



Αθήνα, 15 Δεκεμβρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: « Η ακύρωση του διαγωνισμού για την κατασκευή του 6^{ου} προβλήτα στο λιμάνι Θεσσαλονίκης και η νέα δημοπράτηση οδηγεί σε μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου»

Η ανακοίνωση της Ο.Λ.Θ. ΑΕ στις 13 Νοεμβρίου 2023, με την οποία ενημερώνει το επενδυτικό κοινό για την επαναπροκήρυξη του έργου της επέκτασης του 6^{ου} προβλήτα δημιουργεί έντονο προβληματισμό και ανησυχία στους εργαζόμενους, στους παραγωγικούς φορείς και στους εμπλεκόμενους με τη λειτουργία του λιμανιού.

Η επέκταση του 6^{ου} προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί έργο πνοής καθώς αυξάνει τις παραγωγικές δυνατότητες του λιμανιού. Με την υλοποίηση του έργου αναμένεται το λιμάνι να προσελκύσει μεγάλο αριθμό φορτίων δημιουργώντας προστιθέμενη αξία στην οικονομία της πόλης και της ευρύτερης περιφέρειας καθώς και να συμβάλλει στην δημιουργία νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων και θέσεων εργασίας.

Το 2018 η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αναγνωρίζοντας τη μεγάλη αναπτυξιακή σημασία του έργου, υποχρέωσε μέσω της σύμβασης παραχώρησης που υπεγράφη στις 02.02.2018, τον ιδιώτη επενδυτή που ανέλαβε το λιμάνι να προχωρήσει στην υλοποίηση του έργου. Ειδικότερα, ο νέος ιδιοκτήτης του ΟΛΘ ανέλαβε την υποχρέωση να δαπανήσει το ποσό των 130 εκατ. ευρώ ώστε να επεκταθεί ο 6^{ος} προβλήτας κατά 440 μ. μήκος και την κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης πλάτους τουλάχιστον 300 μ. Ο νέος ιδιοκτήτης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με το Ν. 4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/07.03.2018) έχει την υποχρέωση να ολοκληρώσει το έργο μέχρι μία ημέρα πριν από την έβδομη επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος (18.03.2018) ήτοι μέχρι την 17.03.2025. Ακόμη και αν συνυπολογιστεί η προβλεπόμενη παράταση του ενός έτους, στην περίπτωση που δεν έχει ολοκληρωθεί η οδική σύνδεση του έκτου προβλήτα με την ΠΑΘΕ και δεν έχει

κατασκευαστεί η νέα σιδηροδρομική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο (η οποία καθυστερεί αδικαιολόγητα με ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ και του αρμόδιου υπουργείου), το έργο της επέκτασης του έκτου προβλήτα δεν προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί εντός των οριζόμενων από τη σύμβαση παραχώρησης προθεσμιών.

Τούτων δοθέντων, η απόφαση του ΟΛΘ να επαναπροκηρύξει το έργο δημιουργεί όχι μόνο την αμφιβολία αλλά τη βεβαιότητα ότι δεν θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του μέχρι και την παραπάνω ημερομηνία όπως προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ο ακυρωθείς διαγωνισμός είχε ξεκινήσει στις 21 Φεβρουαρίου 2020 *(δηλαδή δύο ολόκληρα χρόνια μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος)*, η κατάθεση των δεσμευτικών προσφορών είχε γίνει στις 5 Φεβρουαρίου 2021 και η ανάδειξη του αναδόχου έγινε ένα χρόνο αργότερα, τον Φεβρουάριο του 2022 *(δηλαδή δύο χρόνια μετά την προκήρυξη και τέσσερα χρόνια μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος)*. Η διάρκεια του έργου ήταν 30 μήνες. Η επανάληψη της ίδιας διαδικασίας δείχνει ότι το έργο θα ξεπεράσει κατά πολύ το συμβατικό χρόνο που προβλέπεται για την αποπεράτωση του.

Ωστόσο, η μακροχρόνια αναβολή της υλοποίησης του έργου έχει μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες για την πόλη καθώς οι αναμενόμενες θετικές οικονομικές εισροές σε όρους εσόδων, δημιουργίας εισοδημάτων, νέων δραστηριοτήτων και θέσεων εργασίας δεν θα έρθουν έγκαιρα αποτελώντας ταυτόχρονα σημαντικές απώλειες σε ετήσια βάση. Επιπλέον, με δεδομένη την αναβάθμιση των γειτονικών λιμένων των όμορων βαλκανικών χωρών, η μη αναβάθμιση του λιμένα Θεσσαλονίκης οδηγεί σε υποβάθμιση του ρόλου του και των προοπτικών του. Με αυτά τα δεδομένα, αποτελεί τουλάχιστον πρόκληση για το κοινό η ανακοίνωση της ΟΛΘ ΑΕ με την οποία δηλώνει ότι « η εν λόγω απόφαση για την υλοποίηση του Έργου λήφθηκε λόγω των νέων απαιτήσεων που προέκυψαν από τη νομοθετική μεταβολή του τρόπου αδειοδότησης, ώστε να επιτευχθούν οι βέλτιστοι όροι για την Εταιρεία».

Η πρόκληση αυτή έγκειται στα εξής:

α) Δεν προκύπτει άμεση σύνδεση του τρόπου αδειοδότησης με την υλοποίηση του έργου αφού σχετική απόφαση του ΣτΕ δεν μετέβαλλε το υφιστάμενο νομικό καθεστώς αλλά γνωμοδότησε ως προς το τι αυτό προβλέπει, καθεστώς που θα έπρεπε να γνωρίζουν τα στελέχη του ΟΛΘ

β) Η εταιρεία ομολογεί ότι η αναβολή αυτή εξασφαλίζει τους βέλτιστους όρους για την δική της λειτουργία, αδιαφορώντας για τις οικονομικές επιπτώσεις αυτής της επιλογής για το ευρύτερο σύνολο.

Επειδή ωστόσο, η σύμβαση παραχώρησης που υπεγράφη το 2018 από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ προβλέπει την καταβολή ποινικών ρητρών για τη μη

έγκαιρη υλοποίηση του έργου, προκύπτουν ερωτήματα για το κατά πόσο ήταν ενήμερη η κυβέρνηση για την πρόθεση του ΟΛΘ να μην υλοποιήσει εντός προθεσμιών την επέκταση του 6^{ου} προβλήτα. Σημειώνεται τέλος ότι οι άνευ όρων και προϋποθέσεων δύο τροποποιήσεις της Σύμβασης Παραχώρησης από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, προκειμένου να ικανοποιηθούν αιτήματα του ΟΛΘ, έστειλαν το σήμα στη διοίκησή του ότι μπορεί να μην ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει χωρίς κόστος.

Με βάση τα ανωτέρω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1. Ήταν ενήμερη η κυβέρνηση για την πρόθεση της ΟΛΘ ΑΕ να προχωρήσει στην επαναδημοπράτηση του έργου του 6^{ου} προβλήτα, γεγονός που οδηγεί με βεβαιότητα στην αποπεράτωση του έργου σε χρόνο εκτός της συμβατικής προθεσμίας; Εάν ναι, δόθηκαν από την κυβέρνηση διαβεβαιώσεις στην ΟΛΘ ΑΕ ότι θα υπάρξει κάλυψη της εταιρείας μέσω νομοθετικής ρύθμισης που θα προωθηθεί σχετικά;**
- 2. Θα εκκινήσει μετά το πέρας του συμβατικού χρόνου αποπεράτωσης του έργου, το οποίο όπως δείχνουν τα πράγματα δεν θα έχει ολοκληρωθεί, τις διαδικασίες για την επιβολή ποινικών ρητρών για τις καθυστερήσεις στην υλοποίησή του;**
- 3. Σε ποιες ενέργειες σκοπεύει να προβεί ώστε να διασφαλίσει την επιτάχυνση των διαδικασιών υλοποίησης του έργου, προκειμένου να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις από την καθυστέρηση ολοκλήρωσής του;**

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αλέξανδρος – Χρήστος Αυλωνίτης

Αποστολάκης Ευάγγελος

Βέττα Καλλιόπη

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Ζαμπάρας Μίλτος

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Κασιμάτη Νίνα

Κοντοτόλη Μαρίνα

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παππάς Πέτρος

Πούλου Παναγιού

Χρηστίδου Ραλλία