμο. Το είπε και ο κ. Γκίκας. Είπαν και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, ο κ. Γαβρήλος, και η κ. Νοτοπούλου ότι έχει γίνει μόνο το 12% από τις υποχρεωτικές επενδύσεις. Είπε όμως ο κ. Γκίκας, αλλά κανένας δεν στάθηκε σε αυτό, ότι 54 εκατομμύρια αφορούν μη υποχρεωτικές επενδύσεις.

Τι άλλο έχει γίνει σήμερα στο λιμάνι; Έχει αυξηθεί ο κύκλος εργασιών σε ετήσια βάση κατά 47% περίπου και για εμάς αυτό έχει μια σημαντική κοινωνική διάσταση. Υπάρχουν θέσεις εργασίας. Έχουν δημιουργηθεί εκατόν ογδόντα τέσσερις νέες θέσεις εργασίας και απασχολούνται άνθρωποι, οικογένειες της Θεσσαλονίκης και άλλοι εκατόν σαράντα άνθρωποι είναι ασκούμενοι. Για εμάς είναι σημαντικός αυτός ο ρόλος και φυσικά θα αυξηθούν οι θέσεις εργασίας.

Θα ήθελα να σημειώσω ότι υπάρχουν και τρία dry ports σε τρεις χώρες, Σερβία, Σκόπια και Βουλγαρία. Άρα το λιμάνι έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης.

Τι χρειάζεται για να έχουμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το λιμάνι του αύριο; Προφανώς χρειάζονται υποδομές, οδική σύνδεση, σιδηροδρομική σύνδεση. Ως προς τις υποδομές, 180 εκατομμύρια είναι οι υποχρεωτικές επενδύσεις, επέκταση του έκτου προβλήτα του λιμένος Θεσσαλονίκης, μηχανολογικός εξοπλισμός του έκτου προβλήτα, αποκατάσταση του κτιρίου του παλιού τελωνειακού σταθμού. Κατά βάση αυτές είναι υποχρεωτικές επενδύσεις.

Φυσικά είναι πολύ σημαντικό, μείζονος σημασίας οι υποδομές, η οδική και η σιδηροδρομική σύνδεση να γίνονται μέσα στα τιθέμενα χρονοδιαγράμματα. Είναι κάτι που προφανώς είναι και αίτημα των Θεσσαλονικέων και με την ιδιότητά μου ως Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης έχω καταθέσει και σχετική ερώτηση σε

ποια φάση βρίσκεται η κατασκευή του δυτικού προαστιακού μαζί με τον έκτο προβλήτα. Ρόλος μου είναι πραγματικά να συμβάλω αγωνιστικά στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων μου στην ολοκλήρωση αυτών των έργων μέσα στα τιθέμενα χρονοδιαγράμματα.

Εφόσον, λοιπόν, ολοκληρωθούν αυτές οι τρεις συνιστώσες, το αύριο της Θεσσαλονίκης στο λιμάνι, ξέρετε ποιοι είναι οι στόχοι, σύμφωνα με δημοσίευμα της «Μακεδονίας»; Εκατό προσεγγίσεις ανά έτος σε βάθος πενταετίας και 200 προσεγγίσεις το 2051. Όταν επεκταθεί ο προβλήτας, θα εξυπηρετεί και θα μπορεί να δεχτεί εξαιρετικά μεγάλα πλοία. Αυτό σημαίνει ότι θα αυξηθεί κατά 1 με 1,2 εκατομμύριο TEU. Αυτό είναι μονάδα μέτρησης της χωρητικότητας των εμπορευμάτων. Αυτό, λοιπόν, θα πολλαπλασιαστεί, θα αυξηθεί πάρα πολύ και σύμφωνα με τις προβλέψεις διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων, το 2050 αυτή αναμένεται να διαμορφωθεί σε πάνω από 4 εκατομμύρια. Μιλάμε, λοιπόν, για μια άλλη εικόνα, μια άλλη Θεσσαλονίκη που πραγματικά θα έχει τη θέση της ως κέντρο των Βαλκανίων και τη γεωπολιτική αξία που μπορεί να διαδραματίσει.

Επειδή μιλάμε για τα εμβληματικά έργα της Μακεδονίας, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, εγώ θα ήθελα να σημειώσω κάποια πράγματα. Όποια κριτική προφανώς τη δεχόμαστε, την ακούμε, θέλουμε να βελτιωθούμε και να «τρέξουν» όλα στους ρυθμούς που πρέπει, αλλά είναι η πρώτη φορά, πραγματικά είναι η πρώτη φορά που τόσα έργα βρίσκονται σε τροχιά υλοποίησης, παρά την ανεπιτυχή προσπάθεια της μείζονος Αντιπολίτευσης του ΣΥΡΙΖΑ, όσων εκπροσώπων του μίλησαν, να δώσουν την αντίθετη εικόνα ότι υπάρχουν καθυστερήσεις.

Όχι. Εμείς δεν εγκαινιάζουμε μουσαμάδες, όπως κάνατε εσείς, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, με το μετρό Θεσσαλονίκης. Νομίζετε ότι αυτό οι Θεσσαλονικείς το ξέχασαν; Δεν το ξέχασαν, κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ. Εμείς πλέον έχουμε και μετρό στον σταθμό της Βενιζέλου και αρχαία. Και να σας πω κάτι, επειδή το ξέρω προσωπικά: Όταν εσείς είχατε το μετρό, εκπροσωπούσα τους εργαζόμενους στο αρχαιολογικό τμήμα του μετρό και δούλευαν με όρους εργασιακού μεσαίωνα. Ακόμα είμαστε στα δικαστήρια για κάτι «ψίχουλα». Αυτή, λοιπόν, ήταν η κατάσταση στο μετρό επί ΣΥΡΙΖΑ.

Από την άλλη, μου έκανε τρομερή εντύπωση ο κ. Χήτας που είπε κάτι που, κύριε Χήτα, πραγματικά με εξέπληξε, με αποσβόλωσε. Είπατε ότι βαριέστε; Δεν λέω εσείς προσωπικά. Μου είστε συμπαθείς, αλλά εκπροσωπείτε την Ελληνική Λύση. Είπατε ότι βαριέστε να μιλάτε για τα έργα της Θεσσαλονίκης. Ελάτε να το πείτε πάνω στους Θεσσαλονικείς αυτό. Ελάτε, κύριε Χήτα, να μιλήσουμε για το λιμάνι, να μιλήσουμε για τον δυτικό προαστιακό, να μιλήσουμε για τη ΓΔΕ, να μιλήσουμε για το Thess INTEC, επτά χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Ελάτε, λοιπόν, να πείτε -όχι εσείς, η Ελληνική Λύση- «βαριόμαστε πραγματικά να μιλήσουμε για τα μεγάλα έργα της Θεσσαλονίκης». Αυτό να πείτε στους Θεσσαλονικείς, για να δούμε πώς χωρίς κορώνες λαϊκισμού θα καταθέσετε προτάσεις, γιατί από την Ελληνική Λύση λείπουν οι προτάσεις για τη Θεσσαλονίκη, να καταθέσετε προτάσεις και να μη λέτε ότι βαριέστε και να μη χρησιμοποιείτε τον λαϊκισμό, γιατί οι Θεσσαλονικείς θέλουν έργα, κύριε Χήτα.

Από την άλλη βέβαια άκουσα τον κ. Μάντζο, τον κοινοβουλευτικό εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, να μιλάει για τη Θεσσαλονίκη λες και το ΠΑΣΟΚ δεν κυβέρνησε ποτέ. Δηλαδή τόσα χρόνια, τριάντα χρόνια που μιλάμε για τα μεγάλα έργα της Θεσσαλονίκης, το ΠΑΣΟΚ δεν κυβέρνησε ποτέ, δεν είχε καμμία ευθύνη σε όποιες αποφάσεις πάρθηκαν, σε όποιες παραλείψεις υπήρχαν; Πραγματικά μου κάνει εντύπωση.

Μου κάνει εντύπωση που αναφερθήκατε και στη δυτική Θεσσαλονίκη. Εμείς αυτά τα χρόνια που είναι Κυβέρνηση ο Κυριάκος Μητσοτάκης και η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση -και προσωπικά εγώ ως Βουλευτής- στην ισόρροπη ανάπτυξη ανατολικής και δυτικής Θεσσαλονίκης. Μιλάμε για την ανάπτυξη του Στρατοπέδου «Παύλου Μελά». Ναι, επί ημερών μας προχώρησε. Μιλάμε για το νέο ογκολογικό νοσοκομείο που θα γίνει στο πρώην Στρατόπεδο «Καρατάσιου». Δυτικά της πόλης είναι αυτό. Θέλουμε να δημιουργήσουμε ένα πάρκο υγείας εκεί και το κάνουμε πράξη. Ο δυτικός προαστιακός βρίσκεται στη β' φάση ανταγωνιστικού διαλόγου. Το μεγαλύτερο μέρος από τα εκατόν δέκα ηλεκτρικά λεωφορεία πήγε στη δυτική

Θεσσαλονίκη. Άρα, λοιπόν, όταν μιλάμε για τα έργα της Θεσσαλονίκης, να ξέρουμε ακριβώς και σε ποιο επίπεδο βρίσκονται.

Επειδή μιλάμε για εμβληματικά έργα της κεντρικής Μακεδονίας, εγώ θα ήθελα να αναφερθώ -θα πάρω και μέρος της δευτερολογίας μου, κύριε Πρόεδρε- σε συγκεκριμένα εμβληματικά έργα. Βασική γραμμή, έργο του μετρό Θεσσαλονίκης. Παραδίδεται στους Θεσσαλονικείς στις 30 Νοεμβρίου. Σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη. Οδικός άξονας Θεσσαλονίκη - Έδεσσα. Σχολικές μονάδες της περιφέρειας, δεκαεπτά σχολεία. Νέο ογκολογικό νοσοκομείο, νέο παιδιατρικό νοσοκομείο. Αυτά είναι έργα εμβληματικά.

Να σας πω πού αποτυπώνεται το ότι κάνουμε αλλαγές στην κεντρική Μακεδονία; Η ανεργία στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας ανήλθε σε 14,1% το 2023, ενώ το 2019 ήταν 19,6%. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Υπουργείου Οικονομικών, το ΑΕΠ αυξήθηκε το 2023 κατά 20,9% σε σχέση με το 2019. Από το 2019 μέχρι σήμερα ο αριθμός των επιχειρήσεων στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας αυξήθηκε κατά είκοσι δύο χιλιάδες πενήντα τέσσερις επιχειρήσεις, συν 17,8%.

Να δούμε και τα χρηματοδοτικά εργαλεία, πόσα χρήματα πέσανε; Χρηματοδοτικά εργαλεία, αναπτυξιακός προγραμματισμός, ΕΣΠΑ 2014 - 2020, ΕΣΠΑ 2021 - 2027, περιφερειακό ΕΠΑ, Ταμείο Ανάκαμψης, χρηματοδοτικά εργαλεία «ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΗΣ», «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ» και όλα τα υπόλοιπα, 6,137 δισεκατομμύρια ευρώ. Μιλάμε ότι πέσανε στην κεντρική Μακεδονία όσο το διπλάσιο ενός σχεδίου Μάρσαλ. Αυτά έκανε η Κυβέρνηση Μητσοτάκη και περιμένουμε να τα δούμε. Είναι σημαντικό αυτά τα έργα να ολοκληρώνονται μέσα στα τιθέμενα χρονοδιαγράμματα.

Καταθέτω στα Πρακτικά όλο το πρόγραμμα που παρουσιάστηκε όταν ο Πρωθυπουργός ήρθε στη Θεσσαλονίκη, «Περιφερειακή ανάπτυξη της κεντρικής Μακεδονίας» και φυσικά ο κάθε πολίτης μπορεί να παρακολουθήσει μέσα από την ψηφιακή πλατφόρμα ergo.gov.gr που βρίσκεται το έργο που θέλει να δει.

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

Ο κ. Χαρίτης, ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς, έθεσε ένα θέμα για τους σιδηροδρόμους και ένα αίτημα. Έχει ανακοινωθεί ότι ο κ. Σταϊκούρας θα έρθει να μιλήσει για τον ΟΣΕ στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου στις 24 Σεπτεμβρίου.

Σε ό,τι αφορά τώρα το μεταναστευτικό που είπε ο κ. Γαβρήλος, κοιτάξτε. Εμάς μας ενδιαφέρει το μεταναστευτικό πάρα πολύ και ασχολούμαστε με αυτό με μετρήσιμα αποτελέσματα. Τα αποτελέσματά μας μετράνε.

Θα σας πω το εξής: Τον Δεκέμβριο του 2019 οι συνολικοί διαμένοντες σε δομές ήταν ενενήντα δύο χιλιάδες οκτακόσιοι μεταναστές. Σήμερα ο αριθμός είναι περίπου είκοσι μία χιλιάδες μετανάστες. Δεύτερο δεδομένο: Στην Ελλάδα το 2019 λειτουργούσαν εκατόν τριάντα δομές. Οι δομές που λειτουργούν σήμερα είναι τριάντα τρεις.

Έχουμε μια αυστηρή μεταναστευτική πολιτική. Προφανώς το βάρος μας έχει πέσει σε μεγάλο βαθμό εκεί. Είναι, όμως, μια δίκαιη μεταναστευτική πολιτική. Έχουμε μειώσει σε μεγάλο βαθμό τους χρόνους απονομής του ασύλου και το μεταναστευτικό πλέον δεν είναι μείζον ζήτημα για το εσωτερικό της χώρας και θέλουμε και διατρανώνουμε τα δικά μας δικαιώματα προφανώς για να μη ξαναγίνει. Φυσικά συγκλίνουμε, ζητάμε και εκεί κατευθύνονται όλες οι προσπάθειες του Πρωθυπουργού και της Κυβέρνησης να εφαρμοστεί το νέο σύμφωνο για τη μετανάστευση και το άσυλο.

Κλείνοντας θα απευθυνθώ στον κ. Χήτα που μίλησε για τον δείκτη της EUROSTAT ο οποίος είπε ότι δείχνει ότι το 6,8% του ελληνικού πληθυσμού αντιμετώπισε το 2023 πρόβλημα υλικής και κοινωνικής στέρησης. Ναι. Αυτή όμως είναι η μισή αλήθεια. Επαναλαμβάνω, κύριε Χήτα, είναι η μισή αλήθεια. Ποια είναι όλη η αλήθεια; Είναι ότι το 2019 σε σχέση με το 2023 ο εν λόγω δείκτης έχει αυξηθεί κατά 0,1% στην Ευρώπη. Σε εμάς τι έχει κάνει αυτός ο δείκτης; Έχει μειωθεί κατά 2,3%. Η Ελλάδα είναι η τέταρτη χώρα με τον καλύτερο ρυθμό βελτίωσης μείωσης, δηλαδή του

ποσοστού πληθυσμού σε σοβαρή υλική κοινωνική θέση σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Άρα κάνουμε βήματα. Προφανώς είμαστε κοντά στην κοινωνία ως Βουλευτές. Αφουγκραζόμαστε την κοινωνία και θέλουμε τα μέτρα που παίρνουμε να έχουν άμεσο αντίκτυπο στην κοινωνία και στα πιο ευάλωτα κοινωνικά στρώματα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Ευθυμίου.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στην Πρόεδρο της Πλεύσης Ελευθερίας, κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Σας ευχαριστώ πολύ.

Ο κ. Μητσοτάκης βαυκαλιζέται ότι δεν υπάρχει Αντιπολίτευση ενώ η πραγματικότητα είναι ότι δεν υπάρχει Κυβέρνηση. Πού είναι η Κυβέρνηση; Πάλι απούσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Επιστρέφει αμέσως.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Επιστρέφει; Εντάξει. Κρίμα που δεν κρέμασε το ταμπέλακι «επιστρέφω αμέσως».

Σε κάθε όμως περίπτωση έχω να πω στον κ. Μητσοτάκη και στην απούσα Κυβέρνησή του ότι Αντιπολίτευση υπάρχει. Αντιπολίτευση με Α' κεφαλαίο υπάρχει και το κατάλαβε νομίζω πολύ καλά σήμερα. Επιχείρησε άλλη μία παρέμβαση στους θεσμούς του κράτους δικαίου. Επιχείρησε να αλλάξει τον Συνήγορο του Πολίτη την παραμονή της ολοκλήρωσης των ερευνών του Συνηγόρου του Πολίτη για το ναυάγιο της Πύλου και για τις ποινικές ευθύνες σε σχέση με την απώλεια εκατοντάδων ανθρώπινων ζωών. Η Πλεύση Ελευθερίας κινητοποιήθηκε. Κι εγώ προσωπικά κινητοποιήθηκα. Επικοινωνήσα με όλα τα κόμματα της δημοκρατικής αντιπολίτευσης. Και αυτό το οποίο σήμερα είχε δρομολογηθεί, ματαιώθηκε. Δεν επαναλήφθηκε αυτό το οποίο είχε γίνει τον Σεπτέμβριο του 2023. Η ντροπιαστική εκείνη παρέμβαση στο έργο της αρχής διασφάλισης του απορρήτου των επικοινωνιών με την αλλαγή της σύνθεσής της την παραμονή της εξέτασης της επιβολής προστίμου στην ΕΥΠ για το σκάνδαλο των υποκλοπών για τις παρακολουθήσεις δηλαδή, που συγκροτούν το ελληνικό Watergate.

Κύριε Μητσοτάκη, η Αντιπολίτευση είναι εδώ. Θα την βρίσκετε απέναντί σας. Την Κυβέρνηση ψάχνουμε. Την περιμένουμε να επιστρέψει. Και κυρίως περιμένουμε και εσάς στη Βουλή διότι από τα μέσα Αυγούστου 2024, εδώ και περισσότερο από ένα μήνα δηλαδή, έχει κατατεθεί επίσημη αίτηση για διεξαγωγή προ ημερησίας διατάξεως συζήτηση εδώ στην Ολομέλεια της Βουλής για τις καταστροφές από τις πυρκαγιές και την πυρκαγιά στην Αττική τον Αύγουστο. Κατέθεσε επίσημα τέτοιο αίτημα ο κ. Ανδρουλάκης και αμέσως και εγώ επίσημα επικοινωνήσα με τον κ. Τασούλα.

Καλώς ήλθατε, κύριε Υπουργέ. Ξεχάσατε το ταμπέλακι «επιστρέφω αμέσως». Ίσως να πω στους συναδέλφους μου της Πλεύσης Ελευθερίας αλλά και σε όλη την Αντιπολίτευση, ότι νομίζω ότι μπορούμε να κάνουμε ένα τέτοιο δώρο στην Κυβέρνηση και να αναρτάται η σχετική ειδοποίηση για το πότε επιστρέφει η Κυβέρνηση. Σίγουρα πάντως περιμένουμε και τον κ. Μητσοτάκη εδώ στη Βουλή.

Κύριε Στυλιανίδη, δεν έχουμε κάτι μαζί σας. Αλίμονο! Αλλά περιμένουμε τον Πρωθυπουργό γιατί εκκρεμεί η προ ημερησίας διατάξεως συζήτηση για τις καταστροφές του καλοκαιριού, για τις πυρκαγιές του καλοκαιριού, για τη δασική πυρκαγιά που έφτασε να κάψει το κέντρο του αστικού ιστού, να κάψει μια γυναίκα, να κάψει δάση, να κάψει σπίτια, να κάψει ζώα και πουλιά, μέσα στην Αττική, μέσα στην Αθήνα.

Πραγματικά δεν έχω λόγια να σχολιάσω τη δικαιολογία που ακούσαμε σήμερα από τον Πρόεδρο της Βουλής ως νέα δικαιολογία του κ. Μητσοτάκη. Είχε πει ότι αυτή η προ ημερησίας διατάξεως συζήτηση θα γινόταν στις αρχές του Σεπτεμβρίου για να ολοκληρωθούν οι έρευνες και να γίνει ένας απολογισμός. Σήμερα μας είπε ότι τελικά κρίνει καλύτερο ο Πρωθυπουργός η συζήτηση προ ημερησίας διατάξεως για τις πυρκαγιές του Αυγούστου να γίνει με την ολοκλήρωση της αντιπυρικής περιό-

δου, δηλαδή τον Νοέμβριο. Αντιλαμβάνεστε ότι μιλάμε για μία διαρκή μετάθεση στις ελληνικές καλένδες ζητημάτων που πρέπει να τίθενται και να συζητούνται εδώ στη Βουλή και για τα οποία ολόκληρη η Αντιπολίτευση ζητάει τη συζήτησή τους.

Εμείς δεν συναινούμε σε αυτή τη μετάθεση. Τη θεωρούμε προκλητική και προσβλητική. Τη θεωρούμε όμως ταυτόχρονα και μία συνομολόγηση από πλευράς της Κυβέρνησης ότι δεν επιθυμεί την κοινοβουλευτική αντιπαράθεση, δεν επιθυμεί τον δημοκρατικό έλεγχο. Επιθυμεί αντίθετα να ελέγχει τα πάντα και τους πάντες. Και υπό αυτή την έννοια παρατηρούμε και μία οργισμένη κινητικότητα τις τελευταίες εβδομάδες σε διορισμούς προσώπων σε διάφορες αρχές και ανεξάρτητες αρχές. Χτες στην Αρχή Διαφάνειας, σήμερα έγινε αυτή η απόπειρα για τον Συνήγορο του Πολίτη που προσέκρουσε στην Αντιπολίτευση.

Και θα πρέπει να ξέρει η Κυβέρνηση ότι όλες αυτές οι προσπάθειες και θα στηλιτεύονται και θα αποκρούονται, αλλά και θα δημοσιοποιούνται προς τους πολίτες της χώρας αυτής για να γνωρίζουν με ποιον οργισμένο τρόπο η Κυβέρνηση Μητσοτάκη επιχειρεί να τοποθετήσει πρόσωπα της επιλογής και του ελέγχου της σε κάθε θεσμό του κράτους δικαίου. Δεν είναι τυχαία η απόπειρα αντικατάστασης του Συνηγόρου του Πολίτη.

Ο Συνήγορος του Πολίτη έχει ευρύτατες αρμοδιότητες σε σχέση με τις δημοκρατικές εγγυήσεις, τα ανθρώπινα δικαιώματα, τις πολιτικές ελευθερίες και συνολικά τις ελευθερίες των πολιτών. Υπάρχουν ανοιχτές έρευνες σε μείζονα ζητήματα που σαφώς η Κυβέρνηση δεν θα ήθελε να ολοκληρωθούν. Η περίπτωση του ναυαγίου της Πύλου είναι μία μόνο από τις έρευνες αυτές. Και έχοντας υπόψη ότι η Κυβέρνηση και ο κ. Μητσοτάκης αποφεύγει όπως ο «διάολος το λιβάνι» να θέσει τον εαυτό της σε πραγματικό έλεγχο για όλα εκείνα για τα οποία οφείλει να τεθεί σε πραγματικό έλεγχο, όπως είναι και το έγκλημα των υποκλοπών, είναι σαφές ότι τέτοιες κινήσεις αντικατάστασης προσώπων και ορισμού επιθυμητών άλλων προσώπων δεν είναι παρά ομολογίες ενοχής μιας κυβέρνησης συνολικά εκθέτης.

Σήμερα το πρωί βρέθηκαν στο Ειρηνοδικείο Λαυρίου, γιατί καταργήθηκαν τα ειρηνοδικεία με αυτές της φοβερής εμπνεύσεως πρωτοβουλίες του κ. Μητσοτάκη και του κ. Φλωρίδη. Χάος επικρατεί στη δικαιοσύνη. Στα πρόθυρα πολλαπλής κρίσης είναι δικαστικοί λειτουργοί, δικαστικοί υπάλληλοι, δικηγόροι, διάδικοι, από την ανοργάνωσή και το γενικό χάος το οποίο επικρατεί. Αυτό επέφερε η Κυβέρνηση Μητσοτάκη στη δικαιοσύνη.

Στο Ειρηνοδικείο Λαυρίου λοιπόν, σήμερα -ή πρώην Ειρηνοδικείο Λαυρίου- συγκεντρώθηκαν οι πολίτες του Σαρωνικού, οι κάτοικοι του Λαγονησίου, ο δήμαρχος Σαρωνικού, ενεργοί πολίτες στο συντονιστικό αγώνα των πολιτών που διεκδικούν αυτό που η Πλεύση Ελευθερίας υπερασπίζεται, αυτό που προσωπικά έχω υπερασπιστεί σε όλη μου τη διαδρομή, την ελεύθερη πρόσβαση των πολιτών στα κοινά σε όλους πράγματα, την ελεύθερη πρόσβαση στις παραλίες και την μη εκχώρηση των παραλίων του Λαγονησίου, του Πεύκου και των Ευκαλύπτων στον επιχειρηματία του Grand Resort με τον οποίο συναλλάσσεται και διαπραγματεύεται αυτή τη στιγμή η Κυβέρνηση Μητσοτάκη και σχετικές ενημερώσεις δίδει ο αντί του Πρωθυπουργού Υπουργός, ο κ. Βορίδης.

Οι παραλίες του Λαγονησίου δρομολογούνται από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη για να παραδοθούν σε έναν ιδιώτη και να αποκλεισθεί η πρόσβαση των πολιτών και των οικογενειών σε αυτές. Και αντιδρούν οι πολίτες του Λαγονησίου και αντιδρά μαζί τους και ο δήμος του Σαρωνικού, πράγμα πολύ σημαντικό, γιατί συνήθως οι εκπρόσωποι των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης τίθενται με τα συμφέροντα. Εδώ έχουμε μία περίπτωση δημόριχου που αντιτίθεται στα συμφέροντα και συμπαρατάσσεται με τους πολίτες.

Και το πιο εντυπωσιακό βέβαια, είναι ότι σήμερα στη δίκη, η οποία είχε προγραμματιστεί για να γίνει, εμφανίστηκε και το ελληνικό δημόσιο να παρέμβει στο ακροατήριο υπέρ του ιδιώτη, υπέρ της ΕΤΑΔ που παραχωρεί στον ιδιώτη και εναντίον των πολιτών.

Έτσι διαφυλάσσετε και είστε κοντά στους πολίτες; Με το να μπαίνετε στις ίδιες δικαστικές αίθουσες και να αντιπαράθεστε

μαζί τους στα δίκαια αιτήματά τους, στα ιερά δικαιώματά τους, στην πρόσβαση στις παραλίες; Έτσι συμπαράστέκεστε και έτσι βρίσκεστε κοντά στους πολίτες; Γιατί είναι πραγματικά τα σχήματα λόγου που άκουσα και οι προφάσεις εν αμαρτίαις που διατυπώθηκαν από αυτό εδώ το Βήμα, από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, φοβερές.

Και καταλαβαίνουμε βεβαίως ότι βρίσκεστε σε δύσκολη θέση, γιατί αυτή τη στιγμή ολόκληρη η ελληνική κοινωνία βιώνει τις συνέπειες των πολιτικών σας, πολιτικές τις οποίες έχετε ακολουθήσει και εσείς και οι προηγούμενοι, πολιτικές που είναι αντικοινωνικές, πολιτικές που αντιστρατεύονται τα θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών, ακόμη και αυτά που υποτίθεται ότι υπερασπιζέστε.

Υποτίθεται είστε ένα φιλελεύθερο κόμμα που υποτίθεται υπερασπίζεται το δικαίωμα στην ιδιοκτησία και την ίδια ώρα αρπάζετε δια των funds τις περιουσίες των Ελλήνων πολιτών, το βιό τους, τις οικονομίες τους, επελαύνετε και αφήνετε να επελαύνουν αυτά τα μορφώματα στα σπίτια και στις πρώτες κατοικίες και στα μικρά μαγαζιά και στα χωραφάκια των απλών πολιτών και αγροτών και μεταξύ σας προσπαθείτε να κρατήσετε ισορροπίες.

Και είδαμε τους έντεκα Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που τώρα ξαφνικά επαναστατούν εναντίον του εαυτού τους. Επαναστατούν εναντίον των νόμων που ψηφίσατε, επαναστατούν εναντίον της Κυβέρνησης που εφαρμόζει τους νόμους που ψηφίσατε όλοι μαζί και χειροκροτήσατε όλοι μαζί. Και εγώ αυτούς τους έντεκα τους προσκαλώ να συμπράξουν με την Πλεύση Ελευθερίας, η οποία έχει καταθέσει πρόταση επανειλημμένα εδώ στην Ολομέλεια της Βουλής και έχει προβεί και σε νομικές ενέργειες και έχουμε παρασταθεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας με δύο εν ενεργεία Βουλευτές μας, τον Διαμαντή Καρανασάση και την Έλενα Καραγεωργοπούλου, με άλλα στελέχη μας, με τους νομικούς μας για να καταργηθούν οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί και οι πλειστηριασμοί πρώτης κατοικίας. Πεδίο δόξης λαμπρό! Ελάτε οι έντεκα. Δεν είναι σήμερα εδώ, αλλά ας τους τα μεταφέρει κάποιος, δεν ξέρω κύριε Υπουργέ εσείς ή κάποιος άλλος. Ας τους τα μεταφέρει ίσως ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών που και αυτός απολείπεται.

Ο κ. Χατζηδάκης είναι άφαντος στη νέα περίοδο. Από τις 31 Ιουλίου, από εκείνη την αλγεινή πραγματικά συνεδρίαση, στην οποία τρεμάμενος ευχήθηκε να κληθεί στη Βουλή η Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου και να φωτιστεί το ζήτημα των υποκλοπών και των σε βάρος του υποκλοπών, γιατί ήταν και ο ίδιος παρακολουθούμενος και από την ΕΥΠ και από το «Predator», εν ενεργεία Υπουργός Οικονομικών και τότε Υπουργός επίσης της προηγούμενης Κυβέρνησης, ο κ. Χατζηδάκης είναι άφαντος. Πού είναι ο κ. Χατζηδάκης «οόο», να πω, γιατί όταν δεν λέω «οόο» δεν εμφανίζεται. Πού είναι; Μαζί με τον κ. Μητσοτάκη, κρύπτεται. Και απλώς απαντά με προσχηματικό τρόπο στους δικούς σας Βουλευτές που ξύπνησαν τον Σεπτέμβριο του 2024 και κάνουν και μια ερώτηση. Γιατί αυτή η Βουλή έχει αυτό το χαρακτηριστικό, δηλαδή ότι δεν γίνεται κοινοβουλευτικός έλεγχος από τους Βουλευτές της Κυβέρνησης προς την Κυβέρνηση, κάτι το οποίο δεν είναι καθόλου ιδίον βεβαίως μιας δημοκρατικής λειτουργίας.

Στις προηγούμενες περιόδους, νομίζω -δεν ξέρω πώς τα κάνατε βέβαια την περίοδο μετά την προεδρία μου- μέχρι ενός σημείου ρωτούσαν οι Βουλευτές. Δεν ήταν πια και τόσο δεμένοι χειροπόδαρα να μην μπορούν ούτε να ρωτήσουν την Κυβέρνηση ούτε βέβαια ήταν και οι Υπουργοί τόσο δεμένοι χειροπόδαρα, όπως ο κ. Χατζηδάκης να μην μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματά του ενώπιον της Εισαγγελέας και να ρωτήσει ποια είναι η δικαιολογία που παρακολουθείτο.

Λέγοντας αυτά, θα ήθελα να έρθω στο αντικείμενο της σημερινής συζήτησης που είναι άλλη μία διαδικασία ιδιωτικοποίησης, άλλη μία διαδικασία δηλαδή επιζήμιων ενεργειών σε βάρος του ελληνικού δημοσίου και σε βάρος του ελληνικού λαού, σε βάρος της ελληνικής κοινωνίας.

Η Πλεύση Ελευθερίας δεν διαπραγματεύεται πως θα κάνετε καλές ιδιωτικοποιήσεις. Η Πλεύση Ελευθερίας είναι σαφές ότι αντιπρόθεμα, όπως έχω αντιπαθεί σε όλη μου τη διαδρομή, στην εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων του ελληνικού δημοσίου και μάλιστα, στην εκποίηση των στρατηγικών εργαλείων του ελληνικού δημοσίου, των λιμανιών, των αεροδρομίων, των σιδηρο-

δρόμων και ούτω καθεξής.

Από τις ιδιωτικοποιήσεις ξεχαρβαλώσατε τη χώρα. Με την απατηλή διακήρυξη των δήθεν επενδύσεων καταντήσατε να ξεπουλάτε τον ΟΣΕ και να ξεχαρβαλώνονται οι σιδηρόδρομοι σε τέτοιο βαθμό, ώστε και το 2023 δεν λειτουργούσε τίποτε και στοίχιζε με ευθύνη σας αυτό το μπάχαλο τη ζωή σε πενήντα επτά ανθρώπους, εκ των οποίων οι περισσότεροι ήταν νέοι άνθρωποι και μάλιστα πολύ νέοι άνθρωποι.

Με αυτές τις διακηρύξεις περί ιδιωτικοποιήσεων και επενδύσεων καταφέρατε να μην έχει το ελληνικό δημόσιο τον έλεγχο σε κανένα από τα στρατηγικά μας εργαλεία είτε μιλάμε για τις επικοινωνίες είτε μιλάμε για την ενέργεια είτε μιλάμε για τα λιμάνια, για τα αεροδρόμια, για τους σιδηρόδρομους. Καταφέρατε να εκχωρήσετε τον έλεγχο δηλαδή των εργαλείων που προϋποτίθεται να βρίσκονται στη διάθεση του κράτους για την ανεξαρτησία της άσκησης της πολιτικής της χώρας.

Και καταντήσατε να έρχεστε σήμερα, Σεπτέμβριο του 2024, με μία παράταση που προεκλογικά υπογράψατε -μην το ξεχνάμε, προεκλογικά, στις 24 Μαΐου του 2024, δυο βδομάδες πριν τις ευρωεκλογές- με τον λεγόμενο «επενδυτή» -θα μας εξηγήσετε τι επενδύσεις είναι αυτές και που επενδύουν αυτοί οι επενδυτές και πώς αποδίδουν- ότι του δίνετε τόσο κι άλλο τόσο. Είχε πέντε χρόνια. Δεν τα κατάφερε. Θα πάρει άλλα πέντε. Γιατί πέντε; Απαντάτε γιατί πέντε ήταν και στην αρχή που δεν τα κατάφερε, άλλα πέντε να πάρει τώρα.

Είναι τρομακτικά αυτά τα οποία λέτε. Διότι υπάρχουν ποινικές ρήτρες, υπάρχουν συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου που καταστρατηγούνται και υπάρχει μία ζημία την οποία προκαλείτε στο ελληνικό δημόσιο και από την απώλεια εσόδων και από την απώλεια περιουσιακών στοιχείων του ελληνικού δημοσίου, κύριοι.

Όταν, λοιπόν, κοιτάτε το ταβάνι ή την Αντιπολίτευση και λέτε «πού να βρούμε τα λεφτά» και κάθε φορά για να βρείτε τα λεφτά κοιτάτε τους απλούς πολίτες που τους έχετε αφαιμάξει, κάποιος θα πρέπει να σας πει ότι η σωστή διαχείριση των οικονομικών της χώρας προϋποθέτει διαφύλαξη του δημοσίου συμφέροντος και του δημοσίου οικονομικού συμφέροντος.

Από πού κι ως πού εκχωρείτε τις αξιώσεις του ελληνικού δημοσίου; Από πού κι ως πού παραιτείστε των ποινικών ρητμών; Από πού κι ως πού ανανεώνετε μία προθεσμία η οποία δεν τηρήθηκε, χωρίς καμμία επίπτωση και την ίδια ώρα λέτε ότι δεν έχουμε λύσεις για τα οικονομικά του ελληνικού δημοσίου;

Θα σας πω από πού κι ως πού. Από τη στιγμή που μετατρέψατε τη χώρα μας στη χώρα του «πάμε κι όπου βγει» και από τη στιγμή που η χώρα του «πάμε κι όπου βγει» συνεχίζει να είναι για εσάς η χώρα του «πάμε κι όσα φάμε». Οι εκφράσεις που εκστομίζετε είναι τρομακτικές. Είπε η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας «πόσα λεφτά πέσανε». Πού πέσανε; Πού πέσανε;

Δυστυχώς, το δημόσιο χρήμα το διασπαθίζετε σε ημετέρους και δυστυχώς δεν μάθατε τίποτε από τα παθήματα τα δικά σας, που δυστυχώς γίνανε παθήματα και της ελληνικής κοινωνίας, στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Κύριοι, ξέρετε για ποιον λόγο άνοιξε η έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέας για τη Σύμβαση 717; Ξέρετε; Βεβαίως ξέρετε και κάνατε ότι δεν ξέρετε. Άνοιξε για τέτοιες παρατάσεις, για παρατάσεις στις παρατάσεις στις παρατάσεις. Και ποινικά ερευνώνται οι Υπουργοί από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελέα και εσείς μπλοκάρτε την έρευνα και για τον κ. Καραμανλή και για τον κ. Σπίρτζη και για τον κ. Χατζηδάκη και για τον κ. Χρυσόχοϊδη. Εσείς μπλοκάρτε την έρευνα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελέας ψηφίζοντας εναντίον της σύστασης επιτροπής προκαταρκτικής εξέτασης και χειροκροτάγατε έξαλλοι που μπλοκάρτε την Ευρωπαϊκή εισαγγελέα, η οποία ερευνά ακριβώς γιατί δίνονταν αυτές οι παρατάσεις.

Και τώρα έρχεστε να δώσετε μια παράταση σε έναν άλλο τομέα, πάλι των μεταφορών, άλλα πέντε χρόνια. Φέρνετε την παράταση στη Βουλή για να ξεπλύνετε την ποινική σας ευθύνη. Όμως δεν ξεπλένεται επειδή ψηφίζετε εσείς μεταξύ σας, το κόμμα σας, την παράταση μιας σύμβασης η οποία έληξε, την παράταση και ανανέωση μιας προθεσμίας η οποία δεν τηρήθηκε. Συνιστά και παράβαση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των προ-

υποθέσεων για τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά και συνολικά των προϋποθέσεων διαφάνειας και χρηστής λειτουργίας της διοίκησης αυτό το οποίο κάνετε.

Θα ήθελα να πω με όλη την ένταση της φωνής μου -και θα το χρησιμοποιήσουμε βέβαια αυτό, να τη θυμάστε τη σημερινή μέρα- ότι αυτό το οποίο καταγράφεται πλέον είναι ότι στη συγκάλυψη έχετε αρωγώ την Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την κ. Φον ντερ Λάιεν, την αντεπιστέλλουσα του κ. Μητσοτάκη και το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα.

Αυτή τη στιγμή επιστρατεύστε τους Ευρωπαίους συμμάχους σας και στον τομέα στον οποίο είστε υπόλογοι, στον τομέα των μεταφορών, στον τομέα του εγκλήματος των Τεμπών και της Σύμβασης 717 για τα οποία υπάρχουν ανοιχτές ποινικές δικογραφίες και στην ελληνική δικαιοσύνη και στην Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, καταφέρατε να τοποθετήσετε -και έχει αυτοτελή ευθύνη η κ. Φον ντερ Λάιεν- πρόσωπο της επιλογής σας και του κόμματός σας, τον κ. Τζιτζικώστα, προκειμένου να διασφαλίζει ότι αυτός ο έλεγχος στον οποίο πρέπει να υποβληθείτε δεν θα γίνει ποτέ.

Μιλάμε για μείζονα διαπλοκή των εξουσιών και μιλάμε βεβαίως, για μείζονα έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος για το μεγαλύτερο έγκλημα που διαπράχθηκε στην Ελλάδα σε ολόκληρη την Μεταπολίτευση και είναι το έγκλημα των Τεμπών. Αν περιμένετε ότι αυτό θα ξεχαστεί και θα παρασιωπηθεί, είστε γελασμένοι.

Όταν, λοιπόν, θα τεθεί αυτό το θέμα και σε ευρωπαϊκό επίπεδο στη διάσταση του που είναι αυτή, ότι εργαλειοποιείτε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα για να συγκαλύψετε τις ευθύνες σας στον τομέα των μεταφορών και του εγκλήματος των Τεμπών, παρακαλώ μην κάνετε ότι πέσατε από τα σύννεφα, όπως έπεσαν κάποιοι από τα σύννεφα όταν ξεσπασε το σκάνδαλο του Κατάρ-gate και συνειδητοποίησαν ότι κάτι περίεργο έτρεξε, όταν αποφάσισαν κάποιοι να γίνει η παγκόσμια διοργάνωση ποδοσφαίρου σε χώρα που δεν είχε ούτε γήπεδα όταν λήφθηκε αυτή η απόφαση. Μην παραστήσετε, λοιπόν, ούτε τους κατάπληκτους ούτε ότι πέσατε από τα σύννεφα.

Να είστε βέβαιοι ότι εμείς θα είμαστε αντιπολιτεύση σας και εδώ και εκεί και παντού και αποκλείεται να αφήσουμε το έγκλημα των Τεμπών και το σκάνδαλο της συγκάλυψής του, που αποτελεί αυτοτελές κακούργημα, να μείνουν αδιερεύνητα και ατιμώρητα. Ο κ. Τζιτζικώστας θα έπρεπε να το σκεφτεί πάρα πολύ καλά πριν αναλάβει αυτόν τον ρόλο, ιδίως έχοντας υπηρετήσει στη θέση του Περιφερειάρχη της Μακεδονίας και γνωρίζοντας πόσες ανεκπλήρωτες υποσχέσεις έργων, υποδομών, σιδηροδρόμων, γραμμών, μεταφορών, οδικών δικτύων έχουν εκστομιστεί από τη δική σας την Κυβέρνηση και από άλλες και πόσα δισεκατομμύρια έχουν δαπανηθεί και έχουν πάει στις τσέπες χωρίς να γίνουν ποτέ πραγματικές υποδομές.

Προσθέτω μία επισημάνση, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν μπορεί και αυτό να μην υπογραμμιστεί. Την ώρα που βοά η επικράτεια για τις αποκαλύψεις σε σχέση με το φορτίο της εμπορικής αμαξοστοιχίας, την ώρα που είναι ξεκάθαρο ότι υπήρξε αλλοίωση του τόπου του εγκλήματος, μπάζωμα κατ' εντολή Πρωθυπουργού και με συμμετοχή υψηλόβαθμων κυβερνητικών στελεχών και Υπουργών, την ώρα που αποκαλύπτεται ότι μονοί-διπλοί πέφτετε για να μην φωτιστεί το ζήτημα του φορτίου μιας εμπορικής αμαξοστοιχίας που ο οδηγός της ήταν εθελοντής στο γραφείο του Πρωθυπουργού, την ώρα που αποκαλύπτεται ότι τριάντα άνθρωποι έχασαν ακαριαία τη ζωή τους από την ανάπτυξη πρωτοφανών θερμοκρασιών λόγω του φορτίου της εμπορικής αμαξοστοιχίας, έχετε το θράσος να φέρνετε την παράταση για πέντε χρόνια της σύμβασης για τις υποτιθέμενες επενδύσεις, αναφερόμενοι στο φορτίο και στα φορτία που μεταφέρονται από τα πλοία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Θα είχε αξία να μας πείτε τι μεταφέρεται, τι αποθηκεύεται, πού αποθηκεύονται τα εξαρτήματα των ανεμογεννητριών και ποιες άλλες μεταφορές γίνονται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης για τις οποίες αυτή τη στιγμή κόπτεστε.

Το σίγουρο πάντως συμπέρασμα είναι ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει κλονισμός κάθε αξιοπιστίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Προέδρου της, γιατί όλα αυτά τα αναθέτει σε πρόσωπο του κόμματός σας, τον κ. Τζιτζικώστα, την ίδια ώρα μάλιστα που με εκατέρωθεν συνεννοήσεις και συναρμολογήσεις και η Προ-

εδρία της Επιτροπής Μεταφορών στο Ευρωκοινοβούλιο έχει ανατεθεί στην Ελληνίδα Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, την κ. Βόζεμπεργκ. Αρα πλήρης έλεγχος σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης του τομέα των μεταφορών, δηλαδή του κρίσιμου τομέα για τον οποίο ελέγχετε και ελέγχετε και ποινικά.

Θα κλείσω την τοποθέτησή μου με δύο επιβεβλημένες παρατηρήσεις και αναφορές. Η πρώτη είναι ότι επιτέλους εκδόθηκε ψήφισμα του ΟΗΕ για την παύση της κατοχής του Ισραήλ στην Παλαιστίνη και επιτέλους η Κυβέρνησή σας που αρνείτο πεισματικά να μας ακούσει και να ακολουθήσει την πολιτική του διεθνούς δικαίου, της ειρήνης, της προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της προστασίας των αμάχων, της προστασίας των θυμάτων των διεθνών εγκλημάτων, επιτέλους ψήφισε σωστά, υιοθετώντας αυτό το ψήφισμα, το οποίο το Ισραήλ το καταψήφισε.

Η σωστή τοποθέτηση στα ζητήματα αυτά απέναντι σε πρακτικές ολοκληρωτισμού -γιατί πρόκειται για πρακτικές ολοκληρωτισμού που εφαρμόζονται από το Ισραήλ στους κατοίκους της Παλαιστίνης- η σωστή, λοιπόν, θέση αποτελεί ελάχιστη εκδήλωση δημοκρατικής λειτουργίας σε μια σύγχρονη κοινωνία και σε ένα σύγχρονο κράτος δικαίου, αυτό το οποίο δυστυχώς η Ελλάδα παλεύει να αποκατασταθεί απέναντι σε μια κυβέρνηση που το υπονομεύει.

Η Πλεύση Ελευθερίας θα συνεχίσει να αγωνίζεται και να επιμένει για να σας υποχρεώνει να έρθετε στη σωστή πλευρά του διεθνούς δικαίου, στη σωστή πλευρά των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, στη σωστή πλευρά της ανθρωπότητας και η στάση αυτή είναι που δικαιώνει όλους όσοι αντιστάθηκαν στον ναζισμό και στον φασισμό, στον ολοκληρωτισμό, η στάση αυτή είναι που δικαιώνει και τα θύματα του φασισμού, του ρατσισμού στο σήμερα, τον Παύλο Φύσσα που εχθές έκλεισαν έντεκα χρόνια από τη δολοφονία του, τον Ζακ Κωστόπουλο που σε λίγο επίσης κλείνει η επέτειος από τη δολοφονία του, όλους εκείνους και όλα εκείνα τα ανθρώπινα πλάσματα που ο ναζισμός, ο φασισμός, ο ρατσισμός, η τρανσφοβία, η ομοφοβία θέλησε να εξαϋλώσει.

Η στάση απέναντι στον φασισμό είναι στάση ζωής και είναι βέβαια και στάση στη χάραξη της πολιτικής. Δεν είναι διακήρυξη, ούτε σύνθημα. Η Πλεύση Ελευθερίας θα συνεχίσει να μάχεται εμπράκτως και θα συνεχίσει να αντιπροσωπεύει, να πρεσβεύει, να δικαιώνει και να υπερασπίζεται την ελληνική κοινωνία, τους πολίτες, τη νέα γενιά.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε την κυρία Πρόεδρο.

Θα συνεχίσουμε τώρα με τις δευτερολογίες. Αν συμφωνείτε να πάμε στα πέντε λεπτά, με τη σχετική πάντα ανοχή. Θα ξεκινήσουμε από τον κ. Κόντη από τους Σπαρτιάτες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δευτερολογώντας για την επίμαχη επέκταση της σύμβασης, έχω μια απορία που μου γεννιέται πολλές φορές όταν ακούω τέτοιες αναθέσεις συμβάσεων και σε δημόσιους οργανισμούς, όπως λιμάνια, αεροδρόμια: Αφού όλοι οι ιδιώτες που έρχονται, προσδοκούν στο κέρδος, πιστεύουν στο κέρδος και τελικά κερδίζουν και αφού αυτά τα λιμάνια, οργανισμοί, είναι στα χέρια του κράτους, τι προσδοκά το κράτος, κάποια μερίσματα και κάποια φορολόγηση επί των κερδών αυτών; Και γιατί το ίδιο το κράτος να μην καρπώνεται τα 30, 40 εκατομμύρια που δηλώνουν κέρδος αυτοί οι ιδιώτες κάθε χρόνο και να παίρνει και τα μερίσματα και τα κέρδη και τους φόρους, έχοντας δύο, τρία επιλεγμένα ή πέντε, δέκα επιλεγμένα στελέχη υπό την κρατική μέριμνα να λειτουργούν αυτές τις -επαναλαμβανών- στρατηγικής σημασίας και εμπορικής σημασίας εγκαταστάσεις του ελληνικού κράτους;

Πώς γίνεται να έρχεται ένα ΤΑΙΠΕΔ και να απεμπολεί όλα τα δικαιώματα εν ονόματι του χρέους; Το χρέος είναι μια άλλη κουβέντα που εμείς δεν έχουμε ασκήσει ποτέ, να ζητήσουμε τις ναζιστικές αποζημιώσεις και για τα εγκλήματα που έκαναν στην κατοχή και για το δάνειο με τα χρήματα που υπέκλεψαν από τους Έλληνες, υπαρπάζοντας όλα τα αποθέματα σε χρυσό, υπαρπάζ-

ζοντας χρήματα υπογράφοντας ότι χρωστάει η ναζιστική Γερμανία, κάτι που έχει γίνει αποδεκτό ότι μεταφέρεται στις επόμενες κυβερνήσεις. Έγινε μάλιστα μια επικαιροποίηση του χρέους πριν κάποια χρόνια και βρέθηκε να είναι μόνο το κατοχικό δάνειο 700 δισεκατομμύρια και εμείς εν ονόματι των απαιτήσεων των ευρωπαίων ξεπουλάμε τα πάντα έναντι λίγων χρημάτων;

Είπαμε ότι ο κύριος επενδυτής στον λιμένα Θεσσαλονίκης, ο οποίος ανέλαβε υποσχόμενος να επενδύσει 180 εκατομμύρια, χωρίς να έχει επενδύσει ακόμη παρά κάποια λίγα εκατομμύρια, έχει αποκομίσει κέρδη ήδη 200 εκατομμυρίων, εάν υπολογίσουμε τα κέρδη που δηλώνει. Τουλάχιστον τα δύο τελευταία έτη έχει 80 εκατομμύρια κέρδη. Από το 2018 μέχρι σήμερα έχει υπερβεί τα 150 εκατομμύρια σε κέρδη. Για ποιον λόγο εμείς δεν θέλουμε να προσπορισθούμε αυτά τα κέρδη και να λειτουργήσουμε αυτούς τους οργανισμούς;

Έρχομαι ξανά στη σύμβαση, λοιπόν, και λέω ότι από τη μια μεριά σκέφτομαι ότι είναι προς όφελος του ελληνικού λαού και ειδικά του λαού της Θεσσαλονίκης, τον οποίο εγώ είχα την ευτυχή συγκυρία και είχα την ευτυχία να ζω σε ένα μεγάλο μέρος ηγούμενος της ομάδας του Άρη τότε επί οκτώ χρόνια και να επικοινωνώ με χιλιάδες κόσμου είτε σε συνεδριάσεις στο Βελλίδειο που κάναμε συχνά με δέκα χιλιάδες, με πέντε χιλιάδες στο «Παλέντε Σπορ» και να βλέπω τον ζωντανό οργανισμό των πολιτών της Θεσσαλονίκης να ζει και να αναπνέει, περιμένοντας πράγματα από την κυβέρνηση και ό,τι δεν έπαιρνε από την κυβέρνηση, ερχόταν και τα ζητάγε από εμάς. Ήταν -θυμάμαι- κάποτε ο κ. Παπαγεωργόπουλος δήμαρχος και είχε έρθει στο γήπεδο σε ένα παιχνίδι και ερχόντουσαν και μου έλεγαν εμένα να μην τον δεχτώ στο γήπεδο εν ονόματι αυτών.

Αυτός ο λαός, αυτός ο κόσμος που ζει εκεί, ο οποίος αυτή τη στιγμή υποφέρει, θα ήθελε να έχει ένα μετρό και να χαίρεται. Να ξέρετε ότι όταν γίνει το μετρό δεν θα υπάρχει ούτε γκράφιτι, δεν θα υπάρχουν ούτε καταστροφές, γιατί θα το αγκαλιάσουν και το περιμένουν με λαχτάρα οι Θεσσαλονικείς, έστω αυτό το υποτιμώδες μετρό. Αν θα γινόταν το λιμάνι, κύριε Υπουργέ, να είστε σίγουροι ότι θα ήταν το καμάρι των Θεσσαλονικέων, θα ήταν η αναμονή για θέσεις εργασίας αλλά και εκμετάλλευση και ανόδου της Θεσσαλονίκης εμπορικά και οικονομικά.

Και δεν μπορούμε να βλέπουμε τα τερτίπια είτε του δημοσίου είτε κάποιοι ιδιώτη, ο οποίος έχει πάρει το λιμάνι να λεί οτι: «Παιδιά, δεν θα επενδύσω τώρα αυτά που έχω αναλάβει να επενδύσω, θα τα επενδύσω σε πέντε χρόνια, δώστε μου άλλα πέντε χρόνια».

Είμαι, λοιπόν, στη δύσκολη θέση να θέλω να γίνει αυτή η επένδυση, αλλά επειδή ακριβώς βλέπω ότι δεν θέλει ο ίδιος επενδυτής να αρνούμαι να δώσω προσωπικά και ως κόμμα αυτή την παράταση, γιατί θεωρώ ότι πλέον είναι κοροϊδία. Και δεν αναφέρομαι στην αρχική σύμβαση, την οποία παραδόξως αμφισβήτησαν κάποιοι, οι οποίοι τώρα είναι μαζί του μάλλον. Την αμφισβήτησαν πολύς κόσμος και υπήρχε ακόμη και εμπλοκή της αμερικανικής κυβέρνησης και άλλων παραγόντων. Θυμάμαι και τον κ. Πάγια να αναφέρεται σε αυτόν τον ίδιο επενδυτή.

Και σήμερα, ξαφνικά, όλοι συνηγορούν να πάρει πέντε χρόνια παραπάνω και να πάμε, δηλαδή, από σήμερα στα επτά χρόνια. Να περιμένουμε, δηλαδή, τι; Να γίνει η έρμη η προβλήτα 6 ικανή να δεχτεί τα πλοία, γιατί εκεί πέρα είναι η κύρια περιοχή υποδοχής εμπορευματοκιβωτίων, να δημιουργηθούν κάποιες άλλες δυνατότητες υποδοχής φορτίων, για να αυξηθεί η χωρητικότητα σε τόνους, και να υπάρξει η σύνδεση με το τραίνο. Τι μας κωλύει να φτιάξουν τα πενήντα, εκατό μέτρα στο να συνδεθεί με τη σιδηροδρομική γραμμή, η οποία θα βγάλει, πλέον, το λιμάνι προς τα Βαλκάνια, προς την Ευρώπη, να έρχονται πιο εύκολα οι ιταλικές να παραλαμβάνουν τα κοντέινερ. Είναι απλά πράγματα.

Επίσης, αυτός ο κύριος επενδυτής -επειδή ανήκει σε μια άλλη ομάδα και εγώ είμαι με τον Άρη και ίσως πολλοί το συνδέσουν οπαδικά και πουν ότι το καταφέραμε επειδή εγώ είμαι με τον ΠΑΟΚ, να πω ότι αυτό δεν έχει καμμία σχέση, εμείς το θέμα το βλέπουμε για τη Θεσσαλονίκη- για ποιον λόγο να μην έχει κάνει τόσα χρόνια αυτό που θα μπορούσε να κάνει ο καθένας από εμάς και από εσάς πιστεύω εάν είχε τη θέληση; Ποιοι είναι οι λόγοι; Δεν μπορεί να έρχεται και να επικαλείται την απόφαση του

2022 του Συμβουλίου της Επικρατείας. Μέχρι το 2022 μπορούσε να έχει κάνει τα πάντα εκεί. Δεν μπορεί να επικαλείται σήμερα γραφειοκρατικούς λόγους. Τα πάντα θα μπορούσαν να έχουν γίνει. Τέσσερα χρόνια; Τέσσερα χρόνια.

Εγώ, λοιπόν, πιστεύω ότι σε αυτή τη σύμβαση -και τώρα είναι αργά που το λέμε- θα πρέπει να υπάρξει η άμεση επιτήρηση του κράτους. Εάν έχουν μπει ρήτρες -που δεν έχουν μπει- ή να τον πιέσουμε με κάποιους τρόπους, όπως είπαμε και στην πρωτολογία, να δούμε μέχρι και με την ακύρωση της σύμβασης εάν δεν πετύχει, εάν δεν δείξει ότι αρχίζει αυτό το επενδυτικό fund να επενδύει σε αυτό το οποίο εμείς πιστέψαμε -το κράτος, οι Έλληνες- ότι θα επενδύσει προς όφελος της πόλης, προς όφελος της χώρας, προς όφελος της Μακεδονίας.

Αυτό δεν μας το δείχνει. Θέλουμε να το δούμε. Να καλέσει τη Νέα Δημοκρατία και να πει: «Ελάτε, κύριοι, να δείτε ότι τώρα εγκαινιάζω αυτό, φτιάχνω την προβλήτα, εκβαθύνω το λιμάνι, βάζω μπίντες να έρχονται πλοία, φτιάχνω τους αποθηκευτικούς χώρους». Πού είναι; Είμαστε σε ένα σκοτάδι τόσα χρόνια και τελικά ανακαλύπτουμε σήμερα, που μας ζητάει τον Μάιο την προέκταση της συμφωνίας, ότι οι κύριοι δεν έχουν κάνει τίποτα. Απλά τι κάνεις; Εισπράττεις μόνο; Εισπράττεις τον χρόνο 35 εκατομμύρια; Γιατί είναι κέρδη προ φόρων. Γιατί τα εισπράττεις, κύριε; Φέρτα εδώ να κάνουμε έναν λογαριασμό, γιατί δεν έχεις κάνει τίποτα. Να αρχίσουμε, αν θες, από το μηδέν και ζητάς πέντε χρόνια;

Ως μη γινόμενα αυτά τα χρήματα, φέρτα στο δημόσιο, Για ποιον λόγο να το έχεις; Δηλαδή, να έχεις έναν χώρο στον οποίο δεν δαπανάς χρήματα και απλά θα εισπράττεις; Σαν να μου δώσεις εμένα ένα πάρκινγκ, να μπαίνουν τα αυτοκίνητα στην παραλία της Θεσσαλονίκης -που είναι και δικό του το πάρκινγκ- να παίρνει τα χρήματα και να μην επενδύει τίποτα ούτε σε υπαλλήλους ούτε σε υποδομή. Να έχω ένα καμαράκι και να μου το έχει δώσει και δωρεάν. Και σε πέντε χρόνια να πω: «Παιδιά, ξέρετε δεν μπορώ να φτιάξω τίποτα. Δώστε μου άλλα πέντε». Δεν γίνεται έτσι.

Κύριε Υπουργέ, να σας πω κάτι; Και καλές προθέσεις να έχετε, κύριε Υπουργέ, δεν σας πιστεύει κανείς, γιατί είναι απλά μαθηματικά, δύο και δύο κάνουν τέσσερα. Τι έβαλες; Δεν έβαλα τίποτα. Πόσα χρήματα εισπράττεις κάθε χρόνο; Αυτά ή σχεδόν αυτά. Ε, δεν σε πιστεύουμε.

Αυτό είναι το θέμα. Αυτό θα ψηφιστεί. Οπότε και το «όχι» που λέμε εμείς, που είναι ένα «όχι» για να καταδείξουμε την αγανάκτησή μας ως πολιτικός φορέας, στο ότι, δυστυχώς, εμπαίζεται ο λαός με αυτό και η Κυβέρνησή σας και η Βουλή, όταν χωρίς λόγο τους ζητάνε προέκταση πενταετή, ως ζητούσε ένα χρόνο. Έχει δύο και ένα τρία.

Εσείς πρέπει, λοιπόν, από την επόμενη ημέρα να είστε παρόντες εκεί και το Υπουργείο σας, ειδικά σε αυτό το νευραλγικό λιμάνι, να είστε από πάνω και να ζητάτε λογοδοσία κάθε εβδομάδα. Πού προχωράμε; Πού πάμε; Φτιάξατε ένα μέτρο; Το φτιάξατε, εδω δείξετε. Φτιάξατε ένα μέτρο σιδηροδρομικής γραμμής; Δείξετε μας. Φτιάξατε ένα μέτρο δρόμου; Δείξετε το. Να μας ζητάνε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστώ πολύ.

Τον λόγο τώρα έχει για τη δευτερολογία του ο ειδικός αγορητής από την Πλεύση Ελευθερίας, ο κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα μιλήσω από τη θέση μου.

Μετά από σχεδόν επτά ώρες συζήτησης, στην οποία δυστυχώς -αυτό, ίσως, είναι ενδεικτικό- δεν είχαμε φοβερή συμμετοχή από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας -ενώ υπάρχει ελεύθερη εγγραφή στον κατάλογο, μόνο τρεις Βουλευτές σκέφτηκαν να πάρουν τον λόγο σήμερα- και από όσους εκπροσώπους της Νέας Δημοκρατίας και τον κύριο Υφυπουργό ακούσαμε, δυστυχώς, δεν είμαστε ιδιαίτερα σφοδρότερη για τους λόγους για τους οποίους έχει δοθεί αυτή η παράταση στον ΟΛΘ να πραγματοποιήσει αυτά που δεν κατάφερε να πραγματοποιήσει μέχρι τώρα.

Από την πλευρά μας, η Πλεύση Ελευθερίας, έχουμε θέσει μία σειρά από ερωτήματα, στα οποία δυστυχώς δεν πήραμε καμμία απολύτως σαφή απάντηση. Ρωτήσαμε γιατί η Κυβέρνηση παρουσιάζει ως λύση μια οφθαλμοφανώς αποτυχημένη ιδιωτικοποίηση.

Καμμία απάντηση. Ρωτήσαμε γιατί δίνετε παρατάσεις απλόχερα για άλλα πέντε χρόνια, ενώ θα μπορούσατε να είστε πιο αυστηροί στο να δώσετε παράταση δεδομένου ότι υπάρχει εδώ μία αποτυχία υλοποίησης κάποιων στόχων, που υπάρχουν στην αρχική σύμβαση ιδιωτικοποίησης που υπεγράφη το 2018. Καμμία απάντηση. Ρωτήσαμε, επίσης, γιατί λέτε ότι εξοικονομείται χρόνος. Ειλικρινά αυτό λέει η έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο ότι εξοικονομείται χρόνος, τη στιγμή που δίνεται παράταση πέντε ετών. Πάλι δεν πήραμε απάντηση.

Και σας ρωτούμε γιατί παρουσιάζετε ως επωφελή οικονομικά μία ρύθμιση που κάνετε με αυτό το νομοσχέδιο τη στιγμή που η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους λέει ξεκάθαρα ότι ο προϋπολογισμός πρόκειται να επιβαρυνθεί. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, λέει, προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, τόσο αυτό το αντάλλαγμα παραχώρησης της ΟΛΘ Α.Ε. προς το ελληνικό δημόσιο όσο και από το μέρισμα που εισπράττει το δημόσιο ως μέτοχος της ΟΛΘ Α.Ε.. Σαν να μη λέει τίποτα η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Έχετε πραγματικά μία πολύ ελαφρά, θα έλεγα, στάση απέναντι σε αυτά τα δεδομένα. Σας λέει η έκθεση ότι χάνει ο προϋπολογισμός. Εσείς λέτε όχι, εξοικονομούμε χρήματα.

Το ίδιο είχε συμβεί και την περασμένη εβδομάδα. Ερχόταν ένα νομοσχέδιο φορολογικό που έλεγε απαλλάσσουμε τους πολίτες από εξακόσιους φόρους. Και ο ίδιος ο Υφυπουργός, που έλεγε ότι απαλλάσσουμε τους πολίτες από εξακόσιους φόρους, έλεγε ότι σκοπεύουμε να αυξήσουμε την εισπραξιμότητα αυτού του φόρου. Τα έχετε μεπρεδψει πάρα πολύ.

Και στην προκειμένη περίπτωση ακολουθείτε μία πολιτική ιδιωτικοποίησης, η οποία έχει απαγορευτεί στη χώρα μας από τα μνημόνια και από τον κατ' εξοχήν μνημονιακό θεσμό, το ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο ακολουθείτε και ακούτε τυφλά. Ακολουθείτε, δηλαδή, με τυφλοσούρτη μία πολιτική, η οποία έχει φανεί πλέον ότι είναι αδιέξοδη, αλλά το μόνο που έχετε να κάνετε είναι να της δίνετε και άλλες παρατάσεις με την ελπίδα ότι κάποτε, κάποια φορά - με τις πολλές παρατάσεις - κάτι μπορεί να γίνει και να ξεχαστούν τα μνημόνια και οι λόγοι για τους οποίους ιδιωτικοποιήθηκαν αυτά τα πολύ σημαντικά, στρατηγικής σημασίας, περιουσιακά στοιχεία του ελληνικού δημοσίου.

Το ίδιο κάνετε και με άλλα πράγματα που αφορούν τα μνημόνια. Χθες και σήμερα έχουμε το ζήτημα στην επικαιρότητα των έντεκα Βουλευτών του κόμματός σας, οι οποίοι διαμαρτύρονται πλέον και ζητούν εξηγήσεις από την Κυβέρνηση, θα έπρεπε να ζητάνε και λίγο από τον εαυτό τους γιατί ψήφισαν όσα υποστηρίζει η Κυβέρνηση.

Εν πάση περιπτώσει, άρχισαν να ζητάνε εξηγήσεις από την Κυβέρνηση, για τον λόγο ότι έχετε ένα καθεστώς, πάλι από τα μνημόνια, το οποίο φέρεται βάνουσα και βάρβαρα σε πάνω από δύο εκατομμύρια συμπολίτες μας, οι οποίοι έχουν κόκκινα δάνεια και υποφέρουν από τα αδηφάγα funds.

Εμείς τα λέμε αυτά εδώ και χρόνια, προτού μπούμε καν στη Βουλή, ως εξωκοινοβουλευτικό κόμμα. Αλλά μόνο όταν βλέπετε μια ανταρσία από δικούς σας Βουλευτές μπαίνετε στον κόπο, εσείς στην Κυβέρνηση, να απαντήσετε!

Βεβαίως, η απάντηση του κ. Χατζηδόκη δεν είχε καμμία σχέση με τα πραγματικά ερωτήματα, που έθεσαν οι έντεκα Βουλευτές. Υπογραμμίζει, για μία ακόμη φορά, τι αμνηχανία υπάρχει μέσα στην Κυβέρνηση. Αλλά υπάρχει και αμνηχανία μέσα στη Νέα Δημοκρατία, πια! Εξεγείρονται οι δικοί σας Βουλευτές με αυτά που κάνετε, και με το να ακολουθείτε τυφλά μνημονιακές πολιτικές, τη στιγμή που έχετε τώρα την επιλογή να μην τις ακολουθείτε.

Τέλος, θα ήθελα να πω, γιατί αυτό είναι ένα κεντρικό ζήτημα που αφορά αυτό το νομοσχέδιο, ότι υπάρχει ένα ζήτημα ελλειπών αγωνίας να προστατεύσετε το δημόσιο χρήμα. Η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους λέει ότι με τους χειρισμούς που έχουν γίνει στον ΟΛΘ, χάνεται το δημόσιο χρήμα. Και πάλι στην επικαιρότητα, έχουμε μια άλλη περίπτωση. Την περίπτωση του Υπουργείου «Εξωστρέφειας» - Τουρισμού, δηλαδή - όπου αγοράστηκαν για «υλικοτεχνική υποδομή» - αυτό μας είπε η κυρία Υπουργός - δύο περσικά χαλιά αξίας 18 χιλιάδων ευρώ!

Είχαμε και τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο πριν από λίγες ώρες, τον κ. Μαρινάκη, να δίνει διαλέξεις και να λέει ότι «το πρόβλημα

δεν είναι η μικρή, αλλά η μεγάλη εικόνα». Και συνεχίζοντας ο κ. Μαρινάκης, για να υπερασπιστεί αυτή τη στάση απέναντι στο δημόσιο χρήμα, είπε ότι «πρέπει να δείχνουμε ιδιαίτερη προσοχή όταν μιλάμε για χρήματα Ελλήνων φορολογουμένων».

Αυτό σας λέω: Σπαταλάτε χρήματα αφ' ενός και την ίδια στιγμή λέτε ότι «προσέχουμε το δημόσιο χρήμα»! Είναι μια σχιζοφρενική στάση, που βεβαίως οι πολίτες μπορούν να την παρακολουθήσουν, γιατί ξέρουν ότι όλα αυτά είναι δικαιολογίες και ότι δεν έχουν αντίκρισμα και σχέση με την πραγματικότητα.

Το πρόβλημα με το νομοσχέδιο που έχουμε εδώ και με την κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, είναι ότι όταν πρόκειται για συμπράξεις με μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα, δεν προσέχετε το δημόσιο χρήμα. Όταν, όμως, πρόκειται να διορίσετε περισσότερους πυροσβέστες, έρχεται ο κ. Μητσοτάκης στο Βήμα της Βουλής και μας λέει ότι δεν υπάρχουν «λεπτόδεντρα». Δεν προσέχετε το δημόσιο χρήμα, όταν διαχειρίζεστε περιπτώσεις που εμπλέκουν μεγάλα οικονομικά συμφέροντα.

Αυτό συμβαίνει με την περίπτωση της παράτασης, που δίνετε τώρα, για τον ΟΛΘ. Χαλαρώνετε ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που θα έπρεπε να αυστηροποιείτε δεδομένης της αποτυχίας. Γι' αυτόν τον λόγο, η Πλεύση Ελευθερίας θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Καζανία.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον ειδικό αγορητή από τη Νέα Αριστερά, τον κ. Οζγκιούρ Φερχάτ.

ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στο τέλος της συζήτησης του νομοσχεδίου που δίνει εκ νέου παράταση χωρίς όρους της Σύμβασης Παραχώρησης Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Λιμένων Θεσσαλονίκης Α.Ε. έχουν επισημανθεί και ειπωθεί όλα.

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, έχετε ακούσει τις ενστάσεις σύσσωμης της Αντιπολίτευσης. Έχετε αρνηθεί να απαντήσετε στις απορίες και στα εύλογα ερωτήματα που έχουν τεθεί και που αφορούν στο πολύ σημαντικό θέμα τόσο της απώλειας εσόδων για την ελληνική οικονομία, όσο και της σίγουρης επιβάρυνσης της ελληνικής κοινωνίας. Η μεροληψία σας εις βάρος της ελληνικής κοινωνίας και οι ευνοϊκές ρυθμίσεις προς τους ιδιώτες επενδυτές είναι προφανείς όχι μόνο σε αυτό το νομοσχέδιο, αλλά και σε ότι έχετε φέρει προς ψήφιση. Γιατί είναι προφανές ότι η ανάγκη τροποποίησης της προθεσμίας των υποχρεωτικών επενδύσεων, όσο και η μετάθεση ημερομηνίας της επίτευξης των ετήσιων στόχων διακίνησης φορτίου κατά πέντε έτη, ευνοούν τον Οργανισμό Λιμένων Θεσσαλονίκης Α.Ε.. Ευνοούν, δηλαδή, τον ιδιώτη επενδυτή.

Τα δημοσιονομικά έσοδα έχουν, ήδη, επηρεαστεί αρνητικά και θα συνεχίσουν να επηρεάζονται με την προτεινόμενη παράταση στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων και στην επίτευξη των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης φορτίων. Υπάρχει ο κίνδυνος υποβάθμισης του λιμένα Θεσσαλονίκης από αυτή την καθυστέρηση, καθώς είναι γνωστό ότι και στη λιμενική βιομηχανία τα κενά που δημιουργούνται στην αγορά καλύπτονται από τον ανταγωνισμό. Η συμπαγνία σε βάρος της Θεσσαλονίκης προκύπτει σαφώς και από τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση της οδικής σύνδεσης του 6^{ου} προβλήτα με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία οδό και τη νέα σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού.

Η παραδοχή ότι η ΟΛΘ Α.Ε. δεν είναι σε θέση να υλοποιήσει τις υποχρεωτικές επενδύσεις εντός των προθεσμιών που έχουν τεθεί στη Σύμβαση Παραχώρησης Ελληνικού Δημοσίου-ΟΛΠ Α.Ε., συνιστά ουσιαστική παράβαση των όρων της σύμβασης και φέρει σημαντική αρνητική επίπτωση στα οικονομικά συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου.

Θα έπρεπε να καταγγείλετε τη σύμβαση και όχι να προχωρήσετε σε παροχή πενταετούς παράτασης για την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Θα έπρεπε να διεκδικήσετε τις ποινικές ρήτρες που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης για την καθυστέρηση στην υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Οι νέες ρυθμίσεις είναι σκανδαλώδεις και ποινικά ελεγχόμενες, αλλά κυρίως επιβεβαιώνουν το γενικότερο αντιναπτυξιακό χα-

ρακτήρα της ιδιωτικοποίησης κρίσιμων υποδομών. Στο τέλος της ημέρας τη σίγουρη απώλεια εσόδων θα κληθεί να πληρώσει η ελληνική κοινωνία.

Η Κυβέρνησή σας, όμως, είναι κυβέρνηση ειδικού σκοπού. Δεν εξυπηρετεί σε καμία περίπτωση την κοινωνική ευημερία και είστε υποκριτές απέναντι στις τοπικές κοινωνίες της βόρειας Ελλάδας και ειδικά της Μακεδονίας, αλλά και της Θράκης, καθώς τα προηγούμενα χρόνια δεν διστάσατε να εργαλειοποιήσετε ζητήματα εθνικής σημασίας προς ίδιον πολιτικό όφελος.

Και μιας και μιλάμε για ανάπτυξη, στις δύο συνεχιζόμενες κυβερνητικές θητείες δεν καταφέρατε να υλοποιήσετε τα βασικά σημεία σε κανέναν κρίσιμο τομέα. Αντί να ασχολείστε με τους πραγματικούς αναπτυξιακούς μοχλούς που θα καθιστούσαν τη βόρεια Ελλάδα σε πρωταγωνιστικό ρόλο στα Βαλκάνια, με την εγκατάλειψη, την αδιαφορία και τις λανθασμένες πολιτικές σας έχετε καταφέρει να οδηγήσετε τον πρωτογενή τομέα, τους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και εν τέλει ολόκληρου του αναπτυξιακού κύκλου, σε καθίζηση και υπανάπτυξη.

Εμείς ως Νέα Αριστερά προκρίνουμε ένα διαφορετικό μοντέλο ανάπτυξης με αιχμή την προστασία των δημοσίων αγαθών και την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής δικαιοσύνης. Απέναντι στο αντιαναπτυξιακό μοντέλο της Κυβέρνησης που παράγει ανισότητες, φτώχεια και δημοσιονομική καταστροφή, απαντάμε με την επαναφορά του κράτους στο προσκήνιο της οικονομίας, θωρακίζοντας το δημόσιο συμφέρον και προκρίνοντας ένα παραγωγικό μοντέλο που θα απαντά στις σύγχρονες προκλήσεις και θα θωρακίσει την κοινωνία και τα λαϊκά συμφέροντα.

Με συνέπεια στις προγραμματικές μας δεσμεύσεις τασσόμαστε απέναντι στην άνευ όρων και προϋποθέσεων ιδιωτικοποίηση των λιμανιών. Προτείνουμε την υλοποίηση των απαραίτητων επενδύσεων για την ανάπτυξη και την ενίσχυση της δημόσιας εποπτείας και του δημόσιου ελέγχου του λιμενικού συστήματος της χώρας.

Εισηγούμαστε, λοιπόν, την επαναφορά όλων των αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων ως ανεξάρτητης αρχής και την επανασύσταση της Δημόσιας Αρχής Λιμένων ως ανεξάρτητης αρχής με παρουσία σε όλα τα λιμάνια που έχουν ιδιωτικοποιηθεί ή πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν στο μέλλον με πλήρη στελέχωση, ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται στον ρόλο της.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο. Καταγγέλλουμε τη σύμβαση και καλούμε την Κυβέρνηση να πράξει το ίδιο προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα δώσω τον λόγο στον ειδικό αγορητή από το ΠΑΣΟΚ τον κ. Σταύρο Μιχαηλίδη.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση μιας ακόμη τροποποίησης σύμβασης παραχώρησης διεξάγεται αρχές φθινοπώρου έχοντας ακόμα, όμως, στα μάτια μας τις πρόσφατες εικόνες στα λιμάνια της χώρας το καλοκαίρι που πέρασε με αιωρούμενα αυτοκίνητα στους καταπέλτες, με νησιώτες και τουρίστες να ταλαιπωρούνται, προσπαθώντας να αποβιβαστούν ή να επιβιβαστούν, με συμπολίτες μας να αντιμετωπίζουν ακόμα και στις μέρες μας εμπόδια προσβασιμότητας, να ακούμε για συλλήψεις πλοίαρχων κ.λπ..

Κραυγή αγωνίας για όλη αυτή την απαράδεκτη κατάσταση έχει εκφράσει η ΠΝΟ, έχει εκφράσει η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων και βεβαίως οι εκατοντάδες πλοίαρχοι της ακτοπλοΐας, οι οποίοι οι οποίοι ζουν αυτή την τραγική κατάσταση για χρόνια και τελειωμό δεν έχει η ταλαιπωρία τους και κυρίως για τους χρόνους απασχόλησης, όπως σας είχα πει κύριε Υπουργέ, και κατά τη διάρκεια των εργασιών στις επιτροπές.

Υποβάλλει μία ακτοπλοϊκή εταιρεία ένα αίτημα για πέντε αφίξεις-αναχωρήσεις συνεχόμενες σε λιμάνια. Ποιο σύστημα του Υπουργείου εξετάζει κατά πόσον αυτά τα πράγματα μπορούν να γίνουν εφικτά, συνάδουν με ασφαλή πλου, τις ώρες που δουλεύουν τα πληρώματα, τις ώρες που ένας καπετάνιος αν κάθε μία ώρα έχει ένα λιμάνι να προσεγγίσει και να αποπλέυσει; Ποιος τα λογαριάζει με ποια εμπειρία, με τι γνώσεις;

Ο Πρωθυπουργός στη ΔΕΘ μάς υποσχέθηκε και διαβεβαίωνε ότι έχουμε ή θα αποκτήσουμε σύντομα αναβαθμισμένα λιμάνια. Το ίδιο και εσείς κύριε Υπουργέ. Μιλήσατε και καλέσατε παράγοντες της ναυτιλίας να συμμετάσχουν σε μία συζήτηση για βελτίωση των λιμενικών υποδομών, για εφαρμογή νέων τεχνολογιών, για πράσινα λιμάνια; Τι έχετε κατά νου για πράσινα λιμάνια; Αυτό που μας είπε ο προκάτοχος του κ. Γκίκα, ότι θα φτάνουν τα πλοία στο λιμάνι, θα μπριζώνονται και αυτό σημαίνει ότι εξασφαλίσαμε για την περιοχή μία περιβαλλοντική βελτίωση; Ξέρω ότι είστε έμπειρος. Δεν φαντάζομαι να έχετε στο νου σας να προσεγγίζουν δύο, τρία κρουαζιερόπλοια σε κάποιο λιμάνι να μπριζώνονται και να υπάρχει επάρκεια ενέργειας που να μπορεί να καλύψει τέτοιες ανάγκες. Πρόκειται για αστειό. Και εάν μπορούσε έστω και ένα πλοίο να μπριζωθεί και να μη δουλεύει η τσιμινιέρα του, κάποια γειτονική πόλη θα έκαιγε παραπάνω για να το εξυπηρετήσει.

Αυτά όλα τα πράγματα, λοιπόν, πρέπει να αρχίσουν να μας απασχολούν. Και εξάλλου όταν ανοίγεται μια τέτοια συζήτηση, εγώ ερωτώ για τα θέματα τα εργασιακά, για τη νησιωτικότητα, για την ακρίβεια και των εισιτηρίων των μεταφορών, για την ασφάλεια. Και εγώ τολμώ να θέσω στην ολομέλεια αυτό το θέμα. Το είπα και στην επιτροπή. Διότι όντας νέος αξιωματικός λιμενάρχης τολμούσα και τα έγγραφα στα υπερκείμενα κλιμάκια, ότι από το 2000, 2002 υφίσταται -και το ξέρετε πολύ καλά- ο ευρωπαϊκός κανονισμός για τον ISPS. Και πώς μιλάμε για ασφάλεια για πλοία που φεύγουν με τρεις χιλιάδες επιβάτες μέσα ανεξέλεγκτα; Για ποια ασφάλεια μιλάμε όταν χτες το βράδυ μπήκαν στο Υπουργείο Εργασίας και στο Υπουργείο Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας και έκλειψαν laptop, υπολογιστές, όλα; Δεν μπορούμε να εγγυηθούμε τα Υπουργεία και μπορούμε να κοιμόμαστε το βράδυ ήσυχοι, όταν ένα πλοίο φεύγει, όπως φεύγει, μέσα σε είκοσι λεπτά, επιβιβάζοντας δύο χιλιάδες άτομα;

Κύριε Υπουργέ, δεν μπορούμε να τα κρύβουμε αυτά τα πράγματα και πρέπει να σας απασχολήσουν πολύ έντονα. Εξάλλου να σας πω και κάτι; Υπάρχει και το νομοθετικό πλαίσιο της δικής σας Κυβέρνησης. Αναφέρομαι στο ν.4151/2013 ο οποίος ρητώς υποχρεώνει τον Υπουργό Ναυτιλίας να συντάσσει στρατηγικό σχέδιο, πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών αλλά και θέματα άλλα, όπως ασφάλειας, και να το υποβάλει στον Πρωθυπουργό και στον Πρόεδρο της Βουλής και να το φέρνει για συζήτηση. Έχει γίνει ποτέ αυτό το πράγμα τα χρόνια της δικής σας Κυβέρνησης; Ποτέ δεν έχει γίνει.

Πότε θα κουβεντιάσουμε, κύριε Υπουργέ, τα θέματα που απασχολούν τον Έλληνα ναυτικό, τον Έλληνα συνταξιούχο; Και ξέρετε πόσα πληρώνουν οι συνταξιούχοι και τις συνθήκες εργασίας και είναι τριών ταχυτήτων. Ίδια ηλικία, ίδια θαλάσσια υπηρεσία, ίδια ειδικότητα άλλη σύνταξη παίρνει αυτός που βγήκε το 2015, άλλη το 2017, άλλη το 2020.

Θα μου πείτε δεν έχει δουλειά ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας; Έχει όπως είχε κάποτε και ο Ανωμαλέρης και ακόμα τον κουβεντιάζουν για τις πρωτοβουλίες του. Δεν είναι μόνο του Υπουργείου Οικονομικών, είναι και θέματα που πρέπει να απασχολούν και το δικό σας Υπουργείο. Είναι και προβλήματα που πρέπει να σας απασχολούν. Και σας προκαλώ τώρα να πάμε μαζί ένα πρωί όπου υπάρχει γκισέ που εξυπηρετεί πολίτη, Έλληνα ναυτικό ή οποιονδήποτε άλλο να δείτε τι γίνεται. Να πάμε μαζί στο ΚΕΣΕΝ να δείτε τι γίνεται. Να πάμε μαζί στο Σχολείο Σωστικών Πυροσβεστικών Μέσων να δείτε τι τραβάνε. Να πάμε μαζί στην ΑΝΥΕ που το 2025 στο πρώτο τέταρτο του 21^{ου} αιώνα ακόμα στέλνουμε σε ναυάρχους και σε στρατιωτικούς γιατρούς στο ναυτικό να περνάνε οι ναυτικοί μας με απίστευτη ταλαιπωρία.

Δεν είναι της εποχής πια αυτά τα πράγματα. Όταν δίνεται η ευκαιρία από διεθνή όργανα, όπως είναι η Maritime Labour Convention που σας δίνει την ευκαιρία να πιστοποιήσετε ιδιώτες γιατρούς για να πηγαίνουν οι άνθρωποι να παίρνουν ένα πιστοποιητικό. Όλος ο κόσμος πια έτσι κάνει. Η Κύπρος έτσι κάνει. Η Αγγλία έτσι κάνει. Η Ολλανδία έτσι κάνει, όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εμείς θα έχουμε το Ναυτικό να περνάει στην ΑΝΥΕ πρώτο και δεύτερο βαθμό και τη μία να λείπει ο γραμματέας και να μην μπορεί να δώσει απάντηση, τη μια να μην υπάρχει ημερομηνία; Είναι τραγικές καταστάσεις.

Κάποτε πρέπει να το βάλουμε κάτω σε αυτή την Αίθουσα να εξετάσουμε πού πάει η μεγαλύτερή μας δύναμη διεθνώς, η εμπορική ναυτιλία. Διότι σας λέω εγώ με σαράντα χρόνια εμπειρίας σε αυτό τον τομέα, ότι, όπως είπαμε, το Υπουργείο Ναυτιλίας σε τρία, σε τέσσερα, σε πέντε χρόνια δεν θα έχει ρόλο. Αν δεν πάρουμε πρωτοβουλίες να κοιτάξουμε ναυτική εκπαίδευση, ναυτική εργασία, υγεία, το ένα, το άλλο, δεν θα έχει και λόγο να υπάρχει το Υπουργείο Ναυτιλίας. Και το λέω με πόνο. Διότι εγώ παραίτηθα στην καλύτερή μου ώρα γι' αυτά τα προβλήματα. Δεν ακούγε κανείς, δεν ακούει κανείς σε αυτό το Υπουργείο. Άλλους ακούν απ' έξω. Πρέπει αυτά τα πράγματα να τα δούμε.

Να έρθω τώρα –πέρασα και πολύ τον χρόνο- στο προκείμενο. Κύριε Υπουργέ το ΠΑΣΟΚ δεν μπορεί να συμφωνήσει με το σημερινό νομοσχέδιο. Έχουμε πει και στο παρελθόν ότι δεν είμαστε αντίθετοι στην παραχώρηση υποδομών των λιμανιών, φτάνει, όμως, να υπάρχει ισχυρός έλεγχος μιας αρχής λιμένος. Κάποτε ήταν η ΡΑΛ. Κάτι έβλεπε, κάτι εισηγούνταν στον Υπουργό. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε και το βλέπετε. Έρχονται πενταετίες, έρχεται η άλλη πενταετία και μετά παράταση της παράτασης, γιατί κάτι δεν πάει καλά. Και όλοι γνωρίζουμε τι δεν πάει καλά. Και τα λέμε όλοι. Τα αναφέρουν όλες οι πτέρυγες.

Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο επιβάλλετε μια υποκρισία, αν θέλετε, με τον ισχυρισμό ότι η 547/2022 απόφαση του Σ.τ.Ε. μας οδηγεί εκεί. Δεν μας οδηγεί εκεί. Πέρασαν χρόνια. Το είπαν όλοι οι εισηγητές απ' όλες τις πτέρυγες. Το 2018 ήταν και είμαστε στο 2025. Τώρα θυμηθήκαμε το Σ.τ.Ε. που βγήκε το 2022;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιδάκης): Ευχαριστούμε πάρα πολύ τον κ. Μιχαηλίδη.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής από τον ΣΥΡΙΖΑ, κ. Αποστολάκης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τη σημερινή συζήτηση έγινε για άλλη μια φορά εμφανές ότι η Κυβέρνηση αντιλαμβάνεται την ανάπτυξη της χώρας εντελώς διαφορετικά απ' ότι την αντιλαμβάνεται η Αντιπολίτευση και κυρίως απ' ότι την αντιλαμβάνονται οι πολίτες. Αποδεικνύεται από τη συμφωνία τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης για τη χρήση και εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Θεσσαλονίκης που μας ζητά να κυρώσουμε σήμερα.

Θέλω να τονίσω για άλλη μια φορά ότι κατά την περίοδο της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ προχώρησε η διαδικασία παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ιδιώτη επενδυτή, αφού ακολουθήθηκαν όλα τα απαραίτητα διαγωνιστικά στάδια, με σκοπό να αξιοποιηθεί κατά το μέγιστο η περιουσία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και παράλληλα να προστατευθεί το δημόσιο συμφέρον.

Κυρώθηκε, λοιπόν, η σύμβαση παραχώρησης και έγινε νόμος του κράτους, ο οποίος περιελάμβανε μία σειρά από δεσμεύσεις που επιβλήθηκαν στον επενδυτή και οι οποίες διασφάλιζαν πέραν του δημοσίου συμφέροντος και τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, αλλά και την αναπτυξιακή του προοπτική αυτού του τόσο σημαντικού για τη χώρα λιμένα.

Εξασφαλίστηκαν υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ με σημαντικότερη αυτή της επέκτασης του 6ου προβλήτα και συμπεριελήφθη η επένδυση της αποκατάστασης του κτηρίου του επιβατικού σταθμού προϋπολογισμού 20 εκατομμυρίων ευρώ. Υπενθυμίζω για άλλη μια φορά ότι εξαιρέθηκε από τη σύμβαση παραχώρησης ο πρώτος προβλήτας που αποτελεί σημαντικό πόλο αναψυχής και πολιτισμού για τη Θεσσαλονίκη και οι χώροι του αποδόθηκαν στο δημόσιο.

Αυτές τις σημαντικές διασφαλίσεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ υπέρ του δημοσίου προσπαθεί να απεμπολήσει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας υπέρ του ιδιώτη επενδυτή. Αφού, λοιπόν, τροποποιήσατε τη σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΘ, δίνοντας τριετή παράταση στον επενδυτή να υλοποιήσει το έργο της αποκατάστασης του επιβατικού σταθμού, προχωράει με το προς συζήτηση σχέδιο νόμου στη χορήγηση παράτασης πέντε ετών για

την υλοποίηση του έργου του 6ου του προβλήτα. Τι έρχονται, λοιπόν, να μας πουν σήμερα; Ότι αποδέχονται το έργο να ολοκληρωθεί τον Μάρτιο του 2031, αντί να ολοκληρωθεί τον Μάρτη του 2026, που είναι εφικτό.

Τι άλλο μας λέει Κυβέρνηση σήμερα; Ότι αποδέχεται να παταθεί ο χρόνος αξιολόγησης του έργου σχετικά με την επίτευξη των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης φορτίων, που είχε επιβάλλει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ με τη σύμβαση παραχώρησης και θα υποχρέωνε τον ΟΛΘ να εξασφαλίζει ένα ελάχιστο επίπεδο διακίνησης φορτίων με την πρόβλεψη καταβολής του αντίστοιχου ανταλλάγματος, εάν δεν το επιτύγχανε. Τι πρέπει να εξάγουμε ως συμπέρασμα από τα ως άνω αν όχι ότι η Κυβέρνηση αντί να υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον ενδιαφέρεται περισσότερο για το συμφέρον του ιδιώτη επενδυτή;

Είναι γνωστό ότι το έργο του 6ου προβλήτα αποτελούσε πάγιο αίτημα του παραγωγικού κόσμου της Θεσσαλονίκης. Η καθυστέρηση στην υλοποίηση του έργου ματαιώνει τις εύλογες προσδοκίες και βλάπτει το δημόσιο συμφέρον. Χάνει επίσης το ελληνικό δημόσιο σημαντικά έσοδα τόσο από το ετήσιο αντάλλαγμα, που θα ήταν μεγαλύτερο αν λειτουργούσε η επέκταση του έργου του 6ου προβλήτα, όσο και από τα μερίσματα από τις μετοχές που διαθέτει.

Θέλω να σημειώσω εδώ άλλο ένα σοβαρό ζήτημα. Δύο σημαντικά έργα, τα οποία συνδέονται με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν καθυστερήσει σημαντικά. Το πρώτο είναι το έργο οδικής σύνδεσης, το οποίο δεν έχει ολοκληρωθεί, και οι πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις αναφέρουν ότι το έργο θα ολοκληρωθεί στα τέλη της επόμενης χρονιάς, το 2026.

Το δεύτερο είναι το έργο της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή γραμμής μονής τροχιάς με μήκος 2,87 χιλιόμετρα, όπως αναφέρθηκε. Παρά τις επανειλημμένες διαβεβαιώσεις ότι το έργο ξεκινά άμεσα μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει ουσιαστικά τίποτε.

Όλα αυτά λαμβάνουν χώρα σε μία χρονική συγκυρία που οι γεωπολιτικές εξελίξεις και μεταβολές είναι ραγδαίες και δημιουργούν μεγάλες και ακάλυπτες ανάγκες στην εξυπηρέτηση φορτίων στα Βαλκάνια και στην Ανατολική Ευρώπη, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται και δρομολογούνται ταχύτατα ανταγωνιστικά σχέδια υποδομών σε γειτονικές χώρες. Η καθυστέρηση, δε, υλοποίησης του έργου δεν γίνεται με ευθύνη του ελληνικού δημοσίου και ως εκ τούτου ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης θα όφειλε να καταβάλει στο ελληνικό δημόσιο αποζημίωση με βάση τις ρήτρες που προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης.

Έστω, όμως, ότι δεχόμαστε το κυβερνητικό αφήγημα με δεδομένο ότι σήμερα έχει, ήδη, αναδειχθεί ανάδοχος του έργου και έχει εκπονηθεί η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, υπάρχει εγκεκριμένο master plan με τη νέα νομοθεσία και η έκδοση προεδρικού διατάγματος αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τέλος του έτους και καθώς το έργο έχει τεχνικό χρόνο ολοκλήρωσης τα τρία έτη προκύπτει το εύλογο ερώτημα, γιατί παρατείνεται η προθεσμία υλοποίησης μέχρι το 2031, αφού κάλλιστα μπορεί να ολοκληρωθεί μέχρι το 2028.

Ήθελα να επικαλεστώ εδώ την ευαισθησία όλων μας και του επενδυτή για το Μουσείο Αντιδικτατορικού Αγώνα, το πλοίο «Βέλος», το οποίο πρέπει να έχει έναν χώρο μέσα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης όσο ελλιμενίζεται εκεί. Είναι μεγάλο θέμα. Έχει κινδυνέψει να βυθιστεί.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Έχει τελειώσει, κανονιστικά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ. Αν έχει κανονιστεί, είναι σε πολύ καλό δρόμο.

Συμπερασματικά, λοιπόν, η Κυβέρνηση διευκολύνει τους επενδυτές για να μην υλοποιήσουν τα έργα στα οποία τους είχε υποχρεώσει η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, ζημιώνοντας ταυτόχρονα το ελληνικό δημόσιο και την οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιφέρειας, καθώς όχι μόνο επιτρέπει στον ιδιώτη να μην υλοποιήσει τις επενδύσεις χωρίς να έχει κυρώσεις, αλλά κατήργησε κάθε μηχανισμό που θα της επέτρεπε να παρέμβει υπέρ του δημοσίου συμφέροντος στη λειτουργία του λιμανιού.

Συνεπώς, κύριε Υπουργέ, θα ψηφίσουμε «παρών» στο παρόν νομοσχέδιο, δεν μπορούμε να το υπερψηφίσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Αποστολάκη.

Ολοκληρώνουμε τον κύκλο των εισηγητών και ειδικών αγορητών με τον εισηγητή από τη Νέα Δημοκρατία, τον κ. Ευστράτιο Σιμόπουλο.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε τι είναι το *deja vu*; Εγώ νιώθω ότι είμαστε σε μία τέτοια διαδικασία κυρίως με τον ΣΥΡΙΖΑ. Ο εισηγητής του στην πρώτη συνεδρίαση είπε ότι προχώρησαν στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού γιατί «ήμασταν μέσα στα μνημόνια», δηλαδή δεν θα προχωρούσαν στην ιδιωτικοποίηση, ενώ ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος στην αρχή του λόγου του σήμερα κατηγόρησε τη Νέα Δημοκρατία για την ιδιωτικοποίηση, ίσως, εν τη ρύμη του λόγου του ή δεν κατάλαβα προσωπικά καλά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ: Μια χαρά τα έβαλα σε μια σειρά, από το 2018 και μετά.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, μπορεί, μπορεί. Αλλά ουσιαστικά το κλίμα το οποίο εισέπραξα κυρίως από εσάς και δευτερευόντως από το ΠΑΣΟΚ, βέβαια κάτι που φαίνεται και μέσα από τον τρόπο που ψηφίσετε, είναι ότι θεωρώ ότι ουσιαστικά κάνετε ένα βήμα πίσω.

Σας έχω πει και δημόσια ότι δεν υπάρχουν λύσεις στα σύγχρονα προβλήματα με αριστερές πολιτικές. Δεν ακούτε την κ. Κωνσταντοπούλου που δεν αναφέρει καθόλου τη λέξη Αριστερά; Δεν το κάνει τυχαία.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Λάθος κάνετε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Το κάνετε;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ναι, ναι.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν υπάρχουν λύσεις. Πήγατε να εφαρμόσετε αριστερές λύσεις το 2015 έως το 2019 και συναντήσατε τείχος. Τα σύγχρονα προβλήματα είναι άλλα και οι παγκοσμιοποιημένες αγορές είναι πλέον άλλες.

Πρέπει, λοιπόν, να έρθετε και να συμβιβαστείτε με μία πραγματικότητα η οποία θέλει να, τη βόρειο Ελλάδα και κυρίως τη Θεσσαλονίκη να είναι κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Δεν γίνεται αυτό κρατώντας όλα τα λιμάνια στην κατοχή του δημοσίου. Χρειάζονται επενδύσεις. Χρειάζονται χρήματα. Χρειάζεται ένα καινούργιο πνεύμα προς αυτή την κατεύθυνση.

Έτσι, λοιπόν, η Κυβέρνηση έρχεται και δίνει αυτή την παράταση. Και τι λέτε εσείς; Να το ακούσουν οι Θεσσαλονικείς, το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ αντιτίθενται, αυτά τα δύο κόμματα, τα μεγαλύτερα της Αντιπολίτευσης, και μέσα από το παρόν, ουσιαστικά στην παράταση και ουσιαστικά στο να προχωρήσει το έργο. Δηλαδή αν η Νέα Δημοκρατία δεν έφερνε την παράταση ή έκανε αυτά τα οποία λέγατε εσείς, να ξεκινήσουμε μια διαμάχη με τον επενδυτή, να πάμε στα δικαστήρια, να ζητήσουμε χρήματα, δεν θα γινόταν ποτέ το έργο.

Η εμπειρία μου λέει ότι σε τέτοιες καταστάσεις πρέπει πάντα να βρίσκεται η μεσαία λύση, ώστε να προχωρούν τα έργα. Αυτό το οποίο ενδιαφέρει περισσότερο είναι το έργο. Το πλεονέκτημα από την ολοκλήρωση των έργων είναι πολύ μεγαλύτερο από οποιαδήποτε κατάσταση δημιουργεί προβλήματα στα έργα κυρίως για ιδεολογικούς ή για ψηφοθηρικούς λόγους.

Τέλος, ναι, να το ακούσουν οι Θεσσαλονικείς: Τα περισσότερα κόμματα της Αντιπολίτευσης, και κυρίως το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ, δεν υπερψηφίζουν. Και βέβαια, δεν έχω να πω τίποτε ούτε για το ΚΚΕ ούτε για την Πλεύση Ελευθερίας. Αντιτίθενται στις ιδιωτικοποιήσεις. Είναι μια ξεκάθαρη θέση πολιτική, την οποία κατανοώ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ**)

Εσείς τι κάνετε; Το «παρών» τι είναι; Και «έτσι και αλλιώς»; Ουσιαστικά λέτε «όχι». Για να το ξέρουν οι Θεσσαλονικείς.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ολοκληρώνεται η συνεδρίαση με την ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του κ. Στυλιανίδη.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μιλάμε, όντως, για εξαντλητική συνεδρία. Μπαίνουμε στην έβδομη ώρα. Είναι το τρίτο Κοινοβούλιο που συμμετέχω. Δεν μου έτυχε...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ: Είχαμε και χειρότερα...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Πρέπει να προβληματίσει τη δημοκρατία αυτό. Είναι μια άλλη συζήτηση φιλοσοφική.

Εγώ θα συνεχίσω στη συνετή τοποθέτηση του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, του κ. Σιμόπουλου. Επιμένω ότι ήταν συνετή και ρεαλιστική.

Ως άνθρωπος πιστεύω ακράδαντα στον ρεαλισμό και σε αυτό που λένε στο χωριό μου και αυτό που λένε οι Αγγλοσάξονες «*results oriented*». Συγγνώμη που το λέω στα αγγλικά, αλλά νομίζω είναι μια διατύπωση σωστή: «Πρακτικά αποτελέσματα». Ο πολίτης από εμάς στην πολιτική αυτό ζητά.

Μετά τα όσα συνέβησαν την τελευταία τριακονταετία, όπου έχουν απομυθοποιηθεί πράγματα και έχουν, θα έλεγα, μειωθεί και οι ιδεολογικές εντάσεις, νομίζω ότι οι συζητήσεις, πλέον, στην πολιτική γίνονται με μετρήσιμα κριτήρια.

Τι έχουμε μπροστά μας; Παραχωρήθηκε σωστά, έστω και κάτω από πιέσεις -γιατί ήταν μία περίοδος δύσκολη για τη χώρα-, και έγινε μία σύμβαση, όπως και έγινε και σε άλλα λιμάνια, που ίσως κατά την περίοδο εκείνη να γινόταν λίγο καλύτερα η σύμβαση. Σε αυτό δεν αμφιβάλουμε. Είναι θέμα διαπραγματευτικής δυνατότητας της στιγμής. Έτσι συμβαίνει παντού στη ζωή.

Καταλήξαμε σε μία σύμβαση, με στόχο να αποκρατικοποιηθεί ένα λιμάνι της χώρας. Γιατί καταλήξαμε σε αυτή τη σύμβαση, στην οποία κατέληξε μια άλλη κυβέρνηση και υπήρξε, κατά την άποψή μου, συναίνεση και τότε; Διότι απεδείχθη στην ιστορία των οικονομιών ότι σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία πρέπει να βάλεις τα πράγματα κάτω και να αποφασίσεις ποιο είναι τελικά το δημόσιο συμφέρον. Γιατί έγιναν πολλές επικλήσεις του δημόσιου συμφέροντος και μέχρι και για ποινικές ευθύνες ακούστηκαν.

Δεν νομίζω να υπάρχει κανείς σε αυτή τη Βουλή που να μην υπηρετεί το δημόσιο, το εθνικό συμφέρον, είτε από αριστερά είτε από τα δεξιά. Και το λέω με πλήρη πεποίθηση των όσων λέω. Υπάρχουν διαφορετικές απόψεις. Οι διαφορετικές απόψεις δεν ποινικοποιούνται, κατά την άποψή μου.

Πάρθηκε αυτή απόφαση και παίρνονται κι άλλες αποφάσεις σε αυτή την κατεύθυνση. Ως Υπουργός Ναυτιλίας...

Έφυγε ο Γιάννης Πλακιωτάκης, που ήταν πριν από εμένα. Αποκρατικοποιήσαμε και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Χθες ήμασταν στο Ηράκλειο. Σας καταγράψω μόνο ότι ο δεύτερος επενδυτής στο Ηράκλειο ήταν τουλάχιστον 40 εκατομμύρια διαφορά από τον πρώτο. Αντιλαμβάνεστε δηλαδή ότι και η αγορά, μελετώντας το ζήτημα της αποκρατικοποίησης και το τι μπορεί και επιδιώκει να κερδίσει, έχει μεγάλες διαφορές στις εκτιμήσεις. Γιατί σε μία παγκοσμιοποιημένη αγορά, που έχουμε πανδημίες, που έχουμε σοβαρές γεωπολιτικές αλλαγές, όλα αυτά μπαίνουν σε μια άλλη κλίμακα αξιολόγησης.

Πού θέλω να καταλήξω; Στο ότι όσο κι αν κάποιοι από εσάς επιμένετε -είναι μια άποψη σεβαστή- ότι το θέμα των αποκρατικοποιήσεων δεν έχει δουλέψει σε παγκόσμιο επίπεδο, τα αποτελέσματα τουλάχιστον -το ξαναείπα από τη Βουλή- και διεθνών οίκων, αλλά ακόμη και σοβαρών πανεπιστημίων -είστε καθηγητής στο πανεπιστήμιο και τυγχάνει να είμαι κι εγώ *visiting professor* σε κάποιο πανεπιστήμιο- έχουν αποδείξει ότι οι αποκρατικοποιήσεις κατά 80%-85% έχουν πετύχει και ήταν αναγκαίες σε χώρες αναπτυσσόμενες, ακόμη και αναπτυσσόμενες.

Σημαίνει ότι αυτή η συζήτηση, κατά την άποψή μου, σε επίπεδο οικονομίας έχει λήξει. Να γίνει συζήτηση με βάση την κάθε σύμβαση, ναι. Αυτή είναι μία συζήτηση και είναι θέμα διαπραγματευτικής τακτικής, είναι θέμα πού βρίσκεται η μία πλευρά και

πού βρίσκεται η άλλη. Όταν είμαι ισχυρός, διαπραγματεύομαι την ισχύ μου και κερδίζω περισσότερα. Όταν δεν ήμουν ισχυρός, όπως ήμουν την περίοδο των μνημονίων, αναγκάστηκα να κάνω κάποιες παραχωρήσεις, για να επιβιώσω. Αλλιώς, δεν θα γινόταν ποτέ αυτή η σύμβαση, που ήταν τόσο αναγκαία εκείνη τη στιγμή.

Εν πάση περιπτώσει, τι συμβαίνει στο λιμάνι Θεσσαλονίκης; Εάν δούμε τους αριθμούς, αποδεικνύουν ότι ήταν επιτυχής αυτή η αποκρατικοποίηση. Θα πω δύο αριθμούς μόνο, για να μη σας μπλέξω, γιατί δεν πιστεύω στις μεγάλες ομιλίες.

Με βάση το τι έγινε το 2019, που ήταν η καλύτερη χρονιά πριν από τον COVID, έχουμε αύξηση 13% στους επιβάτες, τριακόσιες χιλιάδες επιβάτες αύξηση. Τρομακτικός αριθμός! Με βάση το τι έγινε το 2019, έχουμε 21,5, διακόσιες χιλιάδες οχήματα. Και έχουμε μια ανάπτυξη της κρουαζιέρας, που αν πάτε στη Θεσσαλονίκη...

Εγώ θέλω να λέγομαι Θεσσαλονικιός, όπως και Λευκωσιώτης, γιατί σπούδαζα στη Θεσσαλονίκη και την αγαπώ, με ωρίμασε. Είναι η πόλη που τη νιώθω δική μου και κυκλοφορώ εκεί. Έχω αδερφό που ζει στη Θεσσαλονίκη, έχω οικογένεια στη Θεσσαλονίκη δηλαδή. Και κυκλοφορώντας στη Θεσσαλονίκη σε φίλους μου, βλέπω ότι είναι ικανοποιημένοι από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας λόγω του λιμανιού και λόγω του ότι υπάρχει ένα πολύ καλό σύστημα που, κατά την άποψή μου, βασίστηκε στη με ιδιωτικούς όρους διαχείριση του λιμανιού και έτσι έχουμε αυτά τα ωφέληματα για την πόλη.

Μπορεί κάποιος να πει ότι «κύριε Στυλιανίδη, δεν μπορούσαμε να τα βελτιώσουμε;». Ναι, αν «τρέχαμε» με διαφορετικό τρόπο, σίγουρα. Αλλά, υπάρχει και μία πολύ καλή παροιμία που λέει ότι «ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο». Μακάρι να φτάσουμε στο βέλτιστο, αλλά η ζωή είναι πολύ πιο πολύπλοκη απ' ό,τι νομίζουμε.

Αυτό σημαίνει ότι με τα δεδομένα αυτά νομίζω ότι λήγει η συζήτηση για το αν ήταν επιτυχημένες οι αποκρατικοποιήσεις στα λιμάνια στην Ελλάδα ή όχι. Φαίνεται από τους αριθμούς, που είναι αδιαμφισβήτητοι, ότι ήταν επιτυχημένες. Πιστεύω ότι θα είμαστε εδώ για να αξιολογήσουμε και τις υπόλοιπες αποκρατικοποιήσεις που έγιναν.

Η Κυβέρνηση ή ο Πρωθυπουργός έχει μια ψύχωση μόνον προς τις αποκρατικοποιήσεις, αγνοώντας άλλα δεδομένα. Όχι. Και το αποδεικνύει στην περίπτωση της Αλεξανδρούπολης. Γιατί στην Αλεξανδρούπολη, ενώ υπήρχαν ενδιαφερόμενοι, δεν προχωρήσαμε σε κάποια αποκρατικοποίηση και διατηρήσαμε τον κρατικό χαρακτήρα. Διότι έχει γεωπολιτική σημασία και αξία, για την οποία πιστεύω ότι όλοι μας αντιλαμβανόμαστε ότι δεν μπορούμε να μιλήσουμε τώρα δημοσίως και μπορεί να συζητηθεί σε μια κλειστή συνεδρία, για να ενημερωθεί πλήρως η ελληνική Βουλή.

Αυτά ήθελα να πω. Δεν θα πλατειάσω σε αυτό το θέμα. Δεν έχει νόημα. Τις απαντήσεις σε ό,τι αφορά τα τεχνικά θέματα τις έχουμε δώσει στις επιτροπές. Γι' αυτό γίνονται και οι επιτροπές. Τις έδωσε ο Υφυπουργός, ο κ. Γκίκας, στην πρωτομιλία του, όταν την έκανε γύρω στη 13.00', νομίζω.

Σχετικά με κάτι που συζητείται πολύ και υπάρχει αυτή η διατύπωση που εμείς γράψαμε για το Γενικό Λογιστήριο, νομίζω ότι πρέπει να διαβάσω ακριβώς τι γράφει η δική μας διατύπωση, εμένα και του κ. Χατζηδάκη.

Λέμε: «Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλείται ενδεχόμενη μείωση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού τόσο από το αντάλλαγμα παραχώρησης όσο και από το μέρισμα που εισπράττει το δημόσιο». Δεν σταματά, όμως, εκεί. Αυτό θέλω να το τονίσω. «Η ανωτέρω ενδεχόμενη μείωση εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού».

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Ποιες; Τη φορολογία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Τι σημαίνει αυτό; Επειδή όλες οι αξιολογήσεις που γίνονται για το τι σημαίνει δημόσιο χρήμα...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ: Το Γενικό Λογιστήριο. Πείτε κάτι συγκεκριμένο, όμως.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Ένα λεπτό. Το Γενικό Λογιστήριο το λέει. Όλοι

αυτοί οι άνθρωποι, η αύξηση, διακόσιες χιλιάδες οχήματα, τι ΦΠΑ έφεραν; Οι τριακόσιες χιλιάδες επιβάτες, που ήταν οι πλείστοι στην κρουαζιέρα, πόσα λεφτά ξόδεψαν κατά μέσο όρο στη Θεσσαλονίκη και πόσο αυξήθηκε όλο αυτό το ζήτημα σε ό,τι αφορά τα κρατικά έσοδα; Έχω κάνει πολλές φορές αυτή τη συζήτηση και ως Επίτροπος στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ως Υπουργός στην Κύπρο. Πρέπει να δούμε πιο σφαιρικά τη συζήτηση τού τι χάνουμε και τι κερδίζουμε. Αυτή είναι η συζήτηση. Δεν είμαι οικονομολόγος. Έχω εντυπώσει στο θέμα, γιατί ήμουν σε διάφορες επιτροπές και είναι μια συζήτηση που γίνεται ακόμα και στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου -διετέλεσα και Ευρωβουλευτής- το πώς αξιολογούμε τη μείωση ή την αύξηση των εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. Κάποιος μπορεί να διαφωνεί. Σεβαστή και αυτή η διαφωνία. Εγώ καταθέτω μια άποψη, η οποία κυριαρχεί και στις ευρωπαϊκές συζητήσεις και όχι μόνο από το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα, αλλά και από τους φιλελεύθερους, ακόμα και από τους σοσιαλιστές.

Επειδή ακούστηκαν πολλά, θα τελειώσω με θέματα υποδομών και το τι κάνει το Υπουργείο αυτή τη στιγμή και να ενημερώσω και τον συνάδελφο, γιατί συνάδελφο λέω τον κ. Μιχαηλίδη ως λιμενικό. Να ενημερώσω για μια ακόμη φορά το Κοινοβούλιο για κάποια συγκεκριμένα projects που ξεκινήσαμε στο Υπουργείο που τα πιστεύουμε και θεωρούμε ότι θα αλλάξουν πολλά και σε ό,τι αφορά την ασφάλεια, το safety, αλλά και σε ό,τι αφορά τη νέα λογική γύρω από το θέμα της «πράσινης» μετάβασης και της νέας ολοκληρωμένης λιμενικής στρατηγικής.

Θα πάω λίγο πίσω σε κάτι που ξέχασα. Σε μια ομιλία μου στην Ένωση Λιμένων Ελλάδας είχα πει ότι όπως εξελίσσεται η συζήτηση και η κατάσταση στους ελληνικούς λιμένες, έχουμε φύγει από τη λιμενική βιοτεχνία και πήγαμε στη λιμενική βιομηχανία και μάλιστα το συνδύασα με μια προσπάθεια που κάναμε -και ευχαριστώ και Βουλευτές και Ευρωβουλευτές από άλλα κόμματα- όταν γινόταν συζήτηση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τα οποία είναι δύο πολύ σοβαρά διευρωπαϊκά δίκτυα και θα καθετοποιήσουν τουλάχιστον την κεντρική και ανατολική Ευρώπη και θα φέρουν όχι μόνο τη Θεσσαλονίκη, αλλά και την Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη και την Ηγουμενίτσα στο προσκήνιο αυτών των διευρωπαϊκών δικτύων.

Έγινε μία σκληρή διαπραγμάτευση και από εμάς. Πιστεύω ότι καταφέραμε και βάλουμε τους δικούς μας λιμένες μέσα σε αυτά τα διευρωπαϊκά δίκτυα και γι' αυτό σε αυτή την ομιλία μίλησα για την θαλάσσια Εγνατία, με βάση την ιστορική διατύπωση της Εγνατίας.

Έρχονται μεγάλες προκλήσεις για τη χώρα. Είναι εκεί προς αξιοποίηση. Θα είμαστε άξιοι της μοίρας μας αν δεν τις αξιοποιήσουμε. Εγώ μπορεί να μην είμαι εδώ. Θα έρθουν άλλοι καλύτεροι από εμένα. Πιστεύω, όμως, ότι η χώρα έχει τα φόντα, γιατί πλέον είναι πολύ πιο δυνατή απ' ό,τι ήταν πριν το μνημόνιο και κατά την περίοδο του μνημονίου να αξιοποιήσει, όντως, αυτές τις ευρωπαϊκές προκλήσεις και να καταστεί όχι απλώς πυλώνας διευρωπαϊκών δικτύων, αλλά ο σημαντικότερος στρατηγικός παίκτης στην περιοχή των δυτικών Βαλκανίων.

Επιστρέφω στα θέματα των υποδομών και των projects. Ξεκινώ με τρία projects που είναι σε εξέλιξη. Για κάποια ήδη κερδήθηκαν οι διαγωνισμοί και ένα άλλο είναι σε εξέλιξη και θα βγει σε καμιά δεκαπενταριά μέρες. Το kick-off του άλλου ξεκινά στις 10 Οκτωβρίου από τη «DG REFORM».

Επιδιώξαμε και καταφέραμε και πήραμε ένα μεγάλο project από τη «DG REFORM» -είναι το Υπουργείο Μεταρρύθμισης στην Ευρωπαϊκή Ένωση-, η οποία θα έλθει εδώ για να μας βοηθήσει και πολύ σωστά τα είπα, κύριε Μιχαηλίδη, ότι είναι κρίμα ότι βρισκόμαστε σε θέματα ψηφιοποίησης στο '90. Το παραδέχομαι. Ξεκινάμε ακριβώς αυτή τη μελέτη για το θέμα της ψηφιοποίησης όλων των διαδικασιών του Υπουργείου, αλλά ταυτόχρονα όχι μόνο ψηφιοποίηση, δηλαδή δεν θα ψηφιοποιήσουμε το πρόβλημα. Θα κάνουμε και simplification, απλοποίηση. Την ίδια στιγμή θα γίνει και restructuring, αναδόμηση και επαναδόμηση του Υπουργείου και του Λιμενικού Σώματος, γιατί βρισκόμαστε πίσω. Ξεκινάμε. Στις 10 Οκτωβρίου θα έρθει εδώ και να γίνει μάλιστα μια τελετή και θα ξεκινήσει.

Δεύτερο project, το master plan του Αιγαίου. Θα βγάλουμε μια

«μαγνητική τομογραφία» του Αιγαίου -αυτό έχει ήδη δρομολογηθεί και υπάρχει και ανάδοχος- όπου θα γίνει μια απόλυτη αξιολόγηση της ασφάλειας, της βελτιστοποίησης των γραμμών όλων των λιμενικών υποδομών βέβαια που είναι πολύ πίσω, έτσι ώστε να έχουμε αυτή τη «μαγνητική τομογραφία» και να αρχίσουμε δράσεις. Όπως ξέρετε, έχουμε ήδη βρει 300 εκατομμύρια για ανάπτυξη λιμενικών υποδομών και από το Ταμείο Ανάκαμψης, αλλά και από το ΕΣΠΑ και ξεκινάμε. Είναι 300 εκατομμύρια. Θεωρώ ότι με κάποια αναθεώρηση του ΕΣΠΑ πανευρωπαϊκή μπορούμε να βρούμε και περισσότερα. Να μην παραθέσω τώρα σε ποιους λιμένες. Είναι γεγονός ότι η χώρα έχει μείνει πίσω στις λιμενικές υποδομές σε μια δύσκολη θάλασσα όπως το Αιγαίο.

Το τρίτο project έχει σχέση ακριβώς με το safety, την ασφάλεια, αυτό που είπατε. Πάμε σε μια αξιολόγηση ανά λιμάνι, ανά λιπτό, για να βάλουμε χρονοθυρίδες στο πώς θα μπαίνουν και θα βγαίνουν τα πλοία και να μην έχουμε το φαινόμενο να είναι κάποιος στον καταπέλτη και να ξεκινά το πλοίο να φύγει. Είναι ένα δύσκολο project, γιατί συνδυάζεται και με βελτιστοποίηση των άγονων γραμμών, που είναι το μεγάλο πλεονέκτημα που έχει η χώρα, για να μη μένουν τα μικρά μας νησιά δίχως σύνδεση με την ενδοχώρα, αλλά και μεταξύ τους. Αυτό θα ξεκινήσει.

Όλα αυτά τα λεφτά έχουν βρεθεί, είναι έτοιμα και είναι οι τελικές διαδικασίες, οι προδιαγραφές για να ξεκινήσουν αυτά τα τρία projects που θεωρώ ότι θα είναι η βάση για να πάμε στην επόμενη μέρα, η εκκίνηση για να πάμε σε νέες λιμενικές υποδομές, σε μια βελτιστοποίηση των αλλαγών, σε καλύτερες άγονες γραμμές και πάνω απ' όλα στην ασφάλεια, σε αυτό που λέμε safety, γιατί υπάρχει το safety και το security. Εδώ παίζονται όλα. Να ανεβάσουμε την ασφάλεια.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ: Μην κάνετε μόνοι τους σχεδιασμούς σας. Να διαβουλευτούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Σίγουρα. Θα ενημερώνεστε συνέχεια.

Εν τω μεταξύ, να πω και το τελευταίο. Έχουμε ήδη ξεκινήσει και υπάρχει ανάδοχος για το πρώτο ΙΛΟ, 80 εκατομμύρια ΣΔΙΤ για τις άγονες γραμμές που αν πάνε καλά, θα φτάσουμε τα 400 εκατομμύρια, που σημαίνει ότι μπορούμε να καλύψουμε με «πρα-

σίνισμα» πλοίων όλες περίπου τις άγονες γραμμές.

Νομίζω ότι βρισκόμαστε σε μια πολύ σημαντική διεργασία σε ό,τι αφορά τα λιμάνια, την ακτοπλοΐα μας και γενικά την ασφάλεια. Δεν γίνεται από τη μια μέρα στην άλλη. Δεν υπάρχουν μαγικές λύσεις, δεν υπάρχουν θαυματοποιοί, θεωρώ, όμως, ότι τα πράγματα έχουν ξεκινήσει. Είτε είμαι εγώ εδώ είτε κάποιος άλλος, θα προχωρήσουν και είμαι σίγουρος ότι πολύ σύντομα θα φτάσουμε σε καλύτερα, σε πιο ασφαλή λιμάνια, κυρία Κωνσταντοπούλου.

Ευχαριστώ πολύ. Να είστε καλά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Κύριε Υπουργέ, ευχαριστούμε για τη συνέπεια στον χρόνο.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης 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 την αρχή του νομοσχεδίου, δύο άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

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

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.».

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο δεύτερο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ

ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΠΡΝ

Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ

ΝΙΚΗ: ΟΧΙ

ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ

ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση της από 24 Μαΐου 2024 Συμφωνίας Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 «Σύμβασης Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»».

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Συμφωνίας

Άρθρο 1 Τροποποιήσεις

Άρθρο 2 Κύρωση με νόμο - Ισχύς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΜΕΛΕΤΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.» Ή ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΤΗΣ

Άρθρο δεύτερο Μελέτες λιμενικών έργων που εκτελούνται από την «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» ή για λογαριασμό της - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 10 ν. 4522/2018

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο τρίτο

Έναρξη ισχύος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Άρθρο πρώτο
Κύρωση Συμφωνίας

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Συμφωνία Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 Σύμβασης παραχώρησης με τίτλο «Σύμβαση Παραχώρησης αναφορικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.»», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4522/2018 (Α' 39), που υπεγράφη στις 24 Μαΐου 2024, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία», η οποία έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΟ 2/2/2018 ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΤΙΤΛΟΦΟΡΕΙΤΑΙ «ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ
ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»

Στην Αθήνα σήμερα την 24^η Μαΐου 2024, ημέρα Παρασκευή, οι κατωτέρω
συμβαλλόμενοι και συγκεκριμένα:

1. Το Ελληνικό Δημόσιο, εκπροσωπούμενο από τον Υπουργό Ναυτιλίας και
Νησιωτικής Πολιτικής και τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών,

εφεξής καλούμενο το Ελληνικό Δημόσιο και

2. Η Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία είναι
εγγεγραμμένη στο Γενικό Μητρώο (Γ.Ε.Μ.Η.) με αριθμό 058231004000 και
εκπροσωπείται από τον Αθανάσιο Λιάγκο, Εκτελεστικό Πρόεδρο Δ.Σ. δυνάμει
του από 7841/01.05.2024 Αποσπάσματος Απόφασης του Διοικητικού
Συμβουλίου αυτής,

εφεξής καλούμενη ο ΟΛΘ,

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

ΕΠΕΙΔΗ:

(Α) Τα Μέρη έχουν υπογράψει την από 2.2.2018 Σύμβαση που τιτλοφορείται
«Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση
Ορισμένων χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος
Θεσσαλονίκης» η οποία έχει κυρωθεί με τον ν. 4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39,
εφεξής η Σύμβαση Παραχώρησης)

(Β) Τα Μέρη έχουν υπογράψει την από 04/07/2022 Συμφωνία Τροποποίησης
της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης που τιτλοφορείται «Σύμβαση
Παραχώρησης Αναφορικά με την Χρήση και Εκμετάλλευση Ορισμένων
Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης», η
οποία κυρώθηκε με το ν.4973/2022 (ΦΕΚ Α' 182)

(Γ) Τα Μέρη έχουν υπογράψει την από 29/03/2023 Συμφωνία Τροποποίησης
της από 2.2.2018 Σύμβασης Παραχώρησης που τιτλοφορείται «Σύμβαση
Παραχώρησης Αναφορικά με την Χρήση και Εκμετάλλευση Ορισμένων
Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης», η
οποία κυρώθηκε με το ν.5048/2023 (ΦΕΚ Α' 149)

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

Άρθρο 1: Τροποποιήσεις.

1.01. Το άρθρο 7.2 της Σύμβασης Παραχώρησης αντικαθίσταται ως εξής:

«Η πρώτη Επενδυτική Περίοδος (η **Πρώτη Επενδυτική Περίοδος**) θα ξεκινήσει κατά την τρίτη (3^η) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος ή, εφόσον η δεύτερη αυτή ημερομηνία προηγηθεί, την ημερομηνία κατά την οποία ο ΟΛΘ θα παραδώσει στο Ελληνικό Δημόσιο γραπτή ειδοποίηση (η **Ειδοποίηση Έναρξης**), με την οποία θα επιβεβαιώνεται η πρόθεση του ΟΛΘ να εκκινήσει εργασίες σχετικά με τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις (όπως ορίζονται κατωτέρω) (η χρονικά πρότερη των ημερομηνιών αυτών θα καλείται **Ημερομηνία Έναρξης Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου**) και θα λήξει μία ημέρα πριν από την δωδέκατη (12^η) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος (η **Καταληκτική Ημερομηνία Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου**). Κατά την Πρώτη Επενδυτική Περίοδο, ο ΟΛΘ θα προβεί στις Υποχρεωτικές Επενδύσεις που περιγράφονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 (οι **Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις** και κάθε μία, η **Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση**). Προς αποφυγή κάθε αμφιβολίας, πλην της περίπτωσης μεταβολών σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 7, το πρόγραμμα κεφαλαιουχικών δαπανών που παρατίθεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2, θα συνιστά το Πρόγραμμα της Επενδυτικής Περιόδου αναφορικά με την Πρώτη Επενδυτική Περίοδο. Ο ΟΛΘ δεν δικαιούται να επιδώσει Ειδοποίηση Έναρξης αν δεν έχει προηγουμένως συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του σχετικά με την προσκόμιση της Συμπληρωματικής Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης σύμφωνα με το Άρθρο 18 (Εγγυητικές Καλής Εκτέλεσης).»

1.02. Το άρθρο 3.10 της Σύμβασης Παραχώρησης αντικαθίσταται ως εξής:

«3.10 Χωρίς να θίγονται οι διατάξεις του Άρθρου 8.2 και του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 8.2, ο ΟΛΘ αναλαμβάνει και υπόσχεται να επιτυγχάνει και να διατηρεί τα ελάχιστα ετήσια επίπεδα διακίνησης που προβλέπονται από το Άρθρο 3.11 στους Σταθμούς Συμβατικού Φορτίου (το **Επίπεδο Διακίνησης Σταθμών Συμβατικού Φορτίου**) κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου μετά από την δέκατη (10^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας Σύμβασης και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος της Διάρκειας Παραχώρησης (έκαστο **Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου**). Εάν ο ΟΛΘ δεν επιτύχει το Επίπεδο Διακίνησης Σταθμών Συμβατικού Φορτίου:

(α) αναφορικά με οποιοδήποτε Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου, ο ΟΛΘ θα υποχρεούται να καταβάλει στο Ελληνικό Δημόσιο τις Ποινικές Ρήτρες που προσδιορίζονται στον πίνακα της παραγράφου 2 (β) του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 16.2 κατ'αντιστοιχία προς τη συνολική υστέρηση που σημειώθηκε κατά το εν λόγω Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου, νοουμένου ότι η καταβολή Ποινικών Ρητρών σύμφωνα με τα προαναφερθέντα θα υπόκειται στις εφαρμοστέες διατάξεις του Άρθρου 16 (Ποινικές Ρήτρες) και

(β) επί τρία (3) οποιαδήποτε συναπτά Έτη Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου, τότε, χωρίς να θίγεται η ως άνω παράγραφος (α), το Ελληνικό Δημόσιο θα δικαιούται (αλλά δεν θα υποχρεούται) να καταγγείλει

την παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με τους όρους αυτής και, με την επιφύλαξη οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσης, τέτοιαμη επίτευξη του Επιπέδου Διακίνησης Σταθμών Συμβατικού Φορτίου θα πληροί τις προϋποθέσεις κάθε μιας από τις παραγράφους (α), (δ) και (ε) του Άρθρου 24.1, στο βαθμό που πληρούνται οι προϋποθέσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 3.12»

1.03. Το άρθρο 3.11 της Σύμβασης Παραχώρησης αντικαθίσταται ως εξής:

«3.11 Το Επίπεδο Διακίνησης Σταθμών Συμβατικού Φορτίου δεν θα είναι μικρότερο από:

(α) Τρία Εκατομμύρια Οκτακόσιες Χιλιάδες (3.800.000) μετρικούς τόνους για το Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου που ξεκινά την 1^η Ιανουαρίου μετά από τηνδέκατη(10^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας Σύμβασης και για κάθε ένα από τα επόμενατέσσερα (4) ημερολογιακά έτη·

(β)Τέσσερα Εκατομμύρια Οκτακόσιες Χιλιάδες (4.800.000) μετρικούς τόνουςγια το Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου που ξεκινά την 1^η Ιανουαρίου μετά απότην δέκατη τέταρτη(14^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας και για κάθε ένα από τα επόμενα δέκα(10) ημερολογιακά έτη· και

(γ) Πέντε Εκατομμύρια (5.000.000) μετρικούς τόνους για το Έτος ΑναφοράςΣταθμών Συμβατικού Φορτίου που ξεκινά την 1^η Ιανουαρίου μετά από την εικοστή τέταρτη (24^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας και για κάθε ένα από τα επόμενα ημερολογιακάέτη κατά το διάστημα ισχύος της παρούσας Σύμβασης.»

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 Εθνικής Οικονομίας και
Οικονομικών

Χατζηδάκης Κωνσταντίνος

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και
Νησιωτικής Πολιτικής

Στυλιανίδης Χρήστος

Για την «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ»

Ο Εκτελεστικός Πρόεδρος Δ.Σ.



Λιάγκος Αθανάσιος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΜΕΛΕΤΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΗΝ «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.»
Ή ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΤΗΣ

Άρθρο δεύτερο
Μελέτες λιμενικών έργων που εκτελούνται από την «Οργα-
νισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» ή για
λογαριασμό της - Τροποποίηση παρ. 3
άρθρου 10 ν. 4522/2018

Στην παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 4522/2018 (Α' 39), περί λιμενικών έργων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) η φράση «έργα που αναλαμβάνονται από την «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» ή για λογαριασμό της» αντικαθίσταται από τη φράση «κάθε έργο που εκτελείται από την «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» ή για λογαριασμό της και περιλαμβάνεται στο «Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα» (Master Plan)», β) προστίθενται νέα εδάφια, πέμπτο, έκτο και έβδομο, και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Οι οριστικές μελέτες σχετικά με κάθε έργο που εκτελείται από την «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.) ή για λογαριασμό της και περιλαμβάνεται στο «Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα» (Master Plan), λαμβάνουν τη διοικητική έγκριση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Η εν λόγω έγκριση τεκμαίρεται ότι έχει χορηγηθεί εντός ενενήντα (90) ημερών από την ημερομηνία υποβολής της οριστικής μελέτης, συνοδευόμενης από πλήρη φάκελο δικαιολογητικών τεκμηρίωσης. Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου 3, οριστική μελέτη που υποβάλλεται στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας τεκμαίρεται ότι συνοδεύεται από πλήρη φάκελο δικαιολογητικών τεκμηρίωσης, εφόσον υποβάλλεται μαζί με ενυπόγραφη δήλωση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, όπως αυτός ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης, με την οποία και βεβαιώνεται ότι η μελέτη έχει ελεγχθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, πληροί τις προδιαγραφές των άρθρων 7.6 και 7.7 της Σύμβασης Παραχώρησης και ο συνοδευτικός φάκελος είναι πλήρης. Εφόσον ζητηθεί από την «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» και εντός πέντε (5) ημερών από το σχετικό αίτημα, η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας εκδίδει γραπτή Διαπιστωτική Πράξη για την πάροδο της προαναφερθείσας περιόδου των ενενήντα (90) ημερών, η οποία και επέχει θέση βεβαίωσης περί χορήγησης της έγκρισης αναφορικά με την υποβληθείσα οριστική μελέτη.

Στην ως άνω διαδικασία υπόκεινται και οι τροποποιήσεις των εγκεκριμένων οριστικών μελετών των έργων υποχρεωτικών επενδύσεων, καθώς και κάθε έργο που εκτελείται από την Ο.Λ.Θ. Α.Ε. ή για λογαριασμό της και περιλαμβάνεται στο «Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα» (Master Plan), οι οποίες κρίνονται αναγκαίες από την Ο.Λ.Θ. Α.Ε., εντός της αντίστοιχης επενδυτικής περιόδου.

Ειδικά οι τροποποιήσεις των Υποχρεωτικών Επενδύσεων που υλοποιεί ο Ο.Λ.Θ. επιτρέπονται μόνο εφόσον:

α) δεν μειώνεται το αρχικό συμβατικό αντικείμενο του έργου,

β) δεν τροποποιούνται ουσιαστικά τα βασικά χαρακτηριστικά του έργου και

γ) δεν προκαλείται καθυστέρηση στην προγραμματισμένη συμβατική ολοκλήρωση του κατασκευαστικού έργου.

Όλες οι τροποποιήσεις των εγκεκριμένων οριστικών μελετών των Υποχρεωτικών Επενδύσεων, κατά τη διάρκεια του κατασκευαστικού έργου λαμβάνουν την έγκριση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, καταγράφονται στη λίστα τροποποιήσεων εγκεκριμένης οριστικής μελέτης, όπως συντάσσεται από κοινού και συνυπογράφεται από την Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό πριν από τη διενέργεια της προσωρινής παραλαβής του έργου και διαβιβάζονται για ενημέρωση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας μετά το πέρας της Προσωρινής Παραλαβής του Έργου.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο τρίτο
Έναρξη ισχύος

Το παρόν τίθεται σε ισχύ από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα,

2024

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

2. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

4. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

5. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ»

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

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

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.54' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 20 Σεπτεμβρίου 2024 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ