



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα, 17/06/2016

Προς :

Τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Θεόδωρο Δρίτσα

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αμφιβολίες και ανησυχία όσον αφορά στην τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων για την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) προκαλεί το γεγονός, ότι η προθεσμία υποβολής των δεσμευτικών προσφορών, για τις υποχρεωτικές επενδύσεις, που περιλαμβάνει το master plan του ΟΛΘ για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού μέχρι το 2040, καθώς και το business plan μέχρι το 2021, που περιλαμβάνει το έργο της 6ης προβλήτας, αύξησης δυναμικότητας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), μετατίθεται συνεχώς, για να καταλήξουμε από τον Απρίλιο, που αρχικά προβλεπόταν, στον Ιούλιο και εν συνεχεία στα τέλη Σεπτεμβρίου.

Σε συνδυασμό, μάλιστα, με τις αντιδράσεις, που εκδηλώνονται από την πλευρά των συνδικαλιστών της επιχείρησης ορατός είναι ο κίνδυνος να μειωθεί το ενδιαφέρον των επενδυτών, ενώ ήδη χάνεται πολύτιμος χρόνος με απρόβλεπτες συνέπειες τόσο για την τοπική όσο και την εθνική οικονομία. Η αδυναμία της κυβέρνησης να δώσει άμεσα λύση, εξαιτίας της ιδεοληψίας της, δημιουργεί προβλήματα και στην προοπτική ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ.

Η κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, οδηγεί στην απαξίωσή του, καθώς δημιουργούνται τεράστια προβλήματα στις εισαγωγές φορτίων, στις εξαγωγικές δραστηριότητες των επιχειρήσεων της Βορείου Ελλάδας, καθυστερεί η παράδοση εμπορευμάτων και πρώτων υλών, με ανυπολόγιστο το κόστος της αξίωσης

οικονομικών αποζημιώσεων, που θα εγείρουν οι εταιρείες από το Δημόσιο, επικαλούμενες διαφυγόντα κέρδη.

Ήδη επιχειρηματίες αναφέρουν, ότι το κόστος για να φτάσουν στον προορισμό τους χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια ξεπερνά ακόμη και τα 600 ευρώ ανά εμπορευματοκιβώτιο. Αξιοσημείωτο δε είναι, ότι τον Μάϊο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης λειτούργησε κανονικά μόνο εννέα (9) ημέρες, ενώ για τον Ιούνιο μέχρι σήμερα, ούτε μία ημέρα.

Επιπλέον, για τον κλάδο της κρουαζιέρας οι συνέπειες είναι επίσης αρνητικές, καθώς οι κινητοποιήσεις των λιμενεργατών προκαλούν περισσότερα εμπόδια τη στιγμή που όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα σχετικής έρευνας του Οργανισμού Έρευνας και Ανάλυσης «διαΝΕΟσις» χάνονται 1,3 δις ευρώ ετησίως εξαιτίας του ότι δεν κατέστη εφικτό να καρπωθεί η ελληνική αγορά της κρουαζιέρας τα οφέλη από την άρση του καμποτάζ, που αποτελούσε και προαπαιτούμενο δανειακής σύμβασης. Και αυτό, γιατί τα λιμάνια δεν πληρούν τα κριτήρια εκείνα, που θα τα αναδείξουν ως ελκυστικούς προορισμούς για τις μεγάλες εταιρείες της κρουαζιέρας.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτάται ο κ. Υπουργός

1. Ποια μέτρα προτίθεστε να λάβετε, άμεσα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Θεσσαλονίκης;
2. Ποιο είναι το ακριβές χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και σε ποιες ενέργειες θα προβείτε για την ακριβή τήρησή του ;
3. Τι περιλαμβάνει το νέο Σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης (ΣΣΠ) μεταξύ ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΘ Α.Ε;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

1. Κεδίκογλου Σίμος, Βουλευτής Ευβοίας
2. Κεφαλογιάννη Όλγα, Βουλευτής Α Αθηνών