



11 Μαρτίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς
Οικονομίας και Οικονομικών,
Ανάπτυξης και
Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΘΕΜΑ: Λιμένας Βόλου, μία ακόμη περίπτωση έλλειψης σχεδιασμού, απαξίωσης και εγκατάλειψης μιας στρατηγικής υποδομής. Εργαζόμενοι/ες, χρήστες/τριες των υπηρεσιών και τοπικοί φορείς γίνονται μάρτυρες της έλλειψης οποιουδήποτε στρατηγικού σχεδίου για την ανάπτυξη και αναβαθμισμένη λειτουργία του λιμανιού από την πλευρά της κυβέρνησης .

Ο λιμένας του Βόλου είναι εκ των πραγμάτων στρατηγικός λιμένας, σταυροδρόμι κρίσιμων ενεργειακών και εμπορικών δρόμων («EastMed», διάδρομοι Νότου-Βορρά) και διαμετακομιστικός κόμβος στη Θεσσαλία και στην Κεντρική Ελλάδα. Λιμένας «πολλαπλού σκοπού», που εξυπηρετεί εμπορικές, τουριστικές, ακόμα και -δυστυχώς- στρατιωτικές ανάγκες.

Η υπόθεση της αξιοποίησης του λιμανιού προσαρμόστηκε στις ιδεοληπτικές επιλογές σκοπιμότητας της κυβέρνησης που εξαντλούνται στην άνευ όρων και προϋποθέσεων (βλέπε λιμάνια Ηγουμενίτσας και Ηρακλείου) παράδοση των στρατηγικών υποδομών της χώρας στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Ο διαγωνισμός που προκηρύχθηκε για την πώληση του 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρεία (ΟΛΒ Α.Ε.) ανέδειξε «νικήτρια» την Ανώνυμη Εταιρεία Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΛΘ Α.Ε.), η οποία κατέθεσε πρόταση 51.000.000,00 ευρώ για την εξαγορά του 67% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΒ ΑΕ, σχεδόν διπλάσια από εκείνη του δεύτερου ενδιαφερόμενου.

Ο διαγωνισμός ακυρώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας (ΕΕΣΥΠ Α.Ε.), μοναδικό μέτοχο της ΟΛΒ Α.Ε., τον Φεβρουάριο του 2025, με την επίκληση των ζημιών από τις καταστροφικές πλημμύρες Daniel και Elias το 2023 (αποκλήθηκαν «λόγοι δημοσίου συμφέροντος»), που, υποτίθεται ότι, κατέστησαν αναγκαία την επαναξιολόγηση του σχεδίου.

Η εναλλακτική που προσέφερε η ΕΕΣΥΠ Α.Ε. προέβλεπε την πρόσληψη Συμβούλου Στρατηγικής και Επιχειρηματικής Ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, με σκοπό να σχεδιάσει πρώτα την αναβάθμιση και αποκατάσταση των υφιστάμενων

υποδομών. Με αυτήν την επιλογή κυβέρνηση και ΕΕΣΥΠ Α.Ε. πιστοποίησαν ότι δεν έχουν κανένα σχέδιο για την ανάπτυξη του λιμανιού.

Πρόσφατα, στις 18.02.2026, συνεδρίασε το Συμβούλιο Χρηστών της ΟΛΒ Α.Ε. Στη συνεδρίαση έγιναν κρίσιμες επισημάνσεις που αποδεικνύουν την παντελή έλλειψη ενδιαφέροντος τόσο από τον μέτοχο (ΕΕΣΥΠ Α.Ε.) όσο και από την κυβέρνηση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με όσα ανέφερε ο Δ/νων Σύμβουλος της ΟΛΒ Α.Ε. (δελτίο τύπου της ΟΛΒ Α.Ε. της 18.02.2026):

1. Καθυστερεί η ολοκλήρωση του Business Plan και στη συνέχεια του Master Plan που αποτελούν προϋπόθεση για την υλοποίηση σημαντικών έργων, καθώς εκκρεμεί εδώ και τρία χρόνια η έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για την ολοκλήρωση του Γ' Προβλήτα, η οποία παραμένει σε εκκρεμότητα στη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του Υπουργείου.
2. Σε ό,τι αφορά τις βυθοκορήσεις, η εργολαβία καθαρισμού του λιμανιού ολοκληρώθηκε, χωρίς ωστόσο να πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις στην Ιχθυόσκαλα και στον προβλήτα σιδηροδρομικού πορθμείου, όπου εντοπίστηκαν τόνοι απορριμμάτων από τον πρώην ΧΑΔΑ. Για το ζήτημα αυτό έχουν αποσταλεί σχετικά έγγραφα προς την ΕΕΣΥΠ Α.Ε. και το αρμόδιο Υπουργείο, χωρίς να υπάρξει μέχρι τώρα καμία ανταπόκριση.
3. Ιδιαίτερη μνεία έγινε και στα ζητήματα προσωπικού και εξοπλισμού. Η ΟΛΒ Α.Ε., λόγω του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου εργασιακών σχέσεων, υποχρεούται να ακολουθεί συγκεκριμένο καθεστώς αμοιβών για τους χειριστές, με αποτέλεσμα το λιμάνι να «αιμορραγεί» από αποχωρήσεις, ενώ ο μηχανολογικός εξοπλισμός παραμένει σε μεγάλο βαθμό απαρχαιωμένος. Πλην ενός γερανού και ενός μηχανήματος στοιβασίας (reach stacker) που έχουν ήδη αποκτηθεί, ο υπόλοιπος εξοπλισμός χρονολογείται από τον περασμένο αιώνα, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανανέωσή του.

Το συμβούλιο χρηστών της ΟΛΒ Α.Ε. ήρθε να επιβεβαιώσει όσα, ήδη από τις 25-10-2025, ανέφεραν οι εργαζόμενοι της Ο.Λ.Β. Α.Ε. με σχετικό δελτίο τύπου με το οποίο ενημέρωσαν ότι απέστειλαν επιστολή προς τη Διεύθυνση Σχεδιασμού Λιμένων της ΕΕΣΥΠ Α.Ε. και το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, εκφράζοντας την έντονη ανησυχία τους και τη διαμαρτυρία τους για την αβεβαιότητα και την έλλειψη στρατηγικής γύρω από το μέλλον του λιμανιού. Χαρακτηριστικά ανέφεραν τότε ότι "είναι τουλάχιστον παράδοξο, πως αυτοί που αποφάσισαν την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού ως τον μόνο ενδεδειγμένο τρόπο ανάπτυξής του, αποφάσισαν, 3 περίπου χρόνια μετά την έναρξη του διαγωνισμού και 2 περίπου χρόνια μετά τους πανηγυρισμούς για το υψηλό -όπως το χαρακτήριζαν- προσφερόμενο αντάλλαγμα, ότι είναι προτιμότερη η ακύρωση του διαγωνισμού και η διερεύνηση ανάπτυξής του υπό δημόσιο έλεγχο. Αναρωτιόμαστε ποια ήταν τα δεδομένα αυτά που οδήγησαν σε στροφή 180 μοιρών; Μάλιστα, κύκλοι της ΕΕΣΥΠ Α.Ε. και της Κυβέρνησης έσπευσαν -προκειμένου να δικαιολογήσουν την ακύρωση του διαγωνισμού- να βαφτίσουν ως ΕΠΕΝΔΥΣΗ την ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ των λειτουργικών βαθών στα προ Daniel & Elias επίπεδα, αποκρύπτοντας τεχνηέντως ότι οι προσφορές κατά το στάδιο του διαγωνισμού πώλησης, είχαν δοθεί πριν τις θεομηνίες Daniel & Elias και πως τα διαθέσιμα βάθη στο λιμάνι δεν προβλέπεται να αυξηθούν σε σχέση με αυτά πριν τις θεομηνίες. Παρά τις υποσχέσεις και τις διακηρύξεις για "μεγαλόπνοα" σχέδια ανάπτυξης, η κυβέρνηση και η ΕΕΣΥΠ Α.Ε. φαίνεται να καθυστερούν στις κρίσιμες διαδικασίες για την ολοκλήρωση της στρατηγικής

ανάπτυξης του λιμανιού, αφήνοντας το λιμάνι και τους/ις εργαζομένους/ες του σε μια κατάσταση πλήρους αβεβαιότητας. Ωστόσο η κατάσταση δεν επιτρέπει άλλο χρόνο αναμονής. Η ανησυχία μας ενισχύεται και από το γεγονός ότι δεν διαφαίνεται καμία διάθεση να αλλάξει στο παραμικρό το καθεστώς λειτουργίας του λιμανιού. Επί σειρά ετών όλοι οι προαναφερόμενοι φορείς (Διοίκηση ΟΛΒ, ΤΑΙΠΕΔ/ΕΕΣΥΠ, αρμόδια Υπουργεία) είχαν επαναπαυθεί και αρνούσαν να ασχοληθούν με τα υπαρκτά προβλήματα του λιμένα, καθώς θεωρούσαν ότι «θα τα λύσει ο ιδιώτης». Έφτασε όμως η ώρα που είναι υποχρεωμένοι να τα αντιμετωπίσουν.”

Περαιτέρω, οι εργαζόμενοι της ΟΛΒ Α.Ε. κατά τρόπο κατηγορηματικό και σαφή περιγράφουν την κατάσταση του λιμένα του Βόλου ως πολύ προβληματική σε επίπεδο υφιστάμενης λειτουργίας, αποδοτικότητας και **ασφάλειας** και εφιστούν την προσοχή:

- στην ηλικία των πενήντα περίπου ετών της μεγάλης πλειοψηφίας του εξοπλισμού (γερανών), με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους ρυθμούς εξυπηρέτησης χρηστών/τριών, το κόστος συντήρησης και λειτουργίας αλλά κυρίως την ασφάλεια,

- στην τεράστια έλλειψη κυρίως **εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού** αφού δεν έχουν γίνει προσλήψεις εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα, καθώς δεν υπάρχει η σχετική έγκριση από τα αρμόδια Υπουργεία, παρά το γεγονός ότι από το 2020 έχουν αποχωρήσει 14 άτομα (!!!), είτε λόγω συνταξιοδότησης (κυρίως) είτε λόγω μετατάξεων (δευτερευόντως) ή ακόμη και αποχωρήσεων-παραιτήσεων. Η αποχώρηση έμπειρου τεχνικού προσωπικού αφενός δυσχεραίνει την εξυπηρέτηση των χρηστών (πιο αργοί ρυθμοί διακίνησης προϊόντων, συχνότερες βλάβες, μεγαλύτερος χρόνος αποκατάστασης των βλαβών) αφετέρου συνιστά υπαρκτό και σοβαρό κίνδυνο **ασφάλειας**, που σχετίζεται με την πρόκληση ατυχήματος εξαιτίας της έλλειψης εμπειρίας τόσο στον χειρισμό των μηχανημάτων, όσο και στη συντήρησή τους. **Μετά τους εργαζόμενους στον σιδηρόδρομο και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ακόμη ένας σύλλογος εργαζόμενων σε στρατηγική υποδομή προειδοποιεί για κινδύνους ασφάλειας στη λειτουργία του λιμανιού και αναφέρεται,**

- στο γεγονός ότι το μόνιμο προσωπικό της ΟΛΒ Α.Ε., το οποίο αμείβεται μέσω ενιαίου μισθολογίου (παρά το ότι η ΟΛΒ Α.Ε. δεν βαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό), επιλέγει την μετάθεση-απόσπαση σε άλλες υπηρεσίες ή ακόμη και την παραίτηση, καθώς αντιμετωπίζεται με άνιση μεταχείριση και μισθολόγιο κατώτερο ακόμη και από εργαζόμενους σε άλλα υπουργεία,

- στη χρήση υπηρεσιών εργολάβου, οι οποίες, εκτός του ότι κοστίζουν περισσότερο στο λιμάνι, δεν παρέχουν πάντα την απαραίτητη τεχνογνωσία, αφού ο εργολάβος προφανώς νοιάζεται πρωτίστως για τη μεγιστοποίηση του κέρδους του και όχι για την επιλογή των καλύτερων τεχνικών.

- στη μεγάλη ανάγκη για συντήρηση των υποδομών, όπως των δαπέδων στον εμπορικό λιμένα που είναι κατεστραμμένα και χρήζουν αποκατάστασης με προϋπολογισμό που δεν δύναται να καλυφθεί από τον ετήσιο προϋπολογισμό της ΟΛΒ Α.Ε., των κρηπιδωμάτων, του προσήνεμου μόλου που, εκτός της άμεσης επισκευής της υφιστάμενης βλάβης, χρήζει εξωτερικής θωράκισης.

Επειδή, μετά την εν λόγω ακύρωση του διαγωνισμού, γνωστοποιήθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας (ΕΕΣΥΠ Α.Ε) ότι η ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου θα υλοποιηθεί με το υφιστάμενο ιδιοκτησιακό καθεστώς, μέσω εκπόνησης νέου επιχειρησιακού σχεδίου (business plan).

Επειδή, επιπλέον, συντρέχουν πιθανώς και γεωπολιτικοί λόγοι για τη μη εξέλιξη του σχεδιασμού ανάπτυξης του λιμένα, καθώς δημοσιεύματα αναδεικνύουν το έντονο ενδιαφέρον για το λιμάνι του Βόλου συνδέοντάς το είτε με την εξυπηρέτηση αμερικανικών συμφερόντων (ενεργειακών και στρατιωτικών) είτε με τον διηπειρωτικό ενεργειακό-εμπορικό διάδρομο IMEC.

Επειδή η πολιτική της κυβέρνησης παραμένει όλο αυτό το διάστημα ανύπαρκτη σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου.

Επειδή η απουσία κυβερνητικού σχεδιασμού εντείνει την υποβάθμιση του λιμανιού και τα προβλήματα σε κάθε πεδίο συσσωρεύονται.

Επειδή πρόκειται για στρατηγικό λιμένα μεγάλης σημασίας, με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης προς όφελος της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, που δεν είναι δυνατό να παρακμάζει ή να γίνεται αντικείμενο άγνωστων, αόριστων και πιθανόν μη επωφελών συμβάσεων.

Επειδή η όποια διαδικασία αξιοποίησης εξυφαίνεται, πρέπει για λόγους δημοκρατίας και υπηρετήσης του δημόσιου συμφέροντος να τεθεί στη γνώση του κοινοβουλίου και της κοινωνίας.

Επειδή περαιτέρω, σε αυτό το υψηλό επίπεδο επιλογών για τη χώρα, δεν χωρούν αυταρχικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Κατόπιν όλων των παραπάνω,

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Προτίθενται να θέσουν στο δημόσιο διάλογο τα σχέδια ανάπτυξης και αναβάθμισης του λιμένα του Βόλου, συμπεριλαμβάνοντας σε αυτά τα όσα περιλαμβάνονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, που αναφέρονται στη σταδιακή μεταφορά οχλουσών δραστηριοτήτων στην περιοχή Τσιγγέλι και στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του Λιμένα Βόλου (2013) που ζητά να εξεταστεί συνολικά η μεταφορά των εμπορικών δραστηριοτήτων από τον λιμένα του Βόλου στον όρμο Τσιγγελίου;

2. Ποιος είναι ο προγραμματισμός του ΥΝΑΝΠ και της ΕΕΣΥΠ Α.Ε. αναφορικά με την χρηματοδότηση της ΟΛΒ Α.Ε.:

3. Ποιο είναι το ποσό με το οποίο έχει χρηματοδοτηθεί η ΟΛΒ Α.Ε. από το ΥΝΑΝΠ ή το πρώην ΤΑΙΠΕΔ/νυν ΕΕΣΥΠ Α.Ε. για επενδύσεις από το έτος 2019 και μετά;

4. Ποιο είναι το ποσό με το οποίο έχει χρηματοδοτηθεί η ΟΛΒ Α.Ε. από το ΥΝΑΝΠ ή το πρώην ΤΑΙΠΕΔ/νυν ΕΕΣΥΠ Α.Ε. για έργα συντήρησης, εξαιρουμένης της δαπάνης αποκατάστασης των λειτουργικών βαθών, η οποία έγινε προκειμένου το λιμάνι να αποκτήσει τα προ Daniel-Elias βάθη;

5. Με δεδομένη την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να χρηματοδοτήσει έργα ανάπτυξης των στρατηγικών υποδομών όπως είναι τα λιμάνια, προτίθενται να αξιοποιήσουν ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους για:

α. τη συντήρηση και επισκευή των υποδομών και

β. την προμήθεια εξοπλισμού;

6. Προτίθενται να εγκρίνουν χρήση ταμειακών διαθεσίμων για την κάλυψη μέρους της δαπάνης για τα παραπάνω έργα;

7. Προτίθενται να αναστείλουν την απόδοση μερίσματος από τα έσοδα της ΟΛΒ Α.Ε. στην ΕΕΣΥΠ Α.Ε. για τουλάχιστον δέκα (10) έτη προκειμένου να χρηματοδοτηθούν τα έργα συντήρησης και επισκευής των υποδομών και της προμήθειας εξοπλισμού, όπως προτείνουν οι εργαζόμενοι/ες;

8. Προτίθενται να προβούν σε πρόσληψη μόνιμου προσωπικού σε αντικατάσταση των εργολαβιών που κοστίζουν περισσότερο στην ΟΛΒ Α.Ε., με αμφισβητούμενη ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών και με αυξημένη εκμετάλλευση των εργαζομένων, χωρίς μάλιστα να διασφαλίζονται οι αναγκαίοι κανόνες υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας;

9. Προτίθενται να προβούν στην ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου στον εμπορικό λιμένα καθώς και στη διασύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο;

10. Προτίθενται να ολοκληρώσουν την κατασκευή του Γ' προβλήτα και την ανάπτυξη σε αυτή δραστηριοτήτων όπως χώρο διακίνησης οχημάτων (car terminal) και άλλων δραστηριοτήτων που θα αποσκοπούν στην αύξηση της δυναμικότητας ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και διερεύνηση των προοπτικών δημιουργίας μαρίνας;

11. Προτίθενται να προβούν σε νέα μελέτη προκειμένου να αδειοδοτηθεί και να υλοποιηθεί το έργο απομάκρυνσης των απορριμμάτων που προέκυψαν κατά την εκτέλεση του έργου αποκατάστασης των λειτουργικών βαθών του λιμένα, όταν μάλιστα η ανάγκη άμεσων ενεργειών έχει επισημανθεί τόσο από το Σώμα Επιθεωρητών Περιβάλλοντος Βορείου Ελλάδος όσο και από την Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ) του ΥΠΕΝ;

Οι ερωτώντες βουλευτές και ερωτώσες βουλευτίτριες

Θοδωρής Δρίτσας

Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου

Αθανάσιος (Νάσος) Ηλιόπουλος

Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα

Μερόπη Τζούφη

Ευκλείδης Τσακαλώτος

Θεανώ Φωτίου