**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**ΠΡ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 16 Οκτωβρίου 2018, ημέρα Τρίτη και ώρα 15.20΄, στην Αίθουσα της Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας “ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση των καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Λιβανίου Ζωή, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μάρδας Δημήτριος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Βαρδαλής Αθανάσιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Αμυράς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να έχουμε καλή αρχή στην καινούργια Σύνοδο της Βουλής. Να είναι δημιουργική και αποδοτική.

Σήμερα ημέρα Τρίτη 16 Οκτωβρίου 2018 συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρίας "ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις».

Θα ξεκινήσουμε τη συζήτησή μας με τους Εισηγητές των Κομμάτων.

Το λόγο έχει ο κ. Σπαρτινός, Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση, επί της διαδικασίας. Μπορείτε να μας εξηγήσετε, εάν θα υπάρχει κοινοβουλευτική διαδικασία;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συγγνώμη, κύριε Σπαρτινέ, για ένα λεπτό. Το λόγο έχει ο κ. Κεφαλογιάννης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, επειδή έχουμε πληροφορηθεί ότι θα πάμε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, νομίζω ότι θα έπρεπε η Κυβέρνηση να αιτιολογήσει, για ποιο λόγο θεωρεί ότι πρέπει να πάει με τη διαδικασία του κατεπείγοντος το παρόν νομοσχέδιο. Αφού τοποθετηθεί, θα τοποθετηθούμε και εμείς, για το εάν συμφωνούμε ή όχι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κατ' αρχάς, αυτό το οποίο λέω είναι ότι πρόκειται για κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης. Συμφωνούμε όλοι; Οπότε και ακολουθείται η διαδικασία των κυρώσεων, όπως έχουμε μάθει μέχρι σήμερα.

Τώρα, εάν θα ήθελε να πει κάτι ο κ. Υπουργός, σχετικά με το νομοσχέδιο, έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Βάσει ποιου άρθρου, κυρία Πρόεδρε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Με συγχωρείτε, προτείνω να γίνει επεξεργασία του νομοσχεδίου με τη διαδικασία που αφορά την κύρωση Συμβάσεων.

Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, επειδή πρόκειται για μία σύμβαση ιδιαίτερου ενδιαφέροντος και θα έλεγα ότι είναι και συμβολική για το χώρο των μεταφορών, υπάρχει κάποια τεκμηρίωση από την Κυβέρνηση, γιατί δεν μπορούμε να έχουμε την άνεση για δύο ή τρεις συνεδριάσεις; Πρώτον, για να αναπτυχθούν όλα τα επιχειρήματα των συναδέλφων και όλων των κομμάτων και δεύτερον, να καλέσουμε φορείς, οι οποίοι να μας πουν και για τη σπουδαιότητα της συγκεκριμένης επένδυσης ή για τις εναλλακτικές λύσεις που μπορούν να υπάρχουν;

Έχει κάποιο λόγο η Κυβέρνηση, να μην θέλει μια συζήτηση σε τρεις συνεδριάσεις, ώστε να καλέσουμε και τους φορείς; Γιατί, εμείς, αυτό ζητούμε, δηλαδή, να έχουμε μεγαλύτερη άνεση χρόνου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει το κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Κυρία Πρόεδρε, υπάρχει η επικεφαλίδα που χαρακτηρίζει ως σχέδιο νόμου αυτή την κύρωση Σύμβασης. Άρα, έχω την αίσθηση ότι πρέπει να πάμε με την κανονική διαδικασία. Και κατά δεύτερον, επί της ουσίας, και απευθύνομαι κυρίως στην Κυβέρνηση κύριε Υπουργέ, η ιστορία του Θριασίου, ξεκινάει από το 1976. Από το 1996 η χώρα παίρνει κοινοτικά χρήματα γι' αυτό το έργο και δεν έχει γίνει τίποτα, δηλαδή, είμαστε τώρα 42 χρόνια. Νομίζω ότι γι’ αυτά τα 42 χρόνια αξίζει να τα αντιστοιχίσουμε στο σήμερα με την κανονική κοινοβουλευτική διαδικασία. Δηλαδή, με τρεις συνεδριάσεις ή δύο συνεδριάσεις, εν πάση περιπτώσει και όχι με μία συνεδρίαση μόνον. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, εάν μου επιτρέπετε, απλώς θα ήθελα να κάνω μόνο μια παρέμβαση. Επειδή δεν είναι μόνο κύρωση Σύμβασης, άλλα μέσα υπάρχουν διατάξεις καθαρά νομοθετικού περιεχομένου, όπως για παράδειγμα η επιστροφή των μηχανοδηγών στον Ο.Σ.Ε., είναι ζητήματα που δεν σχετίζονται με την κύρωση κάποιας σύμβασης και θεωρώ ότι είναι απαραίτητο να υπάρξει άνεση χρόνου και να το συζητήσουμε με την κανονική διαδικασία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό ενισχύει την πρώτη σας άποψη.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχω την αίσθηση, ότι όλοι συμφωνούμε, ότι το κύριο αντικείμενο αυτού του νομοθετήματος είναι κύρωση και δεν είναι ένα νομοσχέδιο γενικής φύσεως, όπως όλοι μας έχουμε συνηθίσει. Άρα, λοιπόν, θα ακολουθηθούν αυτές οι διαδικασίες που αφορούν την κύρωση της Σύμβασης.

Έχω την αίσθηση, λοιπόν, ότι η διαβούλευση που υπαινίχτηκαν κάποιοι ότι μπορεί να μην γίνει σε αυτή τη διαδικασία είναι μια διαβούλευση που έχει γίνει με Σύμβαση απ’ την κοινωνία, από όλες τις κυβερνήσεις, από όλα τα κόμματα, απ' όλους τους κοινωνικούς φορείς για 42 χρόνια. Πολύ καλά μας το είπατε αυτό, κύριε Αμυρά. Άρα, λοιπόν, τώρα λέμε ότι πρέπει να κάνουμε ξαφνικά διαβούλευση με τους φορείς. Γιατί υπάρχει φορέας, ο οποίος θα είναι αρνητικός; Πιστεύετε εσείς κάτι τέτοιο; Εσείς οι ίδιοι είπατε ότι καθυστέρησε αυτό και με υπαιτιότητα, βεβαίως, των προηγούμενων κυβερνήσεων για 42 χρόνια. Τώρα, λοιπόν, θέλετε να πλατύνει η διαδικασία; Όταν θα έρθει ο Υπουργός, θα πάρει το λόγο και θα πει εκείνος την τελική του απόφαση. Η άποψή μου είναι, όμως, ότι δεν υπάρχει ιδιαίτερος λόγος να ακολουθηθεί μια διαφορετική διαδικασία και εφόσον μπορούμε να ακολουθήσουμε αυτή τη διαδικασία, η οποία προβλέπεται για τις Κυρώσεις, αυτή θα ακολουθηθεί.

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το. λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης. Απλά, αυτό, το οποίο θέλω να επισημάνω, είναι ότι στη Διάσκεψη των Προέδρων, υπήρξε η πρόταση αυτή και ουδείς εκ των εκπροσώπων των κομμάτων, έφερε άλλη άποψη για να γίνει σε μια συνεδρίαση.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ενώσεως Κεντρώων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, καταλαβαίνω ότι με αυτήν τη διαδικασία και εφόσον υπάρχουν πράγματα τα οποία χρήζουν συζήτησης και θα θέλαμε να ακούσουμε και τους φορείς και πηγαίνει με τη «fast track» διαδικασία, παρόλο που μπορεί να θέλουμε να συμφωνήσουμε με αυτήν την Κύρωση για τη Σύμβαση, για να θέλουμε να προχωρήσει, γιατί επιτέλους είναι κάτι σημαντικό για τη χώρα μας, θα μας οδηγήσετε να τοποθετηθούμε με επιφύλαξη, για να μπορέσουμε να έχουμε λόγο επί της διαδικασίας και να τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, αναγκαστικά για να διευρύνουμε και εμείς τις δικές μας τοποθετήσεις και τα επιχειρήματά μας.

Οπότε, συμφωνώ με τους προλαλήσαντες ότι θα έπρεπε να είχαμε μια διαφορετική διαδικασία, από κει και πέρα αναγκαστικά και να θέλουμε και να είμαστε θετικοί, θα πρέπει να οδηγηθούμε στην επιφύλαξη, για να έχουμε περαιτέρω λόγο και στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μου κάνει εντύπωση, που ουδείς στη Διάσκεψη των Προέδρων, -και πολλοί ήταν παρόντες από τους συναδέλφους που τοποθετήθηκαν-, έβαλε τέτοιο ζήτημα. Εγώ θα πω το εξής, κάνοντας μια πρόταση, να ξεκινήσουμε με τους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές, να έρθει ο Υπουργός κ. Σπίρτζης, μίλησε προηγουμένως ο Υφυπουργός του Υπουργείου και να λύσουμε στην πορεία τη διαδικασία. Έχετε κάποια αντίρρηση σε αυτό; Το λόγο έχει ο κ. Κεφαλογιάννης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Καταρχάς, επειδή άκουσα με πολλή προσοχή του κ. Υπουργό, καλό είναι όμως να είναι καλύτερα ενημερωμένος, διότι όπως έχει σαφή, το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, δεν είναι για να απλή κύρωση, όπως παρουσιάστηκε. Έχει διάφορα άρθρα, μόνο το άρθρο 1, αφορά την Κύρωση, επομένως, ακόμα και αν θα πρέπει να ακολουθεί η διαδικασία, η οποία προβλέπεται, πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία ενός κανονικού σχεδίου νόμου.

Αντιλαμβάνεστε όμως, κυρία Πρόεδρε, ότι δεν μπορούμε να μπούμε στη διαδικασία της ουσίας, εάν δεν λύσουμε το διαδικαστικό ζήτημα, επομένως, εμείς ως Ν.Δ., εάν είναι τελικώς η πρόταση της Κυβέρνησης και της συμπολίτευσης να ακολουθηθεί η διαδικασία του κατεπείγοντος και ένα νομοσχέδιο, το οποίο δεν μας έχει εξηγηθεί επαρκώς για ποιο λόγο πρέπει να ακολουθηθεί αυτή η διαδικασία, εμείς είμαστε αντίθετοι. Όσον αφορά δε, στην αναφορά σας για τη Διάσκεψη των Προέδρων, ξέρετε καλύτερα από εμένα, ότι στη Διάσκεψη των Προέδρων, απλώς συζητείτε το ζήτημα και είναι η Επιτροπή εκείνη, η οποία αποφασίζει τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσει το νομοσχέδιο και σε ένα δεύτερο βαθμό βεβαίως και η Ολομέλεια που αποφασίζει οριστικά κατά πόσο θα πρέπει να ακολουθηθεί αυτή η διαδικασία.

Άρα, αν εσείς θέλετε να έρθει ο κ. Υπουργός, γιατί καταλαβαίνω ότι ο κ. Υφυπουργός δεν μπορεί να δώσει αυτή τη στιγμή εξήγηση, για ποιο λόγο θα πρέπει να πάμε με αυτή τη διαδικασία εξπρές, δηλαδή, μέσα σε δύο ημέρες να ολοκληρώσουμε ένα τέτοιο σοβαρό νομοσχέδιο, αντιλαμβάνεστε ότι εμείς ως Ν.Δ. είμαστε κάθετα αντίθετοι.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Λοιπόν, κ. Κεφαλογιάννη, γνωρίζω πάρα πολύ καλά ότι η Διάσκεψη των Προέδρων, έχει κάνει πρόταση ότι οι Επιτροπές, συμφωνώ, αλλά εδώ βλέπω και πάνω σε αυτό τοποθετήθηκα μια αναντιστοιχία, σε αυτά τα οποία λένε οι εκπρόσωποι των κομμάτων στη Διάσκεψη των Προέδρων και αυτά που έρχεστε σήμερα, όχι μόνο εσείς, να τοποθετήστε συγκεκριμένα. Θα δώσω το λόγο, στον Εισηγητή του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Σπαρτινό.

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κυρία Πρόεδρε, καταρχήν να πω ότι η διαδικασία αυτή, όπως ανέφεραν κάποιοι συνάδελφοί, δεν είναι διαδικασία κατεπείγοντος, είναι διαδικασία Κύρωσης Σύμβασης, είναι άλλο πράγμα το ένα και άλλο πράγμα που μάλλον και νομίζω ότι το άρθρο στο οποίο αναφερθήκατε, μιλάει για κυρώσεις συμβάσεων, άρα, μην βάζουμε την έννοια, διαδικασίας κατεπείγοντος, δεν είναι τέτοια. Από την άλλη πλευρά, αυτό το οποίο είπατε και εσείς, κυρία Πρόεδρε, ότι η Διάσκεψη των Προέδρων, έχει ήδη αναγγείλει ότι την Πέμπτη, χωρίς αυτό να είναι δεσμευτικό και την Επιτροπή, γίνεται Ολομέλεια με το θέμα αυτό, που σημαίνει ότι έκρινε ότι πράγματι μία Κύρωση Σύμβασης, πηγαίνει με αυτή τη διαδικασία του άρθρου 112, εάν θυμάμαι καλά.

Άρα, δεν υπάρχει κανένας λόγος νομίζω και είναι απορίας άξιο, γιατί μέσα σε διάστημα μίας ημέρας, άλλαξε γνώμη η Αντιπολίτευση, όλη, μέρος της, δεν ξέρω. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει κύρια Μανωλάκου, Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε..

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Η παρουσίαση του σημερινού νομοθετήματος, είναι ως σχέδιο νόμου, που περιέχει τρία άρθρα και όχι ως η Κύρωση μιας συμφωνίας, το λέω, γιατί και εμάς μας απασχόλησε, ακριβώς και για την τοποθέτησή μας και στο χρόνο. Όμως, αυτό που καταλάβαμε είναι ότι είναι ένα σχέδιο νόμου. Πάει με «fast track διαδικασίες», να επισημάνω ότι πάντα όταν είναι παραχωρήσεις, ιδιωτικοποιήσεις του δημόσιου πλούτου, αυτό έκανε και η Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ως κυβέρνηση, με «fast track» διαδικασίες, το φέρνανε, το ίδιο συνεχίζεται και εσείς. Εμείς διαφωνούμε και εκφράζουμε τη διαφωνία μας, δεν θέλετε να ακούσει και να μάθει ο κόσμος, πως «ακουμπάτε» το δημόσιο πλούτο στα «πόδια» των επιχειρηματικών ομίλων και την κερδοφορία τους.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μπούρας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, το μόνο που θα σας παρακαλέσω και να παρακαλέσω και τον κ. Υπουργό που ήρθε, να κοιτάξετε, λέει στον τίτλο, Α.Ε. και τα λοιπά, για την ανάπτυξη -αυτός είναι ο τίτλος του νομοσχεδίου- εμπορευματικού κέντρου Θριάσιου πεδίου και άλλες διατάξεις. Μάλιστα, για να σας διευκολύνω, γιατί είπατε για τη Διάσκεψη των Προέδρων, στη Διάσκεψη των Προέδρων πέρασε μόνο το ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου Θριάσιου πεδίου, γι' αυτό και όσοι έχετε το σχέδιο, βλέπετε ότι κλείνουν τα εισαγωγικά. Οι άλλες διατάξεις προστέθηκαν εκ των υστέρων, επομένως δεν μιλάμε για καμία Κύρωση, μιλάμε για σχέδιο νόμου. Τίποτε άλλο, ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Πέραν αυτών που είπε ο κ. Μπούρας, υπάρχει και ένας ουσιαστικός λόγος που θέλουμε να συζητηθεί αυτό το σχέδιο νόμου με μια άνεση, ότι οι όροι της σύμβασης, κύριε Υπουργέ, κύριε Μαυραγάνη, δεν είναι οι ίδιοι με τις προηγούμενες περιπτώσεις, καθώς υπάρχουν αλλαγές. Άρα, έχουμε ουσιαστική αλλαγή στην ουσία της σύμβασης. Αυτό είναι το ένα. Το δεύτερο, εάν θέλετε να το περάσει η Επιτροπή ως απλή κύρωση, τότε θα πρέπει να δεσμευτεί η Κυβέρνηση ότι δεν θα φέρει ούτε μία τροπολογία. Ούτε μια τροπολογία, διότι στις κυρώσεις, οι τροπολογίες δεν γίνονται δεκτές. Οπότε, εμείς προτείνουμε ή να αφαιρεθούν τα άρθρα 2,3 και 4 και να μείνει μόνο το άρθρο 1, ώστε να περάσει ως κύρωση σύμβασης ή να ακολουθήσουμε μια διαδικασία μεγαλύτερη αν χρειαστεί εδώ, με προτάσεις φορέων, με κατ’ άρθρων και β’ ανάγνωση στη συνεδρίαση. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Αθανασίου έχετε το λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κύρια Πρόεδρε, για να ξεκαθαρίσουμε τα πράγματα, το κατεπείγον δεν το αποφασίζει η Διάσκεψη των Προέδρων, ούτε ο Υπουργός, το αποφασίζει η Βουλή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το είπαμε και το είπα και εγώ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Δεύτερον, παρακαλώ, σας είπα και πριν διαβάστε το άρθρο 112, ο οποίο λέει ακριβώς τι είναι. Εδώ δεν έχουμε κύρωση συμβάσεως έχουμε νομοσχέδιο που περιέχει μια κύρωση συμβάσεως και αυτό το επιχείρημα, εάν θέλετε μπορείτε να το βγάλετε και από όταν παραπέμπεται στην Ολομέλεια η σύμβαση αυτή τότε περνάει σε μια συνεδρίαση. Το αναφέρει το άρθρο 108. Συνεπώς, δεν μπορείτε να το πάτε εδώ με το κατεπείγον, καταρχάς, αν δεν αποφασίσει η Επιτροπή και δεύτερον, δεν μπορείτε να το πάτε με τη διαδικασία κύρωσης συμβάσεως, γιατί είναι νομοσχέδιο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Υπουργός κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ πάρα πολύ. Καταρχάς, τα άρθρα που υπάρχουν μέσα είναι σχετικά με την κύρωση της σύμβασης και το άρθρο 2 είναι σχετικό με τη σύμβαση και το άρθρο 3 αφορά το διαγωνισμό για το εμπορευματικό κέντρο του ΟΣΕ. Εμείς προφανώς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να κληθεί στη Βουλή, να κληθούν και οι φορείς να καταθέσουν και να γίνει συζήτηση. Απολύτως κανένα πρόβλημα. Αν το Προεδρείο δεν έχει πρόβλημα χρόνου, απολύτως κανένα.

Είναι ένα έργο, το οποίο είναι σημειολογικό για τη χώρα, είναι ένα έργο που εκκρεμεί 16 χρόνια - 16 χρόνια- έχει γίνει και έγινε ο διαγωνισμός μετά από πιέσεις που ασκήθηκαν στην Κυβέρνηση να μη γίνει - να μη γίνει. Έχουμε πάρει συγχαρητήρια από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ολοκλήρωση του έργου και βεβαίως, να κληθούν οι φορείς να καταθέσουν και τις απόψεις τους και για τη σύμβαση και για τα υπόλοιπα άρθρα. Κανένα πρόβλημα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αφού ο κ. Υπουργός, τοποθετήθηκε, να τοποθετηθούν οι Εισηγητές και οι Ειδικοί Αγορητές των κομμάτων. Ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Σπαρτινός.

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Σύμφωνα με αυτά που είπε ο κ. Υπουργός. Δεν έχουμε αντίρρηση. Εφόσον υπάρχει η άνεση χρόνου να προχωρήσουμε με διαφορετική διαδικασία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Εισηγητής της Ν.Δ. κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Κυρία Πρόεδρε, και εμείς δεν έχουμε αντίρρηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜ.ΑΡ. κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜ.ΑΡ.): Προφανώς συμφωνούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής Του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή, κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής Του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Συμφωνούμε με τους προλαλήσαντες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Συμφωνούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ωραία. Ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, κ. Κατσίκης.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Κυρία Πρόεδρε, η αρχική μου θέση, θα ήταν πριν την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού, ότι θέμα επειγόντως δεν τίθεται. Όλες δε οι συμβάσεις κυρώσεων συζητούνται στο πεδίο ενός νομοσχεδίου, επειδή έγινε διάκριση μεταξύ κυρώσεως και νομοσχέδιου. Προκειμένου, το δεύτερο να στηρίξει τη μορφή του επείγοντος, η οποία δεν δικαιολογείται. Εν τοιαύτη περιπτώσει και εφόσον και οι συνάδελφοι συμφώνησαν με την τοποθέτηση του κ. Υπουργού, δεν θα είχαμε και εμείς αντίρρηση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού», ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Προφανώς συμφωνούμε και χαίρομαι που ο κ. Σπίρτζης, συντάχθηκε με το πνεύμα της αντιπολίτευσης. Καλό είναι να επικοινωνούν οι κοινοβουλευτικοί βουλευτές με τον κ. Σπίρτζη και τον εκάστοτε Υπουργό για να μην τους ξαφνιάζει στην ουσία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων κ. Γεωργιάδης.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Κυρία Πρόεδρε, Συμφωνούμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Οπότε μπαίνουμε σε κανονική διαδικασία, να δούμε και τις ημερομηνίες. Ας ξεκινήσουν οι Εισηγητές για να βρούμε ημερομηνίες, αλλά και τους φορείς, που δεν ξέρω, αν τους έχετε αυτή τη στιγμή έτοιμους. Πριν δώσω το λόγο εξακολουθώ να λέω και να θέτω το ερώτημα. Γιατί στη Διάσκεψη των Προέδρων οι εκπρόσωποι των κομμάτων δεν τοποθετήθηκαν σχετικά; Σαν ερώτημα.

Το λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Σπαρτινός.

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, η κύρωση της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ΓΕΟΣΕ της εταιρίας Θριάσιο εμπορευματικών κέντρων της εταιρίας ΕΤΒΑ και της εταιρίας ΓΚΟΛΝΤΕΡ που αφορά στη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο πεδίο. Ακολουθεί το γενικό παράδειγμα των συμβάσεων παραχώρησης μείζονος ενδιαφέροντος. Αποτελεί μια ακόμα πρωτοβουλία της κυβέρνησης στο πλαίσιο της προσπάθειας για την οικονομική ανασυγκρότηση της χώρας που εμπεδώνει παραπέρα το κλίμα επενδυτικής εμπιστοσύνης, σταθερότητας και ασφάλειας, μετά και την επιτυχημένη έξοδο από το φαύλο κύκλο των μνημονίων. Οι εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες της οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας. Τα εμπορευματικά κέντρα συνίσταται σε οριοθετημένες ζώνες παροχής υπηρεσιών συναφών με τις συνδυασμένες μεταφορές καθώς και υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, όπου οι επιχειρήσεις μπορούν να εγκατασταθούν και να ασκήσουν τις δραστηριότητές τους.

Οι κύριες λειτουργίες που αναπτύσσουν είναι η οργάνωση και η συγκέντρωση φορτίων, η αναδιανομή και η ομαδοποίησή τους από διαφορετικές προελεύσεις προς κοινούς προσδιορισμούς, ο ευρύτερος συντονισμός αφίξεων και αναχωρήσεων των εμπορευματικών ροών, η συμβατική και εξειδικευμένη αποθήκευση, η οργάνωση τελικής διανομής, η αλλαγή μέσων μεταφοράς, η συσκευασία και αποσυσκευασία προϊόντων, καθώς και άλλες ελαφρές μεταποιητικές δραστηριότητες, όπως μπορεί να είναι μια συναρμολόγηση.

Όλες αυτές οι λειτουργίες πέραν των απαραίτητων κτιριακών εγκαταστάσεων απαιτούν σύγχρονο εξοπλισμό μεταφόρτωσης στα διάφορα μεταφορικά μέσα, καθώς και υπηρεσίες πληροφορικής και τηλεματικής για την αποτελεσματικότερη οργάνωση των μεταφορών.

Η δημιουργία εμπορευματικών κέντρων συντελεί στον εξορθολογισμό του συστήματος των μεταφορών, στην καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων, στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων από τον προμηθευτή στον τελικό αποδέκτη, στη βελτιστοποίηση των μεταφορικών αλυσίδων με την παράλληλη εφαρμογή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, ως προς την ασφάλεια και αξιοπιστία, καθώς και στην προσαρμογή στις ευνοϊκές διεθνείς συνθήκες για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Η στρατηγική γεωγραφική θέση της Ελλάδας παρέχει ένα μοναδικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη, τόσο του τομέα διαμετακόμισης εμπορευμάτων, όσο και τη λειτουργία της διαεμπορευματικής κίνησης για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τόσο προς τη δυτική Ευρώπη, όσο και στις ταχύτατα αναπτυσσόμενες αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Οι εμπορευματικές μεταφορές, την τελευταία πενταετία, στην Ελλάδα έχουν παρουσιάσει μεγάλη άνοδο και αναμένεται, στο άμεσο μέλλον –και με ενέργειες και δραστηριότητες που θα προκύψουν από την κύρωση αυτής της Σύμβασης- να παρουσιάσουν ακόμη μεγαλύτερη.

Το γεγονός αυτό, πέρα των ωφελημάτων που παρέχει, δημιουργεί νέες απαιτήσεις και βάζει νέα δεδομένα στην ανάπτυξη και οργάνωση των μεταφορών, καθώς και στις παρεχόμενες από αυτές οι υπηρεσίες.

Η ανάπτυξη οργανωμένων εμπορευματικών κέντρων, όπως αυτό του Θριάσιου Πεδίου, συμβάλλει σημαντικά στην παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών, με ταυτόχρονη μείωση του κόστους μεταφοράς - βασικός παράγοντας στη μείωση της τελικής τιμής των προϊόντων-, με άμεσο αποτέλεσμα τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας, συνεισφέροντας, ταυτόχρονα, σημαντικά, στην αύξηση του Α.Ε.Π..

Στρατηγικό στόχο αποτελεί η δημιουργία ενός εμπορευματικού κέντρου διεθνούς εμβέλειας που θα συμβάλει στην αύξηση των μεταφερόμενων εμπορευματικών φορτίων, μέσω του σιδηροδρόμου, καθώς και στην ανάδειξη της χώρας ως βασικής πύλης διακίνησης εμπορευμάτων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Η επένδυση αυτή θα ξεπεράσει τα 200 εκατομμύρια ευρώ και θα δημιουργήσει σε βάθος δεκαετίας, περίπου 3.000 με 5.000 νέες θέσεις εργασίας, δίνοντας, ταυτόχρονα, μεγάλη προστιθέμενη αξία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών - εσωτερικών και διεθνών -, ενώ θα καταστήσει την Ελλάδα έναν από τους σημαντικότερους εμπορικούς και μεταφορικούς κόμβους, παγκοσμίως. Στο ίδιο πλαίσιο, οι στόχοι και επιδιώξεις της ΓΑΙΑΟΣΕ, με την παρούσα Σύμβαση, συνίστανται:

Πρώτον, στην ταχύτερη έναρξη λειτουργίας του Κέντρου που επιχειρείται από το 2004. Νομίζω, τότε ήταν η πρώτη προκήρυξη που είχε γίνει και η οποία προετοιμαζόταν καμιά εικοσαριά χρόνια νωρίτερα – σαράντα δύο, είπε πριν ο συνάδελφος κ. Αμυράς. Μέχρι τώρα, ανεπιτυχώς.

Δεύτερον, στην κατασκευή σύγχρονων λειτουργικών κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων και υποδομών, που πληρούν τους κανόνες ασφαλείας.

Τρίτον, στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων συνδυασμένων μεταφορών.

Τέταρτον, στη διασφάλιση εξυπηρέτησης μεγάλου δυνατού αριθμού τελικών χρηστών.

Πέμπτο, στην παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών προς τους χρήστες.

 Έκτο, στην ανάπτυξη των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω του ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού Κέντρου στο όμορο οικόπεδο του ΟΣΕ.

Έβδομο, στην πλήρη ανάπτυξη της δυναμικότητας του Κέντρου.

Και όγδοο, στη διασφάλιση επαρκούς χρηματοδότησης για την έγκαιρη κατασκευή, την ομαλή λειτουργία και τη μελλοντική συντήρηση του Κέντρου.

Με την παρούσα Σύμβαση, εκχωρείται ακίνητο, του οποίου η ΓΑΙΑΟΣΕ είναι ο αποκλειστικός κύριος, νομέας και κάτοχος. Αυτό βρίσκεται στρατηγικά χωροθετημένο, πλησίον της πρωτεύουσας και του λιμανιού του Πειραιά. Επιπροσθέτως, διαθέτει άμεση πρόσβαση στην Αττική Οδό και στο εθνικό οδικό δίκτυο, καθώς και άμεση προσβασιμότητα σε διευρωπαϊκό δίκτυο, αλλά και σύνδεση με ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής σύνδεσης με το λιμάνι του Νέου Ικονίου, όπου υπάρχει ήδη τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων.

Το εν λόγω ακίνητο, εμβαδού περίπου 588 στρεμμάτων, βρίσκεται σε ευρύτερη έκταση, που ανέρχεται σε περίπου 2.200 στρέμματα, στο σύμπλεγμα της οποίας συμπεριλαμβάνεται έκταση εμβαδού περίπου 1.450 στρεμμάτων, η οποία έχει ήδη διαμορφωθεί σε διαμετακομιστικό κέντρο, σε ένα ολοκληρωμένο, σύγχρονο και πλήρη εμπορευματικό σιδηροδρομικό σταθμό διαλογής και μεταφόρτωσης φορτίων περιλαμβάνοντας συγκρότημα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης, ιδιοκτησίας της ΟΣΕ Α.Ε, έτοιμο προς λειτουργία, για το οποίο αναμένεται άμεσα η παράδοση του έργου.

Η πρόταση, που κατατέθηκε, της ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε., σημαντικού φορέα βιομηχανικού και επαγγελματικού real estate αφενός και της ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ, ενός από τους μεγαλύτερους και πλέον έμπειρους φορείς στον τομέα των μεταφορών, στην Ελλάδα, αφετέρου, εγγυάται - κατά το μέγιστο δυνατό - τη διαμόρφωση του κατάλληλου πλαισίου για την αποτελεσματικότερη και ταχύτερη λειτουργία του έργου Ανάπτυξης του Εμπορευματικού Κέντρου του Θριασίου Πεδίου.

Η ανάδοχος εταιρεία του διαγωνισμού καλείται να αναλάβει τη μελέτη, την ανέγερση, τη λειτουργία και τη συντήρηση του συγκροτήματος Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου, για 60 έτη, με όλες τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που απορρέουν από τους όρους της Σύμβασης, την οποία ερχόμαστε, σήμερα, να συζητήσουμε και να επικυρώσουμε.

Με την υπό κύρωση Σύμβαση Παραχώρησης, παρέχονται, στον παραχωρησιούχο, τα δικαιώματα αποκλειστικής εμπορικής εκμετάλλευσης και χρήσης του έργου και του ακινήτου, μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης του Κέντρου.

Από την πλευρά του, ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την εκπόνηση των αναγκαίων για την εκτέλεση του έργου μελετών, καθώς και τους κινδύνους που σχετίζονται με τη μελέτη, την κατασκευή, τη συντήρηση, την ασφάλεια, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση και τη χρηματοδότηση του Κέντρου εξασφαλίζοντας το σύνολο των απαιτούμενων κεφαλαίων για την υλοποίησή του.

Η ανάδοχος εταιρεία αναλαμβάνει να προχωρήσει στην ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου, εξοπλίζοντας το, σύμφωνα με τις σύγχρονες και λειτουργικές κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις και υποδομές, όπως σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, δίκτυα αποχέτευσης όμβριων υδάτων, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού και επικοινωνιών, χώρους Διοίκησης και υποστηρικτικών λειτουργιών με συστήματα τηλεματικής και πληροφορικής, διαμορφώνοντας τους περιβάλλοντες χώρους και ικανοποιώντας τους κανόνες ασφαλείας.

Ειδικότερα, ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την ανάπτυξη λειτουργιών, όπως η δυνατότητα φόρτωσης ομαδοποιημένου φορτίου, η ταξινόμηση και αποθήκευση σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους, με εξειδικευμένες αποθηκευτικές δραστηριότητες, καθώς και η διανομή φορτίων, εξασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση εταιριών με μεταφορικές και εμπορικές δραστηριότητες και εταιρειών Logistics.

Το Ελληνικό Δημόσιο συμβάλλεται εκ τρίτου προς το σκοπό της παροχής εγγύησης υπέρ του Κυρίου του έργου, δηλαδή της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., για τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 3 «Διαδικασία Κύρωσης με Νόμο της Σύμβασης Παραχώρησης», στο άρθρο 9 παρ. 4 «Εκχώρηση από τον Κύριο του Έργου στο Δημόσιο», στο άρθρο 24 «Συνδρομή Γεγονότων Ανωτέρας Βίας», στο άρθρο 28 «Μεροληπτική Μεταβολή Νομοθεσίας», στο άρθρο 29 «Συνέπειες Καταγγελίας εκ Μέρους του Κυρίου του Έργου» και στο άρθρο 30 «Συνέπειες Καταγγελίας εκ Μέρους του Κυρίου του Παραχωρησιούχου της Σύμβασης Παραχώρησης».

Σχετικά, τώρα, με τα προσδοκώμενα οφέλη, όπως αυτά απορρέουν από τους όρους της Σύμβασης. Αρχικά, προβλέπεται εφάπαξ αντάλλαγμα παραχώρησης χρήσης ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ, πέραν αυτών, η ανάδοχος εταιρεία οφείλει να καταβάλει, σε ετήσια βάση και καθ’ όλη τη διάρκεια των 60 ετών της περιόδου παραχώρησης, ποσό που αντιστοιχεί σε ποσοστό 2,51% επί των ακαθαρίστων ετησίων εσόδων της, εγγυώμενη, παράλληλα και για ποσό ελάχιστης καταβολής που ξεκινά από 350.000 ευρώ κατ’ έτος και αυξάνεται το ελάχιστο, με την πάροδο των ετών.

Επίσης, η Σύμβαση Παραχώρησης επιβάλλει στον παραχωρησιούχο, υποχρέωση υλοποίησης προγράμματος δεσμευτικής επένδυσης. Ο παραχωρησιούχος θα εκτελέσει και θα ολοκληρώσει τις κατασκευές της πρώτης περιόδου Τ1, εντός 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής περιόδου Τ1 και τις κατασκευές της δεύτερης περιόδου Τ2, εντός 120 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Παραχώρησης.

Με ειδικό όρο, παρέχεται η δυνατότητα στον παραχωρησιούχο να ολοκληρώσει το ένα δεύτερο ή και το σύνολο των κατασκευών της περιόδου Τ2, εντός της περιόδου Τ1, που παρατείνεται κατά 1 έως 3 έτη, ώστε να ολοκληρωθούν οι κατασκευές νωρίτερα από τα 10 έτη, δηλαδή σε 3 ή σε 6 χρόνια.

Προς παρακολούθηση και εξασφάλιση της δεσμευτικής επένδυσης, η σύμβαση παραχώρησης περιλαμβάνει μηχανισμούς διασφάλισης της υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων που αναφέρθηκαν.

Τέλος, προβλέπεται η συμμετοχή στο έργο ανεξάρτητου μηχανικού, ο οποίος, θα έχει καθήκοντα ελέγχου, επίβλεψης εκτέλεσης των κατασκευών και έκδοσης των σχετικών βεβαιώσεων περάτωσης των εργασιών. Το κόστος του μηχανικού με τις όποιες αμοιβές και έξοδα το αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος, ο οποίος και υποχρεούται να του παραδίδει μηνιαίες εκθέσεις προόδου, όπως και στον κύριο του έργου μέχρι την ολοκλήρωση της πρώτης περιόδου Τ1 της επένδυσης.

Πέραν των άμεσων οικονομικών ανταλλαγμάτων και του κόστους υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων, η κατασκευή του έργου αναμένεται ότι θα επιφέρει και άλλα παράπλευρα και μη οικονομικά οφέλη για το ελληνικό δημόσιο, όπως τη συνολική αύξηση των εσόδων της ΓΑΙΑΟΣΕ, τους σχετικούς άμεσους ή έμμεσους φόρους, την αύξηση της απασχόλησης, τους φόρους εισοδήματος, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, αλλά και γενικότερα οφέλη στο οικοσύστημα του κέντρου, στις μεταφορές, στην αποθήκευση και στην τροφοδοσία, συμβάλλοντας στην αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος με τη θετική επίδραση που θα έχει η επένδυση στην απασχόληση, τόσο στην τοπική οικονομία της δυτικής Αττικής, όσο και στην εθνική οικονομία.

Ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να παραδώσει το κέντρο κατά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης σε πλήρη λειτουργία. Επιπλέον, το άρθρο 3, το οποίο, σε δύο παραγράφους και συγκεκριμένα, στην πρώτη παράγραφο προσθέτει τον κλάδο ελέγχου και κίνησης αμαξοστοιχιών στους υπαλλήλους που δύνανται να επανέλθουν στον ΟΣΕ, καλύπτοντας κρίσιμες ειδικότητες και πολύ χρήσιμες για τον οργανισμό, οι οποίοι, είχαν απομακρυνθεί από τον ΟΣΕ με εκείνη τη γνωστή, ακατανόητη διάταξη της προηγούμενης κυβέρνησης που είχε πάρει ανθρώπους με ειδικές γνώσεις, εμπειρία και δεξιότητες και τους είχε στείλει να κάνουν δουλειές άσχετες με το αντικείμενό τους.

Επίσης, στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να αναθέτει για λογαριασμό του ΟΣΕ τη διαγωνιστική διαδικασία εκμετάλλευσης του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού και σταθμού διαλογής σε υπηρεσία ή φορέα του Υπουργείου, εάν κριθεί ότι οι υπηρεσίες του ΟΣΕ δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα σύμβαση έρχεται να συντελέσει στην ενίσχυση της θέσης της πατρίδας μας, μεταξύ άλλων και ως πύλης εισόδου της Ανατολής προς τη βόρεια Ευρώπη, μειώνοντας παράλληλα τις γεωγραφικές αποστάσεις και το χρόνο σύνδεσης με αυτή. Αποτελεί μέρος της υλοποίησης του στρατηγικού σχεδιασμού για τα εμπορευματικά κέντρα της κυβέρνησης του Υπουργείου Μεταφορών - Υποδομών που περιλαμβάνει το σχέδιο αυτό, εκτός του Θριασίου και άλλο εμπορευματικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη στο Στρατόπεδο Γκόνου, όπου ο διαγωνισμός βρίσκεται σε εξέλιξη με τη συμμετοχή τριών εταιριών για την ανάδειξη επενδυτή, ο οποίος, θα κατασκευάσει και θα λειτουργήσει το εμπορευματικό κέντρο με προγραμματισμό να ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός μέσα στο 2018.

Επίσης, μέσα στο πρώτο τετράμηνο του 2019 θα ξεκινήσει ο διαγωνισμός για την ανάδειξη επενδυτή για την κατασκευή και λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου Αλεξανδρούπολης. Πλέον η χώρα μας επανέρχεται δυναμικά και με εξωστρέφεια στο διεθνές προσκήνιο, ως κόμβος εμπορίου, με ό,τι αυτό συνεπάγεται και στο γεωπολιτικό επίπεδο. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με βάση τη διαδικασία που προβλέπεται αποφασίσαμε, η επόμενη συνεδρίαση θα είναι την Παρασκευή στις 10:00΄ το πρωί, όπου θα προσκληθούν οι φορείς και στις 1:00΄ το μεσημέρι θα είναι η συζήτηση επί των άρθρων. Την ερχόμενη Τρίτη και στις 10:00΄ το πρωί θα πραγματοποιηθεί η συνεδρίαση για την δεύτερη ανάγνωση του σχεδίου νόμου. Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω, λέγοντας κάτι που όλοι νομίζω, αναγνωρίζετε σε αυτή την αίθουσα. Η Ν.Δ. υπήρξε πάντα υπέρμαχος των μεγάλων επενδύσεων στη χώρα. Των επενδύσεων που προσφέρουν ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, συμβάλλουν στην απασχόληση εργατικού δυναμικού, των επενδύσεων, όμως, που πάνω από όλα εξυπηρετούν το εθνικό συμφέρον. Διότι, όσοι ανήκουν στην Αριστερά - και σε αυτό έχουν ένα δίκαιο - υπάρχουν επενδύσεις και ιδιωτικοποιήσεις που πολλές φορές δεν λειτουργούν προς όφελος των πολλών, αλλά περιχαρακώνουν τα κέρδη των λίγων.

Επιτρέψτε μου να σας πω ότι αυτή η σύμβαση παραχώρησης που συζητάμε σήμερα ανήκει σε αυτή την κατηγορία. Δηλαδή, κατά την άποψή μας, δεν εξυπηρετεί το εθνικό συμφέρον. Αποτελεί απλά και μόνο μια σύμβαση, η οποία, έρχεται να παραχωρήσει το Θριάσιο, κάτι το οποίο και η Ν.Δ. υποστηρίζει, αλλά με όρους εξαιρετικά προβληματικούς και με ένα τίμημα, το οποίο, κατά την άποψή μας, είναι πολύ χαμηλό. Βέβαια, η αλήθεια είναι ότι με τον τρόπο που διαπραγματεύεστε αυτές τις οικονομικές συμφωνίες, κάθε άλλο παρά το καλό του δημοσίου εξυπηρετείτε και επιτρέψτε μου εδώ, να κάνω μια μικρή παρένθεση για να σας αποδείξω αυτό που σας λέω και να αναφερθώ στην παραχώρηση του «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Θα ήθελα να σας θυμίσω ότι η παρούσα κυβέρνηση πέρυσι τέτοια εποχή περίπου, αποφάσισε σχεδόν να «χαρίσει» το «Ελευθέριος Βενιζέλος» για είκοσι χρόνια, πρακτικά κάνοντας απευθείας ανάθεση, δηλαδή, να το εκχωρήσει με μια τιμή, η οποία, μαζί με το Φ.Π.Α προσέγγισε τα 650 εκατ. ευρώ και μάλιστα, αν δείτε τις ανακοινώσεις της κυβέρνησης την εποχή εκείνη, το τότε Υπουργείο Οικονομικών πανηγύριζε για αυτή την επιτυχία. Ωστόσο, στη συνέχεια παρενέβη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή που διαφώνησε ουσιαστικά με την επέκταση της παραχώρησης, λέγοντας ότι ισοδυναμούσε στην ουσία με απευθείας ανάθεση. Τελικά, η παράταση της παραχώρησης επαναπροκηρύχθηκε, ανακοινώθηκε νέα συμφωνία πριν από λίγες μέρες με αντίτιμο δυόμισι φορές μεγαλύτερο από το αρχικό, δηλαδή, 1,35 δισεκατομμύρια ευρώ.

Αυτό, απλά για να έχουμε μια εικόνα για το πώς διαπραγματεύονται οι κύριοι της κυβέρνησης και τελικά, πρέπει να έχουμε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους ευρωπαίους να έρχονται κατά το κοινώς λεγόμενο και «να μας τραβάνε το αυτί» διότι, οι διαδικασίες που ακολουθούμε δεν είναι σοβαρές.

Το θέμα με την κατάθεση προσφοράς από έναν υποψήφιο δεν είναι κάτι καινούργιο και έχει συμβεί και στο παρελθόν. Στο παρελθόν θα σας πω ότι έρχεται σε σύγκρουση με τη βασική ιδέα του ελεύθερου ανταγωνισμού. Όμως, αυτό κάνετε και εσείς, σήμερα. Δηλαδή, έρχεστε και παραχωρείτε το Θριάσιο για 60 χρόνια με την ύπαρξη ενός μόνο υποψήφιου.

Με την ευκαιρία θα ήθελα, γιατί αυτό δεν φαίνεται στο νομοσχέδιο, να ρωτήσω τον κ. Υπουργό για τα ποσοστά που έχουν στην κοινοπραξία η «ΕΤΒΑ» και η «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ», διότι αυτό που διαβάζουμε στον Τύπο είναι ότι το 65% θα πάει στην «ΕΤΒΑ» και το 35% θα πάει στην «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ».

Μια σύμβαση που όλοι οι ειδικοί λένε ότι είναι πάρα πολύ ασυνήθιστη η διάρκεια του χρόνου, 60 έτη, και με ένα εξαιρετικό χαμηλό τίμημα, πολύ χαμηλότερο, σε ευρώ επί τετραγωνικών μέτρων, ακόμα και από τα οικόπεδα και τα κτήρια που ενοικιάζονται στην ευρύτερη περιοχή του Ασπροπύργου. Και όλα αυτά συνοδεύονται με απαράδεκτους, θα μου επιτρέψετε, ευνοϊκούς όρους που ξεκινούν π.χ. από τη μη καταβολή δημοτικών τελών και που φτάνουν σε σημαντικές παρεκκλίσεις στους συντελεστές και τους όρους δόμησης, που ο κ. Υπουργός τεχνηέντως εισήγαγε με τροπολογία σε προηγούμενο νομοσχέδιο.

Θα μου επιτρέψετε τώρα να πω και δύο λόγια για τα άρθρα του νομοσχεδίου για τα οποία, όπως σας είπα, θεωρούμε ότι είναι προβληματικά και θα έχουμε και την ευκαιρία να τα πούμε στην Ολομέλεια. Θα σταθώ σε δύο εξόχως προβληματικά άρθρα. Το πρώτο και το σημαντικότερο, κατά την άποψή μου, όπως σας είπα, είναι το ζήτημα του τιμήματος, όπως αυτό καταγράφεται στα συγκεκριμένα άρθρα. Λοιπόν, σύμφωνα με αυτά, η προσφορά είναι η ακόλουθη: Εφάπαξ αντάλλαγμα 10 εκατομμυρίων ευρώ. Προσφορά Αναδόχου 36 εκατομμύρια ευρώ, δύο χρόνια σύμφωνα με το άρθρο 18-1-2. Ετήσια καταβολή ποσοστού 2,51% των εσόδων ή κατ' ελάχιστον 350.000 € το έτος, δηλαδή περίπου 21 εκατομμύρια ευρώ.

Με άλλα λόγια αν τα αθροίσουμε όλα αυτά, καταλήγουμε ότι το συνολικό τίμημα, το οποίο θα πάρει το ελληνικό δημόσιο είναι γύρω στα 67 εκατομμύρια ευρώ. Το εν λόγω τίμημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι κατά την άποψή μας εξαιρετικά χαμηλό. Μιλάμε για αντίτιμο 122 € το τ.μ. για τη διαθέσιμη έκταση και τα κτίρια, όταν για την περιοχή του Ασπροπύργου οι μεσιτικές τιμές είναι 100 € το τ.μ. για αγορά γης και για τα κτίρια 450 € το τ.μ..

Με βάση, λοιπόν αυτές τις μεσιτικές τιμές, το σύνολο της έκτασης και των κτιρίων θα έπρεπε να αποτιμηθεί, τουλάχιστον 145 εκατομμύρια ευρώ. Εδώ, νομίζω ότι όλοι θα συμφωνήσουμε ότι δεν μιλάμε για ένα απλό οικόπεδο ή για ένα απλό κτίριο. Μιλάμε, πραγματικά για ένα επενδυτικό «φιλέτο», πολύ μεγάλης έκτασης, 600 στρεμμάτων, δίπλα από την Αθήνα, με άμεση σύνδεση τόσο οδική, όσο και σιδηροδρομική και με ήδη υφιστάμενες υποδομές και κτίρια.

Μη μου πείτε, κύριοι της Κυβέρνησης, ότι δεν υπολογίζω τα 109 εκατομμύρια ευρώ που υποχρεούται να καταβάλει ο παραχωρησιούχος, σύμφωνα με το άρθρο 1.188, γιατί αυτά είναι για μελέτες και για υποδομές που θα γίνουν και στην ουσία θα τις εκμεταλλευτεί ο ίδιος ο παραχωρησιούχος, από τη στιγμή που θα έχει στη διάθεσή του αυτό το ακίνητο, για τον ασυνήθιστα μεγάλο χρόνο των 60 ετών.

Ένα δεύτερο προβληματικό άρθρο είναι το άρθρο 2. Σύμφωνα με αυτό και σε συνδυασμό με τα όσα αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση, δίνονται εξαιρετικά μικροί χρόνοι για την έκδοση οικοδομικών αδειών, ορίζονται παρεκκλίσεις στους συντελεστές και τους όρους δόμησης, τετραπλασιάζονται οι όροι δόμησης, από το 0,4 που ισχύει στην περιοχή εκείνη. Από τη στιγμή, λοιπόν, εύλογα θα ρωτήσει κάποιος, που τετραπλασιάζεις τους όρους δόμησης, γιατί π.χ. να μην τετραπλασιάσεις και το τίμημα; Και ορίζονται διαδικασίες έγκρισης με πολύ ασφυκτικές προθεσμίες. Μερικοί, βλέπω εδώ, στα κυβερνητικά έδρανα γελάνε, αλλά μετά τις εκλογές δεν θα γελάνε, γιατί υπάρχουν και ευθύνες για αυτά τα οποία κάνετε.

Αυτές, ισχύουν, λοιπόν, τόσο για τις οικοδομικές, όσο και τις αρχαιολογικές αδειοδοτήσεις με ό,τι και εάν αυτό μπορεί να συνεπάγεται. Σ' αυτό το σημείο λοιπόν, σας είπα για τους συντελεστές δόμησης. Εμείς δεν είμαστε εναντίον του να δώσουμε στον επενδυτή τη δυνατότητα να εκμεταλλευτεί αυτούς τους χώρους, αλλά αυτό θα πρέπει να συνεπάγεται και το αντίστοιχο τίμημα. Υπ' αυτούς τους όρους, λοιπόν, τελικά τι κάνετε; Με ίδια κεφάλαια 10 εκατομμυρίων έρχεται η κοινοπραξία και παίρνει το Θριάσιο για 60 χρόνια με δανεισμό στον οποίον προσέξτε, εγγυητής είναι το ελληνικό δημόσιο, 150 εκατομμυρίων. Έτσι βρίσκουμε και εμείς επενδυτή.

Και επίσης, θα πρέπει να σας αναφέρω ότι υπάρχει επιστολή του παραχωρησιούχου, ο οποίος στην 1/8/2016 ζητάει την αλλαγή των όρων του Διαγωνισμού, τους οποίους η Κυβέρνηση έρχεται και αποδέχεται. Αυτά θα κατατεθούν όλα στην Ολομέλεια της Βουλής. Εμείς, νομίζω ότι από αυτά που σας είπα συνάγεται, επιφυλασσόμεθα για το αν θα ψηφίσουμε ή όχι το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προεδρεύουσα της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης, Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ..

 ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.): Αγαπητοί συνάδελφοι, έχει επανέλθει μετά από τέσσερις μήνες, στην επικαιρότητα αυτές τις μέρες, το μεγάλο σκάνδαλο της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ που χάρισε μισό δισεκατομμύριο ευρώ, παραχωρώντας τη χρήση του Αεροδρομίου του Ελληνικού για είκοσι χρόνια, με 500 περίπου εκατομμύρια, μέσα στη σύμβαση την οποία υπέγραψαν ο κ. Τσακαλώτος και την οποία του την επέστρεψε ως απαράδεκτη η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ε.Ε., δίνοντας του εντολή, προκειμένου να προστατευτεί το δημόσιο συμφέρον, να υπογράψει σύμβαση, τουλάχιστον 1,1 δις ευρώ. Δηλαδή, με άλλα λόγια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού προστατεύοντας το δημόσιο συμφέρον του Ευρωπαίου και Έλληνα πολίτη, υποχρέωσε την Κυβέρνηση να αυξήσει κατά μισό δις τη συμφωνία που είχε υπογράψει για την παραχώρηση του Αεροδρομίου του Ελληνικού. Το πιο ενδιαφέρον ξέρετε ποιο είναι; Ότι ο ιδιώτης που αναλάμβανε την παραχώρηση, κατά είκοσι χρόνια περαιτέρω, ασμένως, αμέσως, με την πρώτη είπε «ναι, συμφωνώ». Δεν εξέφρασε ούτε μία αντίρρηση.

Εδώ, λοιπόν, δημιουργείται ένα τεράστιο ηθικό, οικονομικό και πολιτικό πρόβλημα για το οποίο είναι καθαρό ότι πρέπει να υπάρξει λογοδοσία, γιατί μισό δισεκατομμύριο ευρώ δεν το «χαρίζεις» εύκολα από τα έσοδα που θα μπορούσαν να πάνε για το ασφαλιστικό σύστημα της χώρας ή για άλλες κοινωνικές ανάγκες.

Για να έρθω στο θέμα του νομοσχεδίου. Δεν χρειάζεται να συζητούμε μεταξύ μας για το πόσο χρήσιμο είναι να λειτουργήσει το Θριάσιο Πεδίο. Το ξέρουμε όλοι, συμφωνούμε όλοι, ότι πρέπει να υπάρξει μια επένδυση που να συμφέρει το ελληνικό δημόσιο και να βοηθά τις εξαγωγές της χώρας μέσω σιδηροδρόμου. Κατά συνέπεια, όλα τα λόγια περί της χρηστικότητας, της χρησιμότητας και της ωφελιμότητας του Θριασίου είναι περιττά. Τα ξέρουμε όλοι. Το ερώτημα δεν είναι η χρησιμότητα του Θριασίου. Το ερώτημα είναι η σύμβαση που υπογράφει η σημερινή Κυβέρνηση και οι όροι που εμπεριέχονται μέσα σε αυτήν. Και θα καταθέσω, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, δέκα πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα.

Πρώτο ερώτημα. Σήμερα που μιλάμε το Ικόνιο είναι συνδεδεμένο σιδηροδρομικά με το Θριάσιο. Η COSCO και άλλοι στέλνουν εμπορεύματα. Το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή, τα προηγούμενα χρόνια επένδυσε αρκετές δεκάδες εκατομμύρια, προκειμένου να δημιουργήσει την απαραίτητη σιδηροδρομική υποδομή, το απαραίτητο πλέγμα σιδηροδρομικών γραμμών και επιπλέον, το ελληνικό δημόσιο επένδυσε αρκετά χρήματα προκειμένου να κατασκευάσει δύο μεγάλης έκτασης στεγασμένους χώρους, τα κτίρια Κ1 και Κ2, συνολικής στεγασμένης έκτασης 56.000 τ.μ.. Σήμερα, λοιπόν που μιλάμε, η επένδυση του ελληνικού λαού, του ελληνικού δημοσίου, στο Θριάσιο, είναι συγκεκριμένη, ορατή και έχει κοστίσει συγκεκριμένα χρήματα στον Έλληνα πολίτη.

Δεύτερο ερώτημα. Γιατί εκτός, όλης αυτής της σύμβασης, είναι ο ΟΣΕ; Δεν υπήρχε καμία περίπτωση να συμμετάσχει ο ΟΣΕ με τον ένα ή άλλο τρόπο, μικρό ή μεγαλύτερο, ως εταίρος σε μια σύμβαση, η οποία προσδιορίζει στην πραγματικότητα το μέλλον των εμπορευματικών μεταφορών της χώρας για τα επόμενα πολλά χρόνια; Η Κυβέρνηση θεωρεί τον ΟΣΕ ανίκανο; Γιατί δεν βρέθηκε ένα είδος δράσης, όπου να συμμετέχει ο μεγάλος σιδηροδρομικός φορέας της χώρας;

Τρίτο ερώτημα. Ο Παραχωρησιούχος, «ΕΤΒΑ» και «ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ». Διαβάζουμε στη σύμβαση διάφορες δεσμεύσεις που ελάχιστες από αυτές είναι ποσοτικοποιημένες, αόριστες δεσμεύσεις του παραχωρησιούχου ότι θα βρει τα απαιτούμενα κεφάλαια, ότι θα εκπονήσει τις αναγκαίες μελέτες, ότι θα κατασκευάσει τα αναγκαία κτίρια και ούτω καθεξής, γενικού χαρακτήρα δεσμεύσεις του παραχωρησιούχου.

Τέταρτο ερώτημα. Η αρχική επένδυση συζητούσε για ύψος επένδυσης 250 εκατομμυρίων ευρώ. Φτάσαμε στα 154 εκατομμύρια και τώρα, στην πραγματικότητα υποχρεούται ο παραχωρησιούχος να βάλει ίδια κεφάλαια, μόλις 11 εκατομμυρίων ευρώ. Τα υπόλοιπα είναι εγγυήσεις και δάνεια του ελληνικού δημοσίου.

Πέμπτο ερώτημα. Το ελληνικό δημόσιο με τη συγκεκριμένη σύμβαση δεσμεύεται να επενδύσει μέσα σε 24 μήνες, 36 εκατομμύρια ευρώ. Κρατήστε τον αριθμό, γιατί σχετίζεται με το επόμενο έκτο ερώτημα. Το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή θα χρεωθεί, θα δαπανήσει 36 εκατομμύρια ευρώ. Πόσα θα εισπράξει, έναντι αυτής της επένδυσης που την κάνει τώρα, εκχωρώντας, ταυτόχρονα, ένα περιουσιακό στοιχείο του δημοσίου που έχει και υλική και άυλη υπεραξία; Ακούστε, λοιπόν, το έκτο ερώτημα. Τα οφέλη του δημόσιου θα είναι εφάπαξ 10 εκατομμύρια ευρώ και στη συνέχεια για τα επόμενα 60 χρόνια θα εισπράττει 350.000 €, σύνολο 31 εκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, το δημόσιο τώρα, μέσα στους επόμενους 24 μήνες, θα πληρώσει 36 εκατομμύρια ευρώ και μετά από 60 χρόνια θα εισπράξει 31 εκατομμύρια ευρώ -η επιστήμη «σηκώνει τα χέρια» και εκχωρεί ένα τεράστιο asset του ελληνικού δημοσίου. Δεν είναι μόνο τα χρήματα που βάζει.

 Έβδομο ερώτημα. Προβλέπεται αύξηση της εγγύησης του ελληνικού δημοσίου, από τα 50 εκατομμύρια στα 75. Γιατί; Πώς αποτιμήθηκε αυτή η επιπλέον, κατά 25 εκατομμύρια ευρώ, εγγυοδοσία του ελληνικού δημοσίου, έναντι του παραχωρησιούχου;

Όγδοο ερώτημα. Στην παράγραφο 2, διαβάζω λίγο από το κείμενο, θέλω μια ερμηνεία από τον κ. Υπουργό. Αναφέρει: «Ο Υπουργός Μεταφορών θα αναθέτει για λογαριασμό του ΟΣΕ Α.Ε. τη διαγωνιστική διαδικασία εκμετάλλευσης του εμπορευματικού σταθμού σε υπηρεσία ή φορέα του Υπουργείου». Δηλαδή, άρα ξανά ανίκανος ο ΟΣΕ και οι υπηρεσίες του. Και σε ποια υπηρεσία, πιο έμπειρη, πιο αρμόδια από τον ΟΣΕ θα αναθέσει ο Υπουργός, ο όποιος Υπουργός Μεταφορών, μετά από όποια χρόνια, με ανύπαρκτες, -ανύπαρκτες από πλευράς στελέχωσης, γιατί το Υπουργείο Μεταφορών έχει πολύ άξια στελέχη- υπηρεσίες του Υπουργείου; Τι θέλει να πει εδώ ο Υπουργός; Θέλω μια απάντηση.

Ερώτηση ένατη. Συμφωνούμε ότι είναι ένα από τα πολύ λίγα σημεία που συμφωνούμε, να υπάρχουν ειδικές αδειοδοτήσεις και fast track διαδικασίες. Έτσι πρέπει να γίνεται στις μεγάλες επενδύσεις. Εμείς, μάλιστα, ως Κίνημα Αλλαγής έχουμε κάνει την πρόταση σε όλες τις επενδύσεις, πολλώ δε μάλλον στις στρατηγικού χαρακτήρα για τη χώρα, να προχωρήσουμε με διαδικασίες ανάλογες με αυτές που είχαμε ακολουθήσει στη διάρκεια των ολυμπιακών αγώνων, γρήγορα, με διαφάνεια, αλλά χωρίς πια το άγχος, τα βαρίδια της γραφειοκρατίας. Κατά συνέπεια για τις ειδικές αδειοδοτήσεις, ταχύτατες, εντός λίγων δεκάδων ημερών, αυτό μας βρίσκει απολύτως σύμφωνους. Τι δεν μας βρίσκει σύμφωνους, και εδώ είναι το ένατο ερώτημα, ο υπερτετραπλασιασμός της δόμησης, από 235.000 τετραγωνικά μέτρα υπάρχει η δυνατότητα να γίνουν 970.000 τετραγωνικά μέτρα. Ερώτημα εδώ σημαντικό: Γιατί αυτό έγινε μετά το Διαγωνισμό; Γιατί μια τέτοια πρόβλεψη δεν υπήρξε κατά την προκήρυξη του Διαγωνισμού; Και επειδή φαντάζομαι, μια εύλογη ερώτηση είναι, το είδαμε εκ των υστέρων ή το συζητήσαμε με τον ανάδοχο, κάνω πάλι ένα πρωθύστερο ερώτημα: Γιατί τέτοιου είδους διαδικασία, που θα μπορούσε κανείς καλοπροαίρετα μιλώντας, να πει «μπορεί και να στέκει υπό όρους και προϋποθέσεις»; Γιατί δεν την κάναμε ως Πολιτεία, δεν την έκανε η Κυβέρνηση εννοώ, με τη μορφή για παράδειγμα του ανταγωνιστικού διαλόγου ή άλλης διαδικασίας, ώστε να ξέρει ο οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος που πήρε τα τεύχη δημοπράτησης ή που θα ενδιαφερόταν ότι υπάρχει εν δυνάμει η πιθανότητα, όχι γενικά αύξησης των συντελεστών δόμησης και όλων αυτών των παραμέτρων, αλλά πολύ πιο συγκεκριμένων. Εδώ θεωρώ, ότι υπάρχει ένα μείζον ερώτημα.

Και τέλος, για να συνοψίσω το δέκατο ερώτημα. Έχουμε από τη μια το ελληνικό δημόσιο να πληρώνει τώρα 36 εκατομμύρια και να εισπράττει μετά από 60 χρόνια, 31 εκατομμύρια. Άρα, έχουμε μια καθαρή ζημία του ελληνικού δημοσίου της τάξεως των 5 εκατομμυρίων ευρώ. Εάν προσθέσουμε σε αυτό, το γεγονός της δυνατότητας που παρέχεται στον παραχωρησιούχο να κατασκευάσει με προφανώς χαμηλό κόστος και άλλα πολλά κτίρια, τα οποία προφανώς και ορθά θα έχει το δικαίωμα να τα ενοικιάσει ή να αξιοποιήσει τον εναπομείναντα χώρο για εμπορικά κέντρα, για αθλητικές δραστηριότητες, για άλλου είδους χρήσεις, ερωτώ: Αυτά τα 350.000 € που θα εισπράττει κάθε χρόνο το δημόσιο, έναντι των ενοικίων που θα εισπράττει ο επενδυτής, των πολλών εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ κάθε χρόνο, είναι ή δεν είναι τα 350.000 ευρώ για τα επόμενα 60 χρόνια σταγόνα στον ωκεανό;

Είναι ασφαλής με την συνείδησή του, με τη λογική του, με την τεχνοκρατική του εμπειρία και γνώση, ο υπογράφων την σύμβαση, ότι αυτό το οποίο δεσμεύεται να υλοποιήσει το ελληνικό Δημόσιο για τα επόμενα 60 χρόνια, είναι προς όφελος του ελληνικού Δημοσίου; Διότι εμείς, κάθε άλλο παρά σίγουροι είμαστε και επειδή δεν είμαστε καθόλου σίγουροι, το ελάχιστο που μπορώ να πω σε αυτή την πρώτη συζήτηση αναμένοντας και τις απαντήσεις του κ. Υπουργού είναι ότι καταθέτουμε τις σοβαρότατες επιφυλάξεις μας για το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή», κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου «Χρυσή Αυγή»):

Μια ακόμα σύμβαση παραχώρησης. Η εν λόγω συγκεκριμένη έχει να κάνει με την ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου του Θριασίου Πεδίου, έτσι λέτε στο νομοσχέδιο που έχετε φέρει. Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί την εν λόγω σύμβαση. Κατατέθηκε με τη μορφή νομοσχεδίου, μιας και είναι από τους όρους σύμβασης, προκειμένου να ξεκινήσει η περίοδος παραχώρησης. Βέβαια, στη συνέχεια, θα πρέπει να αποσταλεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ώστε να εγκριθεί και ακολούθως, να λάβει και την έγκριση του διευθυντή της DG Comp.

Βεβαίως, τις εγκαταστάσεις του συγκροτήματος του Θριασίου Πεδίου, έχει ήδη επισκεφτεί η Επίτροπος κυρία Κρέτσου, κατά την τελευταία επίσκεψή της στην Ελλάδα, δίνοντας τη θετική της γνωμοδότηση. Πώς αλλιώς να μην έκανε, όταν μιλάμε για ένα έργο «φιλέτο», σε ένα σημείο, το οποίο θα εξυπηρετεί τις ανάγκες ενός εκ των μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας, κατά κύριο λόγο, αλλά και ολόκληρης της Ευρώπης.

Υπενθυμίζουμε, ότι στο κείμενο της τέταρτης αναθεώρησης του προγράμματος σταθερότητας προέβλεπε, ότι η σύμβαση παραχώρησης του εμπορευματικού κέντρου «Logistic Center» στο Θριάσιο Πεδίο έπρεπε να κυρωθεί από τη Βουλή, ως το τέλος Ιουνίου. Δεδομένου ότι καθυστέρησε σημαντικά να έρθει προς κύρωση η σύμβαση, υπολογίζεται ότι ο ανάδοχος διαθέτει λιγότερο από τέσσερις μήνες προκειμένου να εγκαταστήσει τα εργοτάξια στην έκταση και συνεπώς μοιάζει αβέβαιος ο στόχος της έναρξης των κατασκευαστικών εργασιών ως το τέλος του τρέχοντος έτους.

Ανάδοχος για την κατασκευή και λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου είναι η κοινοπραξία «Goldair-ΕΤΒΑ-ΒΙΠΕ» του ομίλου της Τραπέζης Πειραιώς, η οποία και θα αναλάβει και την εκμετάλλευση του Θριασίου Πεδίου για 60 χρόνια από την ημερομηνία έναρξης ισχύος παραχώρησης, καταβάλλοντας εφάπαξ οικονομικό αντάλλαγμα ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ στην αναθέτουσα Αρχή, δηλαδή, την ΓΑΙΑΟΣΕ, όπου σημειωτέων και αυτή ελέγχεται από το Υπερταμείο.

Τα σχέδια για τη δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου έχουν ξεκινήσει ήδη από την δεκαετία 70. Η υλοποίηση ξεκινάει από το 2006- επί Κυβερνήσεως Ν.Δ.- και αναμενόταν μέχρι το τέλος του 2011 να έχει ολοκληρωθεί και η σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά. Το 2008 διενεργήθηκε ο πρώτος διαγωνισμός, όμως χωρίς αποτέλεσμα. Ακολούθησε το 2010 ο δεύτερος, το 2016 ο τρίτος και τελευταίος, με αλλεπάλληλες παρατάσεις, διεξήχθη πριν δύο μήνες, παρά το γεγονός ότι είχαν περάσει δύο χρόνια από την ημέρα που η κοινοπραξία ETBA-GOLDAIR κατέθετε τη μοναδική δεσμευτική προσφορά.

Αυτό που προκαλεί εντύπωση, είναι πως τους τελευταίους 19 μήνες το περιεχόμενο της σύμβασης έχει υποστεί αλλαγές σε τεχνικό, οικονομικό και χρηματοδοτικό επίπεδο, προς όφελος πάντοτε του αναδόχου και δεν έχει καμία σχέση με τους βασικούς όρους της προκήρυξης του διαγωνισμού, με αποτέλεσμα να τίθεται εν αμφιβόλω η νομιμότητα της όλης διαδικασίας.

Εδώ να κάνουμε ένα μικρό σχόλιο. Ακούσαμε από τους Βουλευτές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και της Αντιπολίτευσης, «μπηχτές» προς την Κυβέρνηση για διάφορες συμβάσεις, όπως έγινε με το «Ελευθέριος Βενιζέλος», όπου το τίμημα ήταν μικρό για την εν λόγω σύμβαση, όπως θα μιλήσουμε και εμείς, όπου όλα είναι υπέρ του παραχωρησιούχου και το ελληνικό κράτος δεν έχει κανένα ιδιαίτερο όφελος επί της ουσίας και να θυμίσουμε και άλλες τέτοιου είδους συμβάσεις. Ξεκίνησαν το 1993 επί Κυβερνήσεως Μητσοτάκη, όταν μπήκαν οι πρώτες υπογραφές για το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ήταν τότε, που για πρώτη φορά, έγινε μια σύμβαση με το αγγλικό Δίκαιο. Ήταν μια σύμβαση, η οποία αποδείχτηκε στην πορεία- η οποία ολοκληρώθηκε το 1996 επί Κυβερνήσεως Σημίτη- όπου «μονά-ζυγά» όλα ήταν υπέρ της εταιρίας η οποία διαχειριζόταν το αεροδρόμιο και όχι του ελληνικού κράτους και φτάσαμε στο σημείο, με αυτού του τύπου τις αποικιοκρατικές συμβάσεις, όταν έφυγε η Hochtief, να μην έχει πληρώσει περί τα 400 εκατομμύρια ευρώ ΦΠΑ, το οποίο το εισέπραττε, το παρακράτησε και δεν το απέδωσε ποτέ στο ελληνικό κράτος, αλλά ήταν έτσι φτιαγμένη η σύμβαση που όταν το ελληνικό κράτος- για να θυμούνται όσοι μας παρακολουθούν- κατέφυγε στα δικαστήρια, πληρώνοντας σε ένα πολύ μεγάλο δικηγορικό γραφείο περίπου 50 εκατομμύρια ευρώ, και να χάσει την υπόθεση. Άρα, από αυτού του είδους αποικιοκρατικές συμβάσεις χάσαμε 450 εκατομμύρια ευρώ μόνο από το «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Επιπροσθέτως, ενώ τώρα στην εν λόγω κύρωση δεν είναι υποχρεωμένος αυτός ο οποίος παίρνει το έργο να πληρώνει δημοτικά τέλη, η Hochtief τότε δεν είχε πληρώσει ούτε ένα ευρώ δημοτικά τέλη στους δήμους στους οποίους εβρίσκετω το αεροδρόμιο.

Βλέπουμε δηλαδή, τη «νομιμοποίηση»- εντός πολλών εισαγωγικών- αυτών των άθλιων άρθρων, «λεπτών μικρών γραμμάτων», των προηγούμενων συμβάσεων.

Να υπενθυμίσουμε στους κυρίους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και της Αντιπολίτευσης, τι είχε γίνει και με το «Ελληνικό», γιατί μιλήσατε και αναφερθήκατε στο πολύ χαμηλό τίμημα και στο πόσο βγαίνει το τετραγωνικό στο Θριάσιο Πεδίο με την εν λόγω σύμβαση. Να δείτε, αν κάνετε τις πράξεις, πόσο εξευτελιστικό ήταν το τίμημα και είναι, παραμένει, της εκμετάλλευσης του «Ελληνικού» από αυτόν τον οποίο το πήρε. Το ποσό ελάχιστο, σε πάρα πολλές δόσεις σε βάθος χρόνου και τα οφέλη, επί της ουσίας, όταν και εάν γίνει αυτή η «επένδυση»- εντός πολλών εισαγωγικών- θα είναι ελάχιστα για τους δήμους της περιοχής και το «κερασάκι στην τούρτα», που κάτι παρόμοιο συμβαίνει και τώρα, είναι ότι και η επένδυση αν «πέσει έξω», ο «επενδυτής»- πάντοτε εντός πολλών εισαγωγικών- θα αποζημιωθεί ό,τι και να γίνει. Δηλαδή, το ελληνικό Δημόσιο «μονά-ζυγά» είναι χαμένο.

Αυτό που προκαλεί εντύπωση, όπως είπαμε, είναι ότι έχουν αλλάξει οι όροι σύμβασης και το περιεχόμενο συνεχώς. Χαρακτηριστική για το εν λόγω νομοσχέδιο, είναι η εφαρμογή του άρθρου 79 του ν.4530/2018 «Ρυθμίσεις θεμάτων επιβατικών μεταφορών», για τα ακίνητα της ιδιοκτησίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και τις παρεκκλίσεις που θα ισχύουν προς όφελος συγκεκριμένων οικονομικών συμφερόντων. Με την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου τετραπλασιάζεται η δυνατότητα δόμησης και τα επιπλέον τετραγωνικά η κοινοπραξία μπορεί να τα αξιοποιήσει κατά το δοκούν, για παράδειγμα, για εμπορικό κέντρο ή γραφεία, αθλητικές εγκαταστάσεις και τα λοιπά. Και όλα αυτά με ένα αστείο τίμημα, που το ανέφεραν και οι προλαλήσαντες.

 Επίσης, έχουν υπάρξει αλλαγές για νέα τροποποιημένη σύμβαση από την ΓΑΙΑΟΣΕ, που δίνει στον ανάδοχο την δυνατότητα μεταφοράς του 50% των κατασκευών της περιόδου Τ2, δηλαδή της δεύτερης περιόδου κατασκευών, στην περίοδο Τ1, δηλαδή στην πρώτη περίοδο κατασκευών, ως επιταχυνόμενες κατασκευές. Έτσι όμως η κοινοπραξία αυξάνει τον δανεισμό της έναντι ιδίων κεφαλαίων για την περίοδο Τ1, στην οποία εγγυάται το Δημόσιο και μειώνει την δεσμευτική της επένδυση. Έτσι επωφελείται το Υπερταμείο, που ελέγχει πλέον την ΓΑΙΑΟΣΕ και αποτελούσε μνημονιακή υποχρέωση και το Δημόσιο αναλαμβάνει το επιχειρησιακό ρίσκο.

Το έργο, λοιπόν, δεν ολοκληρώθηκε ούτε από τη Ν.Δ. ούτε από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά αναμένεται να ολοκληρωθεί- εκτός απροόπτου και τα απρόοπτα σε αυτή τη χώρα είναι πολλά- επί Κυβερνήσεων ΣΥ.ΡΙΖ.Α.-ΑΝ.ΕΛ.. Να θυμίσουμε όμως, τι λέγατε κύριοι της Κυβέρνησης, όταν ήσασταν στην αντιπολίτευση, που αναγνωρίζατε μεν ότι το έργο είναι κομβικής σημασίας ως προς τις συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα, αλλά τονίζατε ότι θα μπορούσε να είναι μεγάλη πηγή εσόδων για το ελληνικό Δημόσιο και ότι κακώς, ουσιαστικά, παραχωρείται σε ιδιώτες στρατηγικούς επενδυτές.

Εν έτη 2010 διατρανώνατε, ότι «Ενώ οι ιδιώτες αναμένεται να καρπωθούν τα οφέλη από την απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών, την επιβάρυνση από την εγκατάσταση και τις δραστηριότητες του εμπορευματικού κέντρου πρόκειται να επωμισθεί η πολύπαθη περιοχή της Δυτικής Αττικής και ειδικότερα του Θριασίου Πεδίου» και μάλιστα επιμένατε, ότι πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί ο απολύτως δημόσιος έλεγχος στο σύνολο του όγκου των δραστηριοτήτων του εν λόγω εμπορευματικού και διαμετακομιστικού κέντρου.

Τι άλλαξε από το 2010 μέχρι σήμερα που φέρετε προς κύρωση αυτή τη σύμβαση; Δεν διαπνέεστε από τις ίδιες ανησυχίες, πως ξαφνικά από υπέρμαχοι του δημοσίου ελέγχου και μάλιστα του απόλυτου δημόσιου ελέγχου, δεχθήκατε να το παραχωρήσετε αφειδώς, με αποικιοκρατικούς όρους, σε ιδιώτες;

Δεν θα πρέπει όμως να μας προκαλεί καμία εντύπωση, μιας και αποτελεί συνέχεια των κυβερνητικών πρακτικών σας, στο πλαίσιο της παραχώρησης και εκμετάλλευσης των πάντων από ιδιώτες, χωρίς να μετέχει το Δημόσιο πουθενά και ο έλεγχος να ασκείται αποκλειστικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα οφέλη να καρπώνονται ξένες Οικονομίες.

Είναι μία αντίστοιχη επιτυχία όπως με το ξεπούλημα του ΟΛΠ, της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, των αεροδρομίων κ.λπ.. Το δημόσιο απαγορεύει στον εαυτό του οποιαδήποτε μελλοντική νομοθετική τροποποίηση, αναγνωρίζοντας προκαταβολικά στον παραχωρησιούχο ότι θα μπορεί να αξιώσει αποζημίωση εις βάρος του δημοσίου για τα 60 έτη της διάρκειας της παραχώρησης. Δηλαδή, όποιος επιχειρηματικός κίνδυνος του αναδόχου μειώνεται δραστικά και μετακυλύεται στο ελληνικό δημόσιο.

Άλλα σημεία προβληματισμού. Ο παραχωρησιούχος δεν ευθύνεται έναντι του δημοσίου και οποιουδήποτε τρίτου σε περίπτωση υφιστάμενης ρύπανσης στο ακίνητο. Χορηγείται στον παραχωρησιούχο άδεια εγκατάστασης κατασκευής του κέντρου εντός του ακινήτου. Ρητά συμφωνείται το σύνολο τυχόν ελλείψεων του φακέλου της αίτησης του παραχωρησιούχου για την έκδοση σχετικών εγκρίσεων και αδειών δόμησης θα πρέπει να επισημαίνεται από την αρμόδια υπηρεσία εντός αποκλειστικής προθεσμίας 10 ημερών από την υποβολή του φακέλου, μετά την άπρακτη πάροδο της οποίας ο φάκελος θα τεκμαίρεται πλήρης από της υποβολής αυτού.

Άρα, έχουμε και περιβαλλοντικά ζητήματα, τα οποία κανείς δεν έχει αναφέρει. Το αντίθετο μάλιστα και εδώ να αναρωτηθούμε πού είναι όλοι αυτοί οι οικολόγοι του ΣΥΡΙΖΑ, οι οποίοι πήγαιναν στον Βοτανικό με τις 120 υπογραφές και ανησυχούσαν και τους Κορμοράνους και δεν ήθελαν την όποια ανάπτυξη της περιοχής, το γήπεδο του Παναθηναϊκού με ό,τι άλλο ήταν να γίνει, που μάλλον τελικά δεν ήταν οι Κορμοράνοι, ήταν άλλα επιχειρηματικά συμφέροντα που πίεζαν το ΣΥΡΙΖΑ να μην επιτρέψει σε άλλα επιχειρηματικά συμφέροντα να κάνουν την δουλειά σε μία περιοχή.

Τέλος, ένα άλλο ζήτημα που ανακύπτει είναι ότι μετά τη ψήφιση θα ζητηθεί σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεδομένου ότι η ΓΑΙΟΣΕ βαρύνεται με κρατικές ενισχύσεις. Μάλιστα, η διορία που έχει δώσει η Commission προκειμένου να μην απαιτήσει την επανάκτηση από το ελληνικό δημόσιο των κρατικών ενισχύσεων είναι ο επενδυτής να έχει ξεκινήσει την υλοποίηση της Σύμβασης μέχρι το Μάρτιο του επόμενου έτους. Με λίγα λόγια, εάν δεν υλοποιηθεί η Σύμβαση μέχρι τις 31/3/2019 η Ευρωπαϊκή Ένωση θα ζητήσει την επιστροφή 225.000.000 ευρώ.

Τελικά, είναι η όλη επένδυση σε όφελος του ελληνικού δημοσίου, σε όφελος της εθνικής οικονομίας ή μήπως τελικά θα κριθεί το ελληνικό δημόσιο να στηρίξει διάφορα οικονομικά και άλλα συμφέροντα; Κανείς δεν διαφωνεί με το ότι πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος της πατρίδας μας και να αποτελέσει ένα σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου. Αυτό είναι κάτι που γίνεται εκ των πραγμάτων λόγω θέσεως και αντί να έχουμε αυτό το ισχυρό διαπραγματευτικό χαρτί και να το εκμεταλλευτούμε για να αποκομίσουμε, όσο το δυνατόν περισσότερα οφέλη για την πατρίδα μας και για τους Έλληνες πολίτες, δίνουμε τα πάντα έναντι πινακίου φακής.

Δεν διαφωνεί κανείς με την προσέλκυση επενδύσεων, αλλά να μην είναι επενδύσεις τριτοκοσμικού τύπου, όπου έρχεται ο επενδυτής και με «χάντρες και καθρεφτάκια» αγοράζει «φιλέτα» και εκτάσεις τις οποίες θα μπορούσαν να τις εκμεταλλευτεί με κάθε δυνατό τρόπο. Δεν είμαστε αρνητικοί σε δράσεις που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας μας. Μέχρι στιγμής όμως δεν βλέπουμε να τίθενται στο επίκεντρο η εθνική οικονομία και το όφελος του ελληνικού λαού, ούτε και να συμβαίνει μια ταυτόχρονη ανάπτυξη σε όλες τις περιοχές της χώρας μας. Το όφελος που θα έχει το κράτος είναι μηδαμινό και σε βάθος 60ετίας και κανείς δεν μπορεί να διασφαλίσει ότι οι θέσεις εργασίας θα καλυφθούν από Έλληνες εργαζόμενους και ότι οι προσφερόμενοι μισθοί θα είναι αξιοπρεπείς. Ούτως ή η άλλως, η οικονομία είναι καταβαραθρωμένη και έχουμε πλέον την «γενιά των 300 ευρώ».

Να μας πουν ακόμα, πώς θα γίνει και η ανάπλαση της περιοχής. Μέχρι στιγμής οι άνθρωποι με κάθε βροχή πνίγονται, καταστρέφονται, διαλύονται.

Να μας πουν τα αποτελέσματα της μελέτης της οικονομικής βιωσιμότητας του εγχειρήματος και της πρόβλεψης των εμπορευματικών ροών με την αντίστοιχη συνεισφορά τους στην εθνική οικονομία. Και φυσικά τι θα γίνει όταν θα κληθεί το ελληνικό δημόσιο να αναλάβει τις ευθύνες που του έχουν επιρρίψει.

Για μια ακόμα φορά βλέπουμε ότι δέχεστε τους όρους τους οποίους επιβάλουν οι δανειστές, οι εταίροι και άλλοι και αντί να νομοθετούν οι υπουργοί και η Βουλή, νομοθετούν οι εταίροι, οι εταιρείες και πάντα εις βάρος της πατρίδας μας επ’ ωφέλεια των προσωπικών τραπεζικών τους λογαριασμών. Θέλουμε την ιδιωτική πρωτοβουλία, θέλουμε επενδύσεις, όμως όλα αυτά δεν θα πρέπει να βρίσκονται επ’ ουδενί σε αντίθεση με το εθνικό συμφέρον. Λέμε «όχι» στο χάρισμα της εθνικής περιουσίας, στο ξεπούλημα λιμανιών, σιδηροδρόμων και όλων των βασικών υποδομών της πατρίδας μας. Θέλουμε τα λιμάνια και τα τρένα στην υπηρεσία της πατρίδος και του λαού μας. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Λιβανίου Ζωή, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μάρδας Δημήτριος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Βαρδαλής Αθανάσιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Αμυράς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος, Λαζαρίδης Γιώργος και Μίχος Νικόλαος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Η παρούσα ακύρωση Σύμβασης δεν περιγράφει απλά μια πολυετή παραχώρηση ενός μεγάλου ακινήτου εκατοντάδων στρεμμάτων δημόσιας γης που χρησιμοποιείται ως εμπόρευμα και μάλιστα, σε μία περιοχή στρατηγικής γεωγραφικής θέσης που εξυπηρετείται από μεγάλες οδικές αρτηρίες, όπως είναι η Αττική Οδός και η Λεωφόρος ΝΑΤΟ, όσο και από τις σιδηροδρομικές γραμμές από τον Επιλιμένιο Σταθμό στο Νέο Ικόνιο, αλλά περιγράφεται και τι ξανοίγεται πολλαπλασιαστικά μέσα από την κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου Θριασίου και της λειτουργίας του. Και αυτό αναφέρεται στη Σύμβαση μέσα από τα αποκλειστικά δικαιώματα, δηλαδή χρήσης και εμπορικής εκμετάλλευσης του ακινήτου για τη διενέργεια εναπόθεσης φορτίων, διαλογής, διαμετακομιστικών και συναφών εργασιών και γενικότερα χρήσεων που προ συνδυάζουν σε εμπορευματικό κέντρο. Όπως και τη μελέτη, κατασκευή και χρηματοδότηση του κέντρου και τη λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρησή του περιλαμβανομένου και του δικαιώματος της χρήσης των χώρων και εγκαταστάσεων του κέντρου και είσπραξης για ίδιο λογαριασμό του σχετικού αντιτίμου από τους χρήστες αυτού του έργου.

Σύμφωνα με αυτά που προβλέπει η Σύμβαση παραχώρησης έχουμε το δικαίωμα καθορισμού εμπορικής, επιχειρηματικής και τιμολογιακής πολιτικής του εμπορικού κέντρου καθώς και πλαισίων που καθορίζει η εφαρμοστέα νομοθεσία και η σύμβαση παραχώρησης, όπως και το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των πάσης φύσεως επιτρεπόμενων χρήσεων καθώς και της απόρριψης οποιουδήποτε εσόδου που απορρέει από αυτές. Μέχρι και δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ και για την εξυπηρέτηση χρηστών, αλλά και για την πώληση ηλεκτρικής ενέργειας σε τρίτους. Έτσι είναι η απελευθέρωση του τομέα της ενέργειας.

Όπως δίνονται και άλλα δικαιώματα. Εγκατάσταση, διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων και για τη εξυπηρέτηση των χρηστών του έργου. Μάλιστα, στις υποχρεώσεις του επιχειρηματικού ομίλου της Κοινοπραξίας θα αναπτυχθεί και θα κερδοφορήσει και από την κατασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων που βεβαίως, εξαιρούνται από το δομικό συντελεστή της περιοχής και ήδη αναφέρθηκε από την πρώτη εκτίμηση που ήταν 235.000 τετραγωνικά κτιρίων, θα πάνε αυτόματα στα 900.000. Όπως και κατασκευής εσωτερικών έργων υποδομής, σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, δίκτυα ηλεκτροφωτισμού, επικοινωνιών, αλλά και εντός του ακινήτου σιδηροδρομικά έργα που απαιτούνται για τη σύνδεση με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή.

Δηλαδή, «δουλειές με φούντες», «χρήμα τζάμπα» προς τους επιχειρηματίες, που δεν αμφιβάλλουμε ότι θα χρηματοδοτηθούν από ευρωκοινοτικά προγράμματα και από τους αναπτυξιακούς νόμους. Ταυτόχρονα, θα υπάρχει απαλλαγή από όλα τα δημοτικά τέλη καθαριότητας και ηλεκτρισμού, όπως συμβαίνει σε αυτές τις συμβάσεις, αφού στα τιμολόγια του ηλεκτρισμού ενσωματώνονται όλοι οι φόροι και ο καταναλωτής πληρώνει τη διπλάσια αξία του ρεύματος. Το ελληνικό δημόσιο θα είναι και εγγυητής για μια σειρά υπηρεσίας.

Βεβαίως είναι ένα μεγάλο έργο. Όμως για τους εργαζόμενους που θα απασχοληθούν, τόσο στη φάση της κατασκευής, όσο και της λειτουργίας δεν υπάρχει κάποια αναφορά. Τι γίνεται με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας;

Δηλαδή, το ύψος της αμοιβής τους παρά μόνο για τις ασφαλιστικές τους εισφορές για να μη χαθούν έσοδα στο ΕΦΚΑ και βέβαια, η φορολογία τους, αυτά αναφέρονται.

Εξάλλου, το έχετε φροντίσει νωρίτερα σε άλλο νόμο με τίτλο «Εθνικό Μητρώο Φορτοεκφορτωτών Λιμένων και Ξηράς» από το Φλεβάρη του 2017, όπου έχουν εξαιρεθεί οι εργαζόμενοι στα διάφορα λιμάνια που είναι ανώνυμες εταιρίες, καθώς και στα διαμετακομιστικά κέντρα, όπως είναι το Θριάσιο.

Η εξαίρεση, βεβαίως, αυτή ισοδυναμεί με πλήγμα σε μια σειρά εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα.

Συγκεκριμένα, δίνει τη δυνατότητα στην εργοδοσία να μην καθορίζει συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τους κανονισμούς διεξαγωγής φορτοεκφορτωτικών εργασιών.

Δεν θα ισχύουν τα μέτρα πρόληψης, ασφάλειας και προστασίας της υγείας για τους φορτοεκφορτωτές που προβλέπεται από το ΣΕΠΕ, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στην εργοδοσία με έναν μονομερή κανονισμό εργασίας να τα καθορίσει, όπως θέλει και πάντα στη βάση μεγιστοποίησης του κέρδους από τη στυγνότερη εκμετάλλευση της εργασίας. Αυτή είναι, εξάλλου, η δίκαιη ανάπτυξη που προπαγανδίζετε και προϋποθέτει εργασιακά γκέτο.

Οι όποιοι στρατηγικοί σχεδιασμοί και τα master plan των κοινοπραξιών και των μονοπωλίων για την ανάπτυξή σας προϋποθέτουν την επίθεση άνευ όρων σε κάθε εργασιακό δικαίωμα για την αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων και την παραπέρα μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης.

Εξάλλου, όλα αυτά είναι στα πλαίσια των γοργών ρυθμών με τους οποίους προχωρά η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝ.ΕΛ. στο σχεδιασμό για την μετατροπή της χώρας σε περιφερειακό κόμβο εμπορευματικών μεταφορών και είναι καθαρό ότι η χρηματοδότηση και η υλοποίηση των απαιτούμενων υποδομών αποτελεί σαφή προτεραιότητα που εξυπηρετεί αφενός την καπιταλιστική κερδοφορία και αφετέρου, τον στενά δεμένο με αυτή στόχο της γεωστρατηγικής αναβάθμισης της εγχώριας αστικής τάξης.

Στα πλαίσια αυτά, λοιπόν, είναι και η ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων.

Το Εμπορευματικό Κέντρο Θριασίου, σύμφωνα με τη σύμβαση που έχει το παρόν νομοσχέδιο, παραχωρείται για 60 χρόνια στην Κοινοπραξία και είναι το πρώτο μεγάλο Εμπορευματικό Κέντρο που διαθέτει πλήρως το χαρακτήρα των συνδυασμένων μεταφορών. Συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά, αλλά και με το διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών.

Η κυβέρνηση, λοιπόν, εντείνει τους ρυθμούς για την υλοποίηση των εμπορευματικών κέντρων σε όλη τη χώρα. Πρόκειται για έργα που κατέχουν εξέχουσα θέση στο σχεδιασμό της αστικής τάξης για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων ομίλων, την προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων και ανάδειξη της Ελλάδας σε κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων στη νοτιανατολική Ευρώπη. Το Εμπορευματικό Κέντρο Θριασίου θα αναπτυχθεί στην έκταση της ΓΑΙΑΟΣΕ, είναι αυτά τα 588 στρέμματα.

 Ο προϋπολογισμός είχε ξεκινήσει από 200 εκατ., τώρα πάει στα 158 εκατ. και δεν ξέρω πού θα φτάσει. Βέβαια, η Κοινοπραξία είναι αμφίβολο, εάν θα βάλει και τα 10-11 εκατομμύρια που είπε ο κ. Μανιάτης και εδώ πράγματι, η Κοινοπραξία δεν ξέρω τι ποσοστό έχει ο καθένας. Δηλαδή, στην ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ που είναι θυγατρική της Τράπεζας Πειραιώς, εάν το μετοχικό ποσοστό είναι το 80% και της Coldair, που είναι η Εταιρεία Συνδυασμένων Μεταφορών είναι το 20% ή είναι το ποσοστό αυτό που ανέφερε ο Εισηγητής της Ν.Δ..

Εξάλλου, με τη σύνδεση της ευρύτερης έκτασης που θα αναπτυχθεί το Εμπορευματικό Κέντρο Θριασίου με το Λιμένα Νέου Ικονίου, ήδη, έχει ξεκινήσει σημαντική αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου και με την ολοκλήρωση των έργων του κεντρικού Εμπορευματικού Σταθμού στην περιοχή αναμένεται ο ΟΣΕ να ενισχύσει τη δραστηριότητά του.

Σε ό,τι αφορά την εφοδιαστική αλυσίδα, τα Logistics, επιδιώκεται η ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας στην παγκόσμια σχετική κατάταξη. Σήμερα βρίσκεται στην 47η θέση ανάμεσα σε 160 χώρες και άμεσο μέτρο υλοποίησης για το κλάδο θεωρείται και η ανάπτυξη σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου με τέσσερις πύλες εισόδου προς τα Βαλκάνια και την κεντρική, δυτική και ανατολική Ευρώπη.

Ωστόσο, αυτή η επέκταση και δράση των κοινοπραξιών και μονοπωλίων στην περιοχή, όπως προκύπτει και από τη μέχρι σήμερα πείρα θα πλήξει τους αυτοαπασχολούμενους και μικρομεσαίους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται, ενώ αλλάζει συνολικά το τοπίο χειροτέρευσης στους όρους ζωής των εργατικών λαϊκών οικογενειών στις γύρω περιοχές, παράλληλα με το γεγονός ότι ακριβώς αυτά τα μονοπώλια θα καθορίζουν ακόμα πιο αποφασιστικά ζητήματα από το κόστος μέχρι το τι θα έχει στο λαϊκό τραπέζι και αποκόβεται, βεβαίως, κάθε πρόσβαση και στη θάλασσα, ενώ μειώνονται πάρα πέρα οι λιγοστοί ελεύθεροι χώροι που έχουν απομείνει. Επιβαρύνεται ακόμη περισσότερο το ήδη επιβαρυμένο περιβάλλον σε θάλασσα, αέρα και πάει λέγοντας, ταυτόχρονα, σε καμιά περίπτωση δεν μπορούν να καθαρίσουν το Θριάσιο από τη ρύπανση. Ποια είναι τα προσδοκώμενα οφέλη, έτσι όπως περιγράφονται;

Το εφάπαξ αντάλλαγμα ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ και η καταβολή σε ετήσια βάση για 60 χρόνια του 2,51% επί των ακαθαρίστων ετησίων εσόδων για όλη την περίοδο παραχώρησης που υπολογίζεται κατά μέσον όρο στα 350.000 €.

Να πω, ότι είναι κοροϊδία, γιατί αυτά τα ποσά δεν θα φορολογούνται, συνεπώς, δεν είναι ουσιαστικά το 2,51%, αλλά το 1,7%, δηλαδή, το δίνετε πάμφθηνα. Το κύριο, βέβαια, δεν είναι αυτό, αλλά η εκποίηση δημόσιας περιουσίας για αποκλειστικό κέρδος των ομίλων.

Όμως και αυτά τα έσοδα, δηλαδή, τα 10 εκατ. πού θα διοχετευθούν;

Το 50% θα πάει στο Υπερταμείο και το άλλο 50% στους επενδυτές, δηλαδή, τσάμπα χρήμα.

Τι απομένει για τις ανάγκες των λαϊκών οικογενειών της ευρύτερης περιοχής ή και γενικότερα;

 Δεν έχουμε ανάγκες σε παιδικούς σταθμούς ή αντιπλημμυρικά έργα για να μην πνίγεται ο κόσμος και χάνονται οι κατοικίες και οι κόποι μιας ζωής, όπως στη Μάνδρα, δηλαδή, δίπλα στη Δυτική Αττική, αλλά και σε άλλες περιοχές;

 Ή ακόμα για αναπλήρωση σε αυτούς που έχετε «πετσοκόψει» μισθούς και συντάξεις κ.ο.κ.;

Τελικά δεν απομένει τίποτα ούτε ψίχουλο για ικανοποίηση τέτοιων λαϊκών αναγκών.

Έτσι είναι η καπιταλιστική ανάπτυξη την οποία υπηρετείτε και η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών δεν κολλάνε με τίποτα μα με τίποτα μεταξύ τους.

Σαφώς, λοιπόν, είναι μια σύμβαση παραχώρησης κρατικής περιουσίας για την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων και μόνο, γι' αυτό και το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει.

Τώρα επειδή παρουσιάζεται ως μεγάλο αναπτυξιακό έργο και είναι θα ήθελα να πω, ότι στο ζήτημα της ανάπτυξης συγκρούονται δύο δρόμοι.

Ο σημερινός καπιταλιστικός δρόμος ανάπτυξης που οξύνει τα αδιέξοδα στη ζωή της εργατικής λαϊκής οικογένειας, το οποίο υπερασπιζόσαστε όλοι και ο άλλος δρόμος ανάπτυξης, αυτός που προτείνει το Κ.Κ.Ε., ο σοσιαλιστικός κομμουνιστικός που έχει στο επίκεντρο την κάλυψη των ολοένα διευρυνόμενων κοινωνικών λαϊκών αναγκών. Επομένως, τίθεται το ερώτημα, ανάπτυξη για ποιον; Για τα μονοπώλια ή για το λαό; Εμείς αποφασιστικά απαντάμε, για το λαό και αποκαλύπτουμε το παραμύθι ότι μπορεί να συνυπάρξουν αυτά τα δύο, δηλαδή και το κεφάλαιο να αυξάνει τα κέρδη του και η εργατική τάξη, ο λαός, να ζει με βάση τις σύγχρονες ανάγκες του.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ την κυρία Μανωλάκου.

Το λόγο έχει ον κ. Κατσίκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που συζητούμε σήμερα και αποτελείται από τέσσερα συνολικά άρθρα, αποτελεί μία απόφαση σταθμό στα αναπτυξιακά χρονικά της χώρας, καθώς η κατασκευή του πρώτου εμπορευματικού δρόμου της Ελλάδας στο Θριάσιο Πεδίο, αναμένεται να αλλάξει τα μεταφορικά δεδομένα και να αναδείξει τη γεωστρατηγική θέση της χώρας μας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Ας μην ξεχνάμε πως εδώ και 10ετίες, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση εμπορευματικού διακομιστικού κέντρου, υπήρξε διακαής πόθος της τοπικής κοινωνίας για την ανάδειξη και την ανάπτυξη της Αττικής, ενώ παράλληλα, αποτελούσε και επιταγή της εθνικής οικονομικής πολιτικής, προκειμένου η πραγμάτωση του έργου αυτού να συνδράμει στην αναπτυξιακή διαδρομή της χώρας. Και μιας, κυρία Πρόεδρε είπα, ότι ήταν και διακαής πόθος της τοπικής κοινωνίας και επειδή δεν έδωσα ακόμα κι εγώ φορείς, θα πρότεινα εκπροσώπους Τ.Α., αν δεν έχουν προταθεί, της περιοχής όπου θα λάβει χώρα η εκτέλεση αυτού του μεγάλου αναπτυξιακού έργου.

Φτάνουμε λοιπόν σήμερα και ικανοποιούμε μέσα από το παρόν σχέδιο νόμου ένα πάγιο αίτημα της κοινωνίας και παράλληλα, θέτουμε τις βάσεις για τη δημιουργία του πρώτου ολοκληρωμένου εμπορευματικού κέντρου, συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα. Σύμφωνα με την υπό κύρωση σχετική σύμβαση που υπεγράφη στις 30 Ιουλίου 2018, το ακίνητο ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. διαχείρισης σιδηροδρομικής περιουσίας, έκτασης περίπου 588 στρεμμάτων που βρίσκεται στο Θριάσιο Πεδίο παραχωρείται προς εκμετάλλευση για 60 έτη στην Α.Ε. «Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο», η οποία βεβαίως, συνεστήθη για τους σκοπούς της παραχώρησης αυτής. Σημειωτέο, πως η υπεραξία που δημιουργείται από την αξιοποίηση του εν λόγω ακινήτου πηγάζει και από τη στρατηγική του θέση, καθώς είναι κοντά στην Αθήνα και στο λιμάνι του Πειραιά, ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου, ενώ παράλληλα συνδέεται άμεσα σιδηροδρομικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο, αλλά και οδικώς με την Αττική Οδό και το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο της χώρας.

Το τίμημα της παραχώρησης που θα πιστωθεί στην Επιχείρηση Δημόσιας Ωφέλειας ΓΑΙΑΟΣΕ με μέτοχο το ελληνικό δημόσιο, ανέρχεται σε 10.000.000 ευρώ, τα οποία θα καταβληθούν εφάπαξ, ενώ ορίζεται πως καθ’ όλη τη διάρκεια των 60 ετών θα καταβάλλεται σε ετήσια βάση το 2,51% επί των εσόδων, ποσό που δεν θα είναι χαμηλότερο των 350. 000 ευρώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την κύρωση της εν λόγω σύμβασης, την οποία συζητούμε σήμερα, ανάβουμε το πράσινο φως για την υλοποίηση άμεσων επενδύσεων συνολικού ύψους τουλάχιστον 130.000.000 ευρώ, εκ των οποίων τα πρώτα 70.000.000 ευρώ θα επενδυθούν κατά την πρώτη 2ετία και τα υπόλοιπα 60.000.000 ευρώ σε διάστημα 8ετίας.

Σύμφωνα λοιπόν με το παρόν σχέδιο νόμου, στο Θριάσιο Πεδίο αναμένεται να κατασκευαστούν 235.000 τμ. κτιριακών εγκαταστάσεων και τουλάχιστον 4.000 θέσεις αυτοκινήτων και φορτηγών, ενώ η προβλεπόμενη διασύνδεση του εμπορευματικού κέντρου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, αναμένεται να καταστήσει την Ελλάδα έναν υπερσύγχρονο διαμετακομιστικό κόμβο. Ομολογουμένως, πρόκειται για ένα σημαντικότατο έργο υποδομής, το οποίο πιστεύω πως πρέπει να τύχει μιας ευρύτερης κοινοβουλευτικής στήριξης. Πρόκειται ουσιαστικά για το πρώτο σημαντικό έμπρακτο βήμα ενός συνολικού σχεδιασμού αξιοποίησης του Θριασίου Πεδίου, καθώς η κατασκευή αυτού του εμπορευματικού κέντρου θα δώσει ώθηση στον κατασκευαστικό κλάδο, θα προβάλει και θα ενισχύσει ταυτόχρονα το κύρος της χώρας διεθνώς, χάριν στην άριστη και εξελιγμένη κτιριακή τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί και παράλληλα, θα αποτελέσει μια καθοριστική κίνηση για την καταπολέμηση της ανεργίας, αφού προβλέπεται να δημιουργηθούν άμεσα τουλάχιστον 3.000 θέσεις εργασίας, γεγονός εξαιρετικά σημαντικό για την τρέχουσα συγκυρία. Καταληκτικά, πιστεύω πως θα συμφωνήσουμε για την αναγκαιότητα της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας.

Μετά την αναβάθμιση του Λιμένα Πειραιώς και τα γνωστά οφέλη στην εθνική οικονομία, η κατασκευή του πρώτου εμπορευματικού κέντρου στη χώρα είναι πλέον επιβεβλημένη. Η δημιουργία χώρων αποθήκευσης προϊόντων και αγαθών, αναμένεται να προκαλέσει σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς και επομένως, να προκαλέσει ακόμη χαμηλότερες τιμές διάθεσης του προϊόντος προς τον τελικό καταναλωτή. Και εδώ επιτρέψτε μου να πω, πως αυτό χαρακτηρίζει και τη δική μας κοινωνική πολιτική με θετικό πρόσημο, ενώ η αξιοποίηση παράλληλα του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου θα οδηγήσει στην καλύτερη διασύνδεση της χώρας και στη συνολική αναμόρφωση του πεδίου εμπορευματικών μεταφορών. Η Ελλάδα είναι έτοιμη να ενισχύσει το γεωστρατηγικό της πλεονέκτημα ως σταυροδρόμι των ηπείρων και να κάνει ένα ακόμη βήμα μπροστά μέσω του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε, οι ΑΝ.ΕΛ. στηρίζουμε αυτή την προσπάθεια και τασσόμεθα υπέρ της ψήφισης του παρόντος νομοσχεδίου, φαντάζομαι επί της αρχής, μιας και σε αυτή τη συνεδρίαση συζητάμε επί της αρχής του παρόντος νομοσχεδίου, όπως άλλωστε το προγραμματίσαμε να υπάρχουν και επόμενες συνεδριάσεις, κατ’ άρθρον κ.λπ.. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) : Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης.

ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων) : Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το έργο του εμπορευματικού κέντρου Θριασίου Πεδίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό και αποτελούσε βέβαια και ένα αίτημα δεκαετιών με τις πρώτες απαλλοτριώσεις να έχουν ξεκινήσει κιόλας από τη δεκαετία του 1970. Στη συνέχεια, υπήρχαν πάρα πολλά προβλήματα, τα οποία φαίνεται ότι πλέον δεν αποτελούν εμπόδιο για να ολοκληρωθεί αυτό το έργο. Και είναι αλήθεια ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξημένο και σοβαρότερο το ενδιαφέρον γύρω από το ρόλο που δύναται να διαδραματίσει η Ελλάδα στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ διαφόρων περιοχών, τόσο κοντινών όσο και πολύ μακρινών.

Ο κλάδος των μεταφορών και logistics είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας και αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, πλούτου και κύρους της Ελλάδος, καθώς αντιπροσωπεύει, όπως γνωρίζουμε, πάνω από το 10% του Α.Ε.Π. και επεκτείνει διαρκώς την παρουσία του.

Η χώρα μας άλλωστε, κατέχει, μία εξαιρετικά σημαντική γεωγραφική θέση στις διεθνείς θαλάσσιες διόδους, κάπως βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της Ευρώπης και στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, στοιχείο, το οποίο διευκολύνει γενικότερα όλο αυτό το project.

Έστω και άρα, λοιπόν, ξεκινά αυτό το τεράστιο έργο. Μόνο το γεγονός, ότι θα κατασκευαστούν εγκαταστάσεις εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως για παράδειγμα 235.000 τ.μ. κτιρίων, 250.000 πάλετο-θέσεις επί 210.000 τετραγωνικών μέτρων αποθηκών, 4.000 θέσεις για αυτοκίνητα και 120 θέσεις για φορτηγά, αρκεί για να μας δείξει το μέγεθος αυτού του τεράστιου έργου που θα συμβάλει τα μέγιστα στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας.

Πέρα από αυτό το σίγουρο είναι ότι θα αναβαθμίσει τη δυτική Αττική, δεδομένου ότι θα προσελκύσει και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Διαβάζω δε, ότι πέραν των άλλων, θα δημιουργήσει σε ορίζοντα 10 ετών κάπου περί τις 3.000 θέσεις εργασίας.

Η θέση του εμπορευματικού κέντρου είναι στρατηγικής σημασίας, δίπλα σε έναν μεγάλο αυτοκινητόδρομο, κοντά στους μεγάλους οδικούς άξονες και στο μεγάλο λιμάνι της χώρας, καθώς και στο αεροδρόμιο της Αθήνας. Το ότι στο «Θριάσιο πεδίο» θα συγκεντρωθούν πολλές σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες, οι οποίες σήμερα διεκπεραιώνονται σε εγκαταστάσεις που είναι διάσπαρτες σε διάφορα σημεία της πρωτεύουσας είναι ιδιαίτερα χρήσιμο, διότι η μεταφορά των εγκαταστάσεων σε αυτόν τον ενιαίο χώρο, εκτός του οικιστικού πλέγματος της Αθήνας, θα έχει σημαντικά περιβαλλοντικά και χωροταξικά οφέλη για το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας.

Ωστόσο, δεν μπορούμε να αφήσουμε ασχολίαστη τη διάταξη της παραγράφου 1, του άρθρου 3, σύμφωνα με την οποία «οι υπάλληλοι που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού, του μηχανοδηγού, του σταθμάρχη, του κλειδούχου ή στον κλάδο γενικότερα του ελέγχου της κίνησης αμαξοστοιχιών και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του δημόσιου και στους Ο.Τ.Α. Α΄ και Β΄ βαθμού, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 16 του ν. 3891/2010 και του άρθρου 9 του ν.3990/2011, δύναται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών». Δηλαδή, ανοίγεται πραγματικά μια μεγάλη «ρουσφετολογική φάμπρικα», δεδομένου ότι αυτοί οι υπάλληλοι τότε είχαν κριθεί υπεράριθμοι και γι' αυτό το λόγο και μεταφέρθηκαν σε άλλες υπηρεσίες. Τώρα, πώς μπορούν να επιστρέψουν πάλι στις υπηρεσίες τους;

Θα ήθελα να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, όταν θα τοποθετηθείτε, ποια μελέτη υπάρχει που να αποδεικνύει ότι πλέον είναι απολύτως απαραίτητοι στο Υπουργείο και στους φορείς η αποχώρησή τους από τους Ο.Τ.Α. και ότι αυτό δεν θα δημιουργήσει πρόβλημα στους Ο.Τ.Α. και πόσους ανθρώπους αφορά αριθμητικά αυτή η ρύθμιση;

Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω, γενικά, ότι εμείς ως Ένωση Κεντρώων το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου και το συγκεκριμένο project, το βλέπουμε πάρα πολύ θετικά. Παρόλα αυτά, επειδή θέλουμε να ακούσουμε τις απαντήσεις σας σε ό,τι αφορά κάποια θέματα με ορισμένες μετατάξεις και ότι δεν θα δημιουργηθεί και αυτή η λεγόμενη «ευκαιριακή βολή κάποιον ημετέρων», εμείς θα εκφράζουμε την επιφύλαξη μας σε αυτό το σημείο και θα τοποθετηθούμε επί το συνόλω στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Σας ευχαριστούμε πολύ, κ. Γεωργιάδη. Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «ΠΟΤΑΜΙΟΥ»): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, κάθισα και διάβασα και μελέτησα το ιστορικό της υπόθεσης. Εμένα, μου έκανε εντύπωση που ξεκινά από το 1976 αυτή η ιστορία, όταν ο Ο.Σ.Ε. με δικά του χρήματα - με δικούς του πόρους απαλλοτριώνει την έκταση του Θριασίου. Από τότε, πέρασαν πάρα πολλά χρόνια και δώδεκα συνολικά διαγωνισμοί, εκ των οποίων οι 11 δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ, για να φτάσουμε στη σημερινή ημέρα.

Αυτό που ιδιαιτέρως μου έκανε εντύπωση και θα ήθελα να μου δώσει κάποιες απαντήσεις, εάν τις έχει ο κ. Υπουργός, είναι για την κοινοτική χρηματοδότηση. Αυτό, είναι ένα έργο που παίρνει χρήματα από την Ε.Ε..

Ωραία, όχι αυτό. Οι προηγούμενοι διαγωνισμοί είχαν εξασφαλίσει κοινοτική χρηματοδότηση. Όχι; Το 1996, δεν είχε πάρει 60 εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή του εμπορευματικού σταθμού;

Μας στείλατε, ότι είναι το δίπλα, ωραία. Είπατε ότι είναι το Κ1; Στο διπλανό, πολύ ωραία.

Αφήνω τα 42 χρόνια στην άκρη και πηγαίνω στα 15 χρόνια.

Εμείς, ως «Ποτάμι», θεωρούμε πάρα πολύ θετικό ότι πρέπει αυτή η επένδυση να ολοκληρωθεί, να ξεκινήσει και να ολοκληρωθεί και δεν το συζητάμε αυτό.

Βεβαίως, είναι αυτονόητο ότι τέτοιες επενδύσεις βοηθούν την ελληνική οικονομία, βοηθούν οπωσδήποτε την ελληνική κοινωνία, αλλά πρέπει να γίνονται με όρους ανταγωνισμού, αλλιώς δεν υπάρχει νόημα διεξαγωγής διαγωνισμών όταν οι όροι του διαγωνισμού είναι μονοσήμαντοι.

Εμείς, βλέπουμε θετικά ότι και κατά τη διάρκεια της κατασκευής της λειτουργίας, αφενός την πρώτη περίοδο θα δημιουργηθούν εκατοντάδες θέσεις εργασίας, στη δεύτερη περίπου 3.000 θέσεις μόνιμου προσωπικού κατά τη λειτουργία εμπορευματικού κέντρου. Αυτό, είναι πολύ σημαντικό.

Έχω, όμως, κύριε Υπουργέ, κάποια ερωτήματα και θα σας τα θέσω υπ' όψιν, γιατί νομίζω ότι χρήζουν κάποιων διευκρινίσεων.

Είχαμε ψηφίσει στη Βουλή και εμείς ως «Ποτάμι», διάταξη του νόμου 4530 του 2018 για τον συντελεστή δόμησης, μόνο για ακίνητα ιδιοκτησίας ή διαχείρισης της ΓΑΙΑΟΣΕ. Καθορίστηκε, λοιπόν, με την παρούσα Σύμβαση στο 1,65 αντί για το 0,4 που ίσχυε κατά την δημοσίευση της αρχικής προκήρυξης, δηλαδή, υπερτετραπλασιάστηκε η συνολική επιφάνεια δόμησης ή η δυνατότητα δόμησης και έτσι ο παραχωρησιούχος θα μπορεί να εκμεταλλεύεται εμπορικά περισσότερα τετραγωνικά από αυτά που έλεγε αρχικά η Σύμβαση και γι’ αυτό και σας το θέτω, για να μου δώσετε μια διευκρίνιση.

Επίσης, στην νέα τροποποιημένη σύμβαση της ΓΑΙΑΟΣΕ, στο άρθρο 16.5α, που δεν υπήρχε στην αρχική σύμβαση, δίνεται η δυνατότητα στον ανάδοχο να φέρει τα έργα της Τ2 περιόδου -της δεύτερης- στην πρώτη. Όμως, παράλληλα, δίνεται η δυνατότητα στην κοινοπραξία ΕΤΒΑ – ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ, να αυξήσει τον δανεισμό της και γιατί την περίοδο, την πρώτη, αφού θα επιταχύνει τα έργα και θα φέρει τα έργα από τη δεύτερη περίοδο στην πρώτη. Εδώ, όμως, δεν μειώνεται η δεσμευτική της επένδυση; Δεν θα αυξήσει τον δανεισμό της έναντι ιδίων κεφαλαίων με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου;

Οπωσδήποτε αυτό το ερώτημα, θα ήθελα να μου το απαντήσετε. Δηλαδή, η αρχική δεσμευτική επένδυση ήταν 36,1 εκατομμύρια ευρώ και πέφτει στα 10,8 εκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, αγαπητέ Υπουργέ, με τον όρο 2.2 της Σύμβασης, δίνεται στον ανάδοχο το δικαίωμα αναπαραγωγής και εμπορίας και προς τρίτους ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτό, όμως, δεν υπήρχε στην αρχική Σύμβαση, εάν δεν κάνω λάθος; Εάν αυτό υπήρχε στην αρχική Σύμβαση, δεν θα υπήρχε και μεγαλύτερο ενδιαφέρον από περισσότερους, ώστε να μην πάμε σε έναν μόνο τελικά επενδυτή που ενδιαφέρθηκε;

Ένα άλλο άρθρο που με βρίσκει αντίθετο, μου «πατά μια ευαίσθητη χορδή». Είναι ότι δεν θα ευθύνεται ο παραχωρησιούχος έναντι του δημοσίου και οποιοδήποτε τρίτου σε περίπτωση υφιστάμενης ρύπανσης το ακίνητο; Γι’ αυτό θέλω διευκρίνιση. Για ποιο λόγο να απαλλάσσετε από τις ευθύνες του ο παραχωρησιούχος; Δεν θα έχει ευθύνη ο παραχωρησιούχος για ρύπανση, ενδεχομένως στο ακίνητο. Δεν το καταλαβαίνω αυτό, για ποιο λόγο; Θέλω μια εξήγηση για αυτό.

Επίσης, κάτι άλλο που έχει σχέση με τη δημόσια διοίκηση. Συμφωνήστε ρητά ότι το σύνολο τυχόν ελλείψεων του φακέλου της αίτησης του παραχωρησιούχου για την έκδοση των σχετικών εγκρίσεων και αδειών δόμησης, θα πρέπει να επισημαίνετε από την αρμόδια υπηρεσία εντός αποκλειστικής προθεσμίας 10 ημερών από την υποβολή του φακέλου. Μετά την άπρακτη πάροδο αυτής της προθεσμίας, ο φάκελος θα τεκμαίρετε πλήρης από την ημέρα της υποβολής του.

Δεν έχω αντίρρηση να συμβεί αυτό, όμως και για τους πάντες, για άπαντες που συναλλασσόμεθα με το ελληνικό δημόσιο.

Υπάρχει λόγος να σκεφτούμε ότι δεν είναι ικανός ο χρόνος αυτός για τη δημόσια διοίκηση να εκδώσει τις άδειες; Τι μπορούμε να κάνουμε γι’ αυτό; Γιατί μπορεί κάποιος γνωρίζοντας ότι δύσκολα γραφειοκρατικά θα αντιμετωπίσει μια υπηρεσία τέτοιο «τσουνάμι» εγκρίσεων και αδειών για να τα βγάλει εις πέρας.

Τέλος, αυτό κ. Υπουργέ, στην αρχική προκήρυξη αναφέρεται ότι το ακίνητο που παραχωρείται, αξιολογήθηκε σύμφωνα με τους εκτιμητές της Εκτιμητικής Επιτροπής, βάσει του νόμου 2690, του 1920, με αυτούς τους νόμους προχωράμε ακόμα; Αν και τότε δεν ήξεραν καλά - καλά το τσιμέντο, πώς μπορούσαν να εκτιμήσουν; Εν πάση περιπτώσει, αξιολογήθηκε η αξία στα 35,3 εκατομμύρια, ως εύλογη αξία, η εταιρία Savirts, η οποία προσελήφθη για την αποτίμηση της ακίνητης περιουσίας, του ομίλου ΟΣΕ, ανεβάζει στα 51,8 ευρώ την αξία, προς τι τέτοια απόκλιση;

Που οφείλεται αυτή η διαφορά; Εμείς θεωρούμε σε ένα βαθμό ότι είναι λογικό και αντιλαμβάνομαι ότι μια σύμβαση παραχώρησης που υπογράφεται μετά από αλλεπάλληλες ακυρώσεις, λόγω άγονου διαγωνισμού και με καθυστερήσεις και παλινωδίες, οπωσδήποτε σε μια αρνητική οικονομικά στιγμή επενδυτικά και οικονομικά για τη χώρα παρέχει σαφέστατα και ένα αντίκτυπο. Ωστόσο, θα ήθελα να δηλώσω επιφύλαξη, θέλω να ακούσω τις απαντήσεις σας, δώστε παρακαλώ έμφαση σε αυτό το θέμα του περιβάλλοντος που σας είπα για την απαλλαγή ευθύνης του παραχωρησιούχου από ρύπανση στο υφιστάμενο ακίνητο και εδώ είμαστε για να τα πούμε και στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Θα το κρίνετε εσείς, κυρία Πρόεδρε, από τη στιγμή που το νομοσχέδιο, αφού κρίθηκε από την Επιτροπή και το δεχθήκατε κύριε Υπουργέ, ότι δεν είναι μια απλή Κύρωση και από τη στιγμή που δεν έρχεται με τη διαδικασία του κατεπείγοντος και άρα, κατά τη δίκη μας εκτίμηση, δεν θεωρείται απλή Κύρωση γιατί γράφει σχέδιο νόμου και η Κύρωση είναι στο άρθρο 1, νομίζω και αυτό το αφήνω να το κρίνετε εσείς, απλά, εγώ θα ήθελα να το καταθέσω στην Επιτροπή ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι θα επιληφθεί η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής και να προχωρήσει σε Έκθεση, πριν από την εισαγωγή για ψήφιση στην Ολομέλεια. Νομίζω ότι θα πρέπει να μας απαντήσετε σε αυτό.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Πριν δώσω το λόγο στους ομιλητές, δύο έχουμε άλλωστε, θέλω να διαβάσω λίγο τους φορείς για να εγκριθούν. Είναι το γραφείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Ελλάδα, η Επιτροπή Ανταγωνισμού, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος, η ΡΑΕ, το Πανελλήνιο Σωματείο Εργαζομένων ΟΣΕ, το Ελεγκτικό Συνέδριο, το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Μεταφορών, η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων, ο Δήμος Ασπροπύργου, η Περιφέρεια Αττικής, το Τεχνικό Επιμελητήριο, Περιφερειακή Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Αττικής, η Ελληνική Εταιρία Logistics και το Συμβούλιο Εφοδιαστικής.

Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Απουσιάζει ο κ. Υπουργός, ας ελπίσουμε ότι στα επόμενα πέντε λεπτά θα επιστρέψει, θα ήθελα να ακούσει ορισμένες παρατηρήσεις, είναι όμως εδώ ο κ. Υφυπουργός. Κύριε Υφυπουργέ, γνωρίζετε ότι οι παραχωρήσεις, τα ΣΔΙΤ, δηλαδή, η συνεργασία του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, οι ιδιωτικοποιήσεις είναι στον πυρήνα της ιδεολογίας της δικής μας παράταξης. Ως εκ τούτου, από θέση αρχής, συνήθως συνηγορούμε για τέτοια νομοσχέδια, πλην όμως εδώ υπάρχουν κάποιες, εάν θέλετε, προβληματικές διαδικασίες, επισημάνθηκαν κι από τον Εισηγητή μας, τον κ. Καραμανλή, έτσι κι αλλιώς, ο κάθε διαγωνισμός που προσελκύει το ενδιαφέρον ενός και μόνο ενδιαφερομένου είναι προβληματικός, διότι δεν λειτουργούν οι διαδικασίες του ανταγωνισμού.

Αλλά στην συγκεκριμένη σύμβαση, τα προβλήματα είναι πολύ περισσότερα, είναι πολύ μεγαλύτερα. Αρχικά, θα ήθελα να επισημάνω τον ασυνήθιστα μεγάλο χρόνο παραχώρησης, που είναι τα 60 χρόνια. Το γεγονός, επίσης, ότι στη σύμβαση διαβάζουμε και μάλιστα, σε σημαντικά σημεία της, αλλαγές των όρων του διαγωνισμού, είναι και αυτό ένα προβληματικό σημείο. Γιατί σε άλλη περίπτωση, ενδεχομένως, ο διαγωνισμός να προσελκύει το ενδιαφέρον και άλλων επενδυτών. Η αλλαγή των όρων δόμησης, επί παραδείγματι στην περιοχή και μάλιστα, με τροπολογία, σε νομοσχέδιο το οποίο προηγήθηκε, που δυνητικά δίνει στον επενδυτή από τα 235.000 τετραγωνικά στεγασμένου χώρου να φτάσει μέχρι και στις 970.000 τετραγωνικά στεγασμένου χώρου, αντιλαμβάνεστε ότι μιλάμε για μια ανατροπή των δεδομένων σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Πέραν των διατάξεων, θα έλεγα επιπροσθέτως, στην αλλαγή των όρων, ότι ο σημερινός μειοδότης, αποκτά, πέραν του ότι προβλέπεται και συνάγεται από ορισμένες διατάξεις, στρατηγικό πλεονέκτημα στην αξιοποίηση τις παρακείμενες ιδιοκτησίας, της ΓΑΙΟΣΕ, 1450 στρεμμάτων. Ζητάτε ένα τίμημα της τάξεως των 21 εκατομμυρίων ευρώ, για 60 ολόκληρα χρόνια, δηλαδή περίπου 350 χιλιάδες ευρώ το χρόνο, με τη δυνατότητα του επενδυτή να στεγάσει χώρους 970.000 τετραγωνικών μέτρων και να ξεκινήσει και οικονομικές δραστηριότητες άλλου τύπου, όπως παραγωγή ρεύματος ή η ενοικίαση κτιρίων που θα κατασκευάσει, με ενοικιοστάσιο, αντιλαμβάνεστε ότι το τίμημα είναι πάρα - πάρα πολύ χαμηλό.

Εγώ θα σας έλεγα, και αυτό είναι προσωπική μου άποψη και όχι της παράταξής μου, ότι θα μπορούσατε να το δώσετε και με ένα ευρώ, αρκεί να διασφαλίζονται τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου, με την είσπραξη σημαντικών ποσών, γιατί εδώ, η παράταξή σας κι άλλες παρατάξεις στο παρελθόν για παραχωρήσεις και ιδιωτικοποιήσεις, αντέδρασαν πολλές φορές και με βίαιο τρόπο, όταν προσήλθαν στην Ελλάδα επενδυτές παγκοσμίου κύρους. Φωνάζατε για το λιμάνι του Πειραιά και την COSCO, όπου η COSCO είναι η νούμερο ένα δύναμη στον κόσμο, φωνάζατε για τον ΟΤΕ και για την Deutsche Telekom. Είχαμε τέτοιου μεγέθους επενδυτές και κάνατε σκληρή αντιπολίτευση. Εμείς σήμερα εδώ με υπευθυνότητα, ερχόμαστε και σας λέμε ότι είναι προβληματική η σύμβαση.

Προβληματικοί οι όροι της σύμβασης και πρέπει κατά το μέτρο του δυνατού, να βελτιωθούν στο πλαίσιο των Επιτροπών και της Ολομέλειας, αυτοί οι όροι της σύμβασης, γιατί καλό είναι να «πέφτουν» υπογραφές και να μιλάμε όλοι για την ανάπτυξη, αλλά πρωτίστως πρέπει να διασφαλίζεται αυτή η ανάπτυξη και αυτό το διασφαλίζει το κύρος του επενδυτή και το ύψος των επενδύσεων, και κατά δεύτερο λόγο, ισότιμο πάντα, να διασφαλίζονται και τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου, δηλαδή, του ελληνικού λαού. Άλλωστε, με τις συμβάσεις παραχωρήσεων, έχει κάποια προβλήματα, κατά τον τελευταίο καιρό, η κυβέρνησή σας. Είδατε τι έγινε με την παραχώρηση για μια ακόμα εικοσαετία, της εκμετάλλευσης του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος;

Ήλθε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σας λέει, ότι τα 450 εκατ. που ζητάτε είναι πάρα πολύ λίγα. Και τι συνέβη; Ήλθε ο ίδιος ο μειοδότης έδωσε 1,1 δισ. € χωρίς καμιά αντίρρηση, χωρίς να υποβάλει ούτε ένσταση «για τα μάτια του κόσμου», καταβάλλει το υπερδιπλάσιο τίμημα. Τι σημαίνει αυτό; Θα μου επιτρέψετε, να πω μια λαϊκή έκφραση, ότι η Κυβέρνηση επιχείρησε να παραχωρήσει το Ελευθέριος Βενιζέλος για είκοσι χρόνια «μπιρ παρά», αυτό αποδεικνύει η εξέλιξη. Μην κάνετε το ίδιο και στη συγκεκριμένη σύμβαση. Θα δούμε, αν θα περάσει την Επιτροπή ανταγωνισμού της Κομισιόν, αλλά ωστόσο, θα ήταν καλό να λάβετε υπ' όψιν σας τις ενστάσεις που εγείρει σήμερα σύσσωμη η αντιπολίτευση και να βελτιώσετε τα πράγματα.

Για την πολιτική των εμπορευματικών κέντρων μπορεί να λέτε ότι το τελειώσαμε μετά από 16 χρόνια, οι αποφάσεις και ο τρόπος παραχώρησης θα κριθούν από το αποτέλεσμα και από την ανάπτυξη του ίδιου του εμπορευματικού κέντρου, της περιοχής και της οικονομίας γενικότερα, γιατί στην Ελλάδα μπορεί να χωροθετηθούν σύμφωνα με τις οικονομικές ανάγκες και τη μορφολογία της χώρας -το ότι δεν αναπτύχθηκαν τα προηγούμενα χρόνια είναι ένα ζήτημα που μπορούμε να τους ζητήσουμε ενδεχομένως την Ολομέλεια- η ύπαρξη ιδιωτικών λιμένων, η διάρθρωση της οικονομίας κ.λπ. οπωσδήποτε έφερε καθυστέρηση στη δημιουργία των αναγκαίων εμπορευματικών κέντρων.

Όμως, σήμερα που μπορούν να χωροθετηθούν 6-7 εμπορευματικά κέντρα στο σύνολό τους χώρας, μιλάω, επιλέγετε θολές διαδικασίες. Και ξεκινάτε βεβαίως και στην Αλεξανδρούπολη είναι αναγκαίο, ενώ έχουμε –θα σας μιλήσω για την περιοχή μου στη Θεσσαλία- το χωροταξικό Θεσσαλίας που χωροθετεί το εμπορευματικό κέντρο στην περιοχή Βόλου, εξαιτίας της ύπαρξης λιμένος, σιδηροδρομικού δικτύου, αεροδρομίου κ.λπ. έρχεται η Κυβέρνηση δια της ΓΑΙΟΣΕ και λέει, θα κάνουμε άλλο εμπορευματικό κέντρο αγροτικών προϊόντων στη Λάρισα -έχει εξαγγελθεί εδώ και ένα χρόνο αυτή η ιστορία- θα κάνουμε εμπορευματικούς κόμβους που για τις αγροτικές περιοχές των Τρικάλων και της Καρδίτσας μπορεί να είναι αναγκαίοι, θα κάνουμε άλλο δημοπρατήριο. Δεν κάνουμε λαϊκές αγορές, κύριοι; Εμπορευματικά κέντρα κάνουμε και ο στρατηγικός σχεδιασμός πρέπει να είναι άρτιος και ολοκληρωμένος και να γίνονται εκεί που υπάρχουν υποδομές και αναπτυχθούν οι σχεδιασμένες μεταφορές.

Σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλία, λοιπόν, ο πιο ιδανικός τόπος είναι η Μαγνησία, είναι ο Βόλος με το λιμάνι, το αεροδρόμιο, το σιδηροδρομικό δίκτυο που συνδέει εδώ και πολλές δεκαετίες το λιμάνι με το σιδηροδρομικό δίκτυο, πράγμα που δεν υπήρχε στην περίπτωση που συζητάμε σήμερα για τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Άρα, θα έλεγα, ότι μιας και κατερρίφθη το ζήτημα του κατεπείγοντος, να το δείτε, κύριε Υπουργέ, να μεταφέρετε και τις παρατηρήσεις μας στον κύριο Υπουργό, -βέβαια είναι οι συνεργάτες του εδώ- και να βελτιωθεί, ότι μπορεί να βελτιωθεί γιατί; Για τη χρησιμότητα των εμπορευματικών κέντρων είναι περιττό να συζητάμε. Συμφωνούμε όλοι. Σήμερα όμως εδώ κύριε Υπουργέ, δεν συζητάμε για το εμπορευματικό κέντρο συζητάμε για τη σύμβαση και τις προβλέψεις της σύμβασης.

Κύριε Υπουργέ, έλεγα, ότι άλλαξαν οι όροι του διαγωνισμού, άλλοι ήταν οι όροι του διαγωνισμού, άλλοι οι όροι της σύμβασης. Εφόσον αλλάζετε τους όρους, βελτιώστε τη σύμβαση αυτό σας λέμε και εκπονήστε μια πιο ολοκληρωμένη πολιτική για τα εμπορευματικά κέντρα στη χώρα.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει η κυρία Τζάκρη.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η δυνατότητα δημιουργίας ενός σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου στην περιοχή του Θριασίου πεδίου είναι μια παλιά -θα έλεγα- και πικραμένη ιστορία. Οι πρώτες συζητήσεις και εξαγγελίες είχαν γίνει τη δεκαετία του 70, δηλαδή 40 χρόνια πίσω. Και μόνο το γεγονός ότι υλοποιείται πλέον αυτή η εξαγγελία της δημιουργίας ενός εμπορευματικού κέντρου σε εκείνη την περιοχή, νομίζω, ότι είναι από μόνη της μια πολύ θετική εξέλιξη.

Τώρα, σε ό,τι αφορά την υπό συζήτηση παραχώρηση, να πω ότι αυτή αναφέρεται σε μια οικοπεδική έκταση εμβαδού περίπου 588 στρεμμάτων στο συνολικότερο πλέγμα σύμπλεγμα των 2200 στρεμμάτων στην περιοχή του Θριασίου με τους προβλεπόμενους όρους δόμησης για τη δημιουργία όχι μόνο των αποθηκών, αλλά και των συνοδευτικών εγκαταστάσεων, συνολικής δομημένης επιφάνειας περίπου 235.000 στρεμμάτων για να δημιουργηθεί αυτό το εμπορευματικό κέντρο.

Να πω εδώ ότι σύμφωνα με την υπό συζήτηση παραχώρηση ο παραχωρησιούχους οφείλει να χρηματοδοτήσει κινητοποιώντας όχι μόνο ίδια, αλλά και δανειακά κεφάλαια την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση του συγκεκριμένου εμπορευματικού κέντρου δηλαδή, να δημιουργήσει όλα τα απαραίτητα δίκτυα, σιδηροδρομικά δίκτυα σύνδεσης με την εθνική σιδηροδρομική γραμμή, αλλά και πλήθος άλλων εγκαταστάσεων, όπως κτίρια αποθηκών χώρους διοικητής και υποστηρικτικών εργασιών καθώς και σταθμούς εξυπηρέτησης οχημάτων, τελωνείων ακόμη και οι υγειονομικές υπηρεσίες.

Βεβαίως και να λειτουργήσει και να συντηρεί το συγκεκριμένο κέντρο παρέχοντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στους χρήστες για μια περίοδο 60 ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος παραχώρησης και μέχρι το 2078 με αντάλλαγμα το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται εμπορικά το κέντρο και να εισπράττει για ίδιο λογαριασμό το αντίτιμο υπηρεσιών από τους χρήστες του κέντρου.

Να πω ότι τα οφέλη για το ελληνικό δημόσιο περιγράφονται ρητά στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο και είναι η εφάπαξ καταβολή ανταλλάγματος ύψους περίπου 10 εκατ., η ετήσια πληρωμή 350.000 € τουλάχιστον για 60 χρόνια προσαυξημένο κατά ένα ποσοστό επί των ακαθάριστων ετησίων εσόδων για όλη την περίοδο παραχώρησης και βεβαίως υποχρέωση υλοποίησης της επένδυσης, όπου σύμφωνα με την πρόβλεψη του αναδόχου, την προσφορά του αναδόχου ανέρχεται περίπου στα 35 - 36 εκατ. € που θα επενδυθούν για το έργο.

Τα οφέλη, βέβαια, πλέον από αυτά που προβλέπονται στην αιτιολογική έκθεση που είναι αυτά τα άμεσα οφέλη είτε τα εφάπαξ καταβαλλόμενα, είτε τα τμηματικά μεταβαλλόμενα τα επόμενα χρόνια, νομίζω ότι είναι αυτονόητα και είναι πέραν από τη συνολική αύξηση των εσόδων της ΓΑΙΟΣΕ και τα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου πλέον του τμήματος για ένα διάστημα μέχρι το 2078. Από το φόρο εισοδήματος από τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης είναι και τα επιπλέον έσοδα για το οικοσύστημα του έργου και το σημαντικότερο -κατά την άποψή μου- η θετική επίδραση στην απασχόληση στην ευαίσθητη τοπική οικονομία της δυτικής Αττικής, αλλά και ευρύτερα της χώρας μας.

Νομίζω ότι αυτό που - κατά την ταπεινή μου άποψη – είναι η σημαντικότερη ωφέλεια για την οικονομία, αλλά και για τη δική μας οικονομία ευρύτερα. Και θέλω να εξηγήσω, γιατί. Γιατί με τις αυξημένες ροές των εμπορευμάτων που παρατηρούνται από το λιμάνι του Πειραιά εξαιτίας αυτής της ενίσχυσης- επένδυσης λόγω των επενδύσεων της Cosco τα τελευταία χρόνια, αν η δημιουργία ενός σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου στην περιοχή, αν δραστηριοποιηθεί σωστά, μπορεί να προσελκύσει πέρα από τις κλασικές δραστηριότητες logistics δηλαδή, πέρα από τις δραστηριότητες δια μεταφοράς ή αποθήκευσης και άλλες μεγαλύτερες δραστηριότητες και μάλιστα, θα έλεγα μεγαλύτερης προστιθέμενης αξίας, όπως είναι οι δραστηριότητες της ελαφράς μεταποίησης και τι θέλω, να πω με αυτό.

Γνωρίζω και γνωρίζουμε όλοι, ότι κάθε χρόνο φθάνουν στο λιμάνι του Πειραιά περίπου 500 τρένα εμπορευμάτων, τα οποία είναι ημιτελή προϊόντα και εξαρτήματα ηλεκτρονικά, τα οποία στη συνέχεια, προωθούνται τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις της κεντρικής Ευρώπης, δηλαδή στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις, κυρίως της Σλοβακίας και της Ουγγαρίας, κυρίως από την Cosco. Όπου εκεί, αφού γίνουν τελικά προϊόντα, δηλαδή ηλεκτρονικοί υπολογιστές, κινητά τηλέφωνα, τηλεοράσεις επιστρέφουν με τα ίδια τρένα, κύριε Υπουργέ, στη χώρα μας είτε σε αγορές της βαλκανικής χερσονήσου, είτε στις αγορές της βόρειας Αφρικής και της μέσης Ανατολής, αλλά και της ίδιας μας της χώρας με τα ίδια τρένα, κυρία Πρόεδρε.

Εγώ νομίζω, ότι ένα σημαντικό μέρος αυτών των δραστηριοτήτων βιομηχανικού χαρακτήρα ελαφράς μεταποίησης μπορούν να προσελκυσθούν και να γίνουν πλέον -γιατί δεν υπάρχει λόγος να γίνονται αλλού- εδώ στις εγκαταστάσεις του Θριασίου.

Εύχομαι και ελπίζω κύριε Υπουργέ, ο καινούργιος ιδιοκτήτης της έκτασης αυτής, δηλαδή η ΕΤΒΑ Α.Ε-ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ- GOLDAIR να αξιοποιήσουν τις εγκαταστάσεις που τους παραχωρούνται σήμερα ακριβώς για να προσελκυθούν αυτές του νέου τύπου, αλλά υψηλότερης προστιθέμενης αξίας βιομηχανικές δραστηριότητες ελαφράς μεταποίησης. Αυτό πραγματικά θα συμβάλει καθοριστικά στη δημιουργία επιπλέον θέσεων εργασίας από αυτές που ήδη προβλέπονται από τις εκθέσεις που συνοδεύουν την παρούσα παραχώρηση και το σχέδιο της σύμβασης προς όφελος αντιλαμβανόμαστε όλοι και της ευαίσθητης τοπικής κοινωνίας της Δυτικής Αττικής με την πολλή μεγάλη ανεργία, αλλά και προς όφελος της ίδιας της χώρας.

Επομένως, από αυτή την άποψη, κύριε Υπουργέ, θεωρώ, ότι σε κάθε περίπτωση αυτή η παραχώρηση είναι μια σημαντική παραχώρηση και ένα βήμα μπροστά για τα ελληνικά Logistics. Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε την κυρία Τζάκρη. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Μόνο αυτό. Με συγχωρείτε, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, για το ποσοστό της συμμετοχής του Δημοσίου στην ΕΤΒΑ και στην Τράπεζα Πειραιώς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας τα πω όλα. Μην ανησυχείτε. Άλλωστε, έχουμε την ευχέρεια να τα πούμε και στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής και στην Ολομέλεια.

Πήρα το λόγο για να δώσω μερικές διευκρινίσεις, για να έχουμε ίδιο βαθμό ενημέρωσης. Θεωρώ ότι ο ολιστικός σχεδιασμός που έχουμε για τις συνδυασμένες μεταφορές στη χώρα περιλαμβάνει τα εμπορευματικά κέντρα όλης της χώρας, την ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών υποδομών και των συνδυασμένων μεταφορών. Δεν αποσκοπεί μόνο στην αναβάθμιση των ποιοτικών συνδυασμένων μεταφορών από τη χώρα μας. Το να γίνουμε, δηλαδή, ένα διαμετακομιστικό κέντρο στο διεθνή χάρτη αποσκοπεί στο να προσελκύσουμε παραγωγικές δομές, μέσα στα εμπορευματικά κέντρα. Να συμβάλλουμε στην προσπάθεια που κάνει η χώρα να σταθεί στα δικά της πόδια και να έχει παραγωγική δομή. Είναι προφανές ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει, αν η χώρα δεν έχει σύγχρονες υποδομές, συνδυασμένες μεταφορές και κυρίως, εμπορευματικά Κέντρα, που μέχρι τώρα δεν είχαμε κανένα. Και βέβαια, ένα ολοκληρωμένο δίκτυο σιδηροδρομικών υποδομών και οδικών υποδομών. Μαζί, σε συνδυασμό με τα λιμάνια μας, με την ακτοπλοΐα και με τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Ξεκινάμε, λοιπόν, αυτήν την προσπάθεια με το μεγαλύτερο εμπορευματικό κέντρο της χώρας, στο Θριάσιο Πεδίο και είναι πραγματικά ένα αξιοθαύμαστο έργο.

Πρέπει να δώσουμε μερικές διευκρινίσεις, διότι από ότι φάνηκε στις τοποθετήσεις κάποιων Βουλευτών της αντιπολίτευσης, δεν έχει γίνει κατανοητό τι εννοούμε «Εμπορευματικό Κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο».

Είναι λογικό με αυτά που έχουν γίνει όλα αυτά τα χρόνια. Έχουμε, λοιπόν, επί της ουσίας, δύο «οικόπεδα» -ας τα χαρακτηρίσουμε έτσι-, δύο επιφάνειες. Η μία είναι 1.450 στρέμματα. Δεν εξετάζουμε αυτό, σήμερα. Σε αυτήν την έκταση έχουν επενδυθεί περίπου 300 εκατ. ευρώ. Έχουν γίνει όλες οι σιδηροδρομικές υποδομές. Έχουν γίνει οι απαραίτητες κτιριακές υποδομές, προκειμένου να έχουμε ένα πλήρες, σύγχρονο διαμετακομιστικό Κέντρο, που θα παίρνει κιβώτια από το λιμάνι του Πειραιά, θα τα πηγαίνει εκεί, θα τα ανοίγει, θα τα επανασυσκευάζει κ.λ.π. Και δίπλα από αυτό, έχουμε ένα «οικόπεδο» 588 στρεμμάτων, που είναι η Σύμβαση που συζητάμε σήμερα.

Λοιπόν, είναι δύο διαφορετικά πράγματα, που θα λειτουργήσουν, όμως, προφανώς, σε συνεργασία το ένα με το άλλο και σε πλήρη - αν θέλετε - λειτουργία και συνέργεια.

Ποιο είναι το ιστορικό. Και θέλω να το πω αυτό, γιατί βλέπω και το φίλο, σύντροφο και διακριτό κοινοβουλευτικό, τον κύριο Δρίτσα, στην αίθουσα, που είναι από τον Πειραιά, που έχει δώσει μάχες για να αναβαθμίσει και το λιμάνι του Πειραιά και τις συνδυασμένες μεταφορές, προς όφελος όμως και της τοπικής κοινωνίας και της χώρας και του θεσμικού πλαισίου, που πρέπει, όμως, να έχουμε ως χώρα. Διότι, όλα αυτά τα χρόνια, που ήταν το Θριάσιο σε συζήτηση και σε διαγωνιστικές διαδικασίες, δεν διασφαλιζόταν πάντα αυτό. Και οφείλω να πω ότι δεχθήκαμε πολλές πιέσεις για να μην γίνει αυτός ο διαγωνισμός, με τον τρόπο που έγινε και με τις αλλαγές που έγιναν. Και καλό είναι, το Κοινοβούλιο να τα γνωρίζει αυτά.

Λοιπόν, το ιστορικό είναι ότι στην αρχή, υπήρχε μια εταιρεία που ήταν τα Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε. - αυτά θα τα πούμε σε άλλες συνεδριάσεις. Η πρώτη διαγωνιστική διαδικασία για το Θριάσιο έγινε από το 2006 μέχρι το 2009. Υπήρχαν δύο υποψήφιοι. Ματαιώθηκε ο διαγωνισμός, διότι αποσύρθηκε η προσφορά του προσωρινού αναδόχου.

Τότε, κύριε Καραμανλή, επειδή ρωτήσατε και είπατε αν είναι μικρό το τίμημα που δίνει, που δεν είχαμε κρίση, ήταν ενάμισι εκατομμύριο ευρώ. Όχι δέκα εκατομμύρια ευρώ που είναι σήμερα το εφάπαξ τίμημα το αρχικό. Το 2006 έπρεπε να είναι πολύ περισσότερο. Εμείς κάναμε το διαγωνισμό, μέσα στην κρίση, με μια χώρα που προσπαθούσε να βγει από τα μνημόνια που κάποιοι μας έβαλαν. Και είναι άλλο να κάνεις διαγωνισμό και να ανταποκρίνεται η αγορά το 2016 και να δίνει 10 εκατομμύρια ευρώ μέσα στην κρίση και είναι άλλο το 2006 να δίνει ενάμισι εκατομμύριο ευρώ. Για όποιον καταλαβαίνει. Για να έχετε, βεβαίως και συγκριτικό στοιχείο, στη διαγωνιστική διαδικασία του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης που είναι σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή, δεν έχουμε μια προσφορά, όπως είχαμε το 2016. Έχουμε 3 προσφορές και είναι τέσσερις πολύ μεγάλες εταιρείες. Άρα, ένας από τους «εκβιασμούς» -εντός εισαγωγικών- που γίνονταν στη χώρα ήταν ότι κάποιοι δεν θα κατέβουν στο διαγωνισμό και θα βγει άγονος, για ακόμη μια φορά, το 2016, όπως έγινε στη διαγωνιστική διαδικασία από το 2006 μέχρι το 2009.

Η δεύτερη διαγωνιστική διαδικασία έγινε από το 2010 μέχρι το 2011. Ο προηγούμενος διαγωνισμός είχε ματαιωθεί και αυτός ο διαγωνισμός πραγματοποιήθηκε σε μια φάση. Δηλαδή και τα δύο «οικόπεδα», παρά την επένδυση που είχε γίνει από πλευράς του δημοσίου με τη συνδρομή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προβλεπόταν σε μια φάση. Έγιναν έξι παρατάσεις καταληκτικής ημερομηνίας για να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των ενδιαφερομένων και τελικά, ο διαγωνισμός ματαιώθηκε το 2011. Χωρίς να υποβληθεί καμία προσφορά. Διότι, κάποιοι έχουν τακτική να πιέζουν τη χώρα για διάφορα πράγματα, σε κάθε διαγωνισμό, ανάλογα με τα συμφέροντά τους. Και αυτό, όχι προκειμένου να ικανοποιήσουν τα αιτήματά τους, αλλά προκειμένου να μη γίνει ο διαγωνισμός. Και θα τα εξηγήσουμε αναλυτικά αυτά.

Η τρίτη διαγωνιστική διαδικασία έγινε το 2012. Η πρόσκληση δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο του 2012 για δεσμευτικό ενδιαφέρον και κατά την καταληκτική ημερομηνία, τον Απρίλιο του 2012, υποβλήθηκαν δύο προτάσεις. Η ΓΑΙΑΟΣΕ προχώρησε στον έλεγχο των προτάσεων των ενδιαφερομένων και στη συνέχεια, κάλεσε τους ενδιαφερόμενους για να συμμετέχουν στη δεύτερη φάση της της διαγωνιστικής διαδικασίας. Και τελικά, λόγω των εκλογικών αναμετρήσεων και της προβλεπόμενης από τα Τεύχη έγκρισης Σύμβασης με νομοθετική ρύθμιση, η διαδικασία, πάλι, ματαιώθηκε.

Μετά, έχουμε την τέταρτη διαγωνιστική διαδικασία, από 2014 μέχρι το 2018. Οπότε, το 2015 και το 2016 που αναλάβαμε τη διακυβέρνηση της χώρας, αλλάξαμε πολύ σημαντικούς όρους της διακήρυξης.

Να σας πω ότι έγινε ένας εξαντλητικός διάλογος και μια εξαντλητική διαβούλευση πριν βγει ο διαγωνισμός, με όλους τους ενδιαφερόμενους. Να σας πω ότι πάρα πολλές από τις παρατηρήσεις και τα αιτήματα που υπήρχαν, περιλήφθηκαν στις αλλαγές του διαγωνισμού.

Επίσης, υπήρχε έντονη πίεση να μη βγει διαγωνισμός για τα 588 στρέμματα, αλλά να βγει διαγωνισμός ενιαίος και για τα 588 στρέμματα και για τα 1500, δηλαδή, ενιαία τα 2200 στρέμματα. Καταλαβαίνετε όλοι ότι μετά την ολοκλήρωση αυτής της διαγωνιστικής διαδικασίας την κύρωση της σύμβασης, την υπεραξία που παίρνει το διαμετακομιστικό κέντρο που είναι δίπλα, με μια επένδυση 300 εκατομμυρίων, που σύμφωνα με την αρμόδια Επίτροπο, η οποία, την προηγούμενη εβδομάδα επιθεώρησε την ολοκλήρωση του έργου, είναι από τα μεγαλύτερα εμπορευματικά κέντρα της Ευρώπης και το πιο σύγχρονο.

Όσον αφορά το τίμημα, όχι μόνο δεν είναι χαμηλό, είναι πολλαπλάσιο των προσφορών που υπήρχαν σε καιρούς που το χρήμα έρεε στην αγορά. Φέρατε ως παράδειγμα το «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ο κ. Καραμανλής και ο κ. Μανιάτης, αλλά καλό είναι να μη συγχέουμε ανόμοια πράγματα. Αυτό είναι ένας διαγωνισμός που έτρεξε η ΓΑΙΑΟΣΕ και το Υπουργείο Υποδομών, όπως και ο σχεδιασμός που γίνεται για το διαμετακομιστικό κέντρο. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» κ. Καραμανλή, ήταν από το 2010 στο ΤΑΙΠΕΔ. Ήταν συγκεκριμένο το μοντέλο που είχατε συμφωνήσει για την επέκταση της σύμβασης παραχώρησης των 20 ετών, ήταν συγκεκριμένος ο τρόπος που λειτουργούσε το ΤΑΙΠΕΔ, τον οποίο, τον βρήκαμε με τη χώρα δεσμευμένη και με τον τρόπο επέκτασης του αεροδρομίου δεσμευμένο. Τα λέω αυτά, παρότι δεν είναι δική μου αρμοδιότητα, αλλά το τίμημα ανέβηκε από την Digicom, γιατί στη χώρα έγινε ένας διαγωνισμός που ήταν το Καστέλι και συγκριτικά με το Καστέλι έκρινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού το τίμημα που πήραμε εκεί και προφανώς, έκανε τις αντίστοιχες παρατηρήσεις για να ανεβάσει το ΤΑΙΠΕΔ ή τα όργανα του ΤΑΙΠΕΔ και του αεροδρομίου την εκτίμηση που είχαμε. Καλό θα είναι το ΤΑΙΠΕΔ να μας δώσει διευκρινίσεις για να μην υπάρχουν απορίες.

Επίσης, ρωτήσατε εάν υπάρχει παραβίαση του ανταγωνισμού με έναν συμμετέχοντα. Όχι, δεν ισχύει αυτό, όταν τηρείται η ευρωπαϊκή νομοθεσία. Βέβαια, δεν υπάρχει παραβίαση του ανταγωνισμού με έναν συμμετέχοντα και εσείς, πρέπει να το ξέρετε πολύ καλά αυτό από τα χρόνια διακυβέρνησης σας, πόσο μάλλον, σε διαγωνιστικές διαδικασίες που γίνονται 14 - 15 χρόνια και ακυρώνονται, δεν συμμετέχουν, βγαίνουν άγονοι και τα λοιπά ή που κάποιοι πιέζουν τη χώρα να μην προχωρήσει στο διαγωνισμό. Μπορούμε να πούμε περισσότερα για την αίτηση που έχουν κάνει κάποιοι να γινόταν εμπορευματικό κέντρο μέσα στο λιμάνι του Πειραιά, παρότι δεν υπήρχε στον στρατηγικό σχεδιασμό του λιμανιού να υπάρχουν εμπορευματικά κέντρα μέσα στο λιμάνι του Πειραιά.

Η τρίτη ερώτηση αφορά τα ποσοστά συμμετοχής της ΕΤΒΑ και της ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ. Είναι 80% της ΕΤΒΑ, 20% της ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ και υπάρχει και στο σχέδιο σύμβασης. Για να σας βοηθήσω λίγο περαιτέρω, στην ΕΤΒΑ έχει 35% το ελληνικό δημόσιο και 65% η Τράπεζα Πειραιώς και στην Τράπεζα Πειραιώς έχει 25% το ελληνικό δημόσιο.

Το τέταρτο ερώτημα αφορούσε τη μη καταβολή δημοτικών τελών. Δεν μπαίνει τέτοιο θέμα, υπάρχει γενικότερη διάταξη, απλά επαναλαμβάνεται εδώ. Αν έστω και ένα γραμμάριο απορριμμάτων το διαχειριστεί ο Δήμος, αν μια σακούλα βγάλει το εμπορευματικό κέντρο έξω από το χώρο ευθύνης, προφανώς, θα πληρώσει δημοτικά τέλη, αλλιώς πρέπει να τα διαχειριστεί μόνος του στο σύνολό του και δεν μπαίνει κανένα θέμα. Υπάρχουν στην ολότητά τους οι δεσμεύσεις του αναδόχου και για τον καθαρισμό, για τα σκουπίδια, τη διαχείριση τους και όλα τα υπόλοιπα.

Το πέμπτο ερώτημα αφορούσε σημαντικές παρεκκλίσεις στους πολεοδομικούς όρους. Δεν ισχύει αυτό. Στην αρχική διαγωνιστική διαδικασία προβλεπόταν ότι μπορεί ο ανάδοχος κατά παρέκκλιση να ζητήσει αύξηση του συντελεστή δόμησης. Στο ενδιάμεσο και όσο κρατούσε η διαγωνιστική διαδικασία ήρθαμε στο Κοινοβούλιο μετά από διαβούλευση με πάρα πολλούς φορείς, διότι, οι σύγχρονες προδιαγραφές δεν θέλουν αποθήκες με 11 μέτρα ύψος, αλλά με 15 μέτρα ύψος, κάτι που ρώτησε και ο κ. Αμυράς. Για να προκύψουν λοιπόν, οι συντελεστές δόμησης και να καλύψουν τον όγκο επί της ουσίας, γι' αυτό υπήρξε μια νομοθετική ρύθμιση, όχι μόνο από το Υπουργείο Μεταφορών και από τα συναρμόδια Υπουργεία, προκειμένου όλα τα εμπορευματικά κέντρα της χώρας να έχουν ίδιους όρους δόμησης των εκτάσεων της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Δηλαδή, αυτά που έχουμε σχεδιάσει να γίνουν είναι όλα της ΓΑΙΑΟΣΕ. Μακάρι να επεκτείνουμε τη σιδηροδρομική γραμμή μέχρι την Καλαμάτα. Επομένως, όπως καταλαβαίνετε, επειδή γράφονται διάφορα από κάποιους, φαντάζομαι και σκόπιμα, τα εμπορευματικά κέντρα και η σιδηροδρομική υποδομή έχουν γερές βάσεις. Δεν έχουμε παρεκκλίσεις από τους πολεοδομικούς όρους και ερχόμαστε να καλύψουμε, όχι για το συγκεκριμένο εμπορευματικο κέντρο, αλλά για όλα τα εμπορευματικά κέντρα της χώρας, μια ρύθμιση που θα μας βγάλει και από περιπέτειες και από αθέμιτο ανταγωνισμό, να έχουμε άλλους συντελεστές στο Θριάσιο, άλλους στη Θεσσαλονίκη και άλλους στην Αλεξανδρούπολη.

Ο κ. Μανιάτης αναφέρθηκε στο αεροδρόμιο και του του εξήγησα.

Επίσης, όσον αφορά το γιατί ο ΟΣΕ είναι εκτός σύμβασης, δεν είναι αντικείμενο του ΟΣΕ η συγκεκριμένη σύμβαση και φαντάζομαι ότι αναφέρεται στον επόμενο διαγωνισμό που θα κάνουμε για τον operator ή το ΣΔΙΤ που θα γίνει για τη διαχείριση του διαμετακομιστικού κέντρου. Αν επιμένει η αντιπολίτευση να είναι και ο ΟΣΕ μέσα, δεν έχουμε κανένα θέμα. Περιμένουμε τις προτάσεις σας και θα τις εξετάσουμε.

Επίσης, δεν θεωρούμε ανίκανο τον ΟΣΕ, είναι προφανές. Ο ΟΣΕ δεν κάνει τον επόμενο διαγωνισμό, γιατί δεν έχει εμπειρία στις παραχωρήσεις, τουλάχιστον, δεν έχει την εμπειρία που έχει το Υπουργείο και έχουμε δέσμευση να τρέξουν πολύ γρήγορα, καθώς μέχρι το Μάρτιο του 2019 πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει κάποιες διαδικασίες, προκειμένου να μη γυρίσουμε 250 εκατομμύρια πίσω στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή που είναι η χρηματοδοτική συμβολή του διαμετακομιστικού κέντρου που έχουμε φτιάξει.

Αυτός είναι και ένας λόγος, αν θέλετε, που προχωράμε έτσι και είχαμε πει να μπει το νομοσχέδιο με τη διαδικασία που είχαμε προτείνει στην αρχή. Αν δεν θέλετε να καλέσουμε φορείς, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι κύρωση Σύμβασης. Και το λέω αυτό γιατί εμείς, όταν φέρνουμε μια Σύμβαση στη Βουλή, έχει περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο ή την φέρνουμε με την αίρεση ότι θα εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Άλλοι, κύριε Καραμανλή - θυμάστε ποιοι, δεν θέλω να επαναλάβω και να οξύνω - έφερναν στη Βουλή επεκτάσεις συμβάσεων και άλλα, χωρίς να περάσουν από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Εσείς δεν είστε σε αυτή τη λογική, αλλά μπορεί να είναι κάποιοι σύντροφοί - συναγωνιστές σας από το παρελθόν.

Η αρχική επένδυση είναι 200 εκατομμύρια. Προφανώς η ερώτηση από τον κ. Μανιάτη είναι, γιατί δίνουμε την ευχέρεια στον επενδυτή να πάρει ένα μέρος των κατασκευών στην περίοδο Τ1 και για το δημόσιο; Και παίρνει τις εγγυήσεις, γιατί τις πηγαίνει στην Αθήνα; Στις παραχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων π.χ. όπου έχουμε εκτίμηση και μετρήσεις του φόρτου, άρα έχουμε συγκεκριμένα έσοδα και όπου δεν φτάνουν τα έσοδα από τα διόδια είχαν προβλεφθεί στις συμβάσεις παραχώρησης και η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου για να βγαίνει. Εκεί, επί της ουσίας έχουμε εγγύηση όλου του κόστους κατασκευής. Εδώ, στην περίοδο Τ1 δεν έχουμε το 100% της προβλεπόμενης κατασκευής. Αν το είχαμε - μακάρι να το είχαμε - θα δίναμε εγγύηση σε όλο το κόστος κατασκευής. Μακάρι να το είχαμε. Ο επενδυτής δεν μπορεί να το κάνει όλο, όπως έχουν δείξει και οι προηγούμενες διαγωνιστικές διαδικασίες στην περίοδο Τ1. Δηλαδή, να φτιάξει 240.000 τετραγωνικά. Του δίνουμε, λοιπόν, ένα κίνητρο αντί να φτιάξει το 50% που ήταν ένας από τους όρους που αλλάξαμε, να φτιάξει πολύ περισσότερα την περίοδο Τ1 για να είναι εμπροσθοβαρής η επένδυση του. Να είναι περισσότερο εμπροσθοβαρής και στα εμπορευματικά κέντρα, επειδή δεν βάζει το ελληνικό δημόσιο ή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα λεφτά της σύμβασης αυτής, ούτε ένα ευρώ. Αυτό είναι ένα κίνητρο γι’ αυτά που είπε και ο Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και η κυρία Τσάγκαρη, να τρέξουμε, δηλαδή να φέρει επενδυτές να φέρει παραγωγικές επενδύσεις για να μπορέσει να κάνει ακόμα περισσότερο έργο. Επομένως, το ελληνικό δημόσιο δεν έχει να χάσει κάτι, δίνει εγγύηση . Στο ελληνικό δημόσιο μένουν αυτά τα κτίρια αν δεν πάει καλά ο όποιος επενδυτής.

Αυτό, όμως, που είναι πολύ σημαντικό και δεν υπήρχε και διορθώθηκε μετά από τη διαπραγμάτευση που έγινε, ήταν ότι το ελληνικό δημόσιο δεν θα πληρώσει σε δύο, τρεις μήνες το δάνειο του ιδιώτη ή του επενδυτή, αλλά θα τηρηθούν οι ίδιες ακριβώς προϋποθέσεις, όροι και τρόπος αποπληρωμής, με αυτό που είχε συμφωνήσει ο παραχωρησιούχος με τους όρους δανείου. Γιατί, αρχικά, προβλεπόταν αν καταπέσει να πληρώσει το ελληνικό δημόσιο σε δύο ή σε τρεις μήνες. Δεν ισχύει αυτό, πάει στα δέκα χρόνια. Άρα, είναι πλήρως διασφαλισμένο. Το δημόσιο - αναφέρει ο κ. Μανιάτης - θα πληρώνει 36 εκατ. € για 60 χρόνια και θα εισπράξει 31 εκατ. €. Δεν πληρώνει ένα ευρώ το ελληνικό δημόσιο, ούτε ένα ευρώ. Επίσης, για τη δόμηση έχω απαντήσει. Για τον Ο.Σ.Ε. έχω απαντήσει. Σχετικά με τον υπερτετραπλασιασμό δόμησης, αναφέρω ότι δεν υπάρχει αυτό.

Εισέρχομαι τώρα στα υπόλοιπα. Τα έσοδα του ελληνικού δημοσίου, εκτός από τα πρώτα 10 εκατ. θα είναι 2,5% ποσοστό επί του τζίρου. Οι 350.000 ευρώ το χρόνο είναι το ελάχιστο εγγυημένο τίμημα. Το υπολογίζουμε πολύ υψηλότερα. Το εφάπαξ των 10 εκατομμυρίων ευρώ δεν υπήρχε στις προηγούμενες διαγωνιστικές διαδικασίες, εκτός από την πρώτη που σας είπα. Ούτε ως πρόβλεψη δεν υπήρχε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν υπήρχε η ίδια πίεση τότε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Μπουκώρο, μάλλον δεν έχετε καταλάβει ότι κάποιοι επενδυτές θέλουν να αγοράσουν τη χώρα για ένα ευρώ και κάποιοι δεν τους κάνουν το χατίρι. Κάποιοι τους κάνανε στο παρελθόν το χατίρι και κάποιοι δεν τους κάνουν το χατίρι.

Το πρόσθετο στοιχείο είναι το άθροισμα της παρούσας αξίας του εγγυημένου ανταλλάγματος, όπου είναι 6,2 εκατ. ευρώ ανά έτος, σύμφωνα με την προσφορά του αναδόχου. Σε παρούσα αξία, για να έχουμε και συγκριτικά από το διαγωνισμό του 2008, ήταν 112 εκατ. € για 30 έτη. Με το διαγωνισμό που έγινε, 360 εκατ. ευρώ για 60 έτη σε παρούσες αξίες, για να έχετε ένα συγκριτικό.

Σχετικά με την απαλλαγή από τα περιβαλλοντολογικά, όπου έχουμε μια ιδιαίτερη ευαισθησία, να αναφέρω ότι δεν είναι απαλλαγή από τα περιβαλλοντολογικά. Μιλάμε για την υφιστάμενη ρύπανση που υπάρχει αυτή τη στιγμή μέσα στο οικόπεδο που με τις εργασίες που θα γίνουν εκεί και με τις αδειοδοτήσεις που θα γίνουν έτσι κι αλλιώς είναι υποχρεωμένος κάποιος να τις ανατρέξει.

Σε ό,τι αφορά τα φωτοβολταϊκά απευθύνονται σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις. Δεν είναι για εμπορία. Είναι στις στέγες.

Επίσης, θέλω να πω κάτι και για την έκδοση των οικοδομικών αδειών. Αν μια υπηρεσία δεν ανταποκριθεί και θεωρήσει κάποιος ότι έχει δοθεί οικοδομική άδεια, έχει η υπηρεσία την ευθύνη, αλλά έχουμε και εμείς όλοι σαν πολίτες, και το Υπουργείο ακόμη περισσότερο, που έχουν προβλέψει άλλες μορφές αδειοδότησης, υποχρετικά να πηγαίνει η μελέτη στο Υπουργείο και να ελέγχεται και ο υπάλληλος και η μελέτη αν πληροί τις προδιαγραφές και όλα τα υπόλοιπα.

Τέλος, θα παρακαλούσα τον κ. Καραμανλή να εξηγήσει στον κ. Αμυρά πως προκύπτει η αλλαγή των όρων δόμησης, για να καλύψουμε τον όγκο και όχι την πρόσθετη επιφάνεια. Είναι ένα σημαντικό θέμα.

Δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποια άλλη απορία. Τα υπόλοιπα που είναι ιστορικά και πολιτική θα τα συζητήσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις και στην Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ τον Υπουργό. Νομίζω ότι όλοι μείνατε ικανοποιημένοι. Η επόμενη συνεδρίαση της ακρόασης των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων είναι για την Παρασκευή στις 10.00΄ π.μ.. Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.. Δρίτσας Θεόδωρος, Καρακώστα Εύη, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τζάκρη Θεοδώρα, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Αμυράς Γεώργιος και Γεωργιάδης Μάριος.

Τέλος και περί ώρα 18.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**